



กรมการขนส่งทางบก

โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง
ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

รายงานผลการศึกษาบับสมบูรณ์ (Final Report)



คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์





กรมการขนส่งทางบก

โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง
ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณ์
(Final Report)

คณะวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



สารบัญ

	หน้า
สารบัญ	i
สารบัญรูป	v
สารบัญตาราง	ix
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมาของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 ขอบเขตของภารกิจ	1-3
1.4 การจัดส่งรายงานและเอกสาร	1-4
บทที่ 2 การศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งส่วนบุคคล	2-7
2.1 การศึกษาข้อมูลทางวิชาการเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	2-7
2.1.1 ข้อมูลและสถิติพื้นฐาน	2-7
2.1.2 การสัมมนาและประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล	2-14
2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	2-16
2.2.1 ความต้องการใช้งานมาตรฐานของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	2-17
2.2.2 ความสอดคล้องของระบบมาตรฐานกับรูปแบบการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนบุคคล	2-17
2.2.3 ประโยชน์ที่จะได้รับการได้รับการรับรอง	2-18
2.2.4 ความคุ้มค่าของผู้ประกอบการขนส่งกับการขอรับรองมาตรฐานฯ	2-18
2.3 การศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระให้เพียงพอและเหมาะสมกับผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ	2-23
2.3.1 ภาระงานตรวจประเมินในปัจจุบัน	2-23
2.3.2 การกระจายตัวเชิงพื้นที่	2-25
2.3.3 ภาระงานตรวจประเมินในอนาคต	2-34
2.3.4 จำนวนหน่วยตรวจประเมินอิสระที่เหมาะสม	2-36
2.3.5 หน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินเพิ่มเติมในอนาคต	2-37
2.3.6 การรักษาคุณภาพหน่วยตรวจประเมิน	2-39
2.4 การศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบหรือสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกส่วนบุคคลและแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	2-40
2.4.1 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ	2-40



2.4.2 ช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุ	2-42
2.4.3 ลักษณะรถที่เกิดอุบัติเหตุ	2-43
2.4.4 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	2-44
2.4.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก	2-46
2.4.6 ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับ Q Mark เกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ประกอบการขนส่งทั่วไป	2-49
2.4.7 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ	2-50
2.5 การศึกษาหาแนวทาง กลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยโดยการส่งเสริมและสนับสนุนจากสมาคม ชมรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2-61
2.5.1 สภาพปัจจุบัน	2-61
2.5.2 ตัวอย่างสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในประเทศไทย	2-62
2.5.3 ตัวอย่างบทบาทของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกในประเทศสหรัฐอเมริกา	2-68
2.5.4 แนวทางการพัฒนาสมาคมเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง	2-77
2.5.5 แผนงานของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ระยะสั้น	2-82
2.5.6 แผนงานของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ระยะยาว	2-83
2.6 การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/แนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง	2-84
2.6.1 การทบทวนแผนที่เกี่ยวข้อง	2-84
2.6.2 กรอบแนวคิดของแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	2-98
2.6.3 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย	2-98
2.6.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก	2-99
2.6.5 กลยุทธ์และแนวทางการส่งเสริม	2-101
2.6.6 แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะสั้น	2-106
2.6.7 แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะยาว	2-109
บทที่ 3 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่บุคลากรกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3-1
3.1 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	3-2
3.2 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในส่วนภูมิภาค	3-5
3.2.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-5
3.2.2 ภาคตะวันออก	3-9
3.3 การจัดการประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน	3-12
3.4 การจัดการประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก	3-16
บทที่ 4 การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐาน	4-23
4.1 โครงการนำร่องให้คำปรึกษาแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	4-23

4.1.1	ผู้เข้าร่วมโครงการนำร่อง	4-23
4.1.2	ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	4-24
4.2	การตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งที่สมัครขอรับการรับรอง.....	4-26
4.2.1	การดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง	4-26
4.2.2	ผลการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในโครงการนำร่อง	4-51
4.2.3	บทสรุปผลโครงการนำร่อง	4-55
4.3	การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานและแนวทางในการพัฒนาสิทธิประโยชน์ของมาตรฐาน คุณภาพฯ เพื่อให้ตรงความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล.....	4-56
4.3.1	ประเภทของสิทธิประโยชน์	4-56
4.3.2	รูปแบบของสิทธิประโยชน์	4-57
บทที่ 5	การจัดองค์ความรู้ (KM).....	5-1
5.1	การจัดทำรายงานผลการศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา.....	5-1
5.2	การจัดทำคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ	5-1
5.3	วิสัยทัศน์และสื่อประชาสัมพันธ์	5-2
5.4	การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ	5-3
5.4.1	พิธีมอบโล่เกียรติคุณแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน	5-4
5.4.2	การเสวนาหัวข้อ “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและ ส่งออกไทย ในปี 2020”	5-5
5.4.3	การเสวนาหัวข้อ “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน”	5-7
บทที่ 6	บทสรุปและข้อเสนอแนะ	6-1
6.1	สรุปผลการศึกษา.....	6-1
6.1.1	ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับ ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	6-1
6.1.2	ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสม กับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ	6-2
6.1.3	การพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ด้านการขนส่งของประเทศ.....	6-3
6.1.4	การกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกใน ภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่ เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ	6-3
6.1.5	การจัดทำองค์ความรู้ และเผยแพร่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง.....	6-4
6.2	ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	6-4
6.2.1	การสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่ง SME.....	6-4



6.2.2 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดเล็ก	6-5
6.2.3 การส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล.....	6-6
6.2.4 การส่งเสริมบทบาทของสมาคมในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง SME.....	6-7
6.2.5 การประเมินการลดอุบัติเหตุของรถที่ได้รับการรับรอง Q Mark.....	6-9
6.2.6 รถบรรทุก Q Mark ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก	6-9

ภาคผนวก ก รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมระดมความคิดเห็น “ระบบ
มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล”

ภาคผนวก ข รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการถ่ายทอดองค์ความรู้

ภาคผนวก ค การดำเนินการของผู้ประกอบการในโครงการนำร่องให้คำแนะนำ ผู้ประกอบการขนส่ง
ส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบ

ภาคผนวก ง รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนิน
โครงการฯ

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 2.1 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก	2-10
รูปที่ 2.2 จำนวนรถตามพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 รายปีสะสม	2-10
รูปที่ 2.3 สัดส่วนจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง	2-11
รูปที่ 2.4 จำนวนผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล แยกตามจำนวนรถบรรทุก.....	2-11
รูปที่ 2.5 สถิติรถบรรทุกส่วนบุคคล แยกตามลักษณะรถ.....	2-12
รูปที่ 2.6 จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคล แยกตามจังหวัด	2-13
รูปที่ 2.7 การประชุมระดมความคิดเห็นมาตรฐาน Q MARK สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล.....	2-14
รูปที่ 2.8 หน่วยตรวจประเมินอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งในปัจจุบัน	2-23
รูปที่ 2.9 ที่ตั้งของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองและหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบัน	2-26
รูปที่ 2.10 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคเหนือ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม.....	2-27
รูปที่ 2.11 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม.....	2-28
รูปที่ 2.12 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันตก (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม	2-29
รูปที่ 2.13 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคกลาง (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม	2-30
รูปที่ 2.14 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออก (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม	2-31
รูปที่ 2.15 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคใต้ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม	2-32
รูปที่ 2.16 ภาพรวมระยะทำการประสิทธิผลของหน่วยตรวจประเมินอิสระจำนวน 20 แห่ง.....	2-33
รูปที่ 2.17 จำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำเปรียบเทียบ 3 กรณี.....	2-37
รูปที่ 2.18 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถบรรทุกที่จดทะเบียน.....	2-41
รูปที่ 2.19 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกไม่ประจำทางรายเดือน ปี 2559-2561.....	2-42
รูปที่ 2.20 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกส่วนบุคคลรายเดือน ปี 2559-2561	2-42
รูปที่ 2.21 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกรวมปี 2559-2561 แยกตามลักษณะรถ	2-43
รูปที่ 2.22 ปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ	2-45
รูปที่ 2.23 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก	2-46
รูปที่ 2.24 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับรถ ปี 2559-2561	2-47
รูปที่ 2.25 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ ปี 2559-2561.....	2-48
รูปที่ 2.26 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ปี 2559-2561	2-48
รูปที่ 2.27 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับ Q MARK.....	2-50



รูปที่ 2.28 กิจกรรมอบรมความปลอดภัยเยาวชนในโครงการ TRUCKER BUDDY ประเทศสหรัฐอเมริกา...	2-79
รูปที่ 2.29 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี	2-90
รูปที่ 3.1 การประชาสัมพันธ์ Q MARK สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพฯและปริมณฑล	3-2
รูปที่ 3.2 การประชาสัมพันธ์ Q MARK สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3-6
รูปที่ 3.3 การประชาสัมพันธ์ Q MARK สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่ภาคตะวันออก	3-9
รูปที่ 3.4 การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และ ผู้ตรวจประเมิน	3-13
รูปที่ 3.5 การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก	3-17
รูปที่ 4.1 ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างในการรับการตรวจประเมิน	4-25
รูปที่ 4.2 การตรวจประเมินนาร่องบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	4-26
รูปที่ 4.3 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	4-27
รูปที่ 4.4 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	4-27
รูปที่ 4.5 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	4-28
รูปที่ 4.6 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	4-28
รูปที่ 4.7 การตรวจประเมินนาร่องบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	4-29
รูปที่ 4.8 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	4-29
รูปที่ 4.9 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	4-30
รูปที่ 4.10 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	4-30
รูปที่ 4.11 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	4-30
รูปที่ 4.12 การตรวจประเมินนาร่องห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์	4-31
รูปที่ 4.13 การดำเนินงานด้านองค์กรของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์	4-31
รูปที่ 4.14 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์	4-32
รูปที่ 4.15 การดำเนินงานด้านพนักงานของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์	4-32
รูปที่ 4.16 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์	4-32
รูปที่ 4.17 การตรวจประเมินนาร่อง บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	4-33
รูปที่ 4.18 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	4-33
รูปที่ 4.19 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	4-34
รูปที่ 4.20 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	4-34
รูปที่ 4.21 การตรวจประเมินนาร่องบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด	4-35
รูปที่ 4.22 การตรวจประเมินนาร่องห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	4-36



รูปที่ 4.23 การดำเนินงานด้านองค์กรของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	4-36
รูปที่ 4.24 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	4-37
รูปที่ 4.25 การตรวจประเมินนำร่องนางสาวณัฐวี ดีเสมอ.....	4-37
รูปที่ 4.26 การดำเนินงานด้านองค์กรของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ.....	4-37
รูปที่ 4.27 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ	4-38
รูปที่ 4.28 การดำเนินงานด้านพนักงานของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ.....	4-38
รูปที่ 4.29 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ	4-39
รูปที่ 4.30 การตรวจประเมินนำร่อง บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	4-39
รูปที่ 4.31 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	4-40
รูปที่ 4.32 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	4-40
รูปที่ 4.33 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด	4-41
รูปที่ 4.34 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด.....	4-41
รูปที่ 4.35 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน).....	4-42
รูปที่ 4.36 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	4-42
รูปที่ 4.37 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	4-43
รูปที่ 4.38 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	4-43
รูปที่ 4.39 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน).....	4-44
รูปที่ 4.40 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	4-44
รูปที่ 4.41 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	4-45
รูปที่ 4.42 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด.....	4-45
รูปที่ 4.43 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด.....	4-45
รูปที่ 4.44 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด	4-46
รูปที่ 4.45 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด.....	4-46
รูปที่ 4.46 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด.....	4-46
รูปที่ 4.47 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน).....	4-47
รูปที่ 4.48 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน).....	4-47
รูปที่ 4.49 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน).....	4-48
รูปที่ 4.50 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	4-48
รูปที่ 4.51 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	4-48
รูปที่ 4.52 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท สุวลี จำกัด.....	4-49



รูปที่ 4.53 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท สุวลิ จำกัด	4-49
รูปที่ 4.54 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท เจริญฤทธิ์อินท์ จำกัด	4-50
รูปที่ 4.55 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท เจริญฤทธิ์อินท์ จำกัด	4-50
รูปที่ 4.56 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท ชื่นอน อินเตอร์ จำกัด	4-51
รูปที่ 4.57 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท ชื่นอน อินเตอร์ จำกัด	4-51
รูปที่ 4.58 จำนวนผู้ประกอบการที่ต้องส่งเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมรายข้อกำหนด	4-54
รูปที่ 5.1 ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ	5-2
รูปที่ 5.2 พิธีเปิดสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ	5-3
รูปที่ 5.3 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ	5-4
รูปที่ 5.4 การเสวนา “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทยปี 2020” ..	5-5
รูปที่ 5.5 การเสวนา “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน”	5-8

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1 การจัดส่งรายงานและเอกสาร	1-4
ตารางที่ 2.1 ภาระงานตรวจประเมินของหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบัน	2-24
ตารางที่ 2.2 สถานการณ์ A แนวโน้มปัจจุบัน	2-34
ตารางที่ 2.3 กรณี B แต่ละจังหวัดเพิ่มรายได้ใหม่ 3 รายต่อปี	2-35
ตารางที่ 2.4 กรณี C แต่ละจังหวัดเพิ่มรายได้ใหม่ 6 รายต่อปี	2-36
ตารางที่ 2.5 สถาบันการศึกษาที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม	2-38
ตารางที่ 2.6 ค่าธรรมเนียมสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่ง	2-72
ตารางที่ 2.7 ค่าธรรมเนียมสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล	2-73
ตารางที่ 2.8 อัตราค่าสมาชิกกำหนดตามจำนวนรถบรรทุก	2-76
ตารางที่ 3.1 การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	3-1
ตารางที่ 4.1 ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง	4-23
ตารางที่ 4.2 ภาพรวมผลการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง	4-52
ตารางที่ 4.3 ผลการตรวจประเมินนำร่องผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลรายข้อกำหนด	4-53
ตารางที่ 5.1 คู่มือดำเนินการต่างๆ	5-1



บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก หรือมาตรฐาน Q Mark มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2551 โดยมีข้อกำหนดต่างๆ ที่ครอบคลุมการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกใน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านองค์กร ด้านปฏิบัติการขนส่ง ด้านพนักงาน ด้านยานพาหนะ และด้านลูกค้าและภายนอก ซึ่งปัจจุบันมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เป็นที่รู้จักและยอมรับจากผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้าง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างกว้างขวาง มีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางสมัครขอรับการรับรองมาตรฐานฯ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ ครอบคลุมทั่วประเทศ แต่เนื่องจากปัจจุบันกรมยังคงให้การรับรองมาตรฐานคุณภาพฯ เฉพาะผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางเท่านั้นยังไม่ได้ให้การรับรองผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลแต่อย่างใด

จากสถิติผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 พบว่ามีผู้ประกอบการขนส่งจำนวนรวมทั้งหมด 379,989 ราย ในจำนวนนี้ประกอบด้วยผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางเพียง 23,404 ราย และผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมากถึง 356,585 ราย และหากพิจารณาสถิติจำนวนรถบรรทุกที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 พบว่า รถบรรทุกทั่วประเทศมีจำนวนรวมทั้งหมด 1,038,814 คัน ประกอบด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง 287,936 คัน และรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 750,878 คัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าทั้งจำนวนผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลและจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลนั้นมีจำนวนมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางอยู่หลายเท่า และสถิติอุบัติเหตุจากรถบรรทุกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกส่วนบุคคล 380 ราย และรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวน 406 ราย ซึ่งจะพบได้ว่าจำนวนการเกิดของอุบัติเหตุบนท้องถนนด้วยรถบรรทุกที่ผ่านมามีจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเป็นจำนวนไม่น้อยที่เกิดจากรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุมาจากการดำเนินการด้านขนส่งที่ขาดมาตรฐาน ไม่มีระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การประกอบการขนส่งที่ไม่มีคุณภาพและมาตรฐาน เช่น การไม่ดูแลบำรุงรักษารถ การจัดการพนักงานขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ พนักงานขับรถขาดทักษะการขับรถที่ปลอดภัยและเหมาะสมกับเส้นทาง หรือพนักงานขับรถพักผ่อนไม่เพียงพอ ผู้ประกอบการขนส่งขาดความเข้มงวดในการตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดให้แก่พนักงานขับรถ เป็นต้น ซึ่งล้วนเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาด้านความปลอดภัยในการขนส่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนจำนวนมากส่งผลให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมากมหาศาล



กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานภาครัฐที่ทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของประเทศไทย จึงจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในภาพรวมทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ส่งเสริมให้มีมาตรฐานคุณภาพการดำเนินการด้านความปลอดภัย ที่ทัดเทียมกัน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งจำเป็นจะต้องมีนโยบายการดำเนินการด้านความปลอดภัยและมีระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติการขนส่งที่ชัดเจน มีการดูแลบำรุงรักษารถบรรทุกเชิงป้องกันและตรวจยืนยันความพร้อมก่อนการใช้งานประจำวัน มีการบริหารจัดการพนักงานขับรถให้มีความพร้อม และวางแผนเส้นทาง การเดินทางให้เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งจะสามารถมั่นใจได้ว่าการขนส่งสินค้าทุกเที่ยวนั้นจะมีความปลอดภัยสูงสุด หากผู้ประกอบการขนส่งมีกระบวนการขนส่งที่ได้มาตรฐาน

กรมการขนส่งทางบก จึงได้จัดทำโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อให้ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สามารถเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสนับสนุนการพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน อันเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่ง โดยมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างยั่งยืนต่อไป

กรมการขนส่งทางบกได้มอบหมายให้มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ดำเนินโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล สัญญาจ้างเลขที่ คค 0408/2096/2562 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 โดยเริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 22 กรกฎาคม 2562 ตามหนังสือกรมการขนส่งทางบก ที่ คค 0410.2/649 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม 2562 กำหนดแล้วเสร็จวันที่ 17 มกราคม 2563 รวมระยะเวลาดำเนินการทั้งสิ้น 180 วัน

1.2 วัตถุประสงค์

โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
- 2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ
- 3) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศ
- 4) เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- 5) เพื่อจัดทำองค์ความรู้ และเผยแพร่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1.3 ขอบเขตของภารกิจ

- (1) ศึกษาและพัฒนาแนวทางความเหมาะสมในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งมาตรฐานฯ ดังกล่าวจะสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้มาตรฐานมากยิ่งขึ้น
- (2) ศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบหรือสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกส่วนบุคคล แนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงศึกษาหาแนวทาง กลไกในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย โดยการส่งเสริมและสนับสนุนจากสมาคม/ชมรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (3) ศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้มีจำนวนที่เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ
- (4) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถดำเนินการยกระดับความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศได้อย่างเป็นระบบ
- (5) การพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก



1.4 การจัดส่งรายงานและเอกสาร

การจัดส่งรายงานและเอกสารต่างๆ เป็นไปตามแผนที่กำหนดดังแสดงตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 การจัดส่งรายงานและเอกสาร

รายงาน	เนื้อหา	กำหนดส่ง	วันที่ส่ง
1.รายงานเริ่มต้นการศึกษา (Inception Report)	วิธีการศึกษา ขั้นตอนการศึกษา และ แผนการดำเนินงาน	20 ส.ค. 62	2 ส.ค. 62
2.รายงานการดำเนินการขั้นกลาง (Interim Report)	● รายงานผลการจัดสัมมนาและประชุม เชิงปฏิบัติการ (Workshop) ● ผลการดำเนินการศึกษาข้อมูลด้าน วิชาการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการ นำมาตราฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุกมาใช้กับผู้ประกอบการ ขนส่งส่วนบุคคล ● ผลการดำเนินการศึกษาข้อมูลด้าน วิชาการและข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องกับ การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ด้านการขนส่ง ● รายงานสถานะของการศึกษาและ วิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของ โครงการฯ ● รายงานผลการวิเคราะห์แนวทางและ เครื่องมือในการยกระดับมาตรฐาน ความปลอดภัยด้านการขนส่ง ● แผนการจัดอบรมให้ความรู้แก่ บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ● แผนการจัดทำโครงการนำร่อง เพื่อ พัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการ ขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก	19 ต.ค. 62	18 ต.ค. 62
3. ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)	● รายงานผลการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ ● รายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ	18 ธ.ค. 62	18 ธ.ค. 62

รายงาน	เนื้อหา	กำหนดส่ง	วันที่ส่ง
	● ผลการจัดอบรมให้ความรู้แก่บุคลากร กรรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ● รายงานผลการจัดทำโครงการนำร่อง เพื่อพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการ ขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบ มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วย รถบรรทุก ● รายงานผลการศึกษาแนวทาง กลไก ในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย โดยการส่งเสริมและสนับสนุนจาก สมาคม/ชมรม หรือหน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ● รายงานผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผน/ แนวทาง ในการพัฒนาสิทธิประโยชน์ ของมาตรฐานคุณภาพฯ ● รายงานผลการจัดทำคู่มือต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการ ขนส่งด้วยรถบรรทุก ● แผนการจัดสัมมนาเผยแพร่และ ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ (สัมมนาปิดโครงการฯ)		
4. รายงานผลการศึกษาระดับ บัณฑิตศึกษา (Final Report) รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) พร้อม CD บันทึกข้อมูล คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก คู่มือผู้ตรวจประเมิน คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) คู่มือการกำกับดูแล หน่วยตรวจ ประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจ ประเมิน และผู้ตรวจประเมิน วิธีทัศน์สรุปผลการศึกษาคำแนะนำ	เนื้อหาการดำเนินโครงการฯ ที่ครบถ้วนสมบูรณ์ ตรงตามทีระบุไว้ใน ข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)	17 ม.ค. 63	17 ม.ค. 63



บทที่ 2

การศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย
การขนส่งส่วนบุคคล

บทที่ 2 การศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐาน ความปลอดภัยการขนส่งส่วนบุคคล

2.1 การศึกษาข้อมูลทางวิชาการเกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการศึกษาข้อมูลทางวิชาการและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกและการยกระดับความปลอดภัยด้านการขนส่ง เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์ กำหนดนโยบาย และแนวทางในการป้องกันและลดอุบัติเหตุ รวมถึงการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เนื้อหาดังนี้

2.1.1 ข้อมูลและสถิติพื้นฐาน

1) ประเภทการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 การประกอบการขนส่งแบ่งเป็น 4 ประเภทดังนี้

การขนส่งประจำทาง

การขนส่งประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ได้แก่ รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ รถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ไปส่วนภูมิภาค รถโดยสารประจำทางระหว่างจังหวัดในส่วนภูมิภาค รถโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 10-9999

การขนส่งไม่ประจำทาง

การขนส่งไม่ประจำทาง หมายถึง การขนส่งเพื่อสินค้าโดยไม่จำกัดเส้นทาง และห้ามมิให้กระทำการขนส่งอันมีลักษณะเช่นเดียวหรือคล้ายกัน หรือมีลักษณะเป็นการแย่งผลประโยชน์กับผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

- การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร ได้แก่ การขนส่งเพื่อสินค้าด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดต่างๆ โดยจัดเก็บค่าขนส่งและหรือค่าบริการอย่างอื่น



ในการขนส่งเป็นรายบุคคล หรือโดยการเหมาเป็นรายเที่ยว รายวัน หรือรายเดือน ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 30-9999

- **การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก** ได้แก่ การขนส่งเพื่อสินจ้างด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ (บรรทุกสินค้าหรือสิ่งของของผู้ว่าจ้างหรือผู้ใช้บริการ) ไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ โดยจัดเก็บค่าขนส่งและหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 70-9999

การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก

การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก หมายถึง การขนส่งคนหรือสิ่งของ หรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้าง ตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ได้แก่ รถโดยสารรับจ้างขนาดเล็ก ซึ่งมีเส้นทางเดินรถในเขตตัวเมืองที่มีพื้นที่ไม่ไกลมากนัก และมักจะเป็นเขตท้องที่ที่รถโดยสารขนาดใหญ่ ไม่สามารถเข้าไปรับ-ส่งผู้โดยสารได้โดยสะดวก จึงจำเป็นต้องใช้รถขนาดเล็ก ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีเหลือง ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 20-9999

การขนส่งส่วนบุคคล

การขนส่งส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 2,200 กิโลกรัม โดยมีได้ใช้รถนั้นเป็นเครื่องมือรับจ้างหารายได้ แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ

- การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีขาว ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 40-9999
- **การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก** (รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ) ลักษณะแผ่นป้ายทะเบียนรถ มีพื้นเป็นสีขาว ตัวอักษรและตัวเลขเป็นสีดำ เช่น 80-9999

2) กระบวนการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีขั้นตอนดังนี้

- (1) ยื่นคำขอพร้อมเอกสารหลักฐาน โดยเจ้าหน้าที่จะตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนของคำขอและหลักฐาน
- (2) ตรวจสอบคุณสมบัติของผู้ยื่นคำขอ ลักษณะและขนาดกิจการ จัดเก็บค่าธรรมเนียม/ออกใบเสร็จ บันทึกข้อมูล ออกใบอนุญาต รวบรวมข้อมูล สรุปรายละเอียดเสนอนักวิชาการพิจารณา
- (3) นักวิชาการพิจารณา สรุปรายละเอียดเสนอหัวหน้างาน

- (4) หัวหน้างานตรวจสอบและนำเสนอรายละเอียด
- (5) รายละเอียดพิจารณา/ลงนาม
- (6) รับเรื่อง

เอกสารหลักฐานที่ใช้ประกอบการยื่นคำขอมีดังต่อไปนี้

- (1) สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาบัตรประชาชน (กรณีเป็นบุคคลธรรมดา)
- (2) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลพร้อมวัตถุประสงค์ สำเนาหนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับ สำเนาบัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้านผู้มีอำนาจลงนาม (กรณีเป็นนิติบุคคล)
- (3) สำเนาทะเบียนรถหรือสำเนาใบแจ้งจำหน่ายรถ
- (4) เอกสารหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าประกอบธุรกิจการค้า เช่น ใบทะเบียนพาณิชย์ หลักฐานการเสียภาษีเงินได้ใบทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม (ภพ.01)
- (5) เอกสารหลักฐานแสดงสถานที่เก็บ ซ่อม บำรุงรักษารถ เช่น สำเนาโฉนดที่ดินและหรือสำเนาทะเบียนบ้านซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ กรณีสถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษารถไม่ใช่ของผู้ขออนุญาตเอง แต่เป็นของบุคคลอื่น หลักฐานให้สิทธิใช้สถานที่ให้จัดทำเป็นนิติกรรมสองฝ่าย และต้องแสดงหลักฐานสำเนาบัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้านของผู้ให้ใช้สถานที่ประกอบด้วย
- (6) หนังสือมอบอำนาจ กรณีไม่มาดำเนินการด้วยตนเอง

การดำเนินการไม่เกิน 5 ชั่วโมง 10 นาที

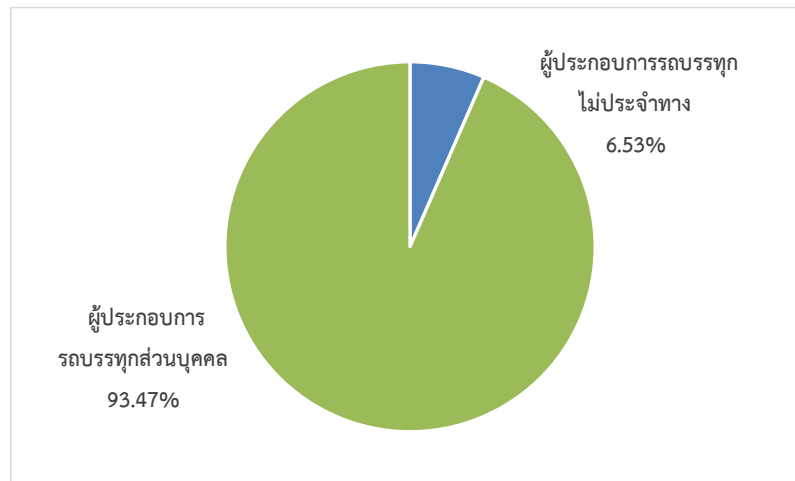
3) อายุของใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีอายุ 5 ปี นับแต่วันออกใบอนุญาต



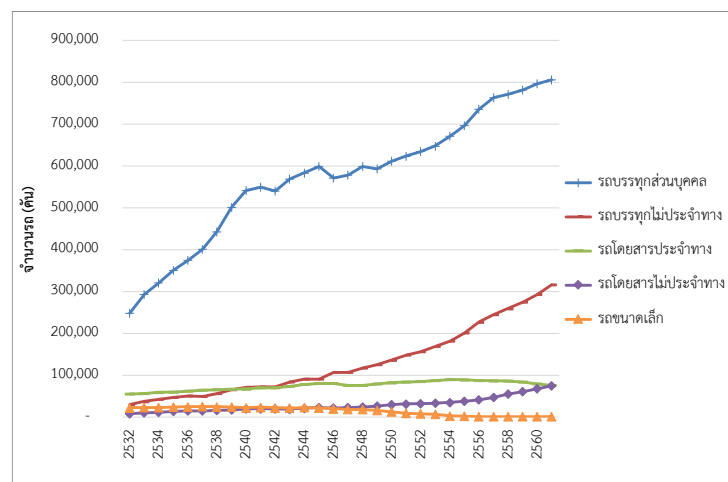
4) สถิติการประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

หากพิจารณาจำนวนผู้ประกอบการขนส่งตามจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกจะพบว่า ณ เดือนธันวาคม 2561 มีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 356,772 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 93.47 และผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางมีจำนวน 24,922 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 6.53 สรุปดังแสดงในรูปที่ 2.1

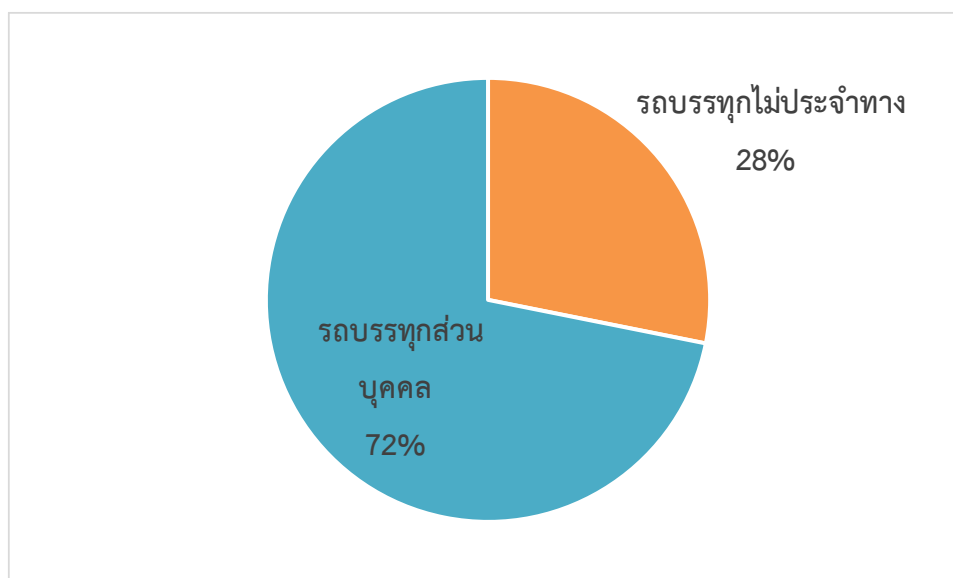


รูปที่ 2.1 จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก

จากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสมตาม พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 จำแนกตามประเภทรถ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2532 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 แสดงดังรูปที่ 2.2 และสัดส่วนจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและเปรียบเทียบกับรถบรรทุกไม่ประจำทางแสดงดังรูปที่ 2.3 ซึ่งจะเห็นได้ว่ารถบรรทุกส่วนบุคคลมีจำนวนมากกว่า 800,000 คัน หรือคิดเป็นกว่าร้อยละ 72 ของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมดทั่วประเทศ

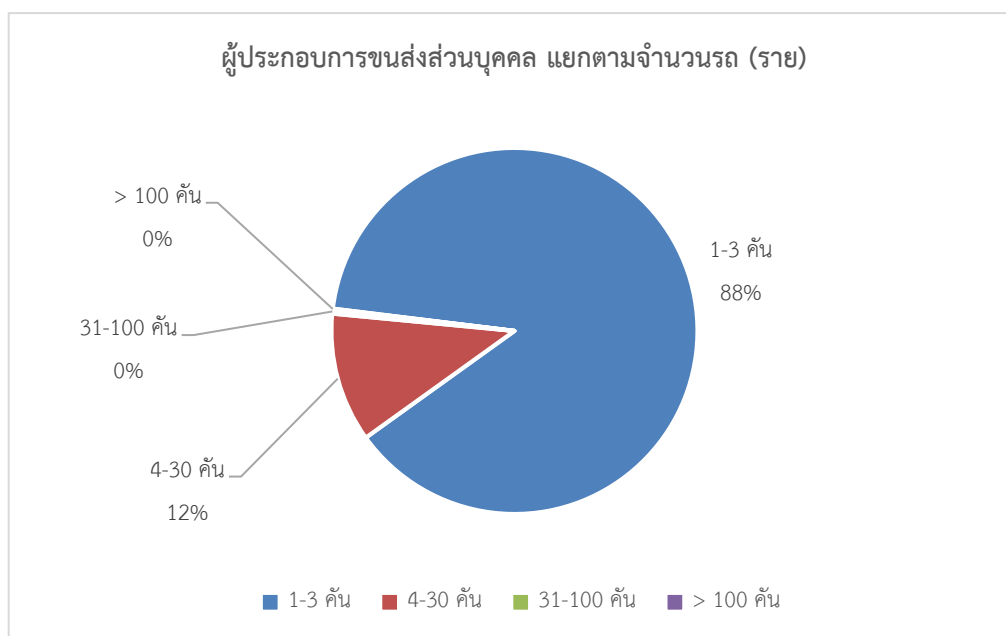


รูปที่ 2.2 จำนวนรถตามพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 รายปีสะสม



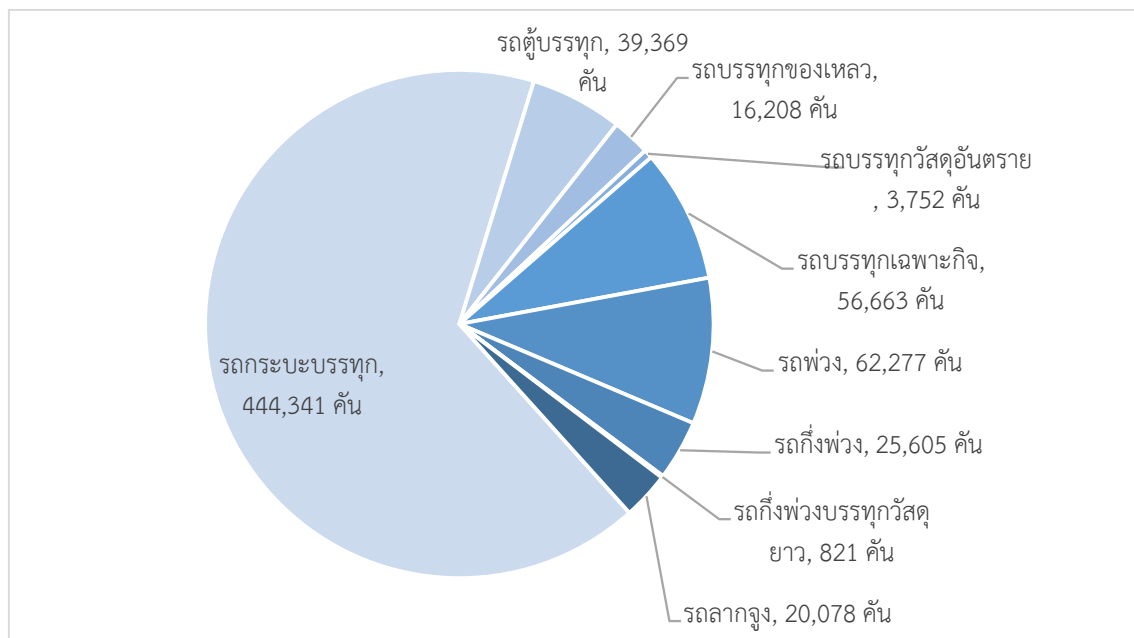
รูปที่ 2.3 สัดส่วนจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง

ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจำนวน 251,031 ราย หรือคิดเป็นกว่าร้อยละ 88 เป็นผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยที่มีรถบรรทุกไม่เกิน 3 คัน ส่วนผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางที่มีรถตั้งแต่ 4 ถึง 30 คัน มีจำนวน 32,531 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 12 กล่าวคือ ผู้ประกอบการส่วนบุคคลเกือบทั้งหมดเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีรถไม่เกิน 30 คัน แสดงดังรูปที่ 2.4



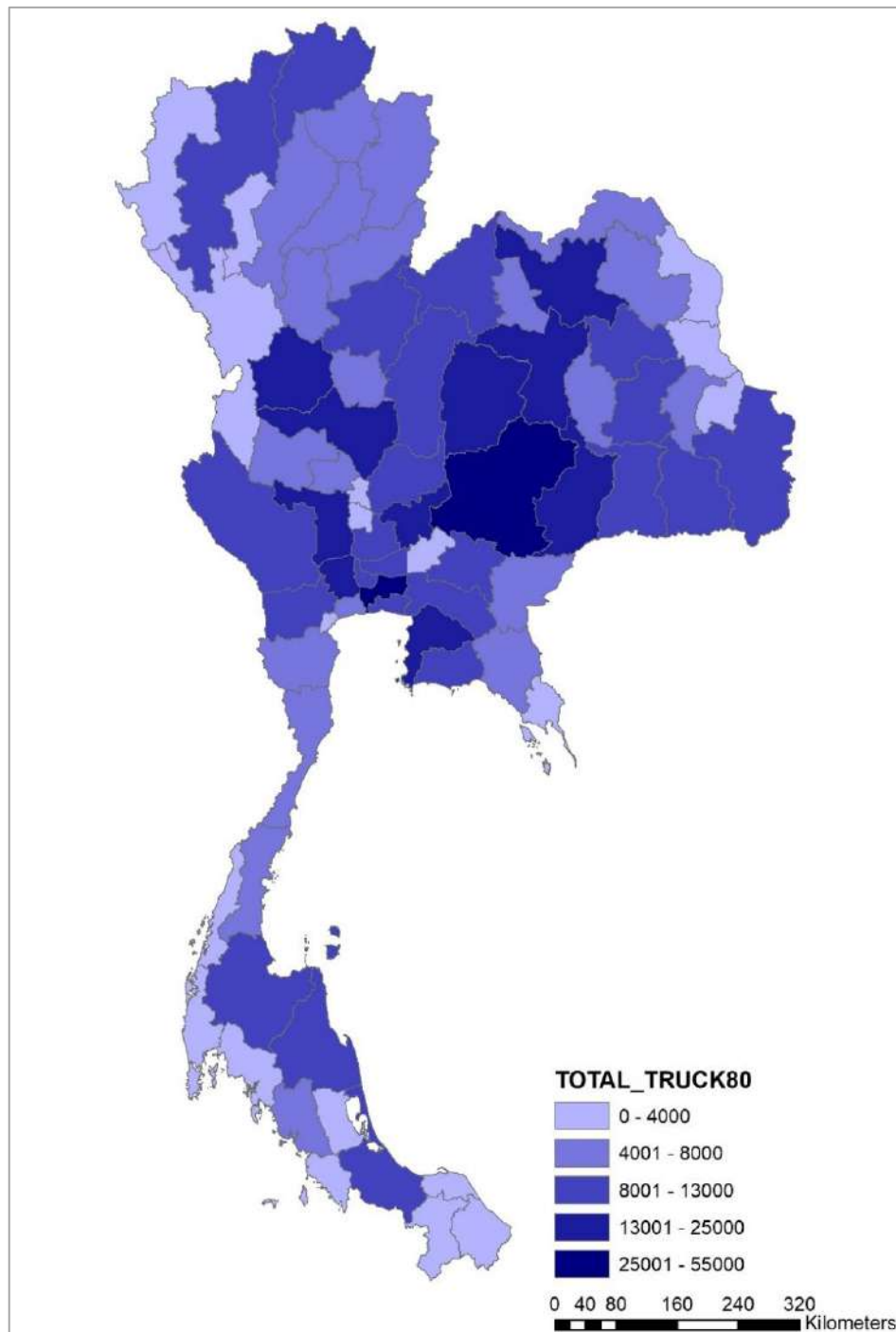
รูปที่ 2.4 จำนวนผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล แยกตามจำนวนรถบรรทุก

หากพิจารณาประเภทรถ 9 ลักษณะดังแสดงในรูปที่ 2.5 จะเห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลส่วนมากใช้งานรถกระบะบรรทุก รองลงมาเป็นรถพ่วง รถบรรทุกเฉพาะกิจ ตามลำดับ



รูปที่ 2.5 สถิติรถบรรทุกส่วนบุคคล แยกตามลักษณะรถ

สถิติจำนวนรถบรรทุกทุกส่วนบุคคลจดทะเบียนรายจังหวัดแสดงดังรูปที่ 2.6 จะเห็นได้ว่ารถบรรทุกทุกส่วนบุคคลมีกระจายอยู่ทั่วประเทศไทย และมีจำนวนมากอยู่ในจังหวัดที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจและประชากรจำนวนมาก เช่น กรุงเทพมหานคร ชลบุรี ขอนแก่น นครสวรรค์ เชียงใหม่ เป็นต้น



รูปที่ 2.6 จำนวนรถบรรทุกทุกส่วนบุคคล แยกรายจังหวัด

2.1.2 การสัมมนาและประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล

การประชุมระดมความคิดเห็น (Workshop) เกี่ยวกับการยกระดับและมาตรฐานความปลอดภัยหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2562 ณ โรงแรมมาริตอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 69 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ผู้แทนของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบก และผู้ที่เกี่ยวข้อง

การสัมมนาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อระดมความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง และความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดงาน การสัมมนาในครั้งนี้ได้จัดให้มีกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพมาตรฐาน ทั้งการบรรยาย การนำเสนอสื่อวีดิทัศน์ พร้อมเอกสารคู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับระบบมาตรฐาน โดยมีการบรรยายพิเศษเรื่อง “นโยบายกรมการขนส่งทางบกในการส่งเสริมระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” การบรรยาย “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล” และมีสรุปการประชุมและระดมความคิดเห็น โดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ก



รูปที่ 2.7 การประชุมระดมความคิดเห็นมาตรฐาน Q Mark สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล

การสัมมนาอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกในครั้งนี้ได้มีการบรรยายพิเศษในหัวข้อ “มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” โดย นางสิริรัตน์ วีรวิศาล ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีการบรรยายพิเศษเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพขนส่ง รวมถึงเหตุผลและความจำเป็นในการมีมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง โดยสรุปการบรรยายดังนี้

ภาครัฐมีหน้าที่สำคัญในการช่วยพัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งมืออาชีพที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งมีระบบบริหารจัดการที่ดีทั้งเรื่องรถ เรื่องคน เพื่อลดการกระทำความผิดและความสูญเสีย ลดต้นทุนการขนส่ง มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งเป็นมาตรการส่งเสริมเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมการขนส่งให้สามารถตอบสนองในการเพิ่มศักยภาพด้านการค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพิ่มคุณภาพชีวิตของสังคม ในอนาคตกรมการขนส่งทางบกจะได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานการบริการขนส่งร่วมกับการจัดให้มีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และอาจมีการเพิ่มเติมหลักสูตรบังคับสำหรับผู้ประกอบการ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความเป็นมืออาชีพ มาตรฐานคุณภาพนี้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วยความร่วมมือกันจากองค์กรที่มีความรู้ความสามารถและศักยภาพ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ปัจจุบันมาตรฐานดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับและมีหน่วยงานที่มีคุณภาพการบริการสูง ทั้งนี้เพื่อให้มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยผู้ประกอบการให้เป็นมืออาชีพและมีความรับผิดชอบต่อสังคมต่อไป การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งนี้จะช่วยลดภาระของทางภาครัฐในการตรวจตราและกำกับดูแลในการขนส่ง ทั้งการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและภาระด้านบุคลากร

การสัมมนาในครั้งนี้มีการบรรยายเชิงปฏิบัติการ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล” โดยสรุปสาระสำคัญดังนี้

1) การประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบเกี่ยวกับความจำเป็นในการยกระดับคุณภาพการขนส่งส่วนบุคคล และระบบมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก หรือมาตรฐาน Q Mark ทั้งสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและสำหรับรถขนส่งไม่ประจำทาง โดยผู้ประกอบการหลายรายที่เข้าร่วมการสัมมนาในส่วนภูมิภาคครั้งนี้มีรถขนส่งทั้งสองประเภท ซึ่งสามารถขอรับการรับรองคุณภาพมาตรฐานได้ทั้งสองมาตรฐาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องชี้แจงให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขอรับการรับรองมาตรฐานที่สอดคล้องกับประเภทของการประกอบการ และความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็นด้านความปลอดภัย สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ มาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งในต่างประเทศ รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย





2) การบรรยายและซักถามเกี่ยวกับขั้นตอนการขอรับการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐาน

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง การรับสมัคร การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการนำร่องและข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพ พร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพ และหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลมีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันในบางข้อกำหนด

ทั้งนี้การสัมมนาในครั้งนี้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุก และผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้ความสนใจเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกค่อนข้างมาก คำถามที่พบส่วนมากจะถามเกี่ยวกับการเตรียมการและดำเนินการเพื่อขอรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการให้ความรู้และทำความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้มากยิ่งขึ้นและจะต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

2.2 การวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

จากการดำเนินการการตรวจประเมินตามระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกไม่ประจำทาง (Q Mark) ที่ผ่านมา กรมการขนส่งทางบกได้พัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าให้มีคุณภาพและมาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการของประเทศ ช่วยสนับสนุนและผลักดันให้กระบวนการจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทานของภาคการค้าและอุตสาหกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มุ่งเป้าให้ผู้ประกอบการขนส่งลดต้นทุนการดำเนินการ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับอุตสาหกรรมต่างๆ โครงการได้ศึกษาทบทวนข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้เป็นเครื่องมือในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ดังเสนอต่อไปนี้

การใช้งานมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในเงื่อนไขภาคสมัครใจให้ประสบความสำเร็จนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้



2.2.1 ความต้องการใช้งานมาตรฐานของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบกภาคสมัครใจ ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะต้องมีแรงจูงใจอย่างมากกรณีต่างๆ เช่น

- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทำการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าผู้รับสินค้าข้างของตนเองคุณภาพการขนส่งจึงถือเป็นส่วนหนึ่งของคุณภาพสินค้าที่ลูกค้ารับรู้
- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เป็นผู้ว่าจ้างบริการขนส่งกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางต้องการพัฒนาตนเองให้มีมาตรฐานให้ทัดเทียมผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ตนว่าจ้างขนส่ง
- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลต้องการเรียนรู้และพัฒนาตนเองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ

2.2.2 ความสอดคล้องของระบบมาตรฐานกับรูปแบบการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การดำเนินการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลถือเป็นการดำเนินการภายในองค์กร ซึ่งอาจไม่ครบถ้วนหรือตรงตามการจำแนกกิจกรรมตามข้อกำหนดของมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก 39 ข้อ ทั้งที่เป็นข้อบังคับและข้อแนะนำ หรือบางข้ออาจจะต้องตีความให้สอดคล้องกับบริบทของการขนส่งส่วนบุคคล อาทิเช่น

- โครงสร้างการบริหารงานของฝ่ายขนส่ง ซึ่งอาจบูรณาการอยู่กับฝ่ายอื่นขององค์กร
- แผนการพัฒนาและปรับปรุงองค์กร ซึ่งอาจครอบคลุมมากกว่าภารกิจของฝ่ายขนส่ง
- การมีบริการเสริมด้านโลจิสติกส์อื่นๆ
- การกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและแนวทางปฏิบัติในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง
- การกำหนดนิยามเกี่ยวกับลูกค้า เช่น การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ การประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า การรับข้อเสนอแนะจากลูกค้าและบุคคลภายนอก ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าของลูกค้า รวมถึงการประชุมร่วมกับลูกค้าเพื่อทราบความต้องการของลูกค้าอยู่เป็นประจำ



2.2.3 ประโยชน์ที่จะได้รับจากการได้รับการรับรอง

ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลอาจจะคาดหวังสิทธิประโยชน์ในรูปแบบต่างๆ ดังนี้

- ผลประโยชน์ทางการเงินที่ได้รับทางตรง เช่น
 - ส่วนลดค่าเบี้ยประกัน
 - ส่วนลดทางภาษี
- ผลประโยชน์ทางการเงินที่ได้รับทางอ้อม เช่น
 - การลดค่าใช้จ่ายเนื่องจากความสูญเสียและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ลดลง
 - การลดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
 - การได้รับสินเชื่อดอกเบี้ยอัตราลดพิเศษจากสถาบันการเงิน
- ผลประโยชน์ทางที่ไม่ได้เป็นตัวเงิน เช่น
 - การได้รับความสะดวกในการดำเนินการติดต่อกับหน่วยงาน
 - การได้มีส่วนร่วมกับกิจกรรมของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - การได้รับความรู้จากหน่วยงานพันธมิตร เช่น สมาคม ชมรม
 - การได้รับการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหรือช่องทางต่างๆ
 - การได้ใช้งานระบบสารสนเทศต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงสิทธิการพิจารณาให้เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกทั้งในปัจจุบันและในที่จะมีอนาคต
- การได้รับยอมรับจากผู้เกี่ยวข้อง เช่น
 - ลูกค้าหรือผู้รับสินค้าจากการผลิตรับรู้ถึงคุณภาพของการขนส่ง เช่น การขนส่งตรงเวลา ถูกต้อง และปลอดภัย ส่งผลถึงการยอมรับในคุณภาพของสินค้า
 - บุคลากรภายในองค์กรของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลรับรู้หรือตระหนักรู้ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น
 - ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจําทางที่ตนว่าจ้างขนส่งให้การยอมรับ
 - หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้การยอมรับ เช่น การทำเรือแห่งประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - เป็นภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร อันทำให้สังคมและบุคคลภายนอกให้การยอมรับ

2.2.4 ความคุ้มค่าของผู้ประกอบการขนส่งกับการขอรับรองมาตรฐานฯ

เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งที่จะขอรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกหรือไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งจะขนาดเล็ก ขนาดกลาง หรือขนาดใหญ่ จากโครงการพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในส่วนภูมิภาคเพื่อรองรับการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ปี 2556 ได้เสนอเกณฑ์ค่าธรรมเนียมกลางในการตรวจประเมินประมาณ 15,000-20,000 บาทต่อครั้ง โดยไม่รวมค่าเดินทางซึ่งเสนอให้คิดตามจริงตามเกณฑ์การเดินทางของข้าราชการ



ตามประกาศกรมการขนส่งทางบกเรื่อง กำหนดมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่งที่ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องรายงานต่อนายทะเบียน ลงวันที่ 23 ธันวาคม พ.ศ.2552 ผู้ประกอบการจะต้องรายงานอุบัติเหตุขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นที่มีมูลค่าความสูญเสียมากกว่า 100,000 บาทต่อครั้ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นนั้นมูลค่าสูงเมื่อเทียบกับค่าตรวจประเมินต่อครั้ง

1) มูลค่าความเสียหายของอุบัติเหตุ

มูลค่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง หากประเมินตามวิธี Human Capital อาจแบ่งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุได้ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินเสียหาย
- ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล
- การสูญเสียรายได้และโอกาสในการทำงานในอนาคต
- ค่าจัดการด้านอุบัติเหตุและค่าใช้จ่ายโดยตรงอื่นๆ
- ต้นทุนทางอ้อมอันเนื่องมาจากการสูญเสียทางด้านจิตใจ

1.1) มูลค่าความเสียหายและการซ่อมแซมยานพาหนะ

มูลค่าความเสียหายและการซ่อมแซมยานพาหนะขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างประกอบไปด้วย ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ชนิดของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง และตำแหน่งของร้านซ่อม มูลค่าความเสียหายและการซ่อมแซมยานพาหนะอาจจำแนกเป็น มูลค่าความเสียหายทางตรง ซึ่งเป็นมูลค่าการซ่อมรถยนต์ที่เกิดความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุ และมูลค่าความเสียหายทางอ้อม ซึ่งเป็นมูลค่าความเสียหายเนื่องจากไม่ได้ใช้งานยานพาหนะระหว่างการซ่อมแซม สำหรับผู้ประกอบการขนส่งนั้น ช่วงเวลาที่ไม่ได้ใช้งานยานพาหนะ หมายถึงการขาดโอกาสทางธุรกิจ การสูญเสียเวลาในการทำงาน หรือ ความล่าช้าในการทำงาน หรือการยกเลิกการว่าจ้างขนส่ง

1.2) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล

ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลของผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยทั่วไปประกอบด้วยค่ารักษาพยาบาล ค่าดำเนินการของโรงพยาบาล ค่าผ่าตัด ค่ายา ค่าห้องพักและอาหาร เป็นต้น ซึ่งค่ารักษาพยาบาลเหล่านี้จะรวมไปถึงกรณีที่มีผู้เสียชีวิตภายหลังถึงโรงพยาบาลไว้ด้วย การคำนวณค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจึงเฉลี่ยจากค่าใช้จ่ายต่างๆ เหล่านี้ วรรณภา สุมิตรนะ (2539) ได้แสดงว่าระยะเวลาเฉลี่ยในการรักษาพยาบาลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอยู่ที่ 8 วัน เวลาในการรักษาพยาบาลผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสเท่ากับ 16.25 วัน ซึ่งจำนวนวันของทั้งสองกรณีนี้ คิดเป็น



วันที่ใช้ในการรักษาพยาบาลแบบผู้ป่วยใน ส่วนระยะเวลาในการรักษาพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย จะถือว่าเป็นผู้ป่วยนอกไม่ได้นอนรับการรักษาที่โรงพยาบาลต้นทุนค่ารักษาพยาบาล จากผลการศึกษาที่ผ่านมาอยู่ที่ 24,923 บาท ระยะเวลาเฉลี่ยในการรักษาพยาบาลในทุกกรณีเท่ากับ 16 วัน ดังนั้น ค่ารักษาพยาบาลต่อวันประมาณ 1,558 บาท ในส่วนผู้ได้รับบาดเจ็บเข้ารับการรักษาในฐานะผู้ป่วยนอกจำนวน 2 ครั้ง ค่ารักษาพยาบาลครั้งละ 300 บาท และเสียค่ารถพยาบาลในการนำผู้ได้รับบาดเจ็บหรือผู้เสียชีวิตส่งโรงพยาบาลรายละ 650 บาท

1.3) การสูญเสียรายได้และโอกาสในการทำงานในอนาคตเนื่องจากการตายและบาดเจ็บ

จากรายงานการศึกษาโครงการศึกษามูลค่าอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยของกรมทางหลวง (2550) ได้สรุปการประเมินความสูญเสียจากการขาดงานไว้ว่า งานวิจัยส่วนใหญ่ใช้หลักการเดียวกันคือ ในกรณีของผู้เสียชีวิต จะศึกษาความสูญเสียทั้งในแง่ของเวลาและรายได้ที่เป็นตัวเงินโดยประเมินจากจำนวนปีที่สูญเสียไปจากการเสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร ส่วนในกรณีของผู้บาดเจ็บและผู้ดูแลผู้บาดเจ็บและพิการ งานวิจัยส่วนใหญ่จะประเมินการสูญเสียรายได้อันเนื่องมาจากการขาดงานในช่วงรักษาพยาบาลและความสามารถในการทำงานที่ลดลงทั้งของผู้พิการและผู้ดูแลในช่วงที่เหลือของชีวิต

การประเมินมูลค่าทางมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ผู้เสียชีวิตสามารถทำให้เกิดผลผลิตต่อสังคมได้ตลอดช่วงเวลาที่เขาคงจะมีชีวิตอยู่ ในกรณีนี้กำหนดให้ประชากรมีระยะเวลาการทำงานเฉลี่ยจนถึงอายุ 60 ปี โดยใช้อายุเฉลี่ยของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุมาทำการพิจารณาเป็นค่าจำนวนปีที่ประชากรสูญเสียโอกาสในการทำงานเนื่องจากอุบัติเหตุ จากการศึกษาที่ผ่านมาในโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย เมื่อปี พ.ศ.2544 พบว่า อายุเฉลี่ยของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเท่ากับ 32 ปี ดังนั้นเวลาที่ประชากรสูญเสียโอกาสในการทำงานเนื่องจากการสูญเสียชีวิตในอุบัติเหตุเท่ากับ 28 ปี การคำนวณมูลค่าการสูญเสียรายได้เนื่องจากการบาดเจ็บ จะทำการประเมินเวลาที่ผู้บาดเจ็บไม่สามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจได้ โดยนำรายได้ประชาชาติต่อประชากรมาคิดเป็นรายได้ต่อวันแล้วนำไปคูณกับระยะเวลาที่ใช้ในการรักษาพยาบาลและการพักฟื้นเนื่องจากอาการบาดเจ็บ โดยระยะเวลาที่ใช้ในการรักษาพยาบาลและการพักฟื้นเนื่องจากอาการบาดเจ็บ ในการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า การบาดเจ็บเล็กน้อย ใช้ระยะเวลาในการพักฟื้น 2 วัน และบาดเจ็บสาหัส ใช้ระยะเวลาในการรักษาพยาบาล 16.25 วัน และระยะเวลาในการพักฟื้น 16.25 วันรวมเป็นระยะเวลาที่สูญเสียรายได้เท่ากับ 32.50 วัน

1.4) ค่าจัดการด้านอุบัติเหตุและค่าใช้จ่ายโดยตรงอื่นๆ

การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในแต่ละครั้งจะก่อให้เกิดความเสียหายด้านทรัพย์สิน ไม่ว่าจะเป็นถนน ยานพาหนะ สัญญาณจราจร และป้ายต่างๆ ทั้งที่เป็นทรัพย์สินของภาครัฐและเอกชน

รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการจัดการของตำรวจ บริษัทประกันภัย กระบวนการทางกฎหมาย และการจัดการขนย้าย ตัวอย่างแนวทางของกองทรัพย์สิน กรมทางหลวงจะมีการเก็บข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและกำหนดมูลค่าที่ต้องชดใช้หากถูกชนทำให้เกิดความเสียหาย ได้แก่ สัญญาณไฟจราจร ป้ายจราจร รวากันตก เป็นต้น โดยจะประเมินจำนวนที่เสียหายรวมถึงความรุนแรง และประเมินค่าใช้จ่าย นอกจากนี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็ต้องเกิดค่าใช้จ่ายที่จำเป็น เช่น การติดต่อประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่กู้ภัย เจ้าหน้าที่จัดการที่เกิดเหตุ

การรายงานอุบัติเหตุ การเยียวยาผู้ได้รับบาดเจ็บหรือได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุ การจัดการด้านประกันภัย เป็นต้น

1.5) ต้นทุนทางอ้อมอันเนื่องมาจากความสูญเสียทางด้านจิตใจ

นอกจากนี้อุบัติเหตุยังนำมาซึ่งความสูญเสียทางอ้อม ไม่ใช่การสูญเสียรายได้หรือผลผลิตที่สูญเสียไปโดยตรง แต่เป็นการมูลค่าที่อุบัติเหตุส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกิดอุบัติเหตุเอง และส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งจะเป็นเหตุจากความทุกข์ ความสูญเสียทางด้านจิตใจ และความเจ็บปวดจากการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการกระทบกระเทือนถึงผู้เกี่ยวข้องที่ไม่สามารถดำรงชีวิตได้ตามปกติเนื่องจากอุบัติเหตุดังกล่าว

แต่หากผู้ประกอบการขนส่งมีกระบวนการทำงานการขนส่งที่เป็นมาตรฐาน ดังที่ระบบมาตรฐาน Q Mark ได้กำหนดเป็นข้อกำหนดบังคับจำนวน 39 ข้อนั้น หากดำเนินการได้ทั้งหมดผู้ประกอบการขนส่งมีแนวโน้มที่จะลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ดังเห็นได้ชัดจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงอย่างต่อเนื่องของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองที่ผ่านมาตรฐานการขนส่งทางบกจึงมีความจำเป็นจะต้องเร่งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในภาพรวมทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ส่งเสริมให้มีมาตรฐานคุณภาพการดำเนินการด้านความปลอดภัยที่ทัดเทียมกัน

2) ค่าใช้จ่ายเยียวยาอุบัติเหตุ

แนวทางการคิดค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายที่กำหนด ตามความรุนแรงของเหตุ 2 กรณีดังนี้

2.1) กรณีได้รับบาดเจ็บไม่ถึงชีวิตหรือทุพพลภาพ

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย ค่ารักษาพยาบาลทั้งปัจจุบันและอนาคต ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลที่ผู้บาดเจ็บเจ็บหลังเกิดเหตุ ค่ากายภาพบำบัดหลังเกิดอุบัติเหตุ ค่าเดินทางมาพบแพทย์ ค่าศัลยกรรม ค่าขาดรายได้และค่าขาดประโยชน์ อาทิ พนักงาน/ลูกจ้าง ได้รับบาดเจ็บไม่สามารถทำงานได้ปกติ หรือเจ้าของธุรกิจเดินทางทำธุรกิจไม่ได้ขาดรายได้ เจ้าของธุรกิจไปเจ



ราษฎรก็ไม่ได้เสียค่าขาดประโยชน์ รวมไปถึงกรณีพาหนะได้รับความเสียหายไม่สามารถไปประกอบธุรกิจได้จัดเป็นค่าเสียประโยชน์

สูตรการคำนวณคือ “อายุ×รายได้×อนาคต” เช่น ผู้เกิดเหตุได้รับอุบัติเหตุถูกรถชนบาดเจ็บต้องพักรักษาตัว 2 เดือน โดยเป็นลูกจ้างรายได้วันละ 300 บาท ในขณะที่มีความสามารถในการประกอบอาชีพยังมีการทำงานโอทีวันหนึ่ง 5 ชั่วโมง ชั่วโมงละ 50 บาท รวมเป็นเงิน 550 บาทในหนึ่งวัน สัปดาห์หนึ่งทำงาน 6 วัน ตกเป็นเงิน 3,300 บาท หนึ่งเดือนรายได้สุทธิ 13,200 บาท หากต้องหยุดงาน 2 เดือน ก็เท่ากับว่าคิดเป็นเงินค่าเสียหายทั้งสิ้น 26,400 บาท ในการเยียวยานอกเหนือจากการรักษาพยาบาล

ส่วนในกรณีเกิดเหตุทุพพลภาพ เช่น หากผู้ประสบเหตุ อายุ 20 ปี มีร่างกายที่แข็งแรงให้นำรายได้ต่อหนึ่งปีคูณด้วยจำนวนอายุ 60 ปี ซึ่งเป็นเกณฑ์การเกษียณอายุงาน อาทิเช่น เงินเดือน 10,000 บาท ทำงาน 1 ปี มีรายได้ 120,000 บาท เท่ากับว่า $120,000 \times 40$ เท่ากับ 4,800,000 บาท ทั้งนี้ค่าความสามารถในการประกอบอาชีพในอนาคตสามารถเพิ่มหรือลดลงได้ตามหน้าที่การงานโดยขึ้นอยู่กับกรที่ยื่นพิสูจน์ต่อศาลของผู้ประสบเหตุ

ค่าความเสียหายทางด้านร่างกายและจิตใจ ไม่สามารถประเมินค่าเป็นราคาได้ อาทิเช่น สาวพรตที่ได้รับอุบัติเหตุถูกรถชนหัก ไบหน่าได้รับความเสียหาย ในอนาคตไม่สามารถประกอบอาชีพได้เช่นเดิมอีก หรือ นักมวยอนาคตไกลสามารถเป็นแชมป์ได้ประสบเหตุแขนขาดไม่สามารถชกมวยอาชีพได้ต่อไป ตรงส่วนนี้ก็จะมีการคิดคำนวณเยียวยาเพิ่มเติมนอกเหนือค่าเยียวยาข้างต้น ตั้งแต่ระดับแสนบาทจนถึงล้านบาท โดยอยู่ที่ดุลพินิจของศาลจากการพิสูจน์ต่อศาลของผู้เสียหาย

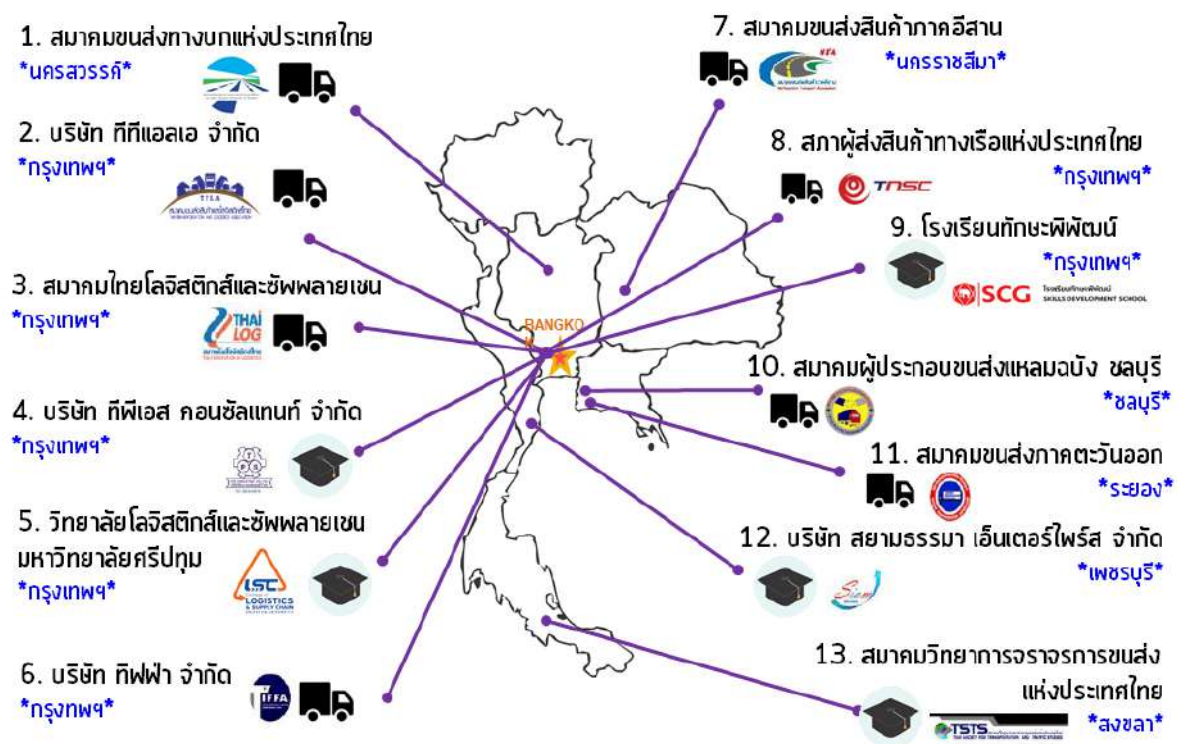
2.2) กรณีเสียชีวิต

ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย ค่าปลงศพหรือค่าประกอบพิธีกรรมทางศาสนา และค่าขาดผู้อุปการะเลี้ยงดู ได้แก่ บิดา มารดา ภรรยา หรือบุตรที่อายุไม่เกิน 20 ปี โดยวิธีการคำนวณจะแตกต่างจากกรณีบาดเจ็บทุพพลภาพ กล่าวคือ การคิดคำนวณจะคิดคำนวณค่าเสียหายจากการที่บุคคลประสบเหตุ ก่อนเสียชีวิตมีพฤติการณ์การดูแลครอบครัวอย่างไร เช่น ตัวอย่าง พนักงานขับรถอายุ 30 ปี เงินเดือนสุทธิ 10,000 บาท มีภาระค่าใช้จ่ายส่วนตัว ผ่อนรถ 2,000 บาท ค่าบ้าน 4,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 6,000 บาท ที่เหลือใช้จ่ายส่วนตัว 2,000 บาท ส่งให้บุพการี 2,000 บาท ให้นำค่าเลี้ยงดูคูณจำนวนปีและคูณด้วยอายุการทำงานจนถึงเกณฑ์อายุเกษียณ เท่ากับ $2,000 \times 12 \times 30$ รวมเป็นค่าขาดผู้อุปการะเลี้ยงดูทั้งสิ้น 720,000 บาท

2.3 การศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระให้เพียงพอและเหมาะสมกับผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ

2.3.1 ภาระงานตรวจประเมินในปัจจุบัน

ด้วยข้อจำกัดของหน่วยงานภาครัฐในด้านบุคลากร ปริมาณงาน และงบประมาณ ในการประชาสัมพันธ์ และออกตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้กับผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ ที่ไม่เพียงพอความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง กรมการขนส่งทางบกจึงพัฒนาองค์กรตรวจประเมินขึ้นมาทำหน้าที่ตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง โดยปรับบทบาทของกรมการขนส่งทางบกจากการเป็นผู้ตรวจประเมินมาเป็นผู้กำกับดูแล กรมการขนส่งทางบกกำหนดให้หน่วยตรวจประเมินอิสระจะต้องมีผู้ตรวจประเมินที่กรมการขนส่งทางบกแต่งตั้งขึ้นปฏิบัติหน้าที่ประจำ โดยมีหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมินไม่น้อยกว่า 2 คน และผู้ตรวจประเมินไม่น้อยกว่า 4 คน ตามลำดับ จากข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม 2562 กรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระรวมจำนวน 13 หน่วยซึ่งมีที่ตั้งกระจายอยู่ทั่วประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 2.8



รูปที่ 2.8 หน่วยตรวจประเมินอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งในปัจจุบัน

ภาระงานตรวจประเมินที่ได้รับมอบหมายจากกรมการขนส่งทางบกแสดงในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ภาระงานตรวจประเมินของหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบัน

หน่วยตรวจประเมินอิสระ	งานตรวจประเมิน (ครั้ง)	ตรวจประเมิน เป็น IB (ปี)	งานเฉลี่ย (ครั้ง/ปี)
สมาคมขนส่งภาคตะวันออก	67	5	13.4
สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน	58	5	11.6
บริษัท ทีทีแอลเอ จำกัด	51	5	10.2
บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด	42	5	8.4
สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย	42	5	8.4
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม	40	5	8.0
บริษัท ทีพีฟา จำกัด	31	4	7.8
สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	31	5	6.2
บริษัท สยามธรรมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	30	4	7.5
สมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย	22	4	5.5
โรงเรียนทักษะพิพัฒน์	20	1	20.0
สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบังชลบุรี	15	1	15.0
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	13	1	13.0

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่าโดยเฉลี่ยแล้วหน่วยตรวจประเมินอิสระมีภาระงานตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ขอรับการรับรองโดยเฉลี่ยประมาณ 10.4 ครั้งต่อปี หรือคิดเป็นประมาณเดือนละ 1 ครั้ง นั่นหมายถึงหน่วยตรวจประเมินมีรายได้จากค่าตรวจประเมินไม่มากนัก แต่ทั้งนี้หน่วยตรวจประเมินทุกแห่งในปัจจุบันมิได้ดำเนินการเพื่อหวังผลกำไรเป็นหลัก แต่เป็นกิจกรรมเพื่อร่วมกันพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าของประเทศไทยให้มีมาตรฐานสูงขึ้น

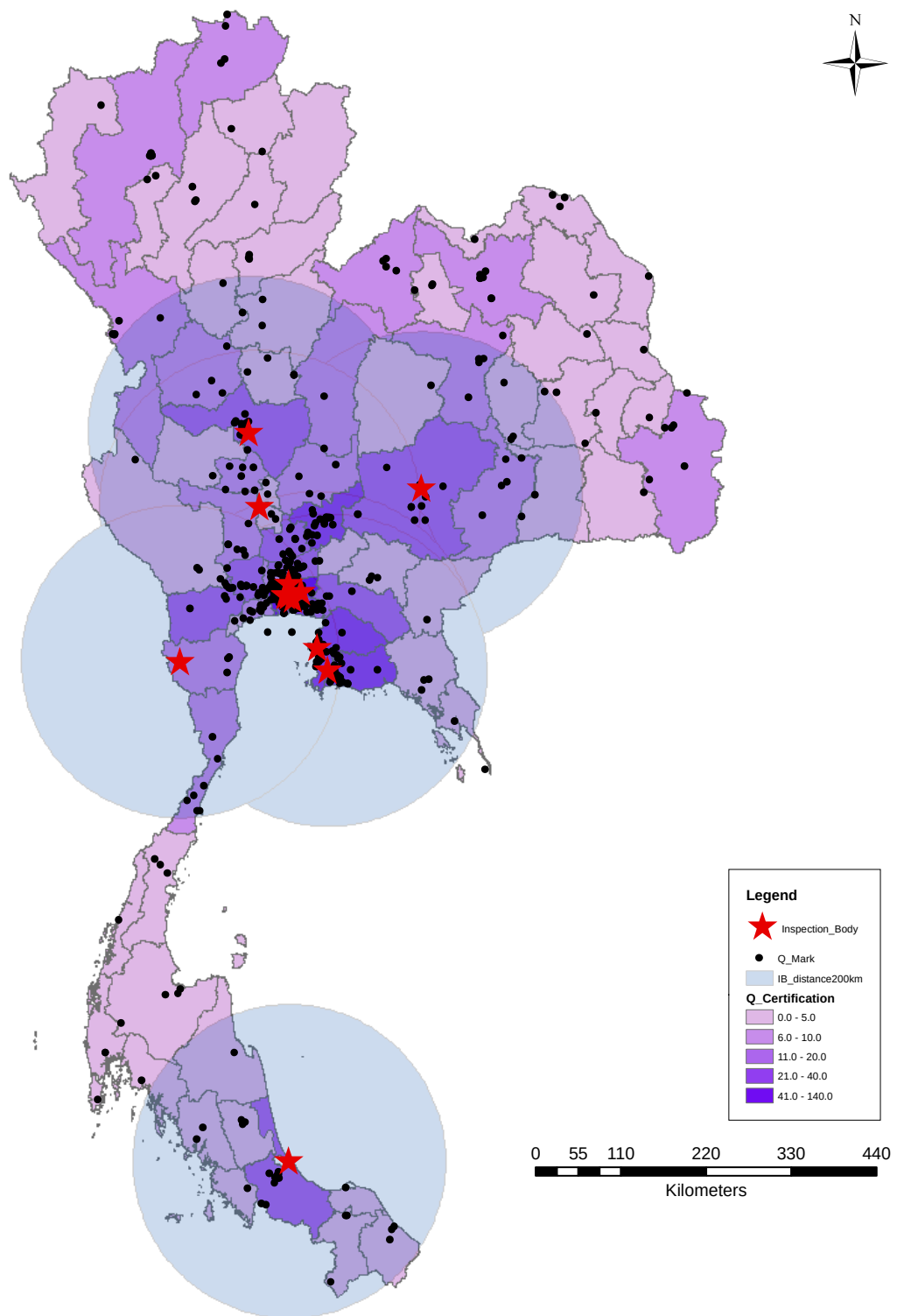
ทั้งนี้ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะส่งเสริมการเข้าสู่ระบบมาตรฐานบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และกำลังขยายการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกไปยังกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลอีกด้วย จึงอาจมีความจำเป็นจะต้องศึกษาวิเคราะห์เพื่อเตรียมการให้มีหน่วยตรวจประเมินอิสระเพียงพอต่อความต้องการในการขอรับการรับรองและปริมาณงานตรวจประเมินในอนาคต ทั้งในแง่จำนวนหน่วยตรวจประเมินที่มีและความครอบคลุมในแง่พื้นที่ทั่วประเทศด้วย

2.3.2 การกระจายตัวเชิงพื้นที่

ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระจำนวน 13 หน่วย (ข้อมูล ณ ปี 2562) และมีจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง ณ เดือนมิถุนายน พ.ศ.2562 จำนวน 541 ราย การกระจายตัวเชิงพื้นที่ทั่วประเทศดังในรูปที่ 2.9 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองกระจายตัวอยู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ ขณะที่หน่วยตรวจประเมิน 13 หน่วยตั้งอยู่เพียงในจังหวัดหลักๆ เท่านั้น ซึ่งหากพิจารณาการทำงานของหน่วยตรวจประเมินที่สามารถเดินทางไปตรวจประเมินและกลับได้ภายในวันเดียวโดยไม่ต้องค้างคืน เพื่อให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการตรวจประเมิน เช่น กำหนดพื้นที่ประสิทธิภาพ (Effective Area) อยู่ในรัศมีประมาณ 200 กิโลเมตรจากตำแหน่งที่ตั้งของหน่วยตรวจประเมินอิสระแต่ละแห่ง

การวิเคราะห์เชิงพื้นที่ (Spatial analysis) โดยใช้ระบบภูมิสารสนเทศ (Geographic Information System) โดยการซ้อนทับชั้นข้อมูลตำแหน่งผู้ประกอบการขนส่ง ตำแหน่งที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ และสร้างพื้นที่ทำการประสิทธิภาพแสดงเป็นพื้นที่วงกลมแรเงาในรูปที่ 2.9 ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นชัดเจนว่าพื้นที่ทำการที่มีประสิทธิภาพสูงสุดของหน่วยตรวจประเมินยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ทั่วประเทศ กล่าวคือ การตรวจประเมินในจังหวัดห่างไกลจะต้องเสียเวลาในการเดินทางระยะไกล และทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการค้างแรม รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นตามมาด้วย

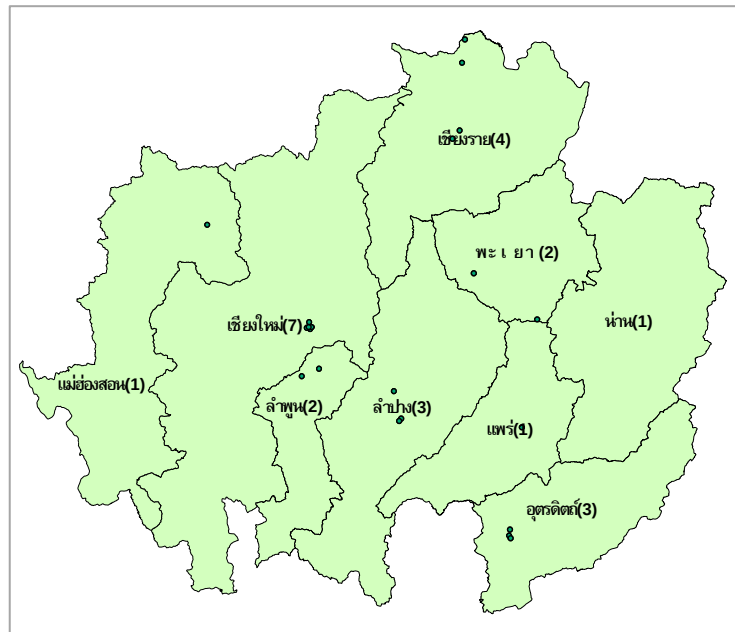




รูปที่ 2.9 ที่ตั้งของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองและหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบัน

1) พื้นที่ภาคเหนือ

ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองในภาคเหนือจำนวน 24 ราย แต่ไม่มีหน่วยตรวจประเมินตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคเหนือเลย ดังแสดงในรูปที่ 2.10 (ก) หากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมอีก 2 แห่งในจังหวัด ได้แก่ ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดพะเยา จะได้พื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตร ดังแสดงรูปที่ 2.10 (ข)



(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคเหนือปัจจุบัน



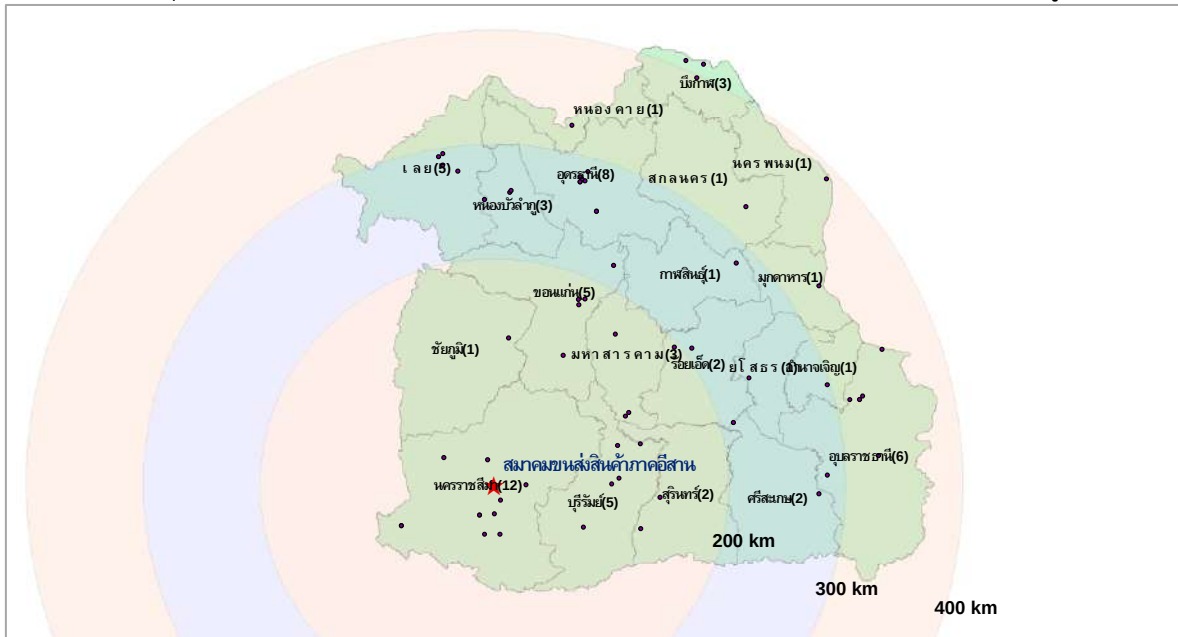
(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคเหนือเพิ่มเติม

รูปที่ 2.10 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคเหนือ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

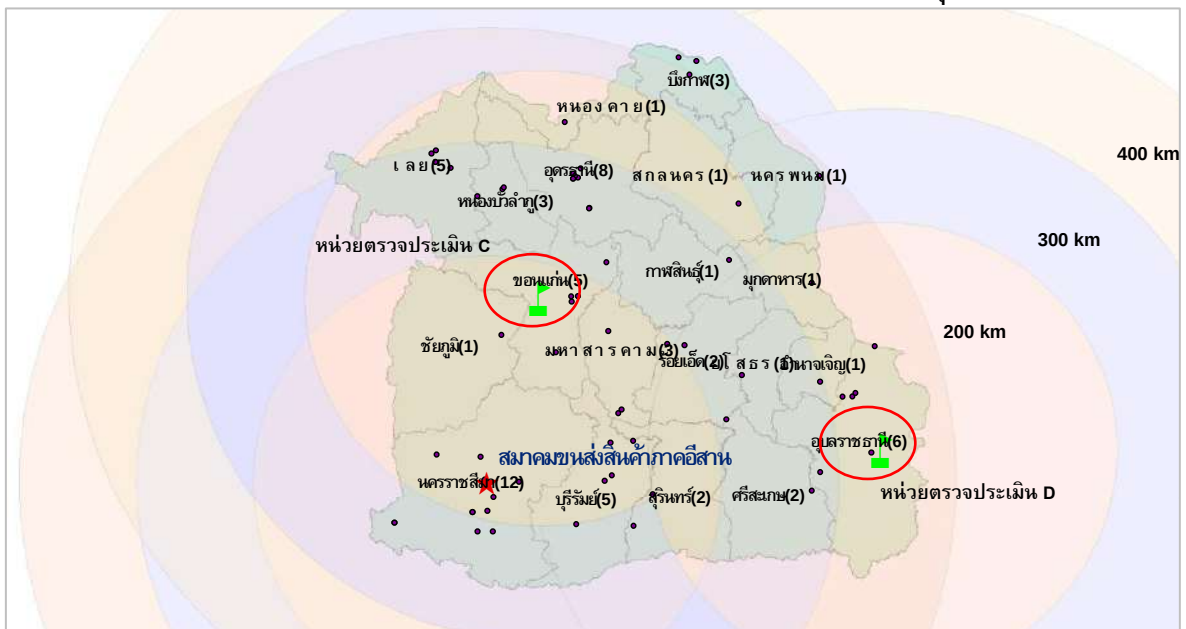


2) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองอยู่เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัดทั้งพื้นที่อีสานตอนบนและตอนล่าง แต่ปัจจุบันมีหน่วยตรวจประเมินอิสระตั้งอยู่ที่จังหวัดนครราชสีมาเท่านั้น หากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมอีก 2 แห่ง ได้แก่ ในพื้นที่จังหวัดขอนแก่น และอุบลราชธานี จะได้พื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตรดังแสดงในรูปที่ 2.11



(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกเฉียงเหนือปัจจุบัน



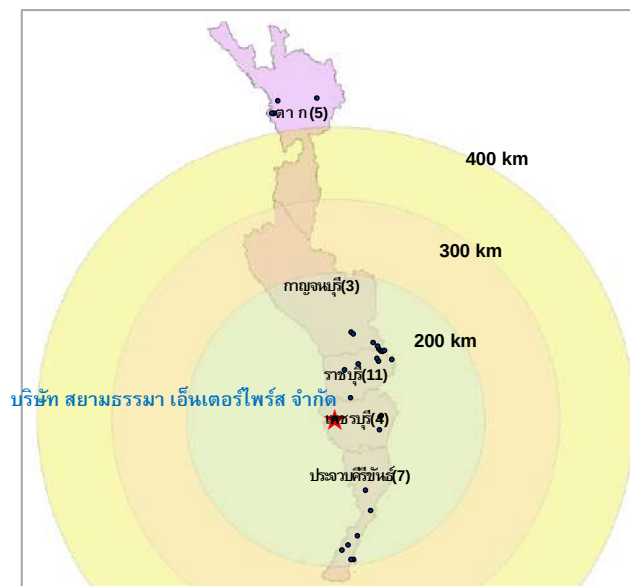
(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มเติม

รูปที่ 2.11 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

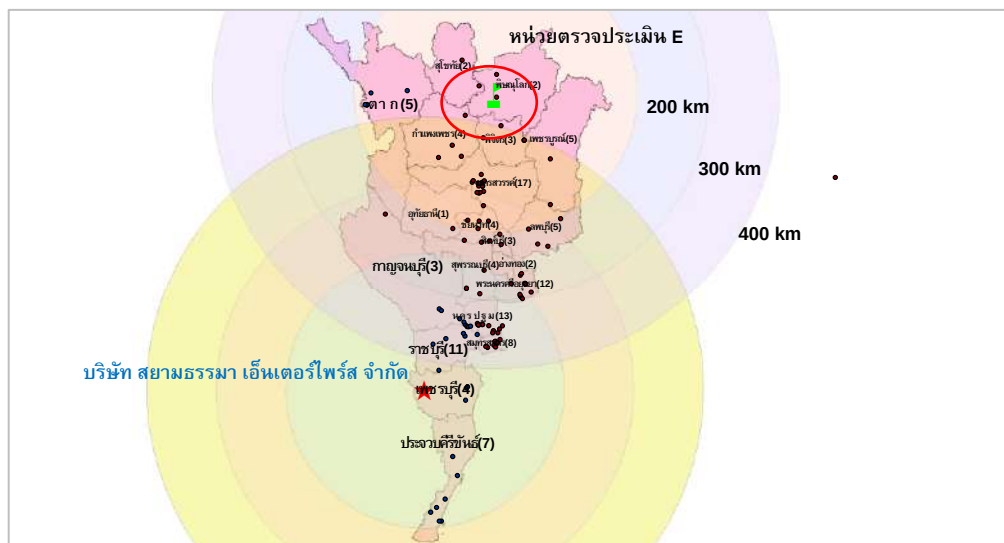


3) พื้นที่ภาคตะวันตก

ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองในภาคตะวันตกจำนวน 30 ราย แต่ปัจจุบันมีหน่วยตรวจประเมินอิสระตั้งอยู่ที่จังหวัดเพชรบุรีเท่านั้นดังรูปที่ 2.12 (ก) หากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม เพื่อให้ครอบคลุมผู้ประกอบการขนส่งในภาคตะวันตก จะเห็นว่าเมื่อพิจารณาภูมิภาคในส่วนภาคกลางตอนบนดังรูปที่ 2.12 (ข) ในพื้นที่พิษณุโลก สามารถครอบคลุมพื้นที่ผู้ประกอบการขนส่งที่ขอรับการรับรองในภาคตะวันตกได้ ในระยะพื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.12



(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันตกปัจจุบัน

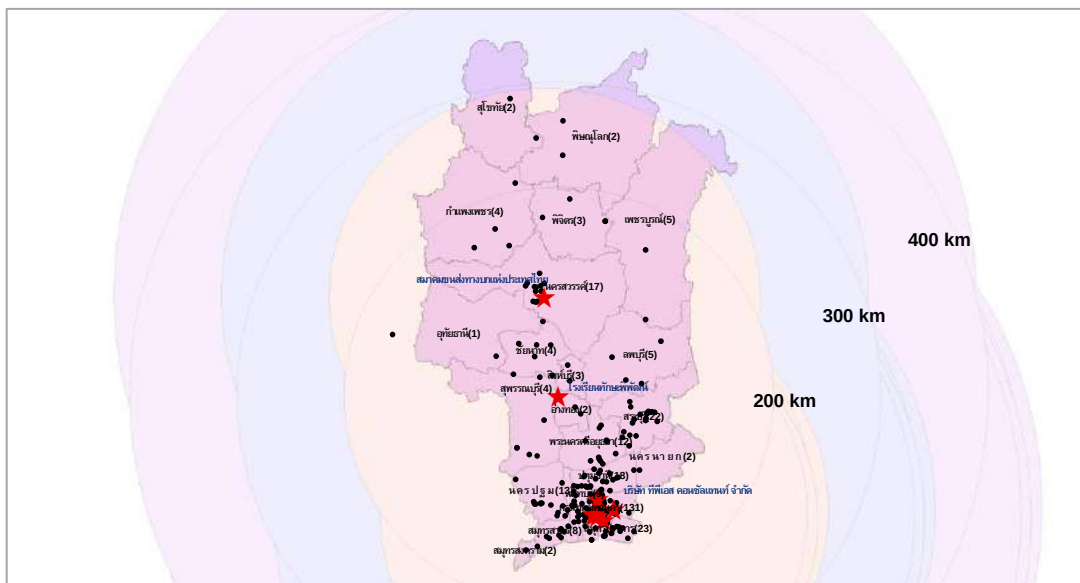


(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันตกเพิ่มเติม
รูปที่ 2.12 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันตก (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

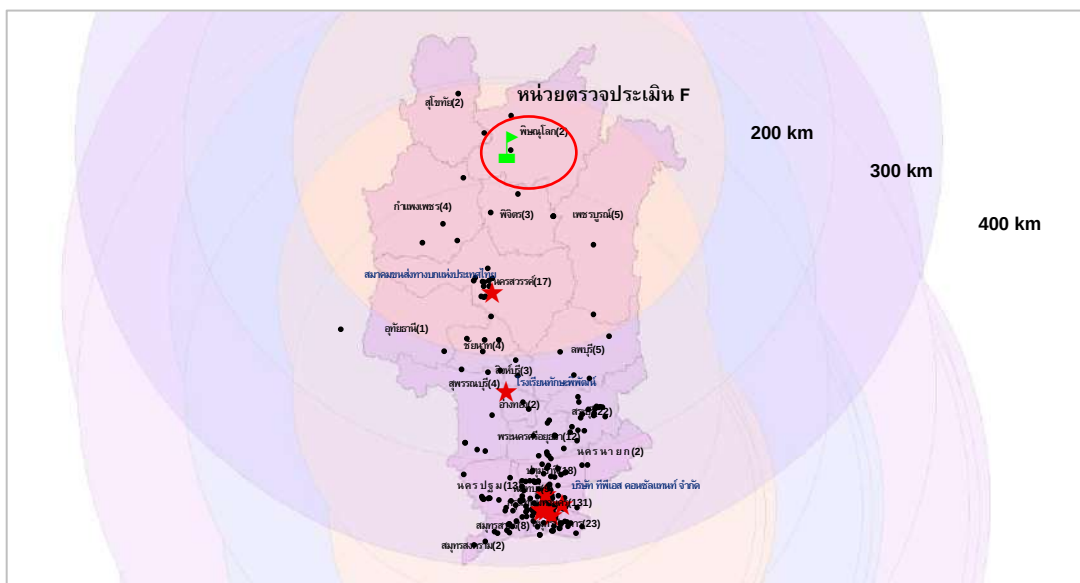


4) พื้นที่ภาคกลาง

พื้นที่ภาคกลางมีผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองอยู่เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัดทั้งพื้นที่ภาคกลางตอนล่าง ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อภาคกลางตอนบน ในปัจจุบันมีหน่วยตรวจประเมินอิสระตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดนครสวรรค์เท่านั้น เพื่อให้ครอบคลุมภาคตะวันตกและภาคเหนือ หากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง ได้แก่ ในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก จะได้พื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตรดังแสดงในรูปที่ 2.13



(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคกลางปัจจุบัน



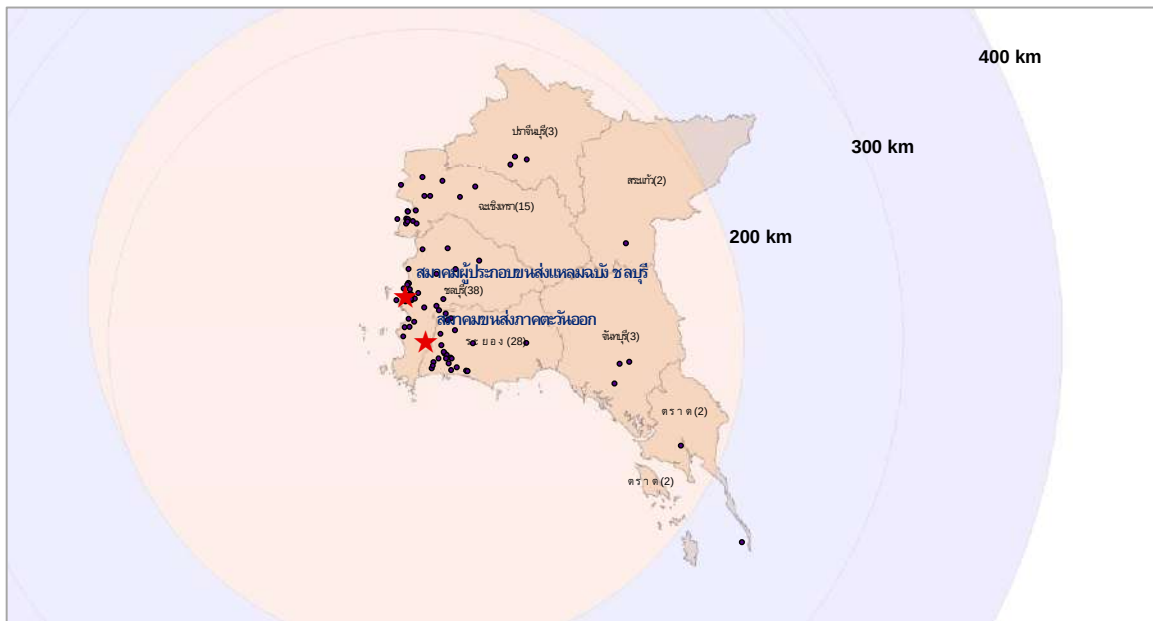
(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคกลางเพิ่มเติม

รูปที่ 2.13 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคกลาง (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

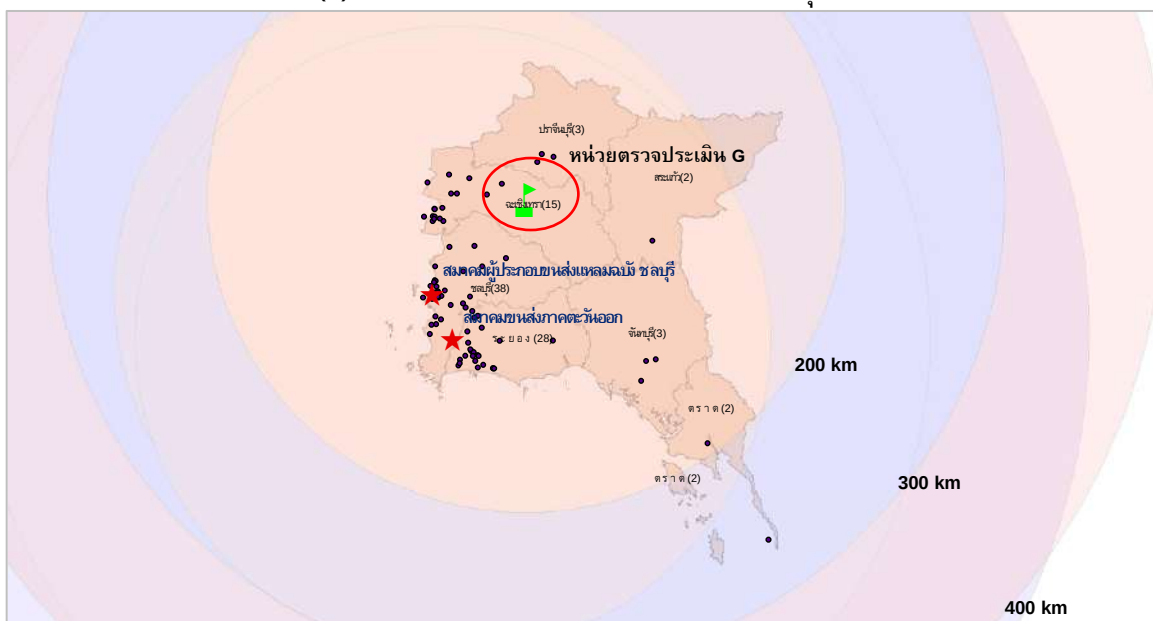


5) พื้นที่ภาคตะวันออก

พื้นที่ภาคตะวันออกมีผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองอยู่เป็นจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในทุกจังหวัด แต่ปัจจุบันมีหน่วยตรวจประเมินอิสระตั้งอยู่ที่จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง เมื่อพิจารณาผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองจะกระจายตัวเฉพาะพื้นที่จังหวัดชลบุรี และจังหวัดระยอง ถ้าหากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง ได้แก่ ในพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา ในพื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.14



(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกปัจจุบัน

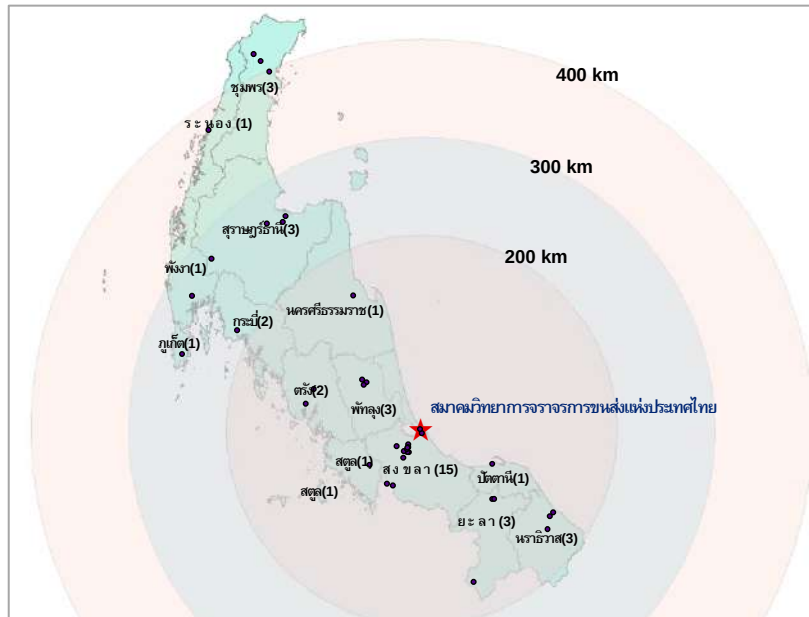


(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออกเพิ่มเติม

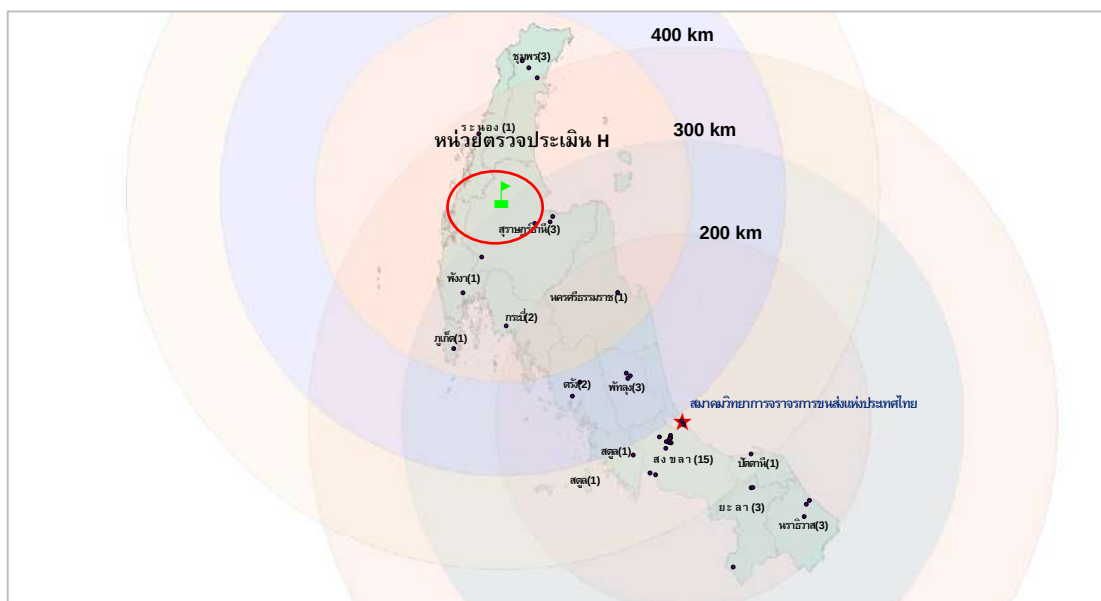
รูปที่ 2.14 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคตะวันออก (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

6) พื้นที่ภาคใต้

ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองในภาคใต้จำนวน 40 ราย แต่ปัจจุบันมีหน่วยตรวจประเมินอิสระตั้งอยู่ที่จังหวัดสงขลาเท่านั้น ดังรูปที่ 2.15 (ก) ถ้าหากพิจารณาแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง ได้แก่ ในพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี ในพื้นที่ทำการประสิทธิ์ผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.15 (ข) จะทำให้ครอบคลุมผู้ประกอบการขนส่งพื้นที่ภาคใต้มากยิ่งขึ้น

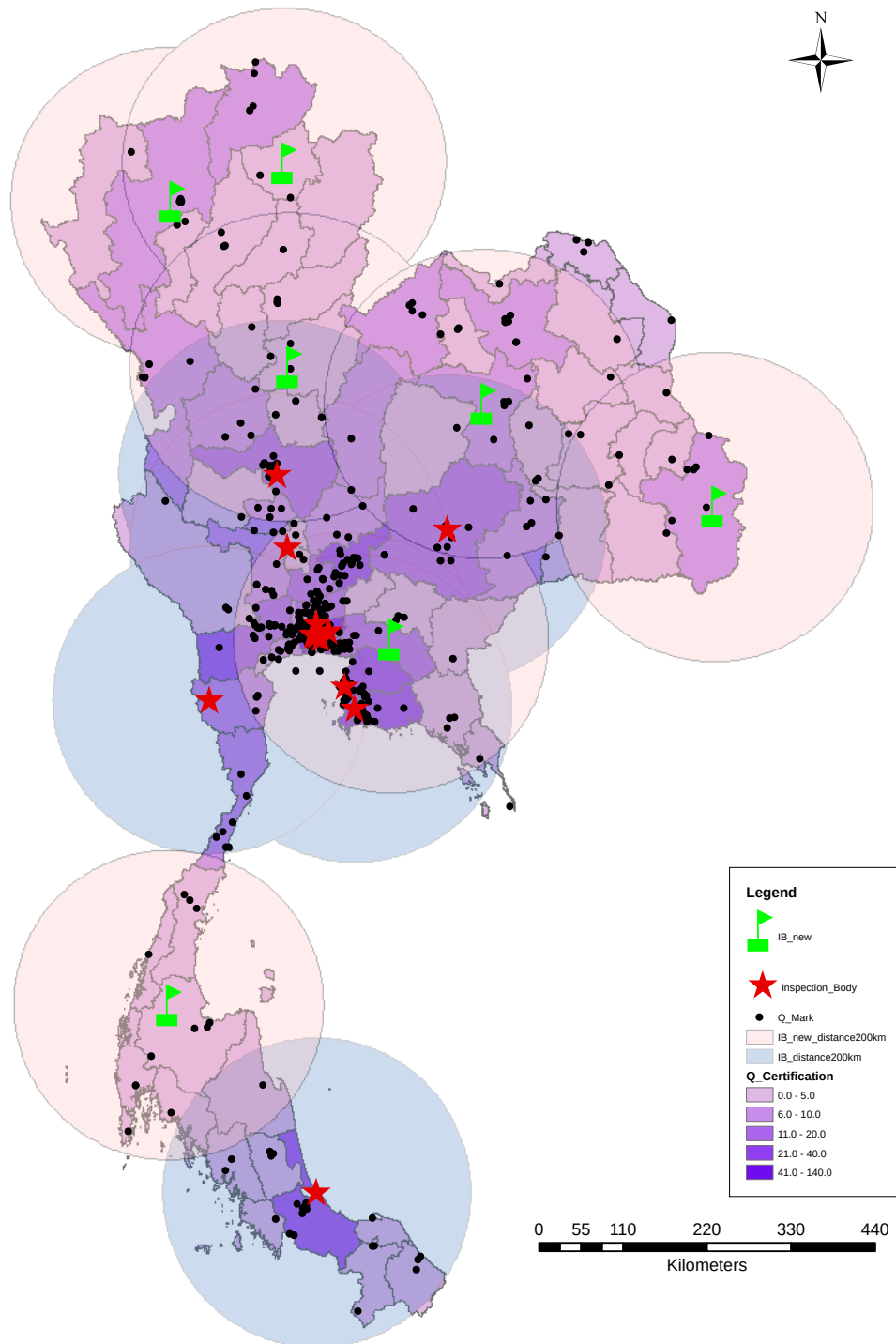


(ก) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคใต้ปัจจุบัน



(ข) ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคใต้เพิ่มเติม
รูปที่ 2.15 ที่ตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระในภาคใต้ (ก) ปัจจุบัน และ (ข) เพิ่มเติม

จากการพิจารณาดำเนินการที่ตั้งของหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม ทำให้ได้ภาพรวมของพื้นที่ทำการประสิทธิผลในระยะรัศมี 200 กิโลเมตรจากตำแหน่งที่ตั้งของแต่ละหน่วยครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 2.16



รูปที่ 2.16 ภาพรวมระยะทำการประสิทธิผลของหน่วยตรวจประเมินอิสระจำนวน 20 แห่ง

2.3.3 ภาระงานตรวจประเมินในอนาคต

การคาดการณ์ปริมาณงานตรวจประเมินที่กรมการขนส่งทางบกจะมอบหมายให้หน่วยตรวจประเมินอิสระในอนาคตขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย อาทิ ความต้องการขอรับการรับรองของผู้ประกอบการขนส่ง สภาพเศรษฐกิจของประเทศ แรงผลักดันและการสนับสนุนของลูกค้ำ รวมถึงนโยบายของภาครัฐในการสนับสนุนส่งเสริมเกี่ยวกับระบบมาตรฐาน ที่สำคัญคือแรงจูงใจในการขอรับการรับรอง ไม่ว่าจะเป็นสิทธิประโยชน์ทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน เป็นต้น ในที่นี้จึงยกตัวอย่าง 3 กรณีที่พอจะทำให้เห็นภาพปริมาณภาระงานตรวจประเมินในอนาคต

1) กรณี A แนวโน้มปัจจุบัน

สถานการณ์ A พิจารณาความเหมาะสมจำนวนหน่วยตรวจประเมินจากสถิติผู้ประกอบการขอรับรองรายใหม่ในปัจจุบัน เมื่อปี 2562 มีผู้ประกอบการรายใหม่ขอรับการรับรอง 60 ราย ทั้งนี้ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้กำหนดเป็นนโยบายให้สำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทุกจังหวัดเข้าสู่ระบบมาตรฐานอย่างน้อยปีละ 1 ราย ทำให้ตั้งแต่ปี 2563 จะมีผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง (70) ขอรับการรับรองเพิ่มขึ้นประมาณจังหวัดละ 1 รายรวมทั่วประเทศประมาณ 80 รายต่อปี และสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีแนวโน้มจะขอรับการรับรองประมาณ 20 รายต่อปี จากการคำนวณในตารางที่ 2.2 จะเห็นได้ว่าการคาดการณ์ถึงปี 2568 ต้องการหน่วยตรวจประเมินจำนวน 7 หน่วย โดยแต่ละหน่วยมีงานตรวจประเมินประมาณ 1 งานต่อเดือน กล่าวคือหน่วยตรวจประเมินในปัจจุบันที่มีอยู่จำนวน 13 หน่วยนั้นมีจำนวนมากเกินพอต่อความจำเป็นขั้นต่ำเมื่อพิจารณาในแง่ของภาระงานตรวจประเมินอย่างเดียว

ตารางที่ 2.2 สถานการณ์ A แนวโน้มปัจจุบัน

	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
(70) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	60	60	60	60	60	60	60
(70) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)	60	60	60	60	60	60	60
(80) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	10	20	20	20	20	20	20
(80) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)				10	20	20	20
รวมผู้ได้รับการรับรอง (ราย)	550	610	670	730	790	850	910
งานตรวจประเมินต่อปี (ครั้ง)	130	140	140	150	160	160	160
งานตรวจประเมินต่อเดือน (ครั้ง)	12	13	13	14	15	15	15
งานตรวจประเมินต่อหน่วย (ครั้ง/เดือน)	2	2	2	2	2	2	2
จำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำ	6	6	6	7	7	7	7

2) กรณี B หน่วยตรวจประเมินที่มีในปัจจุบันมีงานตรวจประเมินเหมาะสม

หากในอนาคตกรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานภายนอกกรมถึงลูกค้ามีการกำหนดสิทธิประโยชน์และกฎเกณฑ์เงื่อนไขที่สนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความต้องการขอรับการรับรองเพิ่มขึ้น ก็อาจมีความเป็นไปได้ที่ในภาพรวมแล้วจะมีผู้ประกอบการขนส่งทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลขอรับการรับรองโดยเฉลี่ยประมาณ 3 รายต่อจังหวัด เช่น แต่ละจังหวัดมีผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางเพิ่มขึ้นจังหวัดละ 2 รายและมีผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นจังหวัดละ 1 รายทุกปี การคำนวณดังแสดงในตารางที่ 2.3 แสดงว่าจำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำที่ควรมีจำนวน 13 หน่วยซึ่งเท่ากับหน่วยตรวจประเมินที่มีในปัจจุบัน แต่ละหน่วยมีงานตรวจประเมินเพิ่มขึ้นกว่าที่มีในปัจจุบัน โดยเฉลี่ยจะได้รับงานตรวจประเมินประมาณเดือนละ 2-3 ครั้ง กรณีแสดงให้เห็นว่าหากพิจารณาในแง่ภาระงานอย่างเดียวและไม่เพิ่มหน่วยตรวจประเมินเพื่อให้หน่วยตรวจประเมินแต่ละหน่วยมีงานเพิ่มขึ้นอย่างเหมาะสม กรมการขนส่งทางบกจะต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนเพื่อนำมาซึ่งความต้องการเข้าสู่ระบบมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยอาจกำหนดเป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติราชการของสำนักงานขนส่งจังหวัดให้ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่จำนวนอย่างน้อย 3 ราย ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางหรือผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลก็ตาม

ตารางที่ 2.3 กรณี B แต่ละจังหวัดเพิ่มรายใหม่ 3 รายต่อปี

	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
(70) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	60	152	152	152	152	152	152
(70) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)	60	60	60	60	152	152	152
(80) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	10	76	76	76	76	76	76
(80) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)				10	76	76	76
รวมผู้ได้รับการรับรอง (ราย)	550	702	854	1,006	1,158	1,310	1,462
งานตรวจประเมินต่อปี (ครั้ง)	130	288	288	298	456	456	456
งานตรวจประเมินต่อเดือน (ครั้ง)	12	26	26	27	41	41	41
งานตรวจประเมินต่อหน่วย (ครั้ง/เดือน)	1.0	2.0	2.0	2.1	3.2	3.2	3.2
จำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำ	12	13	13	13	13	13	13

3) กรณี C เพิ่มจำนวนหน่วยตรวจประเมินเพื่อรองรับผู้ขอรับรองรายใหม่จังหวัดละ 6 รายต่อปี

ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกประสบความสำเร็จในการส่งเสริมและผลักดันให้ผู้ประกอบการขนส่งตระหนักถึงความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการจนทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความต้องการเข้าสู่ระบบมาตรฐาน อันทำให้ภาระงานตรวจประเมินก็จะมีปริมาณมากขึ้นตามไปด้วย กรณีนี้สมมติว่ามี



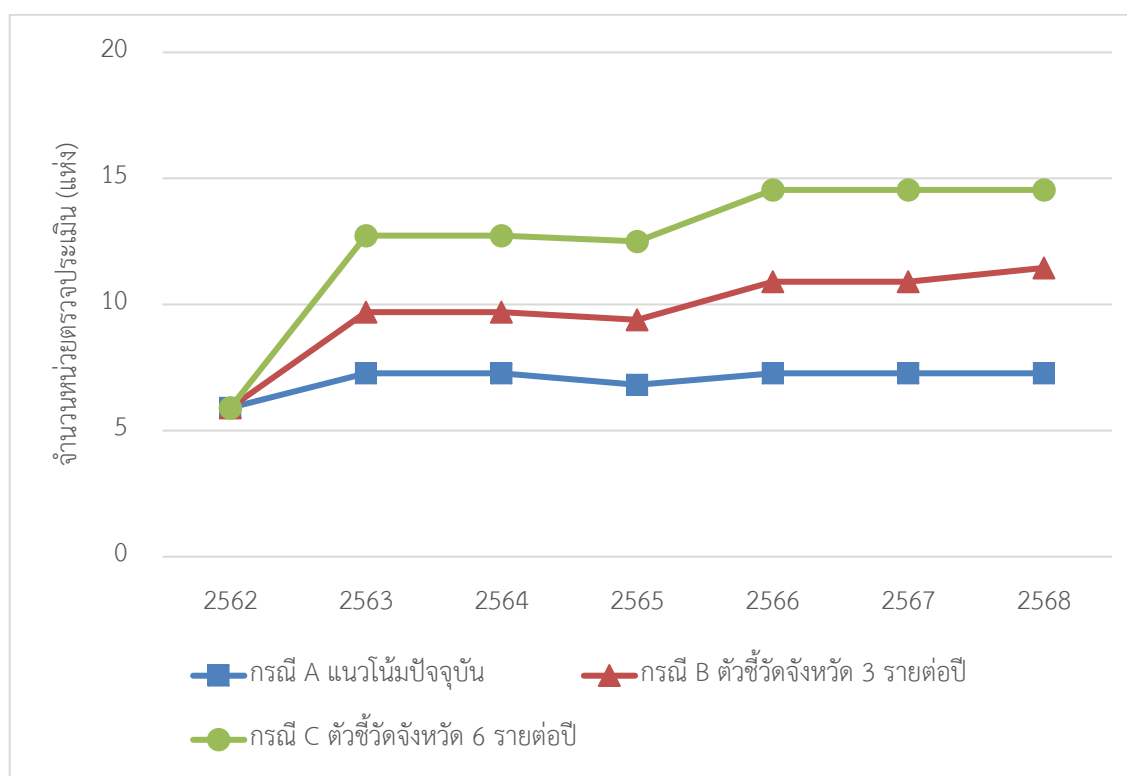
ผู้ประกอบการขนส่งในแต่ละจังหวัดรายใหม่ขอรับการรับรองเพิ่มปีละ 6 รายต่อปี รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ผลการประมาณในตารางที่ 2.4 แสดงให้เห็นว่า จะต้องมียุทธวิธีประเมินประมาณ 16 ถึง 20 หน่วย โดยแต่ละหน่วยจะได้รับมอบหมายงานตรวจประเมินจากกรมการขนส่งทางบกประมาณ 3 ถึง 4 ครั้งต่อเดือน ซึ่งปริมาณงานนี้จะทำให้รายได้ของหน่วยตรวจประเมินมีเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมกับความเป็นจริงมากขึ้น

ตารางที่ 2.4 กรณี C แต่ละจังหวัดเพิ่มรายใหม่ 6 รายต่อปี

	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
(70) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	60	228	228	228	228	228	228
(70) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)	60	60	60	60	228	228	228
(80) ตรวจประเมินรับรองใหม่ (ราย)	10	228	228	228	228	228	228
(80) ตรวจประเมินต่ออายุ (ราย)				10	228	228	228
รวมผู้ได้รับการรับรอง (ราย)	550	778	1,006	1,234	1,462	1,690	1,918
งานตรวจประเมินต่อปี (ครั้ง)	130	516	516	526	912	912	912
งานตรวจประเมินต่อเดือน (ครั้ง)	12	47	47	48	83	83	83
งานตรวจประเมินต่อหน่วย (ครั้ง/เดือน)	2.0	3.0	3.0	3.0	4.2	4.2	4.2
จำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำ	6	16	16	16	20	20	20

2.3.4 จำนวนหน่วยตรวจประเมินอิสระที่เหมาะสม

หากพิจารณาจำนวนหน่วยตรวจประเมินที่เหมาะสมตามแต่ละกรณีข้างต้นเปรียบเทียบดังแสดงในรูปที่ 2.17 จะเห็นว่ากรณี A ต้องการหน่วยตรวจประเมินเพียง 7 หน่วย ส่วนกรณี B ต้องการหน่วยตรวจประเมิน 13 หน่วย ขณะที่กรณี C จะต้องมียุทธวิธีประเมินมากถึง 20 หน่วยในอนาคต ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากความเป็นไปได้ของปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ที่มีเกิดขึ้นจริงซึ่งส่งผลต่อจำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องการขอรับการตรวจประเมินทั้งในกรณีที่เป็นการตรวจประเมินเพื่อขอรับการรับรองใหม่และกรณีต่ออายุการรับรองนั้น จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ากรณี A ซึ่งเป็นกรณีแนวโน้มในปัจจุบันจะมีโอกาสเกิดขึ้นจริงมากที่สุด เมื่อเทียบกับกรณี B ที่หน่วยตรวจประเมิน 13 หน่วยจะมีงานตรวจประเมินประมาณ 3 ถึง 4 ครั้งต่อเดือน นั้นหมายความว่า กรมการขนส่งทางบกอาจจะต้องกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานเพิ่มขึ้นอย่างน้อยจังหวัดละ 3 รายทุกปี ส่วนในกรณี C นั้นยังมีโอกาสเป็นไปได้ค่อนข้างน้อยด้วยสถานะเศรษฐกิจที่ถดถอยในปัจจุบันรวมถึงสิทธิประโยชน์ของผู้ได้รับการรับรองก็ยังไม่ค่อยน่าสนใจหรือดึงดูดมากนัก



รูปที่ 2.17 จำนวนหน่วยตรวจประเมินขั้นต่ำเปรียบเทียบ 3 กรณี

2.3.5 หน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินเพิ่มเติมในอนาคต

ในกรณีที่กรมการขนส่งทางบกพิจารณาความครอบคลุมของพื้นที่ทำการ กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาแต่งตั้งหน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม หน่วยงานที่มีศักยภาพ อาทิ สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง สถาบันการศึกษา บริษัทประกันภัย สมาคมผู้ว่าจ้างขนส่ง รวมถึงหน่วยรับรองมาตรฐานที่ทำการตรวจประเมินและให้การรับรองตามมาตรฐานสากลต่างๆ เช่น ISO เป็นต้น อย่างไรก็ตาม สมาคมผู้ประกอบการขนส่งที่มีความเข้มแข็งและศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระนั้น ได้รับการแต่งตั้งเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบันอยู่แล้ว

หากพิจารณาสถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาที่มีการสอนหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ จะพบว่าแต่ละภูมิภาคมีมหาวิทยาลัยที่มีศักยภาพ รายชื่อหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้องและสถานที่ติดต่อแสดงในตารางที่ 2.5

ตารางที่ 2.5 สถาบันการศึกษาที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม

ภูมิภาค	หน่วยงาน
1. ภาคเหนือ	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโลจิสติกส์และระบบห่วงโซ่อุปทาน โทร. 0-5394-1300
	มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย สำนักวิชาการจัดการ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โทร. 0-5391-6000, 0-5391-7034
	มหาวิทยาลัยพะเยา คณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ โทร. 0-5446-6666
2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	มหาวิทยาลัยขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโลจิสติกส์ โทร. 043-362145-6
	มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม โทร.045-353300-2 ต่อ 3324, 3307 คณะบริหารศาสตร์ สาขาวิชาการจัดการธุรกิจ โทร.045-353804
	มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี จังหวัดอุบลราชธานี คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม สาขาการจัดการโลจิสติกส์ โทร. 09-3398-1538
3. ภาคเหนือตอนล่าง	มหาวิทยาลัยนเรศวร จังหวัดพิษณุโลก วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โทร. 055 964 300
4. ภาคตะวันออก	มหาวิทยาลัยบูรพา จังหวัดชลบุรี วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์ สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ โทร. 0-3810-2222 ต่อ 3100-3103
5. ภาคใต้	มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช สำนักวิชาการจัดการ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ โทร. 0 7567 2201
	มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี คณะวิทยาการจัดการ สาขาการจัดการโลจิสติกส์ โทร. 0-7791-3333

การจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระที่เป็นสถาบันการศึกษามีความเหมาะสมเนื่องจากสถาบันการศึกษามีความเป็นกลางและมีจุดแข็งเชิงวิชาการด้านโลจิสติกส์และการบริหารจัดการต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยตรวจ

ประเมินอิสระพัฒนาทักษะการตรวจประเมินได้อย่างรวดเร็วควรได้รับการส่งเสริมและสนับสนุนโดยมีสำนักการขนส่งสินค้าร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดและสมาคมผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่อย่างจริงจัง เช่น การเป็นพี่เลี้ยงร่วมตรวจประเมิน เป็นต้น

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกอาจเปิดโอกาสให้หน่วยงานด้านอื่นที่เกี่ยวข้องเข้ามีส่วนร่วมในระบบมาตรฐาน เช่น บริษัทประกันภัย สมาคมประกันวินาศภัยไทย หรือผู้ว่าจ้างขนส่ง เป็นต้น เพื่อให้หน่วยงานเหล่านี้ได้รับทราบถึงประโยชน์ของการได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก อันจะนำมาซึ่งการกำหนดให้สิทธิประโยชน์ที่จูงใจ เช่น การกำหนดเป็นเงื่อนไขการว่าจ้าง หรือการลดค่าเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุ เป็นต้น อย่างไรก็ตามในปัจจุบันเนื่องด้วยปริมาณงานตรวจประเมินยังมีไม่มากนัก การเชิญชวนให้หน่วยงานเหล่านี้เป็นหน่วยตรวจประเมินอาจมีความเป็นไปได้น้อยในเชิงธุรกิจ จึงเสนอให้มีส่วนร่วมในรูปแบบอื่น เช่น การเชิญเข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการรับรองมาตรฐานในการให้การรับรองผู้ประกอบการขนส่งที่ขอรับการรับรอง หรือการเชิญเข้าร่วมสังเกตการณ์ตรวจประเมิน เป็นต้น

2.3.6 การรักษาคุณภาพหน่วยตรวจประเมิน

ในการพิจารณาแต่งตั้งจำนวนหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทยนั้น จะต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการดำเนินงานของหน่วยตรวจประเมินอิสระ กล่าวคือหน่วยตรวจประเมินจะต้องมีงานตรวจประเมินในจำนวนที่เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง กรณีที่กรมการขนส่งทางบกได้แต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ กรมการขนส่งทางบกจะต้องให้ความสำคัญในการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ ทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพของผู้ตรวจประเมิน และคุณภาพมาตรฐานการตรวจประเมินให้ทัดเทียมกันทุกแห่ง

การกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินของกรมการขนส่งทางบกเป็นกลไกสำคัญในการรักษาคุณภาพหน่วยตรวจประเมิน โดยกรมการขนส่งทางบกยังคงต้องดำเนินกิจกรรมการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องดังเช่นที่ได้ปฏิบัติมาจนถึงปัจจุบัน ได้แก่

- การตรวจเยี่ยมสำนักงานของหน่วยตรวจประเมินอิสระ
- การสุ่มตรวจระหว่างที่หน่วยตรวจประเมินอิสระทำการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่ง
- การสุ่มตรวจผลการตรวจประเมินจากผู้ผ่านการตรวจโดยหน่วยตรวจประเมินอิสระ

นอกจากนี้จะต้องให้ความสำคัญในการพัฒนาทักษะของบุคลากรของหน่วยตรวจประเมินอิสระอย่างต่อเนื่อง เช่น การอบรมทบทวนความรู้ของผู้ตรวจประเมิน การประชุมหัวหน้าคณะผู้ตรวจประเมิน เพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงแนวทางในการตรวจประเมิน หน่วยตรวจประเมินอิสระและผู้ตรวจประเมินทุกคนจะต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งกับประเด็นเกี่ยวกับการรักษาความลับในการตรวจประเมิน หรือการป้องกันเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อนที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการของหน่วยตรวจประเมินอิสระ หรือจากการดำเนินการของผู้ตรวจประเมินเอง การเก็บประวัติผลการตรวจประเมินที่ละเอียดและเป็นปัจจุบันจะทำให้การตรวจสอบเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

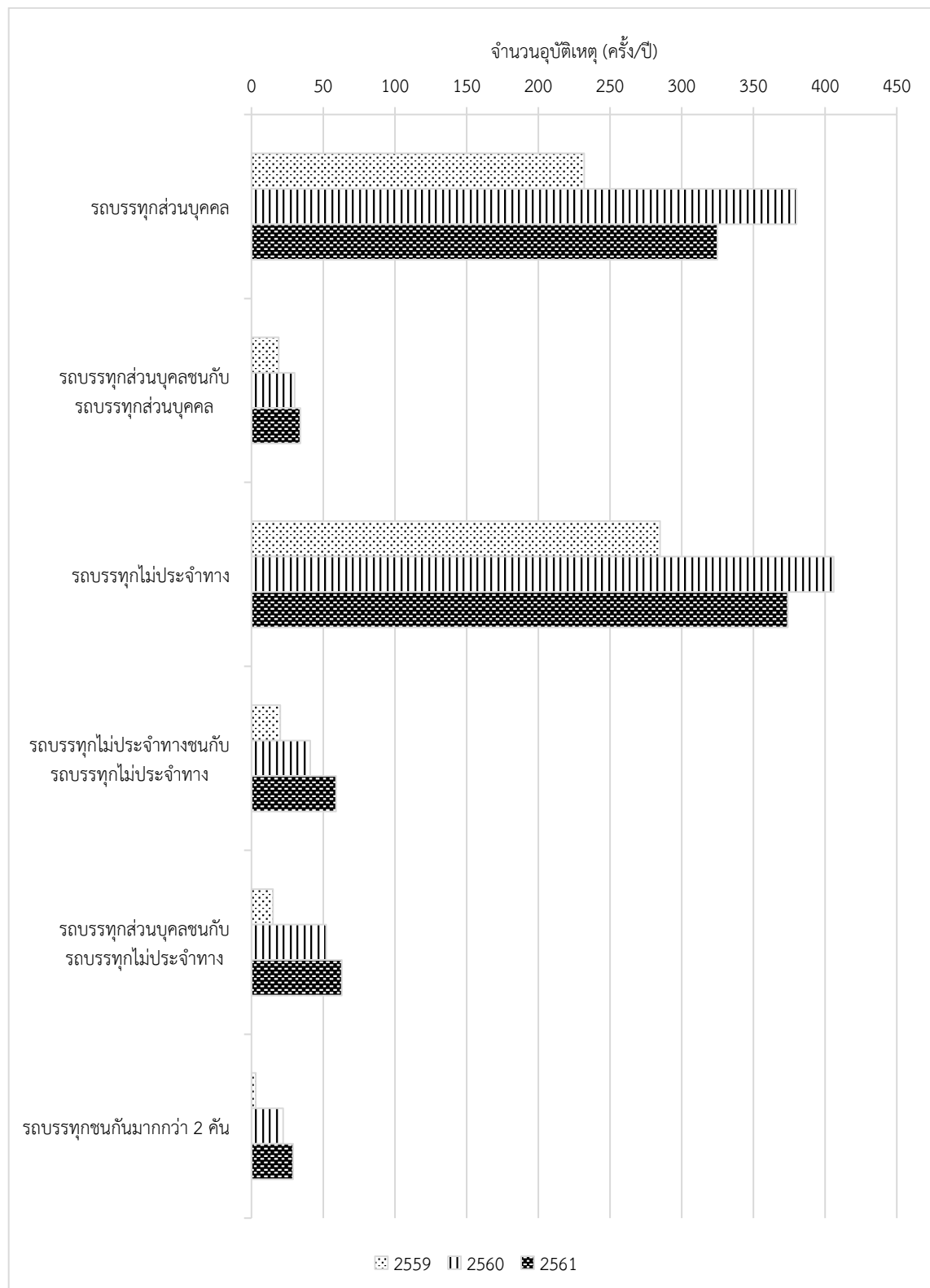


2.4 การศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบหรือสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกส่วนบุคคลและแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบหรือสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกส่วนบุคคล และแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ พิจารณาจากข้อมูลทุติยภูมิ เช่น ข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกที่จัดเก็บโดยกรมการขนส่งทางบกตั้งแต่ปี 2558 ถึง 2561 เกิดอุบัติเหตุขึ้นรวมจำนวน 2,683 ครั้ง ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาข้อมูลรายละเอียดบันทึกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกในช่วงปี 2559 ถึง 2561 จำนวน 2,389 กรณี มีรถบรรทุกเกี่ยวข้องในอุบัติเหตุรวมจำนวน 4,091 คัน

2.4.1 ประเภทรถบรรทุกที่เกิดอุบัติเหตุ

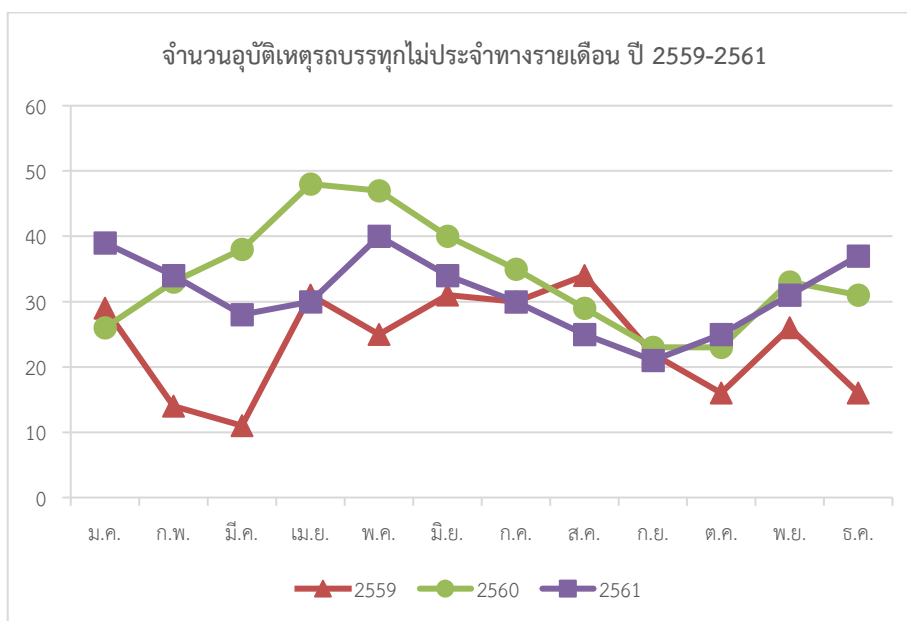
ในช่วงปี 2559 ถึง 2561 มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกจำนวน 2,389 ครั้ง โดยมีรถบรรทุกส่วนบุคคลเกี่ยวข้องจำนวนกว่า 1,150 ครั้ง หรือคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 48.14 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกทั้งหมด อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละปีมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมาตั้งแต่ปี 2559 และในภาพรวมมีจำนวนลดลงเล็กน้อยเมื่อปี 2561 (มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถบรรทุกรวมจำนวน 931 ครั้งในปี 2560 และ 884 ครั้งในปี 2561 ตามลำดับ) สรุปดังแสดงในรูปที่ 2.18 ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลมีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน



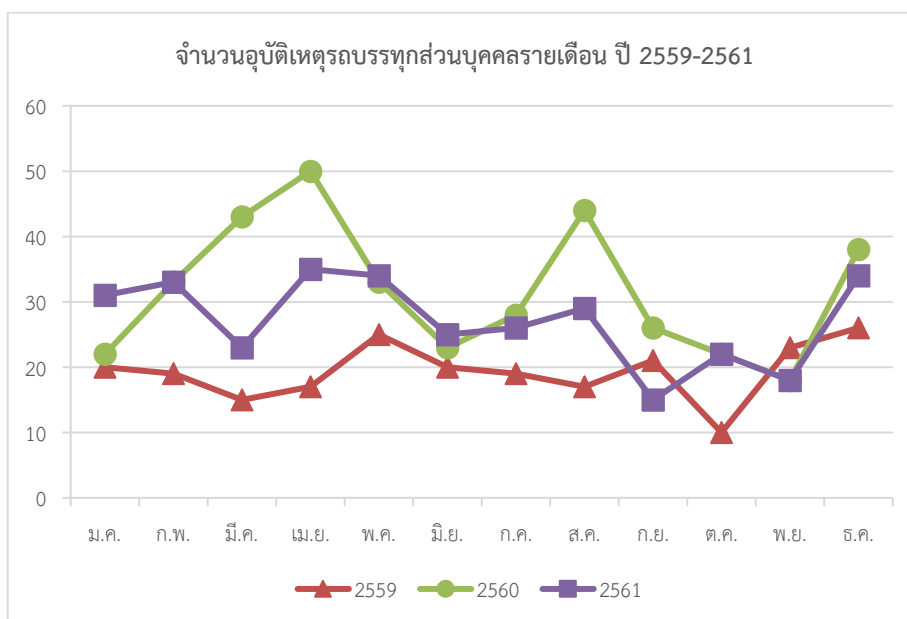
รูปที่ 2.18 แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถบรรทุกที่จดทะเบียน

2.4.2 ช่วงเดือนที่เกิดอุบัติเหตุ

ช่วงเดือนของปีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นกับรถบรรทุกไม่ประจำทางและรถบรรทุกส่วนบุคคลในช่วงปี 2559-2561 มีแนวโน้มคล้ายคลึงกัน ดังแสดงในรูปที่ 2.19 และรูปที่ 2.20 กล่าวคืออุบัติเหตุเกิดมากขึ้นในช่วงเดือน เมษายน พฤษภาคม และมีจำนวนลดลงช่วงเดือนกันยายนหรือตุลาคมในแต่ละปีที่พิจารณา



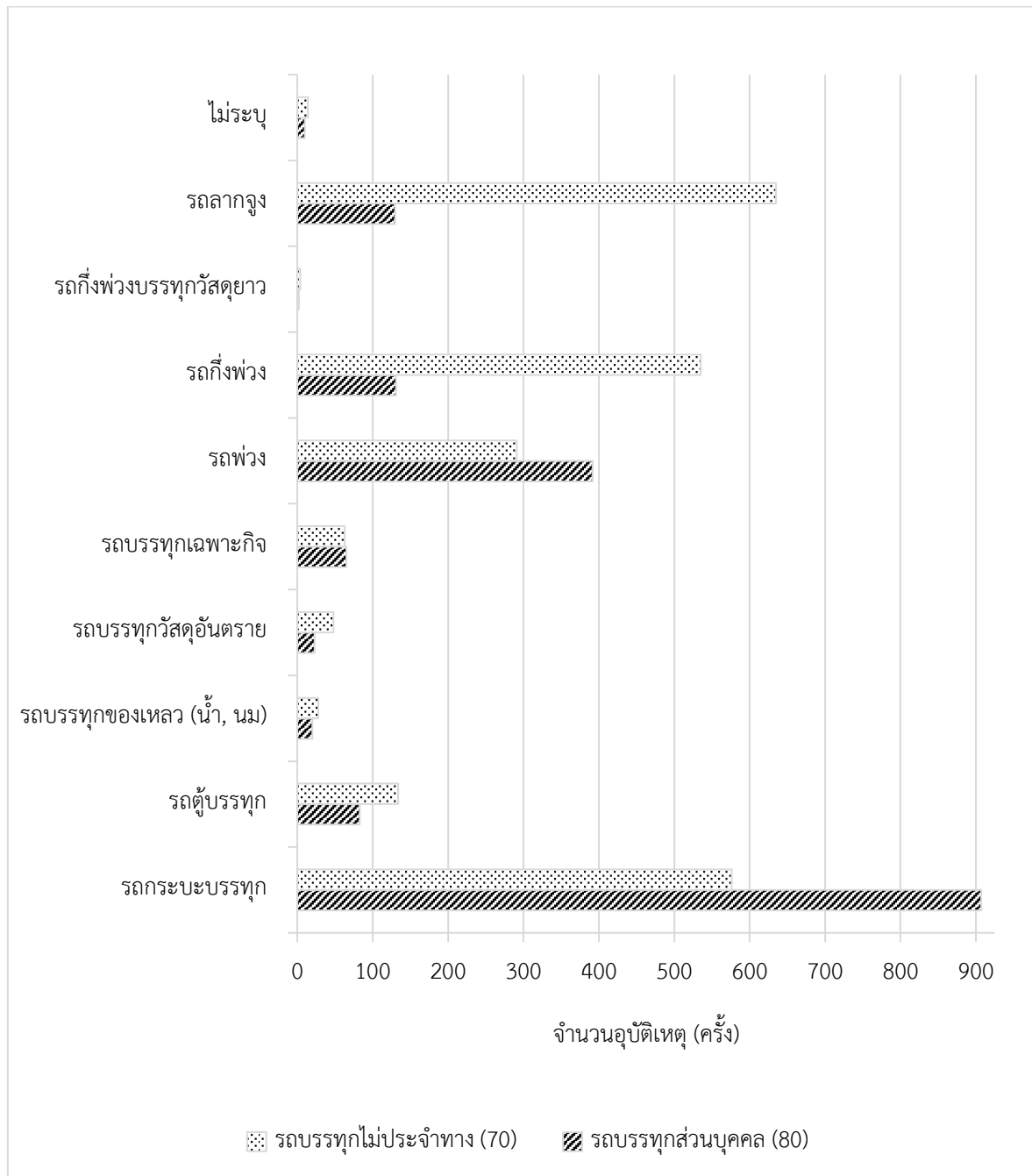
รูปที่ 2.19 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกไม่ประจำทางรายเดือน ปี 2559-2561



รูปที่ 2.20 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกส่วนบุคคลรายเดือน ปี 2559-2561

2.4.3 ลักษณะรถที่เกิดอุบัติเหตุ

จากข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกแยกตามลักษณะรถดังแสดงในรูปที่ 2.21 พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกไม่ประจำทางนั้นส่วนมากเกิดกับรถลักษณะ 9 หรือรถลากจูง ในขณะที่อุบัติเหตุส่วนมากที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกส่วนบุคคลนั้นเกิดกับรถลักษณะ 1 หรือรถกระบะบรรทุก และรถพ่วง (รถลักษณะ 6)



รูปที่ 2.21 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกรวมปี 2559-2561 แยกตามลักษณะรถ

2.4.4 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

องค์ประกอบจากผู้ใช้งานพาหนะเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก ซึ่งจากการศึกษาที่ผ่านมา เช่น องค์การอนามัยโลก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้ระบุไว้ชัดเจนว่า สาเหตุหลักเกิดจากองค์ประกอบทางด้านคน นั่นคือผู้ขับรถ และยังเกิดจากปัจจัยด้านยานพาหนะ รวมถึงปัจจัยจากถนนและสภาพแวดล้อม สรุปดังนี้

1) ปัจจัยที่เกี่ยวกับผู้ขับรถ

- พฤติกรรมการขับรถ/ใช้ถนน การใช้ความเร็ว การใช้เกียร์ การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ ขับรถผิดช่องทาง การเลี้ยวกลับรถ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย
- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณ ตามหลังกระชั้นชิด แข่งในที่ห้ามแข่ง
- ประสบการณ์ในการขับขี่/ใบขับขี่/การเกิดอุบัติเหตุ
- ประสาทการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ
- การดื่มของมึนเมา การใช้ยาสารเสพติด
- ภาวะร่างกาย โรคประจำตัว อารมณ์ ความเหนื่อยล้า ระยะเวลา ระยะทางในการขับรถ
- เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ
- ลักษณะการเดินทาง ต้นทาง ปลายทาง วัตถุประสงค์ ความคุ้นเคยเส้นทาง

2) ปัจจัยจากยานพาหนะ

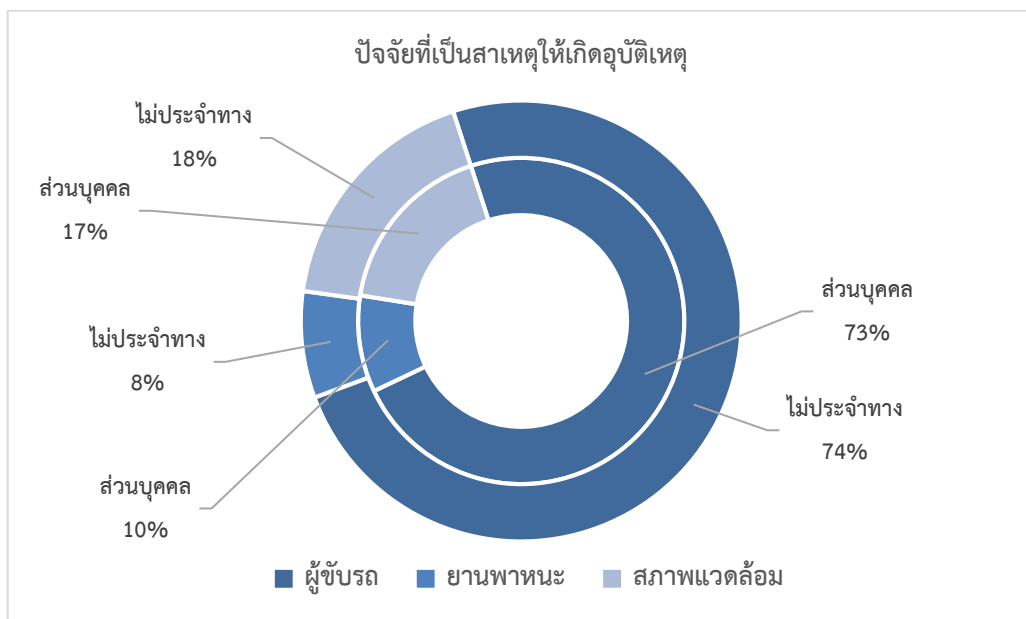
ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

- ยานพาหนะมีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ได้แก่
 - ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก คันชัก คันส่งหลุด
 - สภาพของยาง เช่น ยางแตก ยางรั่ว
 - ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
 - ระบบปัดน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะที่ฝนตก
- ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่
 - การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน การบรรทุกสูงเกิน การบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
 - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย
 - ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย หมวกกันน็อก เป็นต้น
 - โครงสร้างของรถไม่มีความปลอดภัยและไม่ได้มาตรฐาน
 - การติดตั้งระบบแก๊สที่ไม่ได้การรับรองมาตรฐาน

3) ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม

- ถนน ได้แก่
 - แนวเส้นทาง รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง
 - อุปกรณ์ควบคุมจราจร เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟ
 - อุปกรณ์กั้นข้างทาง
 - สภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำ
 - ไฟฟ้าส่องสว่าง
 - สิ่งอำนวยความสะดวก
 - การจอดรถ
- ปัจจัยสภาพแวดล้อม ได้แก่
 - สภาพอากาศ หมอก ฝน ลม อุณหภูมิ สภาพข้างทาง
 - การมองเห็น แดด มีด/สว่าง
 - อุปสรรคจากมนุษย์ คิวไฟ
 - ระยะมองเห็น

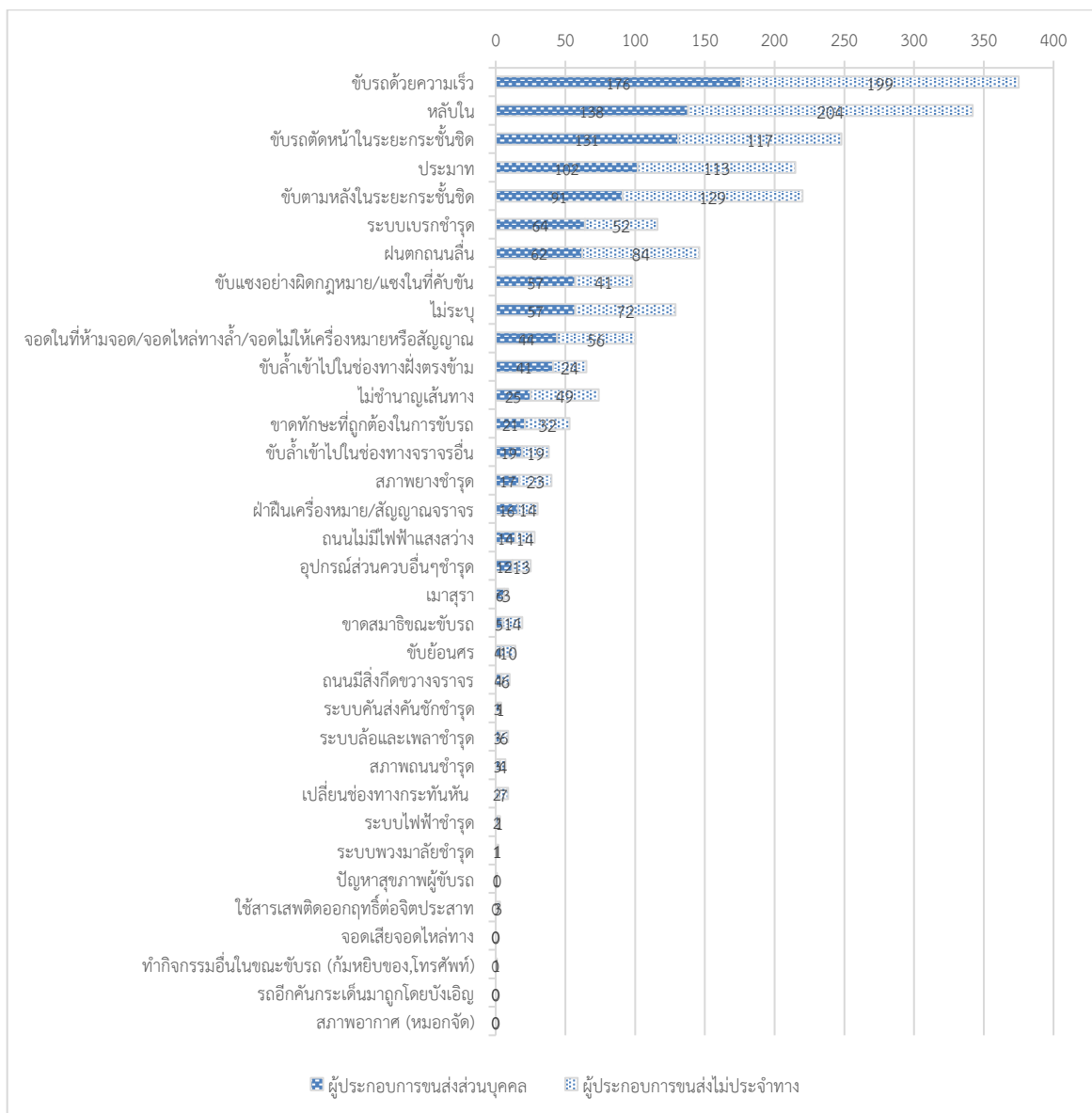
จากรายละเอียดข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกในช่วงปี 2559 ถึง 2561 แบ่งแยกตามปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งกรณีรถบรรทุกส่วนบุคคลและกรณีรถบรรทุกไม่ประจำทาง ดังแสดงในรูปที่ 2.22 จะเห็นว่าปัจจัยด้านผู้ขับขี่มีสัดส่วนมากที่สุดคิดเป็นมากกว่าร้อยละ 73 สำหรับรถทั้ง 2 ประเภท รองลงมาเกิดจากปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ในขณะที่ปัจจัยด้านยานพาหนะมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 10 ใกล้เคียงกันสำหรับทั้งรถทั้ง 2 ประเภท



รูปที่ 2.22 ปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

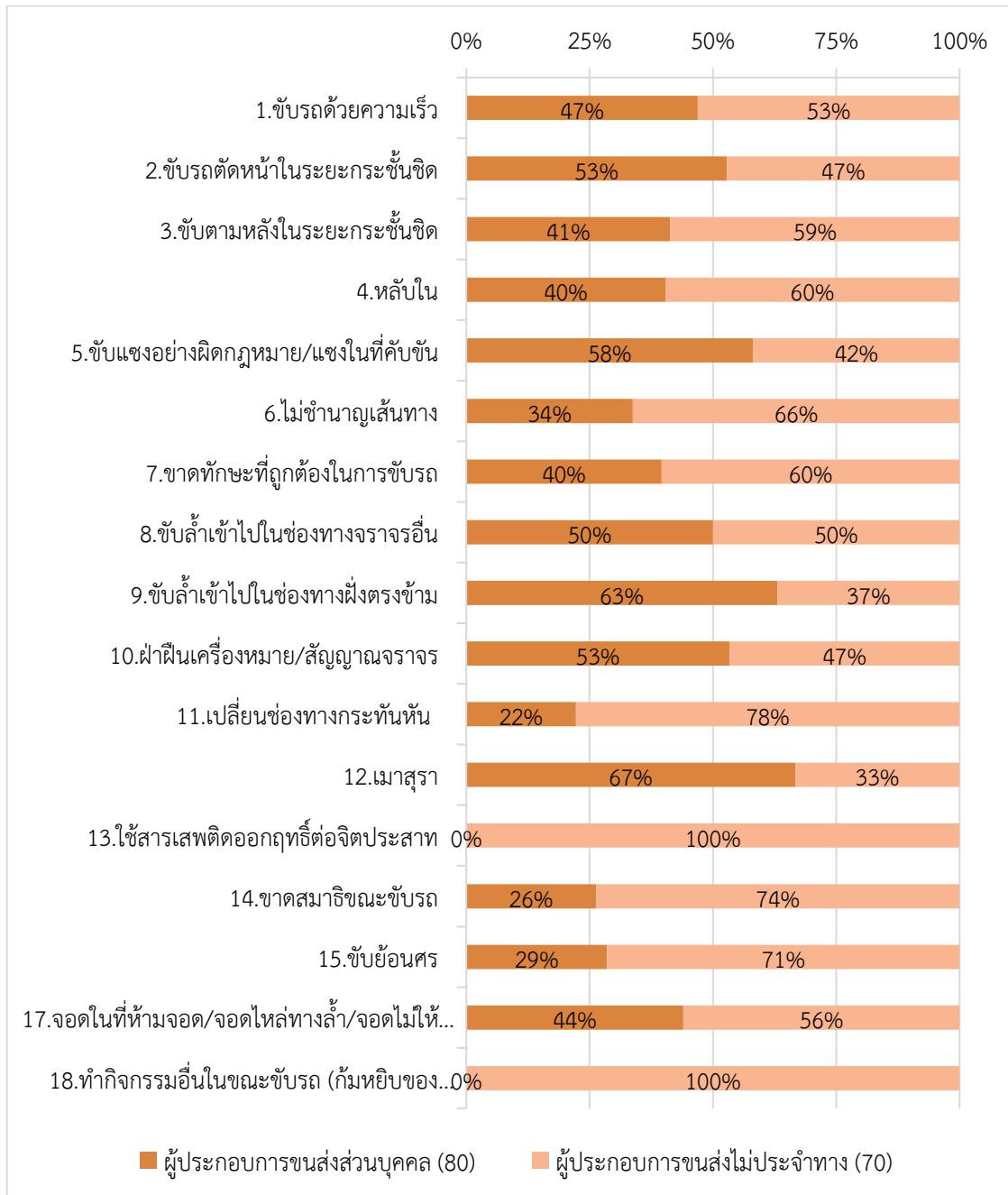
2.4.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุก

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก หากพิจารณาสาเหตุการเกิดแยกตามปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ ผู้ขับรถ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม จากข้อมูลอุบัติเหตุตั้งแต่ปี 2559-2561 นำมาสรุปได้ดังแสดงในรูปที่ 2.23 พบว่า อุบัติเหตุมีสาเหตุการเกิดอันเนื่องมาจากผู้ขับรถซึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถ เช่น การขับรถด้วยความประมาท การขับรถเร็ว หลับใน และการเปลี่ยนช่องทางเดินรถในระยะกระชั้นชิด เป็นต้น ส่วนสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านยานพาหนะ เช่น สภาพตัวรถ โดยเฉพาะระบบเบรก ยาง และอุปกรณ์ส่วนควบอื่นๆ และสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นองค์ประกอบหนึ่งที่เกิดให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ฝนตกถนนลื่น ไม่มีแสงสว่างเพียงพอ และถนนชำรุดหรืออยู่ระหว่างการก่อสร้าง เป็นต้น



รูปที่ 2.23 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับรถบรรทุก

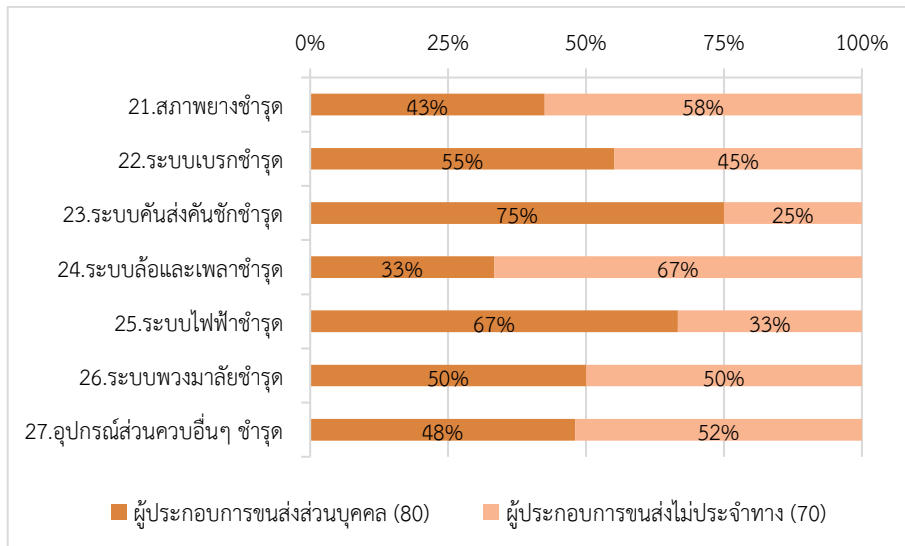
ทั้งนี้หากพิจารณาสัดส่วนระหว่างรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง รูปที่ 2.24 ถึงรูปที่ 2.26 แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการแต่ละประเภทมีส่วนการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันออกไป เช่น ในด้านปัจจัยที่เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับรถ ดังแสดงในรูปที่ 2.24 พบว่ารถบรรทุกส่วนบุคคลมีส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมการขับรถมากกว่ารถบรรทุกไม่ประจำทาง และเห็นได้อย่างชัดเจนว่าสัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับรถเมาสุราขึ้นกับรถบรรทุกส่วนบุคคลถึงกว่าร้อยละ 70 นอกจากนี้พฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสมจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุก็เกิดกับรถบรรทุกส่วนบุคคลมากกว่า



รูปที่ 2.24 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับรถ ปี 2559-2561

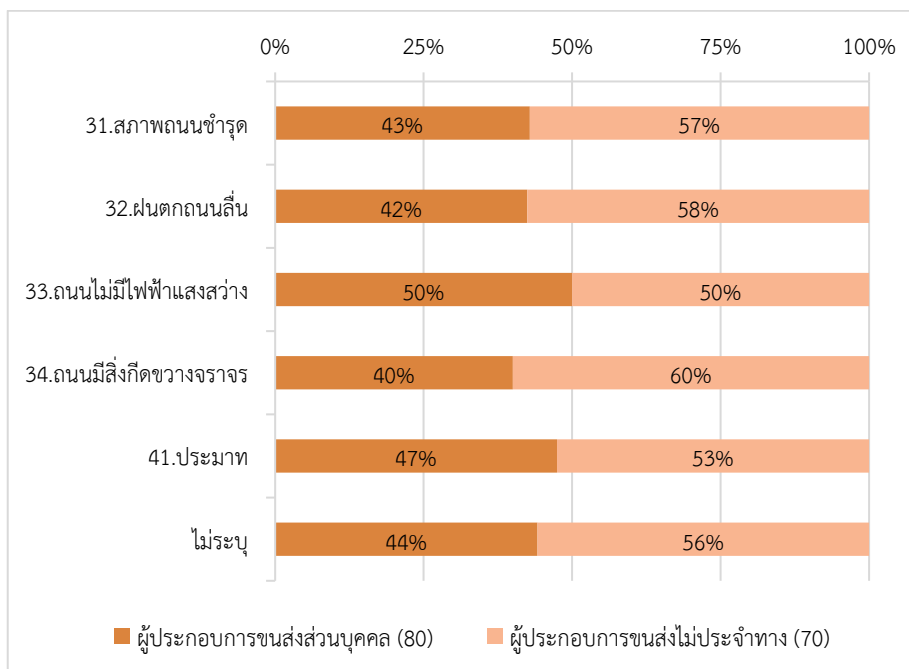


ส่วนสาเหตุที่เกิดกับยานพาหนะ ดังแสดงในรูปที่ 2.25 ก็เห็นได้ว่ารถบรรทุกส่วนบุคคลที่ไม่พร้อมนั้นเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุในสัดส่วนที่มากกว่ารถบรรทุกไม่ประจำทาง เช่น เกิดจากระบบคันส่งคันชักชำรุด ระบบเบรกห้ามล้อชำรุด ระบบไฟฟ้าชำรุด เป็นต้น



รูปที่ 2.25 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ ปี 2559-2561

ส่วนสาเหตุที่เกิดจากปัจจัยด้านถนนและสภาพแวดล้อมดังแสดงในรูปที่ 2.26 พิจารณาพบว่าปัจจัยดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกสาธารณะในสัดส่วนใกล้เคียงกัน



รูปที่ 2.26 จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกแยกตามสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม ปี 2559-2561

กล่าวโดยสรุป คือ อุบัติเหตุรถบรรทุกที่เกิดขึ้นส่วนมากเกิดจากปัจจัยด้านผู้ขับรถ เช่น ความไม่พร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานขับรถ พฤติกรรมการขับรถที่ไม่ปลอดภัย หรือแม้กระทั่งการมีแอลกอฮอล์ในร่างกาย ผู้ประกอบการขนส่งจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการให้พนักงานขับรถมีทักษะเพียงพอในการขับรถอย่างปลอดภัย มีการจัดตารางการทำงานเพื่อให้พักผ่อนอย่างเพียงพอ มีการตรวจสอบความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจพนักงานขับรถก่อนออกเดินทางทุกครั้ง ทั้งนี้ข้อกำหนดของมาตรฐานด้านพนักงานขับรถจะครอบคลุมการดำเนินการที่เกี่ยวกับพนักงานขับรถอย่างครบถ้วน

ส่วนปัจจัยที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุรถลงมาเป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ ไม่ว่าจะเป็นความไม่พร้อมของยานพาหนะ การขาดการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสม ผู้ประกอบการขนส่งจึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาเชิงป้องกัน การตรวจสอบความพร้อมของรถและอุปกรณ์ก่อนออกเดินทางทุกครั้ง ทั้งนี้ข้อกำหนดของมาตรฐานด้านยานพาหนะจะครอบคลุมการดำเนินการที่เกี่ยวกับยานพาหนะอย่างครบถ้วน

2.4.6 ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับ Q Mark เกิดอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ประกอบการขนส่งทั่วไป

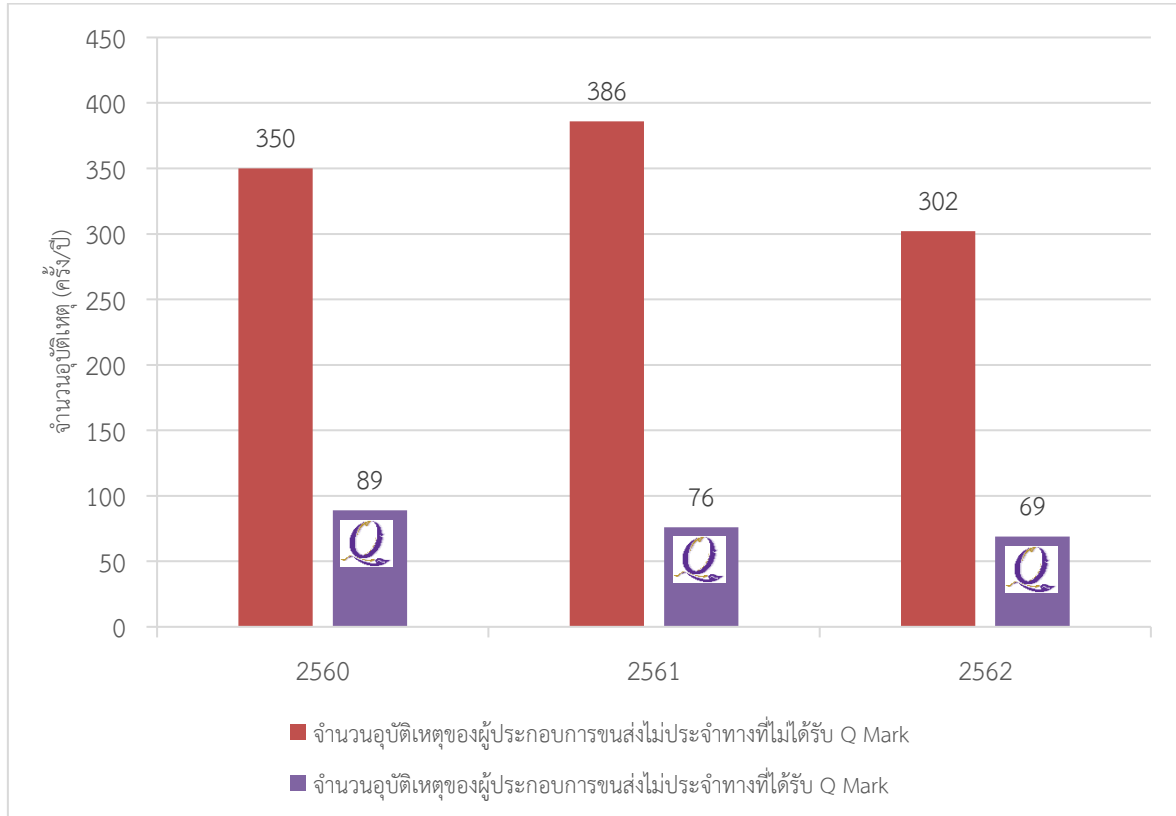
จากข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ในปี พ.ศ.2560-2562 รายงานโดยกลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า เมื่อเปรียบเทียบจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark และผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางทั่วไปที่ไม่ได้รับมาตรฐาน Q Mark จะพบว่าการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในรูปที่ 2.27 จะเห็นแนวโน้มของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถที่ได้รับการรับรองที่ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีอันเป็นผลมาจากการดำเนินการที่เป็นระเบียบแบบแผนตามข้อกำหนดของมาตรฐาน

อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark นั้น ควรจะคิดเทียบกับปริมาณการเดินทางหรือปริมาณการขนส่ง เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ซึ่งมีปริมาณการเดินทางมากหรือทำการขนส่งที่มีปริมาณสินค้ามากกว่าผู้ประกอบการทั่วไปที่ไม่ได้รับการรับรอง ซึ่งก็ทำให้โอกาสเกิดอุบัติเหตุมากตามระยะทางที่วิ่งไปด้วย ดังนั้นเพื่อให้การวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุด้านการขนส่งสินค้าสอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น ที่ปรึกษาจึงเสนอให้พิจารณาในรูปของ **จำนวนอุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทาง (Vehicle-Kilometer Travelled, VKT)** เพิ่มเติมจากตัวชี้วัดในปัจจุบันคือ จำนวนอุบัติเหตุต่อจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด

ข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการเดินทาง (Vehicle-Kilometer Travelled, VKT) อาจะบันทึกได้โดยตรงจากการอ่านมาตรระยะทาง (Odometer) ที่ติดตั้งกับรถทุกคันเป็นประจำทุกปี หรือทำการวิเคราะห์จากข้อมูลการเดินทางที่จัดเก็บโดยระบบ GPS ที่รถขนส่งจะต้องติดตั้งตามกฎหมายก็ได้ ข้อมูล VKT ดังกล่าวนี้นอกจากจะมีประโยชน์ในการประเมินผลด้านความปลอดภัยแล้ว ยังมีประโยชน์อย่างยิ่งกับการประเมินผลความคุ้มค่าในการใช้พลังงาน เช่น การประเมินประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง (Fuel efficiency) ในรูป



ปริมาณการเดินทางหรือ VKT ต่อลิตร หรือการประเมินความเข้มการใช้พลังงาน (Energy intensity) ในรูป ลิตรต่อหน่วย VKT เป็นต้น



ที่มา: กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 2.27 สถิติการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับ Q Mark

2.4.7 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

จากการศึกษาที่ผ่านมา เช่น กรมการขนส่งทางบก ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) ศูนย์วิจัยและพัฒนากองบัญชาการตำรวจจราจร และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ได้มีนำเสนอมาตรการการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุสำหรับรถบรรทุกในรูปแบบต่างๆ มาแล้วก็ตาม ในที่นี้แสดงตัวอย่างการดำเนินการตามระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อนำไปสู่ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างยั่งยืน

แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุตามปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ตามลำดับดังนี้



1) ด้านพนักงานขับรถ

โดยทั่วไปความผิดพลาดของผู้ขับรถเป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด จึงนำเสนอแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับผู้ขับรถ ซึ่งมักจะเรียกพฤติกรรมเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ อาทิ เช่น

1.1) การจัดการพนักงานขับรถ

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานขับรถเป็นบุคคลที่มีความพร้อมในการขับรถขนส่ง มีความรู้ ทักษะ ความชำนาญ ได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะอย่างต่อเนื่อง พนักงานขับรถทุกคนรับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบของตนในการปฏิบัติงาน มีจิตสำนึกและทัศนคติที่ดีต่อการขับรถ มีความพร้อมด้านร่างกายและจิตใจ มีสุขภาพและสุขอนามัยที่ดีในการทำงาน มีความพร้อมและตั้งใจในการขับรถเป็นอาชีพ ในการขับรถแต่ละเที่ยว ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีการบริหารจัดการแผนการทำงานของพนักงานขับรถที่สามารถมั่นใจได้ว่าพนักงานขับรถได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ ชั่วโมงการขับรถต่อเนื่องไม่เกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่เกิดความเมื่อยล้าขณะขับรถ ไม่มีแอลกอฮอล์ในร่างกายและไม่มีการใช้ยาที่มีผลต่อสมรรถนะการขับรถ

ในการกำหนดหน้าที่พนักงานขับรถอาจใช้เอกสารหรือวิธีการ เช่น การระบุตำแหน่งพนักงานขับรถเป็นตำแหน่งที่ชัดเจนในการบริหารงานองค์กร มีลำดับชั้นการสั่งงาน การบังคับบัญชา และการลงโทษหากกระทำผิด มีการระบุขอบข่ายและวิธีการทำงานเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างชัดเจนเป็นต้น ในที่นี้แสดงตัวอย่างแนวทางเบื้องต้นซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันออกไปทั้งในแง่ของจำนวนพนักงานที่มีในบริษัท จำนวนตำแหน่งงาน รวมถึงหน้าที่ความรับผิดชอบก็ย่อมแตกต่างกันออกไป

1.2) การตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถ

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องทำการตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถก่อนออกเดินทาง ทำการสุ่มตรวจระหว่างการเดินทาง รวมถึงควรมีการตรวจสอบหลังจากการเดินทาง

การตรวจความพร้อมก่อนออกเดินทาง อาจดำเนินการดังนี้

- ยืนยันชื่อของพนักงานขับรถ และเลขทะเบียนรถ
- ตรวจสอบเอกสารการเดินทาง เช่น
 - ใบอนุญาตขับรถที่ถูกประเภทและไม่หมดอายุ
 - เอกสารประกันภัย
 - สมุดประจำรถ



○ เอกสารเกี่ยวกับการให้บริการลูกค้า

- ตรวจสอบหลักฐานการตรวจสภาพพร้อมของรถประจำวัน รวมถึงหลักฐานการตรวจสอบอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำรถ ระบบ GPS Tracking พร้อมใช้งาน
- ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยเครื่อง (วัดจากลมหายใจ) บันทึกและเก็บรักษาผล
- ตรวจวัดความดันโลหิต (กรณีพนักงานขับรถมีประวัติความดันโลหิตสูง) ซึ่งเป็นผลจากความเครียด อ่อนนอน หรือโรคประจำตัว ซึ่งส่งผลให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับรถได้ บันทึกและเก็บรักษาผล
- สุ่มตรวจหาสารเสพติดในร่างกาย
- พูดคุยเพื่อสังเกตอาการปฏิกิริยาท่าทาง ต้องไม่อยู่ในอาการมึนเมา พูดคุยตอบโต้ได้ปกติ ไม่มีอาการอ่อนเพลียหรือบ่งบอกสัญญาณอาการเหนื่อยล้า (Fatigue)
- พูดคุยสอบถามเพื่อยืนยันว่าพนักงานได้นอนหลับพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนมาปฏิบัติงาน
- ยืนยันข้อมูลการเดินทาง เช่น ตารางการเดินทาง จุดรับ-ส่งสินค้า หรือจุดรับ-ส่งผู้โดยสาร จุดหมายปลายทาง ระยะทาง ระยะเวลา จุดพักรถระหว่างทาง การเปลี่ยนกะพนักงานขับรถ
- ให้คำแนะนำที่จำเป็น เช่น เส้นทางเดินทาง จุดเสี่ยง จุดอันตราย สภาพการจราจร สภาพภูมิประเทศ การซ่อมทาง สภาพอากาศ เป็นต้น

การสุ่มตรวจพนักงานระหว่างเดินทาง ดำเนินการดังนี้

- สุ่มตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และ/หรือสารเสพติดระหว่างการเดินทาง หากพบแอลกอฮอล์หรือมีการใช้สารเสพติดในร่างกายจะต้องให้พนักงานหยุดการขับรถทันที
- ตรวจสอบลำดับขั้นตอนการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามที่กำหนด ไม่ขับรถออกนอกเส้นทาง
- พูดคุยและสังเกตว่าพนักงานไม่เกิดอาการเหนื่อยล้า หากพบจะต้องให้พนักงานพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนเดินทางต่อไป
- ตรวจสอบข้อมูลการใช้ความเร็วจาก GPS สำหรับช่วงการเดินทางที่ผ่านมา

การตรวจสอบหลังจากการเดินทาง ดำเนินการดังนี้

- ยืนยันชื่อของพนักงานขับรถ เลขทะเบียนรถ
- ตรวจสอบเอกสารหรือบันทึกการเดินทาง เช่น
 - บันทึกการเดินทาง สมุดประจำรถ
 - เอกสารเกี่ยวกับการให้บริการลูกค้า

- ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ด้วยเครื่อง (วัดจากลมหายใจ) และบันทึกผล
- ตรวจวัดความดันโลหิต (กรณีพนักงานขับรถมีประวัติความดันโลหิตสูง) และบันทึกผล
- สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง เช่น เส้นทางเดินรถ สภาพการจราจร สภาพอากาศ รวมถึงจุดเสี่ยงอันตรายที่พบระหว่างทาง
- ประเมินพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัยตลอดเส้นทาง เช่น การใช้ความเร็ว การเร่งและการเบรก การขับอยู่ตรงกลางของช่องจราจร การใช้เกียร์ที่เหมาะสม และการรักษาระยะห่างระหว่างคันข้างหน้า การใช้สัญญาณไฟในการเปลี่ยนช่องทางจราจร การแซงอย่างถูกต้อง ไม่แซงบนไหล่ทางหรือเขตเส้นทึบ การหยุดรถอย่างปลอดภัยในที่ให้หยุดหรือจอด การจอดรับส่งบริเวณป้ายหรือสถานี การใช้โทรศัพท์มือถือหรืออุปกรณ์สื่อสารระหว่างขับรถ

1.3) การอบรมพนักงานขับรถ

การอบรมพนักงานขับรถมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานขับรถได้รับความรู้เป็นประโยชน์อย่างต่อเนื่อง อันทำให้พนักงานมีการตระหนักรู้ถึงจิตสำนึกด้านความปลอดภัย มีความตื่นตัวระวังอันตราย รับทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน ผู้ประกอบการควรจัดทำแผนการอบรมพนักงานขับรถ โดยแผนการอบรมพนักงานขับรถที่ดีควรประกอบด้วย หัวข้อหรือเนื้อหาการอบรม มีการกำหนดวิทยากรหรือผู้ที่จะบรรยายให้ความรู้ รูปแบบหรือวิธีการอบรม ซึ่งอาจเป็นรูปแบบการบรรยาย หรือการพูดคุยกันก่อนเริ่มงานในตอนเช้า (Morning Talk) ก็ได้ ทั้งนี้ความเหมาะสมขึ้นอยู่กับความจำเป็นและเนื้อหาในการอบรม จำนวนผู้เข้าอบรมในแต่ละครั้ง มีการกำหนดช่วงวัน-เวลาที่จะทำการอบรมล่วงหน้า เช่น จัดทำเป็นแผนการอบรมประจำปี มีการตั้งเป้าหมายผู้ที่จะเข้ารับการอบรม มีการประเมินผลการอบรมและประเมินความรู้ที่ผู้เข้ารับการอบรมเพื่อนำมาปรับปรุงแผนการอบรมในปีถัดไป หัวข้อการอบรมที่เป็นประโยชน์แก่พนักงานขับรถ เช่น การอบรมการขับรถปลอดภัยเชิงป้องกันอุบัติเหตุ (Defensive driving) การขับรถอย่างประหยัดและปลอดภัย (Eco-drive) การประเมิน ควบคุม และแก้ไขสถานการณ์ไม่ปกติและฉุกเฉิน (Emergency Response) การพัฒนานักขับรถมืออาชีพ (Professional Driver) เป็นต้น

ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีการดำเนินการอบรมพนักงานขับรถตามแผนอย่างเหมาะสม เช่น การประชุมพนักงานขับรถก่อนเริ่มงาน (Morning Talk) การประชุมพนักงานขับรถประจำเดือน (Monthly Safety Meeting) การอบรมพนักงานขับรถตามแผนการอบรมประจำปี และทำการติดตามและประเมินผลพฤติกรรมของพนักงานขับรถรวมถึงสถิติที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย





2) ด้านยานพาหนะ

โดยทั่วไปอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ เกิดจากความบกพร่องหรือชำรุดของอุปกรณ์ส่วนควบประจำรถ แนวทางป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะก็คือจะต้องดูแลรักษาและอุปกรณ์ให้มั่นใจว่าทำงานได้อย่างปลอดภัย

2.1) การบำรุงรักษายานพาหนะเชิงป้องกัน

ความไม่พร้อมของรถเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเกิดขึ้นจากความบกพร่องของระบบการทำงานของรถ การตรวจสอบและดูแลบำรุงรักษารถและอุปกรณ์อย่างเป็นระบบระเบียบและมีแบบแผน นอกจากจะเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ยังหมายถึงการทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้งานรถและอุปกรณ์ได้อย่างคุ้มค่ามีประสิทธิภาพ รถและเครื่องยนต์ที่มีความพร้อมจะประหยัดการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง ประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม ยืดอายุการใช้งานของรถและอุปกรณ์ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีการวางแผนและดำเนินการบำรุงรักษาเชิงป้องกันสำหรับรถและอุปกรณ์ที่ใช้งาน

การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) หมายถึง การซ่อมบำรุงรถและอุปกรณ์ตามกำหนดเวลาก่อนจะเกิดการชำรุดเสียหาย ป้องกันการเกิดเหตุรถเสียฉุกเฉิน การป้องกันสามารถทำได้ด้วยการตรวจสภาพรถและอุปกรณ์ตามกำหนดระยะเวลาและหรือตามกำหนดระยะทาง เป็นไปตามคำแนะนำของผู้ผลิตรถและอุปกรณ์นั้นๆ เช่น การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง การตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบเบรก และระบบไฟฟ้าต่างๆ เป็นต้น

2.2) การตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะและอุปกรณ์

การตรวจสอบและยืนยันความพร้อมของรถและอุปกรณ์ส่วนควบว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานก่อนการเดินทางทุกครั้งมีความสำคัญอย่างยิ่งและเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด อันจะเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งช่วยลดการเสียเวลาลดค่าใช้จ่ายจากความเสียหายที่จะเกิดขึ้น หากรถเกิดเสียระหว่างทาง หรือเกิดอาการผิดปกติระหว่างการเดินทาง ทำให้เสียการควบคุมรถและเกิดอุบัติเหตุขึ้นในที่สุด การตรวจสอบรถและอุปกรณ์ควรเป็นไปตามที่ผู้ผลิตรถและอุปกรณ์กำหนดหรือแนะนำ

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องจัดเตรียมเครื่องหมายหรือสัญญาณสำหรับแสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางไว้ประจำรถไม่น้อยกว่า 2 ชิ้นต่อคัน หากผู้ประกอบการขนส่งไม่จัดเตรียมเครื่องหมายไว้ประจำรถตามที่กำหนด มีความผิดตามกฎหมายฐานไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2558 มีโทษปรับไม่เกิน 50,000 บาท หากผู้ขับรถละเลยไม่นำมาใช้ มีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท



ทั้งนี้ รูปแบบของเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้องแสดงเมื่อจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง มี 3 รูปแบบ ตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการจัดให้มีเครื่องหมายหรือสัญญาณที่จะต้องแสดงเมื่อจำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทาง พ.ศ. 2561 ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2561 เป็นต้นมา ประกอบด้วย

- เครื่องหมายเตือนรูปสามเหลี่ยมด้านเท่า ยาวไม่น้อยกว่าด้านละ 50 เซนติเมตร พร้อมขาตั้งหรือฐานตั้ง ขอบสีแดงสะท้อนแสง ด้านในเครื่องหมายอาจมีพื้นสีขาวและรูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าสีดำหัวท้ายมนในแนวตั้ง หรือมีแถบสะท้อนแสงสีแดงเพิ่มเติม หรือเป็นพื้นที่เปิดโล่งก็ได้
- กรวยสะท้อนแสง ต้องสูงไม่น้อยกว่า 50 เซนติเมตร ฐานตั้งกว้างไม่น้อยกว่า 28 เซนติเมตร พื้นสีส้มตลอดทั้งอัน มีแถบสะท้อนสีขาวกว้างไม่น้อยกว่า 10 เซนติเมตร คาดตามแนวนอนโดยรอบอย่างน้อย 1 แถบ
- โคมไฟสัญญาณ ขนาดกว้างไม่น้อยกว่า 6 เซนติเมตร สูงไม่น้อยกว่า 24 เซนติเมตร พร้อมขาตั้งหรือฐานตั้ง ส่วนของไฟสัญญาณต้องเป็นสีเหลืองอำพันกะพริบและไฟสีขาว

ในกรณีที่รถยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้อง และจำเป็นต้องจอดรถบนทางเดินรถหรือไหล่ทาง ต้องวางเครื่องหมายหรือสัญญาณในระยะห่างจากรถไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อเตือนผู้ขับขี่อื่นให้สังเกตเห็นและหยุดรถได้อย่างปลอดภัย และรีบดำเนินการแก้ไข เคลื่อนย้ายรถออกจากช่องทางเดินรถหรือไหล่ทางโดยเร็วเพื่อความปลอดภัย และลดความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุ

2.3) ตัวอย่างการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากระบบห้ามล้อ

ระบบห้ามล้อของรถบรรทุกขนาดใหญ่แตกต่างจากรถยนต์ขนาดเล็ก กล่าวคือ รถขนาดเล็กใช้น้ำมันเบรกในการถ่ายทอดกำลังจากการเหยียบแป้นเบรกไปเพื่อห้ามล้อ แต่รถบรรทุกขนาดใหญ่จะใช้ลมในการถ่ายทอดกำลัง เนื่องจากมีกำลังมากกว่าและสะดวกกับการต่อพวง การทำงานระบบเบรกลมจะเริ่มจาก air compressor ผลิตอากาศเพื่อเข้าไปเก็บอากาศไว้ใน air reservoir เมื่อผู้ขับรถเหยียบเบรก ลมที่เก็บอยู่ในหม้อลม (brake chambers) ก็จะไปดันก้านเบรกหรือผ้าเบรกเพื่อชะลอความเร็ว ซึ่งในการขับขี่ปกติลมที่ใช้ในระบบจะมีปริมาณเพียงพออยู่แล้ว แต่ในการขับขี่ลงเนินที่ผู้ขับรถเลี้ยงเบรกลงเขา ลมที่ถูกใช้ไปในชะลอรถมีปริมาณมาก ทำให้ air compressor ไม่สามารถผลิตลมเข้ามาเก็บในหม้อลมได้ทัน จนเมื่อถึงช่วงเวลาที่ลมในระบบมีไม่เพียงพอ จะทำให้ผู้ขับรถไม่สามารถลดความเร็วได้อีกต่อไป เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้จึงเป็นที่มาของคำว่า “เบรกแตก” ซึ่งจะพบบ่อยในช่วงทางลงเขา ประกอบกับผู้ขับขี่ที่ไม่ชินเส้นทาง ขับรถโดยจะเลี้ยงเบรกลงเขาแทนการใช้เกียร์ต่ำเพื่อให้เครื่องยนต์หน่วงความเร็วของรถ

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากอาการเบรกแตก กระทำได้โดยการให้ความรู้ และฝึกฝนทักษะการขับรถแก่พนักงานขับรถอยู่เป็นประจำ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้อง มีการวางแผนเส้นทางเดินทางล่วงหน้า รับทราบจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายระหว่างเส้นทาง มีการใช้พนักงานขับรถที่มีความชำนาญเส้นทางในการปฏิบัติงาน รวมถึงมั่นใจได้ว่ารถบรรทุก ได้รับการบำรุงรักษาตามกำหนดระยะทางหรือระยะเวลา มีการตรวจความพร้อมรถบรรทุก ว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย

2.4) ตัวอย่างการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากยางระเบิด

สาเหตุของยางระเบิดเกิดจากหลายสาเหตุ เช่น ยางหมดอายุ ซึ่งสังเกตได้จากการแตก ปลายงา หรือยางบวม ฉีกขาด ดอกยางหมดสภาพ รวมถึงยางเก่าเก็บ การขับรถเร็วเกินพิกัดที่กำหนด การใช้ความดันลมยางไม่ถูกต้อง เช่น เปลี่ยนยางใหม่แต่ใช้จับเติมลมอันเก่า หรือ แม้กระทั่งการขับรถชนขอบถนน หรือ ก้อนหินเข้าไปอยู่ในระหว่างแก้มยาง ก็ล้วนเป็นสาเหตุ ให้เกิดยางระเบิดได้

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากยางระเบิด ผู้ขับรถจึงควรหมั่นตรวจเช็คยางอย่างสม่ำเสมอ และควรเติมลมยางตามที่กำหนดในคู่มือรถอย่างน้อย 2 สัปดาห์/ครั้ง และใส่ใจ สังเกตสภาพยางทุกครั้งก่อนออกรถ รวมถึงรถบรรทุกได้รับการบำรุงรักษาตามกำหนด ระยะทางหรือระยะเวลา และมีการตรวจความพร้อมรถบรรทุกว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ได้อย่างปลอดภัย และมีขั้นตอนการปฏิบัติกรณีฉุกเฉิน อุปกรณ์ส่วนควบว่าอยู่ในสภาพพร้อมใช้ งานได้อย่างปลอดภัย

3) ด้านปฏิบัติการขนส่ง

การจัดการการเดินรถที่มีประสิทธิภาพจะนำไปสู่การเดินรถอย่างปลอดภัย โดยการวางแผนการเดินทางขนส่งที่มั่นใจได้ว่าจะมีความปลอดภัย มีการพิจารณาจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม โดยใช้รถที่เหมาะสมกับการเดินทาง ใช้พนักงานขับรถที่มีความชำนาญกับรถคันนั้นและเส้นทางเดินทาง

วางแผนการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถที่ดีเหมาะสมจะป้องกันการเกิดอาการเหนื่อยล้า (Fatigue) ซึ่งเป็นหนึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ มีการวางแผนการใช้เส้นทางเดินรถที่ปลอดภัย พนักงานขับรถรับรู้ ความเสี่ยงอันตรายของการเดินทาง มีการกำหนดมาตรการดำเนินการที่เหมาะสม เช่น การจำกัด การใช้ความเร็วที่เหมาะสมกับพื้นที่และสภาพภูมิประเทศ รวมถึงแผนการปฏิบัติงานช่วงเวลาในการขับรถ ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และระหว่างการเดินทางจะต้องมีมาตรการตรวจสอบต่างๆ ตลอดการเดินทาง เช่น การเฝ้าระวังใช้ความเร็ว การตรวจสอบระยะเวลาการขับรถต่อเนื่อง พฤติกรรมการหยุดจอดพักรถ ระหว่างการเดินทาง การเปลี่ยนกะพนักงานขับรถ รวมถึงการให้บริการต่างๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการ ของลูกค้าอันจะทำให้เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยในการเดินทางขนส่ง

3.1) แผนการปฏิบัติงานขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีการจัดแผนการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถอย่างเหมาะสม มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานเป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเป็นระบบ มีการบันทึกผลการปฏิบัติงาน ตรวจสอบความถูกต้อง และวิเคราะห์ความผิดพลาดเพื่อปรับปรุงการดำเนินการและป้องกันความผิดพลาดมิให้เกิดซ้ำ

ความผิดพลาดหากไม่มีแผนการปฏิบัติงานที่เหมาะสมซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยโดยตรง เช่น พนักงานขับรถขับต่อเนื่องเป็นระยะทางไกลโดยไม่ได้หยุดพักระหว่างทาง ส่งผลให้พนักงานขับรถเกิดความเหนื่อยล้า (Fatigue) มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น พนักงานขับรถปฏิบัติงานหนักทุกวัน นอนดึกทำให้พักผ่อนนอนหลับไม่เพียงพอ อาจเกิดอาการหลับใน เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ หากเกิดอุบัติเหตุทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นตกอยู่ในอันตราย อาจถึงขั้นเสียชีวิตอันนำมาซึ่งความเศร้าโศกของครอบครัวและผู้เกี่ยวข้อง ทำให้สูญเสียทรัพย์สินและชื่อเสียงของผู้ประกอบการขนส่ง และสูญเสียรายได้ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3.2) การวางแผนเส้นทางขนส่ง

การจัดทำแผนการเดินทางเป็นการวางแผนการเดินทางโดยการจัดรถและจัดพนักงานขับรถที่เหมาะสมกับสภาพเส้นทาง มีการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่เหมาะสมตลอดเส้นทาง อันจะทำให้พนักงานขับรถรับทราบข้อมูลที่ครบถ้วนก่อนการเดินทางและสามารถปฏิบัติงานขนส่งได้อย่างปลอดภัย เช่น

- (1) ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทาง เช่น ระยะทางเดินทาง สภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ ระยะเวลาการขับรถ สภาพการจราจร จุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายตลอดเส้นทาง เช่น เส้นทางโค้งต่อเนื่อง เส้นทางที่มีความลาดชันสูงเป็นระยะทางยาว จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เป็นต้น
- (2) กำหนดเส้นทางที่จะใช้ในการเดินทาง เวลาออกเดินทาง ระยะเวลาเดินทางที่เหมาะสม
- (3) กำหนดจุดจอดพักระหว่างทางที่เหมาะสมและปลอดภัย ไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- (4) ระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย จุดที่ต้องระมัดระวังเป็นพิเศษ จำกัดการใช้ความเร็วตลอดเส้นทางหรือบางช่วงทางเดินทางหรือพื้นที่เฉพาะเจาะจง
- (5) เลือกใช้งานรถที่มีลักษณะเหมาะสมกับลักษณะภูมิประเทศของเส้นทางเดินทาง
- (6) จัดพนักงานขับรถที่มีความชำนาญเส้นทางและมีความชำนาญในการขับรถประเภทนั้น หากเป็นการเดินทางระยะทางไกล จะต้องจัดพนักงานขับรถมากกว่า 1 คน เพื่อมิให้พนักงานขับรถต่อเนื่องเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและมีเวลาพักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนจะปฏิบัติงานในเที่ยวถัดไป



3.3) การติดตามการเดินทาง

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องทำการติดตามตรวจสอบสถานะระหว่างการเดินทาง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการขนส่งเป็นไปด้วยความปลอดภัยตามแผนที่กำหนดไว้ เช่น

- ทำการตรวจสอบว่ารถเดินทางตามเส้นทางที่วางแผนไว้ โดยดูข้อมูลตำแหน่งปัจจุบันของรถจากระบบ GPS Tracking ซึ่งรวมถึง จุดรับ-ส่งสินค้า จุดรับ-ส่งผู้โดยสาร
- ทำการตรวจสอบชั่วโมงการขับรถอย่างต่อเนื่อง ไม่เกินที่กฎหมายกำหนด มีการหยุดพักระหว่างทาง หรือเปลี่ยนกะพนักงานขับรถตามที่วางแผนไว้ โดยดูจากข้อมูลใบอนุญาตขับรถที่พนักงานขับรถบันทึกผ่านระบบ GPS Tracking
- ทำการตรวจสอบความผิดปกติอื่นๆ เช่น การตรวจสอบสภาพความเหนื่อยล้าของร่างกายพนักงานขับรถโดยการโทรศัพท์พูดคุย หากมีการติดตั้งกล้องบันทึกภาพหน้ารถหรือภายในรถก็อาจตรวจสอบถึงความผิดปกติภายในห้องคนขับรถหรือห้องโดยสารรวมถึงสภาพแวดล้อมรอบข้าง หากตรวจพบความผิดปกติจะต้องมีการสื่อสารกับพนักงานขับรถโดยทันทีและดำเนินการอย่างเหมาะสม

3.4) การจัดการความเร็ว

ความเร็วเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงความรุนแรงที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุด้วยการขับรถโดยใช้ความเร็วมากขึ้น การจัดการความเร็ว (Speed Management) หมายถึงวิธีที่ใช้จัดการปัญหาการใช้ความเร็วที่เป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยคำนึงถึงปัจจัยทั้งหมดที่มีอิทธิพลต่อการใช้ความเร็ว เช่น พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ทักษะจิตของผู้ขับขี่ การออกแบบถนน สภาพแวดล้อมข้างทาง สภาพการจราจร ยานพาหนะ กฎหมายความเร็วและการบังคับใช้ เป็นต้น

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องให้ความรู้แก่พนักงานขับรถเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว ผลของการขับรถด้วยความเร็วสูง ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นเป็นทวีคูณจากการใช้ความเร็วเพิ่มขึ้น ทำการติดตามตรวจสอบการใช้ความเร็วระหว่างการเดินทาง เนื่องจากธรรมชาติจะต้องมีการติดตั้งระบบ GPS Tracking การตรวจสอบข้อมูลการใช้ความเร็วจากระบบ GPS จึงเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง เนื่องจากสามารถทราบตำแหน่ง และความเร็วของยานพาหนะ ณ เวลาปัจจุบัน (Real time) หากพบว่าพนักงานขับรถใช้ความเร็วเกินกำหนดหรือพฤติกรรมเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุ จะต้องมีการเตือนให้ผู้ขับรถลดความเร็วลง ระบบควบคุมความเร็วอาจมีการแจ้งเตือนอัตโนมัติมายังศูนย์ควบคุม เพื่อแจ้งเตือนไปยังพนักงานขับรถได้ในทันทีที่มีปัจจัยเสี่ยงตามเงื่อนไข เช่น การขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด การออกนอกเส้นทางที่กำหนด เป็นต้น

3.5) การจัดการความเหนื่อยล้า

การจัดทำแผนการทำงานหรือตารางของพนักงานขับรถ เพื่อให้พนักงานขับรถปฏิบัติงานขับรถอย่างเหมาะสม ไม่ขับรถต่อเนื่องนานเกินไปจนเกิดความเหนื่อยล้า และพนักงานขับรถต้องมีเวลาได้พักผ่อนนอนหลับอย่างเต็มที่ก่อนการปฏิบัติงานในเที่ยวถัดไป

ความเหนื่อยล้า (Fatigue) หมายถึง ความอิดโรย อ่อนเพลีย ภายหลังจากการทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความรู้สึกเหนื่อย หรือวังงวยอย่างมา และต้องการการพักผ่อนบางครั้ง หมายถึง การได้นอนหลับสักงีบ การจัดการความเหนื่อยล้า (Fatigue Management) หมายถึง การบริหารการใช้ชีวิตประจำวันและการทำงานเพื่อที่ว่าจะได้ไม่ใช้งานร่างกายมากจนเกินไปจนเกิดการอ่อนเพลียและเหนื่อยล้า

ความเหนื่อยล้าของผู้ขับรถมีผลต่อการขับขีรถ จะทำให้ประสาทสัมผัสทุกอย่างช้าลง สมองตื้อ การตัดสินใจผิดพลาด ใจลอย สมองสิ่งการกล้ำเนื้อช้าลง เมื่อเกิดเหตุการณ์คับขัน แต่เบรกได้ช้ากว่าปกติ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย สัญญาณที่แสดงถึงความเมื่อยล้าของผู้ขับขี เช่น หาวบ่อยและต่อเนื่อง ใจลอย ไม่มีสมาธิ รู้สึกหนักหน่วงตา ลืมตาไม่ขึ้น ตาปรือ มองเห็นภาพไม่ชัด ปฏิกริยาตอบสนองช้า รู้สึกหงุดหงิด กระวนกระวาย จับหมุนพวงมาลัยบ่อยครั้งลง แต่แต่ละครั้งต้องหมุนพวงมาลัยกว้างขึ้นเพื่อควบคุมทิศทางรถ มองข้ามสัญญาณไฟและป้ายจราจร เลี้ยวผิด รู้สึกว่าควบคุมรถในอยู่ในช่องทางจราจรลำบาก ขับรถส่ายไปมา ออกนอกช่องทาง จีบลับทันที่เมื่อนั่งอยู่หนึ่ง

การพักผ่อนและนอนหลับเป็นวิธีที่สำคัญที่สุดที่จะขจัดความเหนื่อยล้า พนักงานขับรถจะต้องนอนหลับพักผ่อนอย่างเต็มที่ก่อนที่จะเริ่มการเดินทาง หรือจีบลับตอนบ่ายก่อนจะเริ่มขับรถกะกลางคืน พนักงานขับรถควรพักผ่อนนอนหลับอย่างเต็มที่ หากวันก่อนหน้ามีการอดนอนเพื่อให้ร่างกายได้ฟื้นฟูอย่างสมบูรณ์ วางแผนการเดินทางล่วงหน้าให้พนักงานขับรถมีเวลาหยุดพักระหว่างการเดินทาง เตรียมการให้พนักงานขับรถหยุดพักการขับรถก่อนที่จะเริ่มรู้สึกเหนื่อยล้า หรือเตรียมการให้พนักงานขับรถหยุดพักผ่อนทันทีเมื่อเริ่มรู้สึกเหนื่อยล้า วางแผนหยุดพักก่อนร่างกายจะส่งสัญญาณเตือน เช่น ให้พักผ่อนในช่วงบ่าย กลางคืน หรือเช้านี้รู้ให้พนักงานขับรถทำความเข้าใจเกี่ยวกับความเหนื่อยล้า สังเกตสัญญาณเตือนที่บ่งบอกความเหนื่อยล้า หากมีอาการใดอาการหนึ่งจะต้องหยุดขับรถ อย่าฝืนขับต่อไปเด็ดขาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาที่ร่างกายต้องการพักผ่อนตามธรรมชาติของมนุษย์ เช่น กลางคืน กลางดึก หรือเช้านี้รู้ แต่ถ้าจำเป็นต้องขับรถในช่วงที่ร่างกายต้องการพักผ่อน พนักงานขับรถควรจอดพักเพื่อเปลี่ยนอิริยาบถทุกชั่วโมง และการจอดพักต้องลงมาเดินรอบๆ รถ อย่างน้อย 5 นาที พนักงานขับรถอาจรับประทานของขบเคี้ยวที่มีรสเปรี้ยวหรือดื่มเครื่องดื่มแช่เย็น จะช่วยให้สดชื่นกระปรี้กระเปร่า หรือเปิดหน้าต่างรถเพื่อให้อากาศถ่ายเทและให้ลมปะทะหน้า ลดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในรถ เปิดเพลงฟังดังๆ จังหวะเร็ว พนักงานขับรถจะต้องรักษาสุขภาพให้แข็งแรง ออกกำลังกายเป็นประจำ รับประทานอาหาร



ครบ 5 หมู่นอนหลับและตื่นนอนตามเวลาปกติทุกวัน หลีกเลี่ยงการใช้ยาที่ทำให้ร่างกายเกิดอาการง่วงนอนขณะขับรถ ไม่ขับรถต่อเนื่องเกินระยะเวลาและจะต้องหยุดพักตามที่กฎหมายกำหนด เมื่อขับรถเป็นระยะเวลา 4 ชั่วโมง ต้องจอดพักการขับอย่างน้อย 30 นาที

3.6) ตัวอย่างการป้องกันการหลับใน

แม้อุบัติเหตุหลับในจะเกิดขึ้นเพียง 5% ของอุบัติเหตุทั่วประเทศไทยดังกล่าวข้างต้น แต่อุบัติเหตุประเภทดังกล่าวมีโอกาสจะเกิดขึ้นมากกับผู้ขับรถโดยสารและรถบรรทุก เนื่องจากการเดินทางส่วนใหญ่ระยะทางไกล ทั้งนี้โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะเพิ่มสูงขึ้นหากเป็นการเดินทางที่ไม่ใช่เที่ยวเวลาปกติ เช่น การขับระยะทางไกลที่ต้องมีการเปลี่ยนกะขับขี กลางวัน/กลางคืน ซึ่งอาจไม่ได้เคร่งครัดให้มีการพักผ่อนอย่างเพียงพอ จึงเป็นการเพิ่มความเสี่ยงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความง่วง

ลักษณะที่พบบ่อย เช่น อุบัติเหตุเกิดในเวลากลางคืนหรือช่วงเช้านี้ โดยเฉพาะช่วงเวลา 03.00-05.00 น. หากคนขับรถไม่มีการพักที่ควรจะทำกิจวัตรในเวลากลางคืนเป็นประจำ ช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นช่วงที่คนขับรถเกิดอาการอ่อนเพลียและต้องการพักผ่อน ถือเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติของร่างกาย หรืออุบัติเหตุมักเกิดในช่วงถนนทางตรงระยะไกล มีปริมาณรถน้อย และใช้ความเร็วคงที่ การขับด้วยความเร็วคงที่โดยไม่ต้องใช้สมาธิในการควบคุมการขับขี้นักในระยะทางยาวๆ มีแนวโน้มที่จะทำให้ผู้ขับขีเกิดอาการอ่อนล้าและง่วงได้ ตัวอย่างพื้นที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เช่น ถนนพหลโยธิน ช่วงอำเภอรังน้อย ถนนมิตรภาพ ช่วงอำเภอสีดา หรือถนนเพชรเกษม ช่วงจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เกิดอุบัติเหตุรถเสียหลัก ตกข้างทางจากหลับในเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้อุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับในมักมีความรุนแรงสูงถึงขั้นเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ทั้งนี้ที่คนขับรถหลับหลังพวงมาลัย ความเร็ว ณ วินาทีนั้นคือความเร็วของการเกิดเหตุ ซึ่งเมื่อรถหลุดออกจากถนน พลิกคว่ำตกข้างทาง ชนวัตถุอันตรายข้างทางหรือชนรถคันหน้าจะมีความรุนแรงสูงมาก ต่างจากอุบัติเหตุที่ไม่เกี่ยวข้องกับหลับในที่ผู้ขับขีอาจจะมีโอกาสที่จะลดความเร็วหรือประคองรถเพื่อผ่อนหนักเป็นเบา หรืออาจหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดอุบัติเหตุได้

แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการหลับในก็คือการเตรียมความพร้อมของพนักงานขับรถให้ได้รับการพักผ่อนอย่างเต็มที่ ผู้ประกอบการจะต้องมีระบบการบริหารจัดการพนักงานขับรถอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานได้นอนหลับพักผ่อนมาอย่างเพียงพอ ก่อนการปฏิบัติงานขนส่ง

2.5 การศึกษาหาแนวทาง กลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยโดยการส่งเสริมและสนับสนุนจากสมาคม ชมรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาหาแนวทาง กลไกในการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย โดยการส่งเสริมและสนับสนุนจากสมาคม/ชมรม หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการสร้างเครือข่ายและเสริมสร้างความแข็งแกร่งทั้งในด้านองค์ความรู้และด้านการสนับสนุนแก่ผู้ประกอบการขนส่ง โดยมุ่งเป้าให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้

- สมาคมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก เช่น
 - สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
 - สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
 - สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
 - สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
 - สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
 - สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย
 - สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- สมาคมผู้ผลิตและ/หรือผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้า เช่น
 - สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย
 - สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- สมาคมประกันวินาศภัยไทย เป็นต้น

2.5.1 สภาพปัจจุบัน

ด้วยสภาพปัจจุบันที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่มีการประกอบธุรกิจในลักษณะกระจัดกระจาย มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรง ทำให้มีการวิ่งเที่ยวเปล่าและการลดคุณภาพการให้บริการและความพึงพอใจของลูกค้า ซึ่งการแข่งขันจะยิ่งมากขึ้นเมื่อประเทศเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ดังนั้นการรวมกลุ่มเพื่อสร้างเครือข่ายพันธมิตรในอุตสาหกรรมขนส่งจะเป็นการเผยแพร่และแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้ ความชำนาญ รวมถึงเทคนิคและเครื่องมือในการวางแผนและปฏิบัติการ เพื่อเสริมความเป็นเอกภาพและศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งของประเทศ อีกทั้งยังสามารถขยายความร่วมมือไปสู่กลุ่มธุรกิจการค้าและผู้ว่าจ้างการขนส่งทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจะมีส่วนช่วยเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศในตลาดอาเซียนและตลาดการค้าโลกได้ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มอำนาจต่อรองในการเจรจาในเชิงธุรกิจและขอความร่วมมือจากภาครัฐและภาคเอกชนต่างๆ



ในปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งมีการรวมตัวกันเป็นสมาคมหลายแห่ง โดยส่วนมากเป็นการรวมตัวกันของผู้ประกอบการรายใหญ่อยู่ในจังหวัดหรือพื้นที่หลักของประเทศเท่านั้น จึงทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยที่มีสถานที่ประกอบการอยู่ในส่วนภูมิภาคในหลายจังหวัดไม่สามารถเข้าร่วมกลุ่มและร่วมกิจกรรมของสมาคมได้เท่าที่ควร

2.5.2 ตัวอย่างสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในประเทศไทย

1) สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ 45/4 หมู่ 7 ต.ยางตาล อ.โกรกพระ จ.นครสวรรค์ 60170 เป็นการรวมตัวกันของผู้ประกอบการขนส่ง โดยมีการริเริ่มในการจัดตั้ง มีวัตถุประสงค์เพื่อเรียกร้องให้ภาครัฐบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เสมอภาค และเป็นธรรม โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ อีกทั้งคอยช่วยเหลือสมาชิกสมาคมฯ ให้คำปรึกษา ซึ่งอาจไม่เข้าใจถึงกฎระเบียบข้อบังคับของกฎหมาย ให้ปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง การเข้าร่วมประชุมร่วมกับภาครัฐ ออกกฏกติกาที่สอดคล้องตามความเป็นจริงและตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป

- **พันธกิจ (Mission)** พัฒนาระบบการให้บริการการขนส่งให้เจริญก้าวหน้า โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ส่งเสริมให้เกิดความรัก ความสามัคคีในมวลหมู่สมาชิก และองค์กรอื่น รวมทั้งวางแผนนโยบายให้เกิดความพึงพอใจต่อผู้รับบริการ หัวใจหลัก คือ การบริการที่ดี สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึงและเป็นธรรม
- **วิสัยทัศน์ (Vision)** การทำให้สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย เป็นสมาคมฯ ชั้นแนวหน้าของประเทศ มีหน้าที่พัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง มีการจัดการองค์กรอย่างเป็นระบบการบริการ ให้มีมาตรฐานและคุณภาพ ตามมาตรฐานสากล สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล
- **คุณค่า (Value)** สมาชิกของสมาคมต้องยึดมั่นในกรอบของกฎหมาย พร้อมจะก้าวไปข้างหน้า ดำรงไว้ซึ่งระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข

2) สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน

สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ก่อตั้งเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ.2543 ตั้งอยู่เลขที่ 226/5-6 หมู่ที่ 10 ถนนนครราชสีมา-จักราช ต.หัวทะเล อ.เมือง จ.นครราชสีมา

2.1) วัตถุประสงค์ของสมาคม

- (1) ส่งเสริมการประกอบวิสาหกิจประเภทที่เกี่ยวกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ
- (2) สนับสนุนและช่วยเหลือสมาชิกแก้ไขอุปสรรคข้อขัดข้องต่างๆ รวมทั้งเจรจาทำความตกลงกับบุคคลภายนอกเพื่อประโยชน์ร่วมกันในการประกอบวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์ สอดส่องและติดตามความเคลื่อนไหวของตลาดทั้งภายใน และภายนอกประเทศเกี่ยวกับ

สินค้าที่สมาชิกประกอบวิสาหกิจ เพื่อให้เป็นประโยชน์แก่การค้า การเงิน เศรษฐกิจ หรือความมั่นคงของประเทศ

- (3) ทำการวิจัยเกี่ยวกับการประกอบวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์แลกเปลี่ยนและเผยแพร่ความรู้ในทางวิชาการตลอดจนข่าวสารการค้าอันเกี่ยวกับวิสาหกิจนั้นๆ
- (4) ขอสถิติ หรือเอกสารหรือทราบข้อมูลใดๆ จากสมาชิกเกี่ยวกับการดำเนินงานวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ด้วยความยินยอมของสมาชิก
- (5) ส่งเสริมคุณภาพของงานหรือการบริการโดยผู้ประกอบวิสาหกิจที่เป็นสมาชิกให้เข้ามาตรฐานตลอดจนวิจัยและปรับปรุงวิธีการดำเนินงานและการค้าให้ได้ผลดียิ่งขึ้น
- (6) ร่วมมือกับรัฐบาลในการส่งเสริมการค้า อุตสาหกรรม การเงินหรือธุรกิจอื่นใดในทางเศรษฐกิจอันอยู่ในวัตถุประสงค์
- (7) ส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อให้สินค้ามีปริมาณเพียงพอแก่ความต้องการของตลาดทั้งภายในและภายนอกประเทศ
- (8) ทำความตกลงหรือวางระเบียบให้สมาชิกปฏิบัติ หรืองดการปฏิบัติ เพื่อให้การประกอบวิสาหกิจประเภทที่อยู่ในวัตถุประสงค์ได้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย
- (9) ประนีประนอมข้อพิพาทระหว่างสมาชิกกับสมาชิก หรือระหว่างสมาชิกกับบุคคลภายนอกในการประกอบวิสาหกิจ
- (10) ไม่มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งโต๊ะบิลเลียดหรือโต๊ะสนุกเกอร์
- (11) ไม่ประกอบวิสาหกิจโดยสมาคมการค้าตนเอง หรือเข้าดำเนินการในการประกอบวิสาหกิจของสมาชิก หรือเข้ามีส่วนถือหุ้น เป็นหุ้นส่วนหรือร่วมทุนในการประกอบวิสาหกิจกับบุคคลใดๆ
- (12) ไม่ประกอบวิสาหกิจในทางการค้า เพื่อแบ่งปันผลกำไรหรือรายได้ให้แก่สมาชิก หรือดำเนินการในทางการเมือง

2.2) กิจกรรมของสมาคม

- (1) การส่งเสริมหรือสนับสนุนด้านเงินทุน/แหล่งเงินทุน
- (2) การรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ เช่น ข้อมูลพนักงานขับรถ ข้อมูลอุบัติเหตุ จุดอันตราย
- (3) การพัฒนาทักษะพนักงานขับรถ เช่น การอบรมเทคนิคการขับขี่ประหยัดและปลอดภัย การบำรุง รักษาและดูแลรักษารถเบื้องต้น การแข่งขันฝีมือการขับรถบรรทุกมืออาชีพ
- (4) การสนับสนุนความรู้ด้านต่างๆ เพื่อผู้บริหาร เช่น ความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์เพื่อผู้บริหาร
- (5) การรณรงค์ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น น้ำหนักบรรทุกทุก
- (6) การประชุมหรือจัดกิจกรรมร่วมกับสมาคมผู้ขนส่งอื่นๆ
- (7) การประชุมหรือจัดกิจกรรมร่วมกับสมาคมอื่นนอกเหนือจากการขนส่ง เช่น สมา่อุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย





3) สมาคมขนส่งภาคตะวันออก

สมาคมขนส่งภาคตะวันออก (Eastern Transportation Association, ETA) ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ.2553 ในยุคที่มีการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศไทย เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community, AEC) และมุ่งสู่ข้อตกลงการเปิดเสรีด้านบริการในปี พ.ศ.2558 สมาคมขนส่งภาคตะวันออกมีที่มาจากการรวมกลุ่มของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในเขตการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด จังหวัดระยอง จำนวน 22 ราย ตั้งแต่ปี พ.ศ.2550 ซึ่งได้ตระหนักถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมปิโตรเคมี การเจริญเติบโตของประตูการค้าด้านชายแดน และการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งประกอบด้วยท่าเรือขนาดใหญ่ต่างๆจำนวนมาก การขยายตัวดังกล่าวมีอัตราก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว ส่งผลถึงความต้องการในการจัดการกระจายสินค้าอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้านี้ได้ร่วมกันจัดตั้งกลุ่มเพื่อร่วมมือกระจายสินค้าให้ทันกับความต้องการของผู้ผลิต โดยตั้งองค์กรภายใต้ชื่อ "ชมรมรถบรรทุกจังหวัดระยอง" โดยการดำเนินการของชมรมรถบรรทุกจังหวัดระยองในระยะเริ่มแรกยังไม่มีจุดมุ่งหมายที่ชัดเจนจึงไม่สามารถตอบสนองเป้าประสงค์ของผู้ขนส่งและผู้ว่าจ้างได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ทั้งนี้มีเหตุและผลอันเนื่องมาจากขาดความรู้และความเข้าใจในระบบการบริหารองค์กร การบริหารจัดการต้นทุนและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์สมัยใหม่ ต่อมาในปี พ.ศ.2553 กลุ่มผู้บริหารชมรมรถบรรทุกจังหวัดระยองได้ตระหนักถึงความจำเป็นอย่างยิ่งในการร่วมพัฒนาเศรษฐกิจในระบบโลจิสติกส์ของภาคตะวันออก ซึ่งถือเป็นแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สร้างรายได้เป็นอันดับต้นของประเทศ จึงได้หารือและปรึกษากับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ว่าจ้างและสาธารณชนทั่วไป ผลการศึกษาจึงได้เกิดองค์กรใหม่ขึ้น โดยจดทะเบียนเป็นสมาคมการค้ากับสำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้า จังหวัดระยอง ในวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2553 ใช้ชื่อว่า “สมาคมขนส่งภาคตะวันออก” นับตั้งแต่นั้นมา

3.1) วัตถุประสงค์ของสมาคม

- (1) ส่งเสริมวิสาหกิจต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าของประเทศ
- (2) ปรึกษา ให้คำแนะนำและแก้ปัญหาอุปสรรคต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้า
- (3) ส่งเสริมการขนส่งให้เพียงพอกับความต้องการ
- (4) ร่วมกับราชการส่งเสริมการค้าอุตสาหกรรม
- (5) ช่วยเหลือสาธารณกุศล
- (6) แลกเปลี่ยนและเผยแพร่ความรู้ข่าวสารอันเป็นประโยชน์ต่อวิชาชีพการขนส่ง
- (7) กำหนดระเบียบให้สมาชิกปฏิบัติในวิชาชีพการขนส่ง
- (8) ประสานประโยชน์ระหว่างสมาชิกและผู้เกี่ยวข้องในวิชาชีพ



4) สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (The Land Transport Federation of Thailand) สำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ที่ อาคารสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ชั้น 5 ห้องเลขที่ 516-517 เลขที่ 14 ถนนไอซีดี แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10520

วัตถุประสงค์ของสมาคม เพื่อทำหน้าที่ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ ดังนี้

- (1) เป็นศูนย์กลางในการเชื่อมความสัมพันธ์ แลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล ระหว่างสมาชิกและเชื่อมความสัมพันธ์กับองค์กรเอกชน และในกลุ่มนานาชาติประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (2) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (3) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย มาตรฐาน ระบบ องค์ประกอบ องค์กร การกำกับดูแลกฎหมาย และหลักเกณฑ์ ข้อบังคับต่างๆ ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์เพื่อประโยชน์สาธารณะและประโยชน์ของสมาชิก
- (4) เผยแพร่ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (5) ติดตามแนวโน้ม ความก้าวหน้า เทคโนโลยีทางด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (6) รวบรวม หนังสือ ข่าวสาร เอกสาร จัดทำและเผยแพร่ด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (7) อบรมและให้การศึกษาด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์แก่สมาชิกและผู้เกี่ยวข้องเพื่อยกระดับวิชาชีพด้านการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์
- (8) เป็นศูนย์กลางรับข้อร้องเรียน ความเดือดร้อนและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทแก่สมาชิก
- (9) ไม่ดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเมือง
- (10) รับผิดชอบที่ปรึกษาและให้คำแนะนำ การจัดฝึกอบรม และการจัดทดสอบเพื่อประเมินสมรรถนะของบุคคลในธุรกิจการขนส่งสินค้าสมาชิก

4.1) ตัวอย่างกิจกรรม

- (1) การประชุมร่วมกับหน่วยงานต่างๆ เช่น
 - กระทรวงพลังงาน เรื่องก๊าซธรรมชาติ NGV
 - กรมทางหลวง เรื่องด่านขังน้ำหนักรถบรรทุก
 - กรมการขนส่งทางบก เรื่อง การผ่านแดนในโครงการความร่วมมือลุ่มน้ำโขง GMS
 - กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน เรื่องการอบรมผู้บริหารทางโลจิสติกส์
 - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องการปราบปรามรถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่ากฎหมายกำหนด มุลนิธิเมาไม่ขับ เรื่องการรณรงค์ไม่ดื่มสุรเวลาต้องขับรถ
- (2) ร่วมกับกรมทางหลวง วางแผนสร้างจุดพักรถเพิ่มในภาคอีสาน เพื่อให้คนขับได้แวะพักระหว่างทาง เพื่อลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก





- (3) โครงการยกระดับการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์สู่มาตรฐานคุณภาพภายใต้โครงการยกระดับมาตรฐานคุณภาพ และสร้างเครือข่ายด้านการตลาดธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

5) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

ตามพระราชบัญญัติหอการค้า พ.ศ.2509 ได้ให้ความหมายของ “หอการค้า” ว่าเป็นสถาบันที่บุคคลหลายคนจัดตั้งขึ้นเพื่อส่งเสริมการค้า อุตสาหกรรม การเงิน หรือเศรษฐกิจ อันมิใช่เป็นการหาผลกำไรหรือรายได้มาแบ่งปันกัน พระราชบัญญัติหอการค้า พ.ศ.2509 ยังได้แบ่งหอการค้าออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) หอการค้าไทย 2) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย 3) หอการค้าจังหวัด 4) หอการค้าต่างประเทศ

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นสถาบันทางการค้าที่เป็นศูนย์รวมของสมาคมการค้า และหอการค้าต่างประเทศ รัฐวิสาหกิจ สหกรณ์ ซึ่งมีบทบาทและการดำเนินงานให้แก่สมาชิกและเศรษฐกิจของประเทศ ตามพระราชบัญญัติหอการค้า พ.ศ.2509 และมาตรา 24 (4) ได้ระบุให้ประธานกรรมการหอการค้าไทยเป็นประธานกรรมการสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยโดยตำแหน่งด้วย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยมีบทบาทและหน้าที่ในการส่งเสริม การเป็นที่ปรึกษา แนะนำ และอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจของสมาชิก การให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ รวมทั้งการประสานงานในด้านการค้า เป็นต้น ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวสามารถจำแนกได้ดังนี้

- (1) ส่งเสริมการค้า อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การเงิน และเศรษฐกิจทั่วไป ในการส่งเสริมวิสาหกิจด้านต่างๆ ของหอการค้าอาจจะทำได้ในหลายลักษณะ เช่น
 - การรวบรวมสถิติ และข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจ
 - การเผยแพร่ข่าวสารการค้าทางเศรษฐกิจ
 - วิจัยเกี่ยวกับการค้าและเศรษฐกิจ
 - ส่งเสริมการท่องเที่ยว
 - การออกไปรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า
 - การวางมาตรฐานแห่งคุณภาพของสินค้าและการตรวจสอบมาตรฐานของสินค้า
 - การจัดตั้งและดำเนินการสถานศึกษาเกี่ยวกับการค้าและเศรษฐกิจ
 - พิพิธภัณฑสถานสินค้า
 - จัดงานแสดงสินค้า
 - การเป็นอนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาททางการค้า
- (2) รับปรึกษาและให้คำแนะนำแก่สมาชิก เกี่ยวกับการค้า อุตสาหกรรม เกษตรกรรม การเงินหรือเศรษฐกิจ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการดำเนินธุรกิจของสมาชิก
- (3) ประสานงานในทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการค้ากับส่วนราชการ



- (4) ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยผ่านช่องทางกระบวนการ กรอ. จังหวัด คณะกรรมการระดับจังหวัด หรือ กระทรวง ทบวง กรม และรัฐบาลโดยตรง

6) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

เป็นองค์กรไม่แสวงหากำไรที่เป็นตัวแทนของภาคอุตสาหกรรมเอกชนของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์การดำเนินงานเพื่อประสานนโยบายภาครัฐกับเอกชน ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบอุตสาหกรรม และดูแลสมาชิกให้ปฏิบัติตามนโยบาย มีอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พ.ศ.2530 ดังนี้

- (1) เป็นตัวแทนของผู้ประกอบอุตสาหกรรมภาคเอกชน ในการประสานนโยบายและดำเนินการกับภาครัฐ
- (2) ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบอุตสาหกรรม
- (3) ศึกษาและหาทางแก้ไขปัญหายุ่งยากเกี่ยวกับการประกอบอุตสาหกรรม
- (4) ส่งเสริม สนับสนุนการศึกษา วิจัย อบรม เผยแพร่วิชาการและเทคโนโลยีเกี่ยวกับอุตสาหกรรม
- (5) ตรวจสอบสินค้า ออกใบรับรองแหล่งกำเนิดหรือใบรับรองคุณภาพสินค้า
- (6) ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาล เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจด้านอุตสาหกรรม
- (7) ส่งเสริมนักอุตสาหกรรม และเป็นแหล่งกลางสำหรับนักอุตสาหกรรมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อประโยชน์ต่อวงการอุตสาหกรรม
- (8) ควบคุมดูแลให้สมาชิกปฏิบัติตามกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบอุตสาหกรรม
- (9) ปฏิบัติกิจการอื่นๆ ตามกฎหมายกำหนด

นอกจากนี้ยังร่วมให้คำปรึกษา และเป็นกรรมการในคณะกรรมการร่วมภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ หรือ กรอ. และคณะอนุกรรมการ และคณะทำงานต่าง ๆ

7) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นองค์กรผู้แทนของผู้ส่งออก มีฐานะเป็นนิติบุคคล มีอำนาจหน้าที่ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดในพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 ดังนี้

- (1) ส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือ
- (2) ให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ และเอกชนเกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ



- (3) เป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา เปรียบเทียบหรือทำความเข้าใจกับผู้ส่งสินค้าทางเรือ ทั้งหน่วยงานของรัฐ และ เอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนด หรือเงื่อนไขต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (4) สนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพ และเพียงพอ
- (5) จัดทำ รวบรวม เก็บรักษาและเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร และความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (6) ศึกษา วิจัย และเสนอแนะการแก้ไขปัญหา รวมทั้งการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (7) รับปรึกษาและให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำแก่สมาชิกหรือบุคคลอื่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือและช่วยเหลืออำนวยความสะดวกต่างๆ แก่สมาชิกในการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (8) ให้คำปรึกษาและขอเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าทางเรือ
- (9) ประสานงานและร่วมมือกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ส่งสินค้าทางเรือของต่างประเทศ

2.5.3 ตัวอย่างบทบาทของสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกในประเทศสหรัฐอเมริกา

1) สมาคมขนส่งด้วยรถบรรทุกแห่งประเทศไทย

สมาคมขนส่งด้วยรถบรรทุกแห่งประเทศไทย (American Truck Association หรือเรียกว่า ATA) เป็นสมาคมขนส่งระดับชาติที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในอุตสาหกรรมรถบรรทุกในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งริเริ่มก่อตั้งขึ้นตั้งแต่ปี ค.ศ.1933 ปัจจุบันมีสมาชิกมากกว่า 37,000 ราย ที่มีทั้งผู้ประกอบการขนส่งที่สังกัดสมาคมขนส่งระดับมลรัฐสังกัดอยู่มากกว่า 50 รัฐ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ผู้ประกอบการธุรกิจและการค้าต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจากหลากหลายหน่วยงาน อาทิ บริษัทผู้ว่าจ้างในการขนส่ง ธุรกิจประกันภัย เป็นต้น

1.1) ภารกิจของสมาคม

ATA มีภารกิจหลักในการสนับสนุนการพัฒนาการบริการขนส่งของสมาชิกและสร้างนวัตกรรมทางการขนส่งของประเทศ รวมถึงผลักดันนโยบายต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ อันมีพื้นฐานการพัฒนามาจากการวิจัยทั้งนี้เพื่อส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ความปลอดภัยของสินค้า ความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในเชิงธุรกิจของผู้ประกอบการขนส่ง

นอกจากนี้สมาคมยังมีการเผยแพร่ข้อมูล การสนับสนุนการศึกษาวิจัย การพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งในด้านต่างๆ อาทิ การพัฒนาเทคโนโลยีและวิศวกรรมขนส่ง วิศวกรรมยานยนต์ สิ่งแวดล้อม การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความปลอดภัย การขนส่งวัตถุอันตราย การจัดการความเสี่ยง ภาษี และการอนุญาตประกอบการ แรงงาน งบประมาณและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ การค้าขายและขนส่งสินค้าข้ามแดน การขนส่งอาหารและสินค้าทางการเกษตร กฎหมายและระเบียบบังคับในการขนส่ง

1.2) ความเป็นมาของสมาคม

สมาคม ATA ริเริ่มก่อตั้งในปี ค.ศ. 1933 โดยการรวมกลุ่มของ American Highway Freight Association และ Federal Trucking Associations of America เพื่อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกของประเทศ ในการจัดทำความร่วมมือในการดำเนินธุรกิจขนส่งภายใต้มาตรการควบคุมการแข่งขันอย่างยุติธรรม (The Code of Fair Competition) โดยจัดตั้งเป็นสมาคม ATA ขึ้นที่มลรัฐชิคาโก

1.3) บทบาทสำคัญของสมาคม

ตามที่ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลการดำเนินงานของสมาคม ATA ซึ่งมีกิจกรรมอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ริเริ่มจัดตั้งสมาคมมานานกว่า 80 ปี และพบว่า ATA มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการขนส่งในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งอาจสรุปบทบาทได้ดังนี้

- **การสร้างเครือข่ายความร่วมมือของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งและผู้เกี่ยวข้อง**
ในระยะเริ่มแรกสมาคมได้จัดให้มีการประชุมและจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อสร้างเครือข่ายและการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งกลุ่มต่างๆ เข้าด้วยกัน และริเริ่มให้มีการจัดการแข่งขันการขับขีรถบรรทุกในระดับประเทศขึ้นในนาม The National Truck Rodeo ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1937 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จัดมาอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีจนถึงปัจจุบันเป็นที่รู้จักกันอย่างกว้างขวางในนามของ the National Truck Driving Championships
- **การพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งของโลก**
เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศผู้นำในการสร้างระบบยานยนต์ของโลก การรวมกลุ่มเป็นสมาคมขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งของโลกเป็นอย่างมาก สมาคมได้เริ่มการมีบทบาทสำคัญในด้านการวิจัยและพัฒนาด้านการขนส่งหลังจากการก่อตั้งได้ 20 ปี โดยการสนับสนุนการศึกษาและวิจัยในด้านอุตสาหกรรมและการบริการขนส่งต่างๆ มากมาย ทั้งทางด้านวิศวกรรม การปฏิบัติการขนส่ง และสิ่งแวดล้อม เป็นต้น
- **การผลักดันด้านกฎหมายและการเจรจาต่อรองกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน**
ในช่วงต้นทศวรรษ 1960s สมาคม ATA ได้ผลักดันให้มีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้มีการเพิ่มน้ำหนักและขนาดของรถบรรทุก ซึ่งสามารถบรรลุเป้าหมายในการเจรจาโดยรัฐบาลสหรัฐอเมริกาได้เห็นชอบให้มีการปรับเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกในปี 1974 สมาคมยังได้เริ่มผลักดันให้มีการเปิดเสรีทางการบริการในอุตสาหกรรมการขนส่งของประเทศ (Deregulate Trucking Industry) ตั้งแต่ปี 1975 ซึ่งประเทศสหรัฐอเมริกาได้ทำการเปิดเสรีในการขนส่งในปี 1980 ซึ่งต่อมาสมาคมได้ตั้งศูนย์กฎหมาย (Legislation Center) เพื่อส่งเสริมศักยภาพของสมาคมในผลักดันและการเจรจาต่อรองในการบังคับใช้กฎหมายอื่นๆ ตามมาอีกหลายฉบับ อาทิ การเก็บค่าภาษีตามน้ำหนักและระยะทาง (Weight-Distance Taxes) เป็นต้น





ในทศวรรษ 1990s สมาคมได้ร่วมผลักดันให้รัฐบาลอนุญาตให้มีการขนส่งผ่านชายแดนไปยังประเทศแคนาดาและประเทศเม็กซิโก ซึ่งถือเป็นการกีดกันระดับนานาชาติที่สำคัญที่ได้ร่วมสนับสนุนรัฐบาลให้มีการดำเนินการเจรจาสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง จนสามารถบรรลุเป้าหมายในปี ค.ศ. 2009 และสามารถให้บริการขนส่งสินค้าข้ามชายแดนไปยังประเทศเม็กซิโกได้ในปี ค.ศ. 2011

ในช่วงกลางทศวรรษ 2000s สมาคมมีเข้าไปมีส่วนร่วมกับรัฐบาลในการตัดสินใจในการลงทุนก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศโดยการใช้ค่าผ่านทางซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการกำหนดอัตราค่าผ่านทางของสหรัฐอเมริกาในเวลาต่อมา

1.4) ประเภทของสมาชิก

เนื่องจากสมาคมมีกิจกรรมหลายหลายอันเป็นประโยชน์ต่อสมาชิกทั้งการให้ความรู้ ข้อมูลข่าวสาร ช่วยเหลือด้านทรัพยากรด้านต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานของสมาชิก ช่วยให้มีการขยายเครือข่ายทางธุรกิจขนส่งได้อย่างกว้างขวาง สมาชิกของสมาคมจึงมีหลายประเภท ดังนี้

- ผู้ประกอบการขนส่ง (For-Hire Motor Vehicle)
- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Carriers)
- ผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Allied Companies)
- ผู้ว่าจ้างทำการขนส่ง (Shippers)

1.5) การสนับสนุนสมาชิกของสมาคม

การสนับสนุนสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่ง (For-Hire Motor Vehicle)

ผู้ประกอบการจะได้รับความรู้และข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการให้บริการในหลายด้านทั้งการปรับปรุงการบริหารจัดการ ความปลอดภัยในการขนส่ง ความปลอดภัยของสินค้า การบริหารทรัพยากรบุคคล การบริหารงานและการวางแผนและตัดสินใจแก่ผู้บริหาร รวมทั้งกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับใหม่ๆ

กิจกรรมที่สมาคมจัดเพื่อสนับสนุนสมาชิกมีหลายรูปแบบทั้งการสร้างเครือข่าย การให้ความรู้ การประชุม การประชุมทางวิชาการ การประชุมออนไลน์ นิทรรศการ การแข่งขัน ตัวอย่างกิจกรรมที่สมาคม ATA ได้จัดขึ้นเป็นประจำ อาทิเช่น ATA Management Conference, Safety and Human Resources National Conference and Exhibition, National Technician Skills Competition, National Accounting and Finance Council Conference, Forum for Motor Carrier General Counsel, National and State Truck Driving Championships, National Truck Driver Appreciation Week, Economic and Trucking Industry Update นอกเหนือจากการจัดประชุมต่างๆ สมาคมยังมีการเผยแพร่



ความรู้เป็นประจำทางรายการวิทยุ TechTalk ออกอากาศสัปดาห์ละครั้ง และรายการ TruckingAmerica ออกอากาศเดือนละสองครั้ง

สมาคมยังมีการศึกษาวิจัยเพื่อพัฒนาความรู้และเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่ทันสมัย อาทิ การศึกษาเรื่องค่าจ้างของพนักงานขับรถ การศึกษาความเหมาะสมในการบังคับใช้อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบการปฏิบัติงานและความเมื่อยล้าของพนักงานขับรถตามกฎหมาย ชั่วโมงการปฏิบัติงาน (Hour-of-Services) การศึกษาวิจัยเพื่อสนับสนุนการปรับปรุงมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะได้จัดทำเอกสารเผยแพร่ความรู้ต่างๆ ให้แก่สมาชิก รวมถึงข้อมูลต่างๆ อันเป็นประโยชน์ในการดำเนินงาน เช่น แนวโน้มการขนส่งด้วยรถบรรทุก ข้อควรระวังสำหรับผู้ขับขี่รถบรรทุก คู่มือและแบบบันทึกการบำรุงรักษารถบรรทุก แบบฟอร์มในการสั่งซื้ออะไหล่หรือส่งซ่อมอุปกรณ์ คู่มือข้อใช้อย่างประหยัดและปลอดภัย เป็นต้น

การสนับสนุนสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Carriers)

สำหรับบริษัทที่ขนส่งสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ของบริษัทซึ่งมุ่งเน้นในการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ สมาชิกจะได้รับความช่วยเหลือทั้งแหล่งข้อมูลและเครื่องมือที่จำเป็นในการวางแผนการขนส่งซึ่งจะช่วยให้เพิ่มความคุ้มค่าในการดำเนินธุรกิจ และได้พบปะแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสมาชิกเพื่อสร้างเครือข่ายทางการค้า

การสนับสนุนสมาชิกประเภทผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Allied Companies)

ปัจจุบันสมาชิกประเภทนี้มีจำนวน 428 ราย ซึ่งประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งในหลายด้าน อาทิ โรงเรียนสอนขับรถ สถาบันวิจัย ประกันภัย ผู้ผลิตรถบรรทุก ผู้ให้บริการขนส่งในรูปแบบต่างๆ องค์กรทางการเงินและสินเชื่อ ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรคมนาคม ผู้ประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการสินค้าและบริการในอุตสาหกรรมการขนส่ง จะได้รับการส่งเสริมการสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการ ลูกค้า และผู้ที่เกี่ยวข้องในวงการอุตสาหกรรมการขนส่ง ได้ประโยชน์จากการประชาสัมพันธ์โดยการใช้เครื่องหมายสมาคม การเข้าถึงฐานข้อมูลผู้ประกอบการ และผลิตภัณฑ์และการให้บริการต่างๆ

การสนับสนุนสมาชิกประเภทผู้ว่าจ้างทำการขนส่ง (Shippers)

ผู้ว่าจ้างการบริการขนส่งจะได้รับทราบข้อมูลความเคลื่อนไหว การพัฒนาทางระบบขนส่ง มีข้อมูลและเครื่องมือในการตัดสินใจคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งที่ได้มาตรฐาน รวมถึงข้อมูลทางการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งข้ามเขตแดนระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศแคนาดาและประเทศเม็กซิโก ทั้งนี้สมาชิกบางส่วนยังมีส่วนร่วมในการจัดทำฐานข้อมูลทางการขนส่งร่วมกับฝ่ายเศรษฐกิจของสมาคม (ATA Economics Department) ซึ่งจะมีฐานข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่ง โดยข้อมูลที่เป็นความลับทางการค้าจะไม่มีเผยแพร่



ผู้สาธารณะ อาทิ ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้า รายได้ โดยสมาชิกที่สมัครเข้าร่วมพัฒนาฐานข้อมูลดังกล่าวจะได้รับรายงานปริมาณการขนส่ง (Truck Tonnage and Trucking Activity Report, TRAC) เป็นประจำทุกเดือน

1.6) ค่าธรรมเนียมสมาชิก

ค่าธรรมเนียมสมาชิกจัดเก็บในอัตราค่าธรรมเนียมรายปี ซึ่งสมาชิกสามารถเลือกแบ่งชำระได้เป็นรายเดือน รายไตรมาส รายครึ่งปี รายปี โดยการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสมาชิกจะแตกต่างกันไปตามประเภทของสมาชิก และรายได้รวมของสมาชิกหลังหักค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง (Gross trucking revenue excluding fuel surcharges) ซึ่งรวมถึงรายได้จากกิจกรรมอื่นๆ นอกเหนือจากการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และจำนวนรถยนต์ในบริษัทเป็นหลัก

ตารางที่ 2.6 ค่าธรรมเนียมสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่ง

รายได้		ค่าธรรมเนียมรายปี	
ล้านดอลลาร์	ล้านบาท (โดยประมาณ)	ดอลลาร์	บาท (โดยประมาณ)
0-2	0-64	524	16,244
2-5	64-160	1,092	33,852
5-8	160-256	2,628	81,468
8-11	256-352	4,560	141,360
11-14	352-448	6,372	197,532
14-17	448-544	7,368	228,408
17-22	544-704	8,616	267,096
22-25	704-800	10,212	316,572
มากกว่า 25	มากกว่า 800	อัตราที่สมาคมพิจารณาว่าเหมาะสม	

ตารางที่ 2.7 ค่าธรรมเนียมสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

จำนวนรถบรรทุก (คัน)	ค่าธรรมเนียมรายปี	
	ดอลลาร์	บาท (โดยประมาณ)
1-10	510	16,320
11-20	756	24,192
21-30	858	27,456
31-40	1,030	32,960
41-50	1,235	39,520
51-75	1,664	53,248
76-100	1,805	57,760
101-150	2,618	83,776
151-200	2,899	92,768
201-250	3,806	121,792
251-300	4,073	130,336
301-400	5,015	160,480
401-500	6,187	197,984
501-750	7,774	248,768
751-1,000	9,203	294,496
1,001-1,500	10,544	337,408
1,500-2,000	12,211	390,752
2,001-3,000	16,614	531,648
3,001-3,500	18,083	578,656
มากกว่า 3,500 คัน	ตามดุลยพินิจของสมาคม	

1.7) โครงสร้างองค์กร

บุคลากรหลักในการดำเนินงานของสมาคมประกอบด้วย

- (1) คณะกรรมการบริหาร (Board of Directors) ซึ่งมีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและทิศทางของสมาคมและคัดเลือกบุคคลประจำตำแหน่งต่างๆ ในคณะทำงานของสมาคม
- (2) คณะทำงาน ประกอบด้วย นายกสมาคม ประธานและรองประธานอีก 4 ท่าน เภสัชกร เลขานุการ และผู้ช่วยเลขานุการ บุคลากรของสมาคมจะมีหน้าที่ในการส่งเสริมความรู้ให้แก่สมาชิกและสาธารณชน เกี่ยวกับบทบาทของผู้ประกอบการที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ และดำเนินกิจกรรมเพื่อสนับสนุนนโยบายต่างๆ อาทิ การส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนนและการรักษาสิ่งแวดล้อม



(3) กรรมการด้านนโยบาย (Policy Committee) ซึ่งประกอบด้วย กรรมการ 12 ชุดดังนี้

- Communications and Image Policy Committee ทำหน้าที่ ด้านประชาสัมพันธ์ สมาชิกสัมพันธ์
- Cross Border Operations Policy Committee ซึ่งเป็นผู้วางนโยบายในการขยายตลาด และลดข้อจำกัดทางการขนส่งสินค้าข้ามแดน สร้างความร่วมมือกับประเทศต่างๆ กฎหมายแรงงานต่างด้าว
- Environmental and Energy Policy Committee กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการลดมลพิษจากการขนส่ง มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม มาตรการและตัวชี้วัดด้านการประหยัดพลังงาน/การกำจัดของเสีย/การเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง
- Government Traffic Policy Committee มีส่วนในการกำหนดมาตรการ กฎระเบียบ เกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ความร่วมมือกับกระทรวงความมั่นคง (Department of Defense) เพื่อให้ความคิดเห็นและร่วมกำหนดนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาการขนส่ง ให้ทันสมัย และยกระดับความปลอดภัยในการขนส่ง
- Hazardous Materials Policy Committee รับผิดชอบในการพัฒนานโยบายเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตราย การยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัย การพัฒนามาตรฐาน ในระดับสากล
- Highway Policy Committee กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายถนน สะพาน การเชื่อมต่อกับทางหลวง (highway access) การกำหนดขนาดและน้ำหนักบรรทุก ระบบเทคโนโลยียานยนต์อัจฉริยะ (Intelligent Vehicle System Technology) การกำหนดค่าผ่านทาง และภาษี
- Homeland Security Policy Committee มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยของสินค้าขณะขนส่ง (Security) กรรมการประกอบด้วยคณะทำงานจากหลายชุด เช่น คณะทำงานการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งข้ามแดน การขนส่ง วัตถุอันตราย การกิจยังเกี่ยวข้องเนื่องกับการลดการโจรกรรมสินค้า และการวิเคราะห์วิจัย ด้านความปลอดภัยของสินค้า
- Labor and Regulatory Policy Committee รับผิดชอบในการศึกษาและดำเนินงาน ด้านกฎระเบียบแรงงานและธุรกรรมการเงินของบริษัทขนส่ง รวมถึงการจัดทำสัญญาจ้าง ค่าจ้างและสวัสดิการ การประกันภัย การขาดแคลนแรงงานในภาคการขนส่ง
- Safety Policy Committee รับผิดชอบในเรื่องที่นโยบายเกี่ยวกับพนักงานขับรถ สุขภาพ และความปลอดภัยอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่ เช่น การกำหนดชั่วโมงทำงาน (Hours of Service) การลงบันทึกการปฏิบัติงาน การตรวจสุขภาพ การควบคุมความเร็วในการขับขี่
- Tax Policy Committee ทำหน้าที่ศึกษานโยบายภาษีของประเทศและภาษีของรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาษีการบริการ ภาษียาได้ ค่าธรรมเนียมในการออกใบอนุญาต ภาษีที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถบรรทุกประเภทต่างๆ

- Technology and Engineering Policy Committee กำหนดนโยบายในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ การออกแบบเชิงวิศวกรรมยานยนต์ ระบบจราจรอัจฉริยะ การสื่อสารและเทคโนโลยีต่างๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งการผลักดันกฎหมายต่างๆ การบังคับใช้ และมาตรการต่างๆ
- Small Carrier Advisory Policy Committee รับผิดชอบในการให้คำแนะนำและพัฒนาทักษะ ทักษะ ทักษะ พัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการรายย่อย ศึกษาข้อจำกัดในการให้บริการ และจัดกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการรายย่อย

ปัจจุบัน ATA ประกอบด้วยสภา (Council) ทั้งหมด 5 ด้าน โดย Council เป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในแต่ละส่วนงานหลักของอุตสาหกรรมขนส่งรถบรรทุก ซึ่งประกอบด้วย

- (1) **Technology and Maintenance Council** ทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการนโยบายเทคโนโลยีและวิศวกรรมของสมาคม ATA ในด้านการวิเคราะห์ วิจัย และการพัฒนานโยบาย
- (2) **Information Technology and Logistics Council** ทำหน้าที่เป็นตัวแทนในงานเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับและประเด็นต่างๆในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์
- (3) **Safety Management Council** ทำหน้าที่ในด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ระเบียบวิธีปฏิบัติ และเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย การจัดการความเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุในการขนส่งด้วยรถบรรทุก
- (4) **Supply Chain Security & Loss Prevention Council** ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและระเบียบวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยของสินค้า
- (5) **National Accounting & Finance Council** ทำหน้าที่ส่งเสริมด้านการศึกษา วิจัย สนับสนุนด้านเทคโนโลยีด้านการเงิน การบัญชี ภาษี การจัดการความเสี่ยงของธุรกิจ การขนส่งทั้งนี้ ATA ยังมีคณะกรรมการนโยบายด้านต่างๆ เพื่อร่วมมือดำเนินการกับสมาคมดังกล่าวไว้แล้วใน Inception report

เมื่อเปรียบเทียบบทบาทของสมาคมของสหรัฐอเมริกาและประเทศไทยจะพบว่าสมาคมขนส่งของสหรัฐอเมริกามีสมาชิกที่หลากหลายทั้งในแง่ของการประกอบธุรกิจและความเกี่ยวข้องด้านการขนส่ง โดยมีสมาชิกถึง 4 ประเภท ทำให้มีบทบาทเป็นอย่างมากในการพัฒนาอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศ และการเจรจาต่อรองกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชนประกอบกับสมาคมได้ใส่ใจผู้ประกอบการในทุกขนาดตั้งแต่รายใหญ่ไปจนถึงรายย่อยโดยสังเกตได้จากการมีคณะกรรมการด้าน Small Carrier Advisory Policy Committee เพื่อช่วยเหลือและยกระดับมาตรฐานคุณภาพการบริการของผู้ประกอบการรายย่อยซึ่งมีข้อจำกัดในการดำเนินงานที่แตกต่างจากผู้ประกอบการขนาดใหญ่ การรวมกลุ่มเป็นสมาคมร่วมกันของผู้ประกอบการทุกขนาดจึงเป็นการสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมขนส่งของประเทศ ดังนั้นการพัฒนาสมาคมขนส่งของประเทศไทยจึงควรพิจารณาการปรับปรุง





ตามแนวทางการปฏิบัติที่ดีของประเทศสหรัฐอเมริกา และนำมาปรับใช้กับข้อจำกัดต่างๆ ของผู้ประกอบการขนส่งในประเทศไทยให้เหมาะสมต่อไป

2) สภาผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล (NPTC)

เป็นสภาผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล (National Private Truck Council หรือ NPTC) ซึ่งเป็นสมาคมการค้าเพียงองค์กรเดียวของประเทศที่มีกลุ่มเป้าหมายยังรถบรรทุกส่วนบุคคล (Private Truck Fleets) ในช่วงเริ่มต้นของการก่อตั้งซึ่งอยู่ในช่วงปี ค.ศ. 1930s ผู้ก่อตั้งองค์กรได้พยายามรวมกลุ่มเพื่อจัดตั้งเป็น Special Private Truck Conference ภายใต้สังกัดของ American Truck Association (ATA) แต่ไม่สำเร็จ จึงได้รวมตัวกันจัดตั้งเป็นกลุ่มองค์กร เรียกว่า "National Council of Private Motor Truck Operators" ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น "Private Truck Council of America" (PTCA) ในปี ค.ศ. 1953 ซึ่งระหว่างนั้น ในปี ค.ศ. 1947 สมาคม ATA ได้จัดตั้งกลุ่มผู้ประกอบการรถบรรทุกส่วนบุคคลขึ้นเป็นคู่แข่งในชื่อว่า Private Carrier Conference (PCC) ซึ่ง PCC มีขนาดใหญ่ขึ้นจนเป็นกลุ่มสมาชิกที่ใหญ่ที่สุดภายใต้สังกัดของ ATA

PCC และ PTCA เป็นองค์กรคู่แข่งระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการรถบรรทุกส่วนบุคคลมาตลอดกว่า 40 ปี จนในที่สุดเมื่อปี ค.ศ. 1987 กลุ่ม PCC ได้แยกตัวออกจากสมาคม ATA และเปลี่ยนชื่อ "National Private Trucking Association" (NPTA) และ NPTA ได้ประกาศรวมตัวกับ PTCA ในที่สุดในปี 1988 และจัดตั้งเป็น National Private Truck Council (NPTC) นับแต่นั้นมา และเนื่องด้วยข้อตกลงในการรวมกลุ่มองค์กรในครั้งนั้น NPTC จึงเป็นองค์กรการค้าระดับประเทศ (National trade association) ที่เป็นองค์กรอิสระไม่สังกัดองค์กรใดในอุตสาหกรรมขนส่งด้วยรถบรรทุก

ในปีค.ศ. 1992 NPTC ได้ก่อตั้ง the Institute for Truck Transportation Management (ITTM) เป็นองค์กรไม่หวังผลกำไรเพื่อทำหน้าที่ในการความรู้ ฝึกอบรม และการรับรองการบริการ (certification services) แก่ผู้ประกอบการขนส่งภายใต้การสนับสนุนของ NPTC โดยมีโครงการ Certified Transportation Professional (CTP®) program ซึ่งให้การรับรองคุณภาพการบริหารจัดการการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลในระดับประเทศเพียงแห่งเดียว สมาชิกของ NPTC มีตั้งแต่ผู้ผลิตสินค้าและร้านค้าปลีกชั้นนำ เช่น Wal-Mart, ConAgra, Sysco, Kraft, Linde, General Mills, Nestle, Schwans, Pepsi, Bridgestone, Batesville, Frito-Lay รวมถึงผู้ผลิตและจัดส่งสินค้า ผู้ประกอบธุรกิจตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ซึ่งมีรถขนส่งส่วนบุคคล

ตารางที่ 2.8 อัตราค่าสมาชิกกำหนดตามจำนวนรถบรรทุก

จำนวนรถบรรทุก (คัน)	อัตราสมาชิก (บาท)
0-100	21,920
101-500	27,200
มากกว่า 500 คัน	30,400

หมายเหตุ อัตราแลกเปลี่ยน 1 ดอลลาร์ = 32 บาท



กล่าวโดยสรุปแล้ว ในประเทศสหรัฐอเมริกาเมืองครีที่เป็นการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการขนส่งใหญ่สององค์กร คือ National Private Truck Council (NPTC) และ American Truck Association (ATA) ซึ่งเป็นองค์กรคู่แข่งกันมาตลอด จะแตกต่างกันที่เป้าหมายของกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในกลุ่ม NPTC จะเน้นไปยังผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ส่วน ATA ก็มี Council เป็นหน่วยงานย่อยในสมาคม สำหรับหน้าที่ในการสนับสนุนสมาชิกคล้ายคลึงกันของ NPTC และ ATA มีลักษณะที่คล้ายคลึงกันทั้งการมีบทบาทในการร่วมเป็นผู้กำหนดนโยบายและเจรจาต่อรองในนโยบายสำคัญของประเทศ รัฐบาลสหรัฐอเมริกาก็ให้ความสำคัญกับหน่วยงานทั้งสองมาโดยตลอด

2.5.4 แนวทางการพัฒนาสมาคมเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง

1) การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสมาคม

1.1) โครงสร้างของสมาคมและสมาชิก

หัวใจสำคัญของการพัฒนาสมาคมคือการมีโครงสร้างและสมาชิกที่เข้มแข็ง ดังนั้นในระยะแรกของการพัฒนากิจการสมาคม สมาคมต้องมีการกำหนดโครงสร้างที่ชัดเจน และมีสมาชิกที่มีคุณภาพเพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่อง

การได้มาซึ่งสมาชิกต้องมีทั้งจำนวนที่มากเพียงพอและคุณลักษณะที่สามารถสร้างความเข้มแข็งแก่สมาคมได้ โดยจะต้องมีสมาชิกเพียงพอในการสนับสนุนกิจกรรม และเสริมสร้างความเข้มแข็งของสมาคมได้ ทั้งนี้สมาคมอาจเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายขนาด รวมไปถึงผู้ที่เกี่ยวข้องกับวิสาหกิจด้านขนส่ง เช่น ผู้รับจัดส่งสินค้า เข้าร่วมเป็นสมาชิก อาจจะเป็นในรูปแบบของสมาชิกสามัญและสมาชิกวิสามัญ หรืออาจมีสมาชิกที่มีลักษณะเฉพาะ เช่น ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย โดยอาจขอความร่วมมือจากภาครัฐและเอกชน รวมถึงสถาบันการศึกษาเข้าร่วมเป็นกรรมการจากภายนอกในการจัดกิจกรรม ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับขอบเขตของกิจกรรมของแต่ละสมาคมและโครงสร้างในการขับเคลื่อนกิจกรรมของสมาคม

ทั้งนี้เพื่อให้สมาคมสามารถดำเนินกิจกรรมได้อย่างต่อเนื่อง อันจะนำมาซึ่งการรวมตัวที่เข้มแข็งได้อย่างกว้างขวางและยั่งยืน สมาคมอาจคัดเลือกหรือแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญด้านต่างๆ และจัดตั้งเป็นคณะกรรมการดำเนินการเฉพาะด้าน เช่น

- ด้านความปลอดภัย
- ด้านกฎหมาย
- ด้านการบริการข้อมูลสินเชื่อ เป็นต้น

เพื่อจัดกิจกรรมช่วยเหลือและพัฒนาสมาชิก ซึ่งจะสามารถช่วยเหลือสมาชิกรายย่อยและส่งเสริมศักยภาพของธุรกิจในภาคบริการขนส่งได้

1.2) วิสัยทัศน์และเป้าหมายของสมาคม

เพื่อให้สมาคมสามารถดำเนินกิจกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพจะต้องมีวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ชัดเจน เนื่องจากผู้ประกอบการและสมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยรถบรรทุกและการขนส่งสินค้าในประเทศไทยมีอยู่เป็นจำนวนมากในปัจจุบัน ดังนั้นการสร้างวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ชัดเจนจะช่วยให้สมาคมสามารถคัดเลือกสมาชิก และดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ หากในอนาคตสมาคมสามารถพัฒนาให้มีความเข้มแข็งและโดดเด่นเฉพาะทางจนเป็นที่ยอมรับแก่สังคม เช่น เป็นสมาคมที่มุ่งเน้นคุณภาพการบริการ ก็จะสามารถคัดเลือกสมาชิกที่ดีและมีกิจกรรมส่งเสริมสมาชิกได้ตรงตามวัตถุประสงค์ได้มากขึ้น

2) การส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่ง

ปัญหาสำคัญในการพัฒนาบริการขนส่งของประเทศไทยในขณะนี้คือความไม่ปลอดภัยและความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประกอบการและประชาชน โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากการขาดทักษะและความชำนาญในการบริหารจัดการของผู้ประกอบการรายย่อย ดังนั้น สมาคมควรมุ่งเน้นการส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่ง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อการลดต้นทุนในภาคธุรกิจและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่สังคมได้ ซึ่งสมาคมสามารถจัดกิจกรรมโดยอาศัยความร่วมมือและความชำนาญของสมาชิก และบุคลากรจากหน่วยงานต่างๆ ทั้งในภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบการปฏิบัติที่ดีในด้านความปลอดภัยให้แก่สมาชิกได้ อีกทั้งยังสามารถเป็นโครงการส่งเสริมภาพลักษณ์และความร่วมมือ (Image and Outreach Programs) ได้เป็นอย่างดี เช่น

- **การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ เช่น**

- คู่มือการจัดการเหตุฉุกเฉินและการรายงานอุบัติเหตุ
- คู่มือการขับขี่ประหยัดและปลอดภัย

สมาคมสามารถพัฒนาคู่มือต่างๆ โดยอาศัยความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก หรือสถาบันการศึกษาในการจัดทำ อบรมและเผยแพร่ไปสู่ผู้ประกอบการเพื่อให้ผู้ประกอบการรายย่อยสามารถนำไปปฏิบัติได้

- **การพัฒนาหลักสูตรอบรมให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อพัฒนานักงานขับรถ เช่น การขับขี่ประหยัดและปลอดภัย การตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะ การจัดการเหตุฉุกเฉิน การสร้างทัศนคติและจริยธรรมในการให้บริการ**
- **การจัดกิจกรรมการตรวจสุขภาพ แอลกอฮอล์ และสารเสพติด** โดยการใช้เครื่องมือของสมาคม หรือขอความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงพยาบาลและสถานอนามัย

เป็นต้น โดยมีสมาคมเป็นศูนย์กลางในการจัดกิจกรรม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนดำเนินการของสมาชิก รายย่อย

- การประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เป็นประโยชน์แก่สังคม เช่น การใช้เชื้อเพลิงอย่างประหยัด การบำรุงรักษา ซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของสื่อสิ่งพิมพ์ เว็บไซต์ รายการวิทยุชุมชน หรือการอบรมให้ความรู้แก่เยาวชนในการขนส่ง อาทิเช่น โครงการ Trucker Buddy ของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการรถบรรทุกได้ให้ความร่วมมือกับโรงเรียนต่างๆ ในการอบรมเรื่องความปลอดภัยในการใช้ทาง และการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ในการขับรถบรรทุก ซึ่งนอกจากจะเป็นการประชาสัมพันธ์และถ่ายทอดความรู้สู่สังคมแล้ว ยังเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีทางวิชาชีพให้แก่เยาวชนได้อีกด้วย



รูปที่ 2.28 กิจกรรมอบรมความปลอดภัยเยาวชนในโครงการ Trucker Buddy ประเทศสหรัฐอเมริกา

3) การพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่ง

สมาคมที่เข้มแข็งจะสามารถช่วยส่งเสริมและยกระดับคุณภาพของผู้ประกอบการให้มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ ซึ่งระบบมาตรฐานด้านการขนส่งที่ได้รับการยอมรับในหลายประเทศ อาทิ มาตรฐาน G-mark ของประเทศญี่ปุ่น มาตรฐาน TruckSafe ของประเทศออสเตรเลีย รวมไปถึงมาตรฐานสากลอย่าง ISO ล้วนเป็นมาตรฐานที่ได้รับการพัฒนามาจากความร่วมมือการพัฒนาจากภาคเอกชน และสมาคม/ชมรมของผู้ประกอบการในประเทศ

สำหรับการพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของประเทศไทยนั้น แสดงให้เห็นว่าสมาคมผู้ประกอบการขนส่งที่เข้มแข็งหลายสมาคมได้ให้ความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบกในการพัฒนาระบบ



มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาเป็นอย่างดี ซึ่งการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพในอนาคต จะต้องได้รับความร่วมมือจากสมาคมอย่างเข้มแข็งและต่อเนื่อง เพื่อยกระดับมาตรฐานและส่งเสริมให้มาตรฐานดังกล่าวได้รับการยอมรับที่ดีจากสังคมทั้งในระดับประเทศและระดับสากลต่อไป โดยอาจมีรูปแบบของการพัฒนาคุณภาพมาตรฐาน เช่น

- การร่วมพัฒนาหลักเกณฑ์ ข้อกำหนด และกระบวนการต่างๆ ในระบบคุณภาพ
- การประชาสัมพันธ์เผยแพร่ ให้ความรู้ความเข้าใจในการพัฒนาระบบคุณภาพ
- พัฒนาหน่วยตรวจประเมินภายนอกให้สามารถทำการประเมินได้อย่างโปร่งใสและยุติธรรม ภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก
- การพัฒนาระบบคุณภาพโดยภาคอุตสาหกรรม (Industry Self-Regulation Program) ในระยะยาวต่อไป สมาคมที่เข้มแข็งและได้รับการยอมรับจากสังคมสามารถพัฒนาระบบคุณภาพหรือให้การรับรองคุณภาพของผู้ประกอบการได้ ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการขนส่งในหลายประเทศมีบทบาทสำคัญในการรับรองคุณภาพในรูปแบบต่างๆ ซึ่งมีทั้งการให้ประกาศนียบัตรอย่างเป็นทางการ (Formal Certification) โครงการกำกับดูแลภาคสมัครใจ (Voluntary Self-Regulation Program) การรับรองด้านความปลอดภัย (Safety Accreditation) ซึ่งการกำกับดูแลที่ดีในทางปฏิบัติ (Regulatory Practices) จะเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยผลักดันไปสู่การทบทวนหรือปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ของประเทศได้ต่อไป

การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพนอกจากจะเป็นการส่งเสริมให้การบริการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ยังเป็นเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสมาคมอีกด้วย

4) การส่งเสริมความเข้มแข็งทางธุรกิจของผู้ประกอบการรายย่อย

ภายใต้สภาพการแข่งขันทางเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน ผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยที่มีข้อจำกัดหลายประการทั้งทางด้านต้นทุนและความเชี่ยวชาญต้องเผชิญปัญหาทางธุรกิจหลายประการดังที่ได้นำเสนอในรายงานมาแล้วข้างต้น ดังนั้นสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสามารถให้ความช่วยเหลือสนับสนุนสมาชิกในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจได้ในหลายรูปแบบ เช่น

การจัดทำหลักสูตรอบรมให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อพัฒนาบุคลากรระดับต่างๆ

- หลักสูตรพัฒนาระดับหัวหน้างาน เช่น การใช้เทคโนโลยีในการติดตามและประเมินผล การขนส่ง เช่น การใช้งาน GPS การจัดทำระบบ ERP การวิเคราะห์ต้นทุนและการใช้เชื้อเพลิง การจัดทำบัญชี การตลาดและการประชาสัมพันธ์ การจัดทำระบบคุณภาพมาตรฐานต่างๆ เช่น มาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก มาตรฐาน ISO เป็นต้น



- หลักสูตรพัฒนาผู้บริหาร เช่น เครือข่ายการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียน การสร้างกลยุทธ์ในการทำงาน กฎหมายและระเบียบปฏิบัติที่จำเป็นในการขนส่ง กระบวนการทางศุลกากรและระเบียบปฏิบัติในการค้าชายแดน

จัดทำฐานข้อมูลองค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงและเผยแพร่ฐานข้อมูลองค์ความรู้ที่จำเป็นของภาครัฐและเอกชน

- เชื่อมโยงฐานข้อมูลความรู้ในการขนส่ง เช่น เว็บไซต์ Thaitruckcenter ของกรมการขนส่งทางบกเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการขนส่งให้แก่สมาชิก
- ฐานข้อมูลด้านแหล่งเงิน สินเชื่อและสิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการ
- ข้อมูลเส้นทางขนส่งและอุบัติเหตุในพื้นที่ต่างๆ เช่น ข้อมูลเส้นทางของกรมทางหลวง
- จัดทำและเผยแพร่ฐานข้อมูลทางธุรกิจให้สมาชิกและผู้ประกอบการขนส่งต่างๆ เพื่อพัฒนากระบวนการทำงานขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- ฐานข้อมูลการจัดการขนส่ง เช่น ระบบการจัดการขนส่ง (Transport Management System, TMS) ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ฐานข้อมูลการติดตามและวิเคราะห์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- ฐานข้อมูลประวัติพนักงาน
- ฐานข้อมูลการจัดการลูกค้า

การพัฒนาคุณภาพด้านการปฏิบัติงาน

สมาคมสามารถพัฒนาความช่วยเหลือกิจการต่างๆของสมาชิก เพื่อดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน ตัวอย่างเช่น การดำเนินการทั่วไปในต่างประเทศ เช่น โปรแกรม Responsible Care ซึ่งปัจจุบันมีบริษัทต่างๆเข้าร่วมโครงการมากกว่า 41 ประเทศทั่วโลก ซึ่งโครงการที่สมาชิกของสมาคมร่วมมือกันพัฒนาระบบด้านสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย และความปลอดภัย โดยมีการรายงานผลการประเมินคุณภาพการบริการ ผลการดำเนินการในโครงการด้านการจัดการเฉพาะเรื่อง การมอบประกาศนียบัตรคุณภาพโดยสมาคม

การจัดประชุมหรือสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนและระดมความคิดเห็น

ตัวอย่างกิจกรรม เช่น การบริการด้านการเงิน ให้เอื้อต่อการอยู่รอดของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมการสร้างร่วมมือกับผู้ประกอบการผลิตสินค้า เครือข่ายธุรกิจระดับชุมชนเพื่อประชาสัมพันธ์และวางแผนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรม



2.5.5 แผนงานของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ระยะสั้น

กิจกรรมที่สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินการสนับสนุนการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อเป็นการยกระดับความปลอดภัย อาทิ

1) โครงการ “รักษาสุขอนามัย ไร้อาการเสียดและแอลกอฮอล์”

สมาคม/ชมรมผู้ประกอบการขนส่งสามารถจัดกิจกรรม “รักษาสุขอนามัย ไร้อาการเสียดและแอลกอฮอล์” โดยสมาคมสามารถกำหนดเป็นแผนงานประจำปีของสมาคมต่างๆ หรือสามารถจัดกิจกรรมพิเศษในช่วงวันหยุดเทศกาลที่มีการณรงค์การขับขี่ปลอดภัย เช่น วันปีใหม่ หรือวันสงกรานต์ เป็นต้น โดยจัดกิจกรรมดังต่อไปนี้

- การตรวจสุขภาพประจำปี

สมาคมสามารถประสานขอความร่วมมือกับโรงพยาบาลและสถานอนามัยให้กำหนดวันตรวจสุขภาพพนักงานขับรถและพนักงานตำแหน่งอื่นๆ ประจำปี โดยอาจจัดตรวจที่โรงพยาบาล สถานอนามัย หรือศูนย์ตรวจสุขภาพเคลื่อนที่

- การตรวจแอลกอฮอล์ต่อเนื่องเป็นประจำ

กิจกรรมการตรวจแอลกอฮอล์สามารถจัดตรวจ ณ ที่ตั้งของสมาคม การตั้งจุดตรวจบริเวณสถานประกอบการขนส่ง จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือสมาคมสามารถให้สมาชิกยืมเครื่องมือของสมาคมไปใช้สุ่มตรวจตามสถานประกอบการได้

- การตรวจสารเสพติดต่อเนื่องเป็นประจำ

สมาคมอาจให้ความร่วมมือกับผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกในการดำเนินการสุ่มตรวจสารเสพติด รวมถึงสามารถจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์หรืออบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับโทษภัยของสารเสพติด หรือขอความร่วมมือจากสถานอนามัยในการบำบัดหรือติดตามพฤติกรรมการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ

2) การจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน

สมาคมสามารถจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ สำหรับเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการและสมาชิกหรือจัดจำหน่ายเพื่อหารายได้ให้แก่สมาคม ซึ่งการจัดทำคู่มือและรายงานต่างๆ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถขอความร่วมมือจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สถานศึกษา หรือหน่วยงานต่างๆ ที่มีความชำนาญและการปฏิบัติที่ดีในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ

- คู่มือการขับขี่ประหยัดและปลอดภัย
- คู่มือการจัดการเหตุฉุกเฉิน
- คู่มือการจัดการของเสีย เช่น น้ำมันเครื่อง แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ เป็นต้น
- รายงานการตรวจสอบสภาพรถประจำวัน
- แบบบันทึกอุบัติเหตุ

3) โครงการส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแบบเฉพาะ

สมาคมและกรรมการขนส่งทางบกอาจร่วมกันจัดกิจกรรมส่งเสริมและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติและขั้นตอนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแบบเฉพาะ เช่น

- การอบรม “การขนส่งวัตถุอันตรายหรือสิ่งของที่อาจเป็นอันตรายในการขนส่ง”
- การอบรม “การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักเกินมาตรฐาน”
- การอบรม “การจัดการอุบัติเหตุจากสินค้าอันตราย”
- การอบรม “การขนส่งแบบเร่งด่วน”

สมาคมหรือผู้ประกอบการที่มีความชำนาญสามารถจัดกิจกรรมได้ในหลายรูปแบบ นอกเหนือจากการจัดอบรม เช่น การสัมมนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ การพัฒนาเว็บไซต์ โดยอาจร่วมมือกับสมาคมทางวิชาชีพ หรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ซึ่งนอกจากจะเป็นการประชาสัมพันธ์และถ่ายทอดความรู้สู่สังคมแล้ว ยังเป็นการสร้างเครือข่ายและส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีทางวิชาชีพได้อีกด้วย

2.5.6 แผนงานของสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง ระยะยาว

1) การพัฒนาหลักสูตรอบรมที่มีคุณภาพ

สมาคม/ชมรมผู้ประกอบการควรมุ่งพัฒนาหลักสูตรอบรมที่มีคุณภาพเพื่อพัฒนาพนักงานขับรถ ซึ่งในอนาคตอาจพิจารณาขอให้หลักสูตรที่พัฒนาขึ้นได้รับยกเว้นการอบรมในการขอหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถ ทั้งนี้สมาคม/ชมรมสามารถประสานความร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก สถานศึกษาและโรงเรียนสอนขับรถที่ได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางบกในการพัฒนาหลักสูตรอบรม ซึ่งสมาคม/ชมรมสามารถจัดรูปแบบการอบรมระยะสั้นหรืออบรมเพื่อทบทวนประจำปี เช่น

- หลักสูตรกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับรถ เช่น กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยทางหลวง กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

- หลักสูตรการขับอย่างประหยัด
- หลักสูตรการขับอย่างปลอดภัย
- หลักสูตรเกี่ยวกับมารยาทและทัศนคติในการขับ
- หลักสูตรการตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะ
- หลักสูตรการจัดการเหตุฉุกเฉิน
- หลักสูตรการขับที่เชิงป้องกัน เป็นต้น

2) การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

การพัฒนาระบบคุณภาพโดยภาคอุตสาหกรรม (Industry Self-Regulation Program) ซึ่งในระยะยาวต่อไป สมาคมที่เข้มแข็งและได้รับการยอมรับจากสังคมสามารถพัฒนาระบบคุณภาพ หรือให้การรับรองคุณภาพของผู้ประกอบการได้ ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการขนส่งในหลายประเทศมีบทบาทสำคัญในการรับรองคุณภาพในรูปแบบต่างๆ ซึ่งมีทั้งการให้ประกาศนียบัตรอย่างเป็นทางการ (Formal Certification) โครงการกำกับดูแลภาคสมัครใจ (Voluntary Self-Regulation Program) การรับรองด้านความปลอดภัย (Safety Accreditation) ซึ่งการกำกับดูแลที่ดีในทางปฏิบัติ (Regulatory Practices) จะเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยผลักดันไปสู่การทบทวนหรือปรับปรุงกฎหมายต่างๆ ของประเทศได้ต่อไป ดังจะเห็นได้จากการพัฒนาระบบมาตรฐานด้านการขนส่งที่ได้รับการยอมรับในหลายประเทศ ซึ่งการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพอย่างต่อเนื่องนอกจากจะเป็นกลไกในการส่งเสริมให้การบริการขนส่งของประเทศไทยมีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ยังเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน และเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสมาคมอีกด้วย

2.6 การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงาน/แนวทางการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง

การศึกษาในส่วนนี้เพื่อจัดทำแผนงานหรือแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจัดทำขึ้น เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง ทั้งสำหรับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกสาธารณะและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล

2.6.1 การทบทวนแผนที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเพื่อจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมุ่งเป้าหมายเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินการและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งในการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนี้ได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับแผนต่างๆ ที่สำคัญ อันได้แก่

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560 - 2564
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2564)
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561 - 2564
- แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560 - 2564
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ.2558 - 2565
- แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559 - 2564 (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. 2560)
- แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563 - 2565)

รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัจจุบัน และแนวทางในการพัฒนาการประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ที่ได้ รับทราบจากการประชุมเชิงปฏิบัติการร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2562 ประกอบกับ ข้อมูลการตรวจประเมินคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ในการดำเนินการโครงการนำร่อง และนำมากำหนดทิศทางและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้า ด้วยรถบรรทุก ซึ่งแผนที่เสนอเป็นกรอบแนวทางนี้จะเป็นการนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ในการดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทยอย่างยั่งยืน

1) ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560-2579)

เป็นกรอบทิศทางการบริหารประเทศในระยะยาว มีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน น้อมนำการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- (2) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- (4) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- (5) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- (6) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหาร

2) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560 - 2564

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ.2560 - 2564 ยึดหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” “การพัฒนาที่ยั่งยืน” และ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ที่ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9-11 และยึดหลักการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ลดความเหลื่อมล้ำและขับเคลื่อนการเจริญเติบโตจาก การเพิ่มผลิตภาพการผลิตบนฐานการใช้ภูมิปัญญาและนวัตกรรม กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดในด้านต่างๆ ของแผนพัฒนาฯ ได้ยึดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี 2579 ที่เป็นเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มาเป็น กรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน 5 ปี โดยที่เป้าหมายและตัวชี้วัดต้องสอดคล้องกับกรอบ



เป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่องค์ระหว่างประเทศกำหนดขึ้น อาทิ การพัฒนาที่ยั่งยืน (sustainable development goals : SDGs) ที่องค์การสหประชาชาติกำหนดขึ้น เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำขึ้นภายใต้แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งเป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ การพัฒนาตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มี 10 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- (1) การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- (2) การเสริมความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- (3) การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- (4) การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- (5) ด้านความมั่นคง
- (6) การเพิ่มประสิทธิภาพและธรรมาภิบาลในภาครัฐ
- (7) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- (8) ด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม
- (9) การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- (10) การต่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้าน และภูมิภาค

สาระสำคัญของแผนฯ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง มีดังนี้

- การพัฒนานวัตกรรมและการนำมาใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกมิติเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศ กำหนดกลยุทธ์ด้านนวัตกรรมบูรณาการวิจัยและพัฒนากับการนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และการพัฒนานวัตกรรม
- การส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยสนับสนุนการวิจัยพัฒนา การดัดแปลงและต่อยอดการพัฒนาเทคโนโลยีไปสู่ความเป็นอัจฉริยะโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและการผสมผสานเทคโนโลยี การพัฒนาผู้ประกอบการให้เป็น **ผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี (Technopreneur)** รวมทั้งการเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิตที่เป็นกลุ่มใหญ่ของประเทศ สนับสนุนการดำเนินงานอย่างเป็นเครือข่ายระหว่างสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน/ชุมชน
- การเตรียมพร้อมด้านกำลังคนและการเสริมสร้างศักยภาพของประชากร มุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพทุนมนุษย์ของประเทศ การพัฒนาทักษะที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาดแรงงาน และทักษะที่จำเป็น การสร้างเสริมให้คนมี **สุขภาพดี** ที่เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพและการ **ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อม** ที่ส่งผลต่อสุขภาพ
- การปรับโครงสร้างการผลิตและการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจในแต่ละช่วงของห่วงโซ่มูลค่า เน้นสร้างความเข้มแข็งให้กับปัจจัยพื้นฐาน ยกกระดับห่วงโซ่มูลค่าด้วยการใช้เทคโนโลยีวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้าง **นวัตกรรมการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม** และสอดคล้องกับความต้องการ

ของตลาด รวมทั้งสร้างสังคมผู้ประกอบการให้มีทักษะการหาธุรกิจที่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี

- การเพิ่มศักยภาพฐานการผลิตและบริการเดิมที่มีศักยภาพในปัจจุบันให้ต่อยอดไปสู่ฐานการผลิตและบริการที่ใช้เทคโนโลยีที่เข้มข้นและมีนวัตกรรมมากขึ้น ควบคู่กับการวางรากฐานเพื่อสร้างและพัฒนาภาคการผลิตและบริการสำหรับอนาคต ทั้งในด้านการเตรียมศักยภาพคนและโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนสร้างกลไกและเครือข่ายความร่วมมือของธุรกิจในลักษณะคลัสเตอร์ (Cluster)
- การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ ขยายฐานเศรษฐกิจให้กว้างขึ้น และต่อยอดห่วงโซ่การผลิตให้เข้มข้นขึ้น โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต และนำผลการวิจัยและการพัฒนาที่เกี่ยวข้องมาใช้ประโยชน์ในการสร้างผลิตภัณฑ์เชิงพาณิชย์ที่หลากหลาย และสอดคล้องกับความต้องการของตลาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาความเชื่อมโยงด้าน คมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคม ในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงานของกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำอิรวดี เจ้าพระยา แม่โขง กรอบความร่วมมือเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย กรอบความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ กรอบความร่วมมือเพื่อพัฒนาชายแดนไทย-มาเลเซีย และภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม เน้นให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ รวมทั้งพัฒนาระบบบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และการคุ้มครองผู้บริโภค นอกจากนี้พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพไปหาธุรกิจในตลาดต่างประเทศ
- การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ เร่งดำเนินการในประเด็นท้าทาย ได้แก่ การสร้างความเข้มแข็งของฐานการผลิตและบริการเดิม และขยายฐานการผลิตและบริการใหม่ที่สร้างรายได้สำหรับประชาชนในแต่ละภาค การพัฒนาเมืองให้เติบโตอย่างมีคุณภาพ การพัฒนาและฟื้นฟูพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้รองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมแห่งอนาคตอย่างมีสมดุล และ การบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เจริญเติบโตและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพกลไกการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคและเมืองให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

- การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศให้เข้มข้นและส่งผลต่อการพัฒนาอย่างเต็มที่ มุ่งเน้นผลักดันให้ความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและในเชิงสถาบันให้มีความคืบหน้าและชัดเจนในระดับปฏิบัติการและในแต่ละจุดพื้นที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ ผลักดันการลดการใช้มาตรการที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษี ควบคู่กับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งส่งเสริมบทบาทที่สร้างสรรค์ของไทยในกรอบความร่วมมือต่างๆ ในเวทีโลก และสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

3) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564) ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2560 โดยได้จัดทำขึ้นภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560-2564) กำหนดวิสัยทัศน์ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” แผนฯ ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลักและ 11 กลยุทธ์ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

- กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

เป้าหมาย

ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น

ตัวชี้วัด

- ดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2563 (อันดับดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของธนาคารโลก (International LPI))
- ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ดีขึ้นในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศของธนาคารโลก (Trading Across Borders))
- ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี ในปี 2564 (สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) เพื่อสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของประเทศและการดำเนินการลักษณะบูรณาการระหว่างหน่วยงาน และภาคีการพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้มีผลในทางปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ

4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579)

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน





รูปที่ 2.29 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

4.1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมโดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เช่น นักบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ พนักงานขับรถหรือเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อความปลอดภัยได้

ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งแวดล้อมด้านความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือกและเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การใช้น้ำมันบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ เป็นต้น

4.2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประสิทธิภาพและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดปัญหาคอขวด และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) และพัฒนาความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น

การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การรายงานสภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับขี่ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า

4.3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทยเปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการรวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

แนวคิดในการพัฒนาทั้ง 3 ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยีการวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษาวเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต





วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุมเชื่อมโยงตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทางขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย 4.0”

เป้าประสงค์

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศโดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด 2 เป้าประสงค์หลัก

- (1) **ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง** ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น
- (2) **ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 - 2564) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)**
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้าง ให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ



- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)**
 ในด้านการขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการได้อย่างทันทั่วทั้ง
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)**
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)** เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและการให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพได้มาตรฐานสากล
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)**
 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยแบ่งเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะละ 5 ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง 4 ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

- **ระยะที่ 1 (พ.ศ.2560 - 2564)** มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมีการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ได้แก่ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยเน้นการนำเทคโนโลยี



และนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

- ระยะที่ 2 (พ.ศ.2565 - 2569)
- ระยะที่ 3 (พ.ศ.2570 - 2574)
- ระยะที่ 4 (พ.ศ.2575 - 2579)

5) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560-2564

วิสัยทัศน์กระทรวงคมนาคม “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วนและขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” โดยกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ 4 ตัวชี้วัด ได้แก่

- (1) คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถการแข่งขันซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF)
- (2) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย
- (3) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน
- (4) สัดส่วนต้นทุนการยกระดับคุณภาพชีวิต

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Inclusive and Green)

- กลยุทธ์ 1.1 ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
- กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
- กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม
- กลยุทธ์ 1.5 ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคง ของระบบขนส่ง (Safety and Security)

- กลยุทธ์ 2.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.2 ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง

- กลยุทธ์ 2.3 ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.4 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ (Efficiency and Competitiveness)

- กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ 3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ (Supporting Factors and Strategy Driver)

- กลยุทธ์ 4.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป
- กลยุทธ์ 4.2 ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ
- กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.6 ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

6) แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559 – 2564

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559 – 2564 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ.2560) กำหนดวิสัยทัศน์ “เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ.2559 - 2564” โดยคำอธิบายวิสัยทัศน์ฯ มี 3 องค์ประกอบ ดังนี้

- องค์ประกอบที่ 1 ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ
- องค์ประกอบที่ 2 ระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย
- องค์ประกอบที่ 3 เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

คำนิยาม

“ONE DLT” เป้าหมายชัดเจน มีบูรณาการ งานโดดเด่น เน้นนวัตกรรม กำกับตามกฎหมาย โปร่งใส เป็นธรรม



- O (Objective) - เป้าหมายชัดเจน การทำงานอย่างมีเป้าหมายชัดเจน มีมาตรฐานอย่างมืออาชีพ (รู้จัก ประชาชนเป็นศูนย์กลาง และผลงานเกินความคาดหวัง)
- N (Network) - มีบูรณาการ โดยบูรณาการเป็นเครือข่าย ทั้งหน่วยงานภายในและภายนอก
- E (Eminence) - งานโดดเด่น เพื่อความมีชื่อเสียง ผลงานโดดเด่น และตรงกับความต้องการของประชาชน
- D (Digital Economy) - เน้นนวัตกรรม ด้วยการใช้นวัตกรรมอย่างเหมาะสม และปรับเปลี่ยนให้ทันสมัย รองรับเศรษฐกิจสร้างสรรค์
- L (Legitimacy) - กำกับตามกฎหมาย เพื่อให้เกิดการควบคุม กำกับ ดูแล ตามกฎหมายที่เข้มแข็ง
- T (Transparency) - โปร่งใส เป็นธรรม รวมถึงการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส และเป็นธรรม

พันธกิจ มี 4 ข้อ ดังนี้

- พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย
- พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย
- พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ และมีสำนึกรับผิดชอบต่อ
- บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

ประเด็นยุทธศาสตร์ มี 4 ข้อดังนี้

- (1) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้
- (2) พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- (3) พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ
- (4) เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์ มี 5 ข้อดังนี้

- การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ
- รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- คนขับอย่างปลอดภัย
- การให้บริการที่เป็นเลิศ
- การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

7) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561 – 2564

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561 – 2564 ได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2562 เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมให้สามารถลดปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล แผนฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน (Committing to Standard of Safe Journey Together)” เน้นพัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน และส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยอย่างยั่งยืน รวมทั้งลดอันตรายบาดเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเสี่ยงประเภทต่างๆ แผนฯ ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (1) การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- (2) การพัฒนาการสัญจรที่ปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- (3) ประเทศไทยถนนปลอดภัย 4.0
- (4) ประชากรเพื่อถนนปลอดภัย

แผนฯ จัดทำขึ้นไปตามเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การสหประชาชาติและนานาชาติที่เป็นแบบอย่าง ในการลดการบาดเจ็บและการตายจากอุบัติเหตุทางถนนที่มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบความปลอดภัยทางถนน (Safe System) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยพัฒนาระบบบริหารจัดการที่มีความเข้มแข็งและสนับสนุนการขับเคลื่อนงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เน้นการลดอัตราการบาดเจ็บการตายจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเสี่ยงหลักควบคู่กับการสื่อสารเพื่อการเปลี่ยนแปลงสังคมไปสู่สังคมปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนน

ยุทธศาสตร์ระยะยาว 20 ปี (พ.ศ.2561-2580) มี 5 ยุทธศาสตร์สำคัญ ได้แก่

- (1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- (2) การส่งเสริมการสัญจรที่ปลอดภัยเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับคนทุกกลุ่มและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- (3) การพัฒนาการขนส่งที่ปลอดภัยเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- (4) การพัฒนาและเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
- (5) การยกระดับคุณภาพการให้บริการที่เสมอภาค ทั่วถึงและเท่าเทียม เพื่อสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน

2.6.2 กรอบแนวคิดของแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก มีกรอบแนวคิดในการเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่งโดยอาศัยทั้งความรู้ และเทคโนโลยี ประกอบกับความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจและการสนับสนุนทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติจากภาครัฐและเอกชน ทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค ระดับประเทศและความร่วมมือในระดับนานาชาติ เพื่อให้เกิดการขยายเครือข่ายและพัฒนาระดับมาตรฐานการดำเนินการขนส่งที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ

2.6.3 วิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมาย

วิสัยทัศน์ พัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานคุณภาพการขนส่งที่มีความปลอดภัยและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

พันธกิจ เพื่อเป็นการพัฒนาการประกอบการขนส่ง ให้มีการดำเนินการขนส่งอย่างมีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากล จึงกำหนดพันธกิจ 3 ข้อดังนี้

- (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่ง
- (2) สนับสนุนปัจจัยเกื้อหนุนที่จำเป็นต่อการดำเนินการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- (3) ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้การดำเนินการได้มาตรฐานคุณภาพ มีความปลอดภัยและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย ของการพัฒนาการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีทิศทางให้สอดคล้องกับเป้าหมายตามแผน ได้แก่

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการที่สูงขึ้น
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาการดำเนินการให้มีความปลอดภัยในการขนส่งมากขึ้น
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากขึ้น

โดยกลุ่มเป้าหมายของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่มีจำนวนรถที่ขออนุญาตใบอนุญาตประกอบการขนส่งตั้งแต่ 5 คันขึ้นไป

2.6.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

แผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก มียุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางตัวชี้วัดตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการและปฏิบัติการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกระดับคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐานระดับประเทศและระดับสากล
- กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งในและต่างประเทศ

แนวทางตัวชี้วัดระดับยุทธศาสตร์ที่ 1

- (1) การเพิ่มจำนวนของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพทั้งในระดับประเทศและระดับสากล
- (2) การเพิ่มจำนวนโครงการฝึกอบรม และพนักงานขับรถที่ได้รับการฝึกอบรมความรู้และทักษะในการปฏิบัติการขนส่งและความปลอดภัย
- (3) การเพิ่มจำนวนโครงการและกิจกรรมของสมาคม/ชมรมผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งของประเทศ
- (4) การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการขนส่งไปสู่การใช้งานของผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดย่อม

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ กำกับดูแล และให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูลองค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง





กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุงและผลักดันการออกกฎหมายให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

แนวทางตัวชี้วัดระดับยุทธศาสตร์ที่ 2

- (1) การเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะในการให้คำปรึกษาและการส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพผู้ประกอบการ
- (2) การเพิ่มจำนวนหน่วยงานของภาครัฐ เอกชน สมาคม/ชมรมที่หน้าที่ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง
- (3) การเพิ่มจำนวนและการใช้งานฐานข้อมูลทางธุรกรรมและองค์ความรู้ในการบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง
- (4) ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งเสริมการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจ ในโซ่อุปทานในพื้นที่

แนวทางตัวชี้วัดระดับยุทธศาสตร์ที่ 3

- (1) การเพิ่มจำนวนโครงการฝึกอบรม และพนักงานขับรถที่ได้รับการฝึกอบรมความรู้และทักษะในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- (2) การเพิ่มจำนวนโครงการและกิจกรรมของสมาคม/ชมรมผู้ประกอบการขนส่งเพื่อการส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งในเขตพื้นที่อุตสาหกรรม พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่การค้าชายแดน
- (3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของภาครัฐ และจำนวนโครงการความร่วมมือของเอกชนในการพัฒนาประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง



2.6.5 กลยุทธ์และแนวทางการส่งเสริม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ

กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการ และปฏิบัติการขนส่ง

แนวทางการส่งเสริม

- อบรมและพัฒนาบุคลากรทั้งในระดับบริหารจัดการ ระดับปฏิบัติการขนส่ง และพนักงานขับรถ ให้มีความรู้และทักษะทั้งทางด้านฝีมือแรงงานและด้านความปลอดภัย
- อบรมการใช้เทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการขนส่งและการปฏิบัติการขนส่ง
- พัฒนาเส้นทางอาชีพของพนักงานขับรถบรรทุกและพนักงานปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์และสร้างแรงจูงใจในการยกระดับมาตรฐานอาชีพ โดยขอความร่วมมือกับสถานศึกษาและหน่วยงานของภาครัฐ
- เสริมสร้างสุขภาวะที่ดีของแรงงาน เช่น ทักษะชีวิตที่ดีต่อวิชาชีพ การจัดสวัสดิการและสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน
- พัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายแดนทั้งในระดับอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน
- จัดทำคู่มือปฏิบัติงานการขนส่งในด้านต่างๆ ที่คำนึงถึงความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และการตรวจสอบคุณภาพอย่างเป็นระบบ

กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

แนวทางการส่งเสริม

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและประเมินศักยภาพธุรกิจ และกำหนดเป็นแนวทางในการประกอบกิจการขนส่ง
- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการจัดทำระบบบัญชี การบริหารการเงิน การบริหารองค์กร แผนและขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อให้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้าใจกระบวนการทางการตลาด การประชาสัมพันธ์ การรวบรวมข้อมูลศักยภาพและความต้องการของลูกค้า การเปลี่ยนแปลงปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในการประกอบการ รวมถึงมีการศึกษาข้อมูลผู้ผลิต ผู้ว่าจ้างการขนส่ง และข้อมูลตลาดการค้า



กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

แนวทางการส่งเสริม

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมนำเทคโนโลยีและสารสนเทศมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจในการบริหารจัดการ การประชาสัมพันธ์ การตลาด อาทิเช่น ERP, GPS, e-market, e-commerce, Social Network เป็นต้น
- ผลักดันให้มีการอบรมและถ่ายทอดเทคโนโลยีในการจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งจากผู้พัฒนาเทคโนโลยีและหน่วยงานวิจัย
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลเทคโนโลยีที่สามารถส่งเสริมประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง
- สร้างแรงจูงใจและสิทธิประโยชน์ในการนำเทคโนโลยีและงานวิจัยที่เป็นประโยชน์ด้านความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในธุรกิจ ในภาคต้นทุนที่ผู้ประกอบการขนส่งสามารถเข้าถึงได้
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานด้านการศึกษาและวิจัยในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อการขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกย่องคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐานระดับประเทศและระดับสากล

แนวทางการส่งเสริม

- ส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริการให้สามารถลดต้นทุนและแข่งขันทางธุรกิจได้ ไม่แข่งขันในเชิงทำลายด้วยการตัดราคาหรือลดคุณภาพการบริการ
- พัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งให้ได้มาตรฐานต่างๆระดับประเทศและระดับสากล เช่น มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก มาตรฐาน ISO เป็นต้น
- ทบทวนและพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและตรวจติดตามผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ รวมทั้งสร้างความร่วมมือกับหน่วยตรวจประเมินคุณภาพเอกชนในการทำหน้าที่เผยแพร่ ตรวจสอบและติดตามมาตรฐานคุณภาพอย่างเคร่งครัด
- สร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับมาตรฐานคุณภาพบริการให้ร่วมมือกับหน่วยธุรกิจต่างๆที่เกี่ยวข้องซึ่งได้รับการรับรองคุณภาพ เพื่อยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีคุณภาพ เช่น สร้างโอกาสในการทำธุรกิจร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกกับ Customs Brokers ที่ได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operators) เพื่อพัฒนาเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยที่มีคุณภาพ

- ส่งเสริมสิทธิประโยชน์ให้แก่ผู้ให้บริการขนส่งที่มีคุณภาพ เช่น สิทธิประโยชน์ในการประกันภัยหรือการสนับสนุนแหล่งเงินทุนแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเพิ่มระดับคุณภาพการบริการและมีศักยภาพในการแข่งขันทางการตลาดที่สูงขึ้น

กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งในและต่างประเทศ

แนวทางการส่งเสริม

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็งเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางการค้า จัดสรรการใช้ทรัพยากรร่วมกันเพื่อลดต้นทุนในการบริหารจัดการและเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) เช่น เครื่องมือในการตรวจสอบเอกสารและสารสนเทศ โปรแกรมการวิเคราะห์และจัดเก็บข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงและการซ่อมบำรุงยานพาหนะ
- ส่งเสริมการพัฒนาและใช้ฐานข้อมูลร่วมกัน เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและองค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์ต่อกลุ่มเครือข่ายผู้ประกอบการ ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและบุคลากรในการรวบรวมและจัดการฐานข้อมูล
- สนับสนุนการจัดตั้งหน่วยพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอย่างต่อเนื่อง (Cluster Development Agent, CDA) เพื่อส่งเสริมการจัดทำแผนงานของเครือข่ายวิสาหกิจ สมาคม/ชมรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างมีทิศทางและมีเป้าหมายในการส่งเสริมการแข่งขันของเครือข่ายธุรกิจอย่างต่อเนื่อง
- ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างกลุ่มเครือข่าย สมาคม/ชมรม และหน่วยธุรกิจต่างๆ ในโซ่อุปทาน ตั้งแต่ผู้ผลิตไปจนถึงผู้บริโภค เพื่อให้เกิดเป็นเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Provider, LSP) รวมทั้งสร้างความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและพัฒนาการบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง

กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ กำกับดูแล และให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง

แนวทางการส่งเสริม

- ส่งเสริมความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาและความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม ให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลและพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง
- ส่งเสริมบทบาทเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบริการขนส่งให้กำหนดกิจกรรมและนโยบายในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ได้ตรงตามสภาพการณ์และศักยภาพของผู้ประกอบการในพื้นที่ เช่น การสร้างแรงจูงใจและกิจกรรมในการพัฒนาผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่อุตสาหกรรม หรือพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ





- ดำเนินการจัดตั้งหน่วยให้คำปรึกษาผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม (SME Business Consulting Unit) เพื่อส่งเสริม พัฒนาและให้คำปรึกษาเฉพาะแก่ผู้ประกอบการขนส่ง SME และรวบรวมข้อมูลสถิติและความรู้อันเป็นประโยชน์ของการบริหารจัดการด้านธุรกิจและบริการขนส่ง
- สนับสนุนการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่และสถานศึกษาในพื้นที่ ในการพัฒนาหลักสูตรอบรมถ่ายทอดความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการ หรือส่งเสริมการวิจัยเพื่อการจัดการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูลองค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง

แนวทางการส่งเสริม

- สร้างระบบองค์ความรู้ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อใช้ในการบริหารจัดการ วางแผน และประเมินผลการดำเนินธุรกิจได้ และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเห็นความสำคัญของการนำข้อมูลไปใช้ให้เป็นประโยชน์
- เชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน สำหรับข้อมูลที่จำเป็นต่อการประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม และปรับปรุงกระบวนการทำงาน (Back-office reprocess) เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งาน และลดความซ้ำซ้อนของการจัดทำระบบฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
- พัฒนาและเชื่อมโยงระบบการทำธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของรัฐไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งของประเทศ
- เชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการขนส่ง และระบบธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไปสู่ระบบ e-logistics ของประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงเป็นระบบ ASEAN Single Window

กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุงและผลักดันการออกกฎหมายให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง

แนวทางการส่งเสริม

- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อมเข้าใจและปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ รวมถึงสิทธิประโยชน์ตามกฎหมาย
- ส่งเสริมให้มีการทบทวนกฎหมาย ระเบียบที่เป็นอุปสรรคในการประกอบธุรกิจขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม
- ผลักดันให้มีการปรับปรุงอัตราภาษีและสิทธิประโยชน์ ให้เอื้อต่อการอยู่รอดของผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดย่อม ซึ่งอาจมีอัตราภาษีแตกต่างจากอัตราภาษีของผู้ประกอบการรายใหญ่



- ศึกษาและทบทวนกฎหมายที่เป็นอุปสรรค ไม่เอื้อต่อการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันทางธุรกิจ หรือไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ในยุคของการเปิดเสรีเศรษฐกิจ

กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

แนวทางการส่งเสริม

- ส่งเสริมความรู้และความเข้าใจด้านการลงทุน การเงิน การบริหารความเสี่ยง ให้แก่ผู้ประกอบการชนชั้นกลางและขนาดย่อม
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งเงินและสิทธิประโยชน์ทางการลงทุนให้แก่ผู้ประกอบการ และเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลความต้องการและข้อมูลของผู้ประกอบการชนชั้นกลางและขนาดย่อม เพื่อส่งเสริมให้แหล่งเงินทุนนำไปใช้ประกอบการพิจารณา
- สร้างความร่วมมือและบทบาทของสถาบันการเงินและสถาบันการเงินเฉพาะกิจ อาทิเช่น ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก และบริษัทประกันสินเชื่ออุตสาหกรรมขนาดย่อม ในการให้คำปรึกษา การวินิจฉัยธุรกิจ การจัดกิจกรรม ให้แก่ผู้ประกอบการชนชั้นกลางและขนาดย่อม
- ส่งเสริมให้หน่วยบริการทางการเงิน ตลาดเงิน ตลาดทุนและแหล่งทุนต่างๆ กำหนดเงื่อนไขพิเศษสำหรับผู้ประกอบการชนชั้นกลางและขนาดย่อม เพื่อให้สามารถได้รับพิจารณาเงินทุนเพื่อลงทุนทำธุรกิจ พัฒนาธุรกิจ ปรับปรุงระบบค้ำประกันสินเชื่อ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

แนวทางการส่งเสริม

- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมและพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือเขตการค้าชายแดนสร้างความร่วมมือและสร้างเครือข่ายระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทาน เพื่อสามารถให้บริการที่สอดคล้องตรงตามความต้องการของผู้ผลิตและตลาด
- เพิ่มทักษะบุคลากรด้านขนส่งและพนักงานขับรถให้มีความรู้และทักษะในการบริหารจัดการและกระบวนการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม เอกสารและกฎหมายต่างๆที่จำเป็น เช่น การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งสินค้าข้ามแดน เป็นต้น



กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

แนวทางส่งเสริม

- เพิ่มศักยภาพและความปลอดภัยในการขนส่งและขนถ่ายสินค้า เช่น สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการตรวจสอบความปลอดภัยของตู้สินค้า การใช้อุปกรณ์เครื่องมือในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือศูนย์กระจายสินค้าต่างๆ
- พัฒนาทักษะบุคลากรด้านขนส่งและพนักงานขับรถให้มีความรู้และทักษะในการบริหารจัดการและกระบวนการขนส่งสินค้าในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น กระบวนการและขั้นตอนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือและบริการเรือชายฝั่ง เป็นต้น
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชนและธุรกิจบริการต่างๆ มีบทบาทในการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์บริเวณเขตศุลกากรและเขตปลอดอากร ให้ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจ ในโซ่อุปทานในพื้นที่

แนวทางส่งเสริม

- พัฒนาเครือข่ายข้อมูลธุรกิจระดับชุมชนให้เชื่อมโยงกันและมีข้อมูลที่ทันสมัย เพื่อให้ผู้ประกอบการในหน่วยธุรกิจต่างๆ ได้เข้าถึงและใช้ประโยชน์ข้อมูล เช่น การติดต่อ การวางแผน การคัดเลือกผู้ประกอบการ และการบริหารจัดการได้อย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม
- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายธุรกิจในพื้นที่ให้เข้มแข็งและพัฒนาให้เชื่อมต่อกับหน่วยธุรกิจระหว่างพื้นที่ เพื่อให้เกิดเครือข่ายและโซ่อุปทานที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้สามารถลดการขนส่งเที่ยวเปล่าที่จะนำไปสู่การประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ของการขนส่งได้
- ส่งเสริมการบูรณาการเครือข่ายการทำงานในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการของภาครัฐและภาคเอกชน ให้ผลักดันการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้สอดคล้องกับนโยบายและความต้องการของพื้นที่

2.6.6 แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะสั้น

1) การส่งเสริมให้สมาคมจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายย่อย

สืบเนื่องจากการจัดโครงการนำร่องเพื่อสนับสนุน SME ภายใต้โครงการนี้ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นถึงศักยภาพและความร่วมมือของสมาคม โดยมีผลการดำเนินโครงการที่ดีตามที่ที่ปรึกษาได้นำสรุปในรายงานข้างต้นแล้ว ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกสามารถส่งเสริมให้ สมาคม/ชมรมผู้ประกอบการจัดกิจกรรมเพื่อช่วยพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการรายย่อยให้เป็นรูปธรรม



ยิ่งขึ้น ซึ่งผลประโยชน์ของโครงการนอกเหนือจากที่จะได้ผลประโยชน์ทางตรงในการยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งตามนโยบาย “Smart Drivers” และรถปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม “Safe & Environmentally Friendly Vehicles” ของกรมการขนส่งทางบกแล้ว

2) การส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน

กรมการขนส่งทางบกสามารถส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ เพื่อเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการรายย่อยได้นำไปใช้ ซึ่งจะช่วยให้สมาคมจัดทำนายเพื่อหารายได้หรืออาจแจกจ่ายให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อส่งเสริมกิจการของสมาชิกหรือเพื่อการประชาสัมพันธ์ต่อไป

3) โครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบก

“กำหนดแนวทางการตรวจประเมินข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้แก่สำนักงานขนส่งจังหวัด” เนื่องจากข้อกำหนดในการดำเนินการด้านความปลอดภัยต่างๆ สามารถตรวจประเมินได้โดยไม่ซับซ้อนมากนัก สำนักงานขนส่งจังหวัดสามารถเข้ามามีบทบาทในการตรวจประเมินการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยได้ และนำเสนอรายงานต่อกรมการขนส่งทางบกเพื่อเป็นคุณสมบัติภาคบังคับในการขออนุญาตประกอบการขนส่งหรือการขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

“การเตรียมความพร้อมให้ผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยบรรทุก” ตามเป้าหมายของการส่งเสริมการสร้างระบบความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรม กรมการขนส่งทางบกจะต้องเร่งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager) เพื่อให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการขนส่งโดยเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแล และตรวจสอบและรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อให้เป็นระบบและกลไกด้านคุณภาพที่ชัดเจนและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

4) การส่งเสริมให้มีหน่วยตรวจประเมินอิสระในจำนวนและกระจายตัวอย่างเหมาะสม

จากการที่กรมการขนส่งทางบกสามารถมุ่งเป้าพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งทั้งหมดเข้าสู่ระบบมาตรฐาน ซึ่งต้องอาศัยหน่วยตรวจประเมินอิสระที่เพียงพอ และสามารถตรวจประเมินผู้ประกอบการที่ให้บริการกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ซึ่งจากการประมาณการจำนวนหน่วยตรวจประเมินอิสระที่เหมาะสมเพื่อให้มีหน่วยตรวจประเมินที่สามารถให้บริการครอบคลุมภูมิภาคต่างๆ โดยมีค่าใช้จ่ายที่ไม่สูงจนเกินไปดังที่ได้นำเสนอไปแล้วข้างต้น พบว่า

กรมการขนส่งทางบกควรส่งเสริมให้มีหน่วยตรวจประเมินจำนวน 20 หน่วย ซึ่งอาจต้องอาศัยกระบวนการดังนี้

- การจัดสัมมนา ร่วมกับสมาคมผู้ประกอบการขนส่งและสถานศึกษาในพื้นที่ เพื่อสร้างความเข้าใจและหาแนวทางในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติม
- การจัดอบรมและพัฒนาทักษะของผู้ตรวจประเมินและหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน ให้รองรับภารกิจการตรวจประเมินได้อย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการแต่งตั้งหน่วยตรวจประเมินเพิ่มเติม กรมการขนส่งทางบกควรพิจารณาให้สำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ทำการตรวจประเมินผู้ประกอบการที่อยู่ห่างจากหน่วยตรวจประเมินอิสระในระยะทางมากกว่า 200 กิโลเมตร เนื่องจากจะต้องมีค่าใช้จ่ายสูงในการตรวจประเมินโดยหน่วยตรวจประเมินอิสระที่มีอยู่ในปัจจุบัน

5) การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง

กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นในการส่งเสริมความเข้มแข็งของการรวมกลุ่มและจำเป็นต้องเป็นไปเพื่อความร่วมมือกันอย่างจริงจัง เพื่อลดการแข่งขันเชิงทำลายการพัฒนาการศึกษาวิจัย และเป็นตัวแทนในการนำเสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาลและภาคเอกชนต่างๆ โดยสามารถกำหนดแนวทางที่เหมาะสมอย่างค่อยเป็นค่อยไปและสอดคล้องกับธรรมชาติในการรวมตัวกันผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทย โดยในระยะแรกควร “**ขึ้นบัญชีสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางบก**” โดยให้สมาคมที่ต้องการขึ้นบัญชีสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะต้องแสดงเอกสารเบื้องต้น เพื่อยืนยันแก่กรมการขนส่งทางบกในการขึ้นบัญชี ดังต่อไปนี้

- ประวัติการก่อตั้ง
- วัตถุประสงค์ของสมาคม
- โครงสร้างการบริหาร
- รายชื่อสมาชิก
- รายงานประจำปีของสมาคม
- ผลการดำเนินงานหรือกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง โดยแสดงรายงานผลการดำเนินงานน้อย 2 ปี เช่น
 - โครงการสนับสนุนการตรวจสุขภาพประจำปีของผู้ประกอบการขนส่ง
 - โครงการตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง
 - โครงการอบรมและประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

- โครงการอบรมด้านความปลอดภัย เช่น การขับขี่ประหยัดและปลอดภัย
- โครงการอื่นๆที่จัดขึ้นเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายย่อย

2.6.7 แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะยาว

1) การให้การยอมรับสมาคมที่จัดกิจกรรมส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง

กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาให้สิทธิประโยชน์แก่สมาคมที่จัดกิจกรรมโครงการเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่เข้มแข็ง

2) การรับรองหลักสูตรอบรม

กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณารับรองหลักสูตรที่มีคุณภาพครบถ้วน ซึ่งมีทั้งเนื้อหาและจำนวนชั่วโมงที่เพียงพอ รวมถึงมีการจัดกิจกรรมอบรมอย่างต่อเนื่อง โดยพิจารณากำหนดสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นระยะเวลาในการอบรมในการขอหรือต่อใบอนุญาตขับรถภายใต้ระเบียบปฏิบัติและอำนาจตามกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถบรรทุกในอุตสาหกรรมขนส่งได้อย่างเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น

3) โครงการพัฒนา “ระบบคุณภาพด้านความปลอดภัย” ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกสามารถส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพเพื่อการขนส่งอย่างปลอดภัย ซึ่งจะเป็นมาตรฐานขั้นต้นที่มุ่งเน้นการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัย โดยเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพความปลอดภัยในการขนส่งของประเทศและส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยให้มีระดับการบริการที่มีความปลอดภัยที่สูงขึ้นในอนาคต พร้อมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยได้เข้าสู่ระบบมาตรฐานบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกตามข้อกำหนดบังคับทั้ง 27 ข้อได้ในอนาคตต่อไปโดยพิจารณาดำเนินการดังนี้

“พิจารณาข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้เป็นเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่ง”

กรมการขนส่งทางบกสามารถพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และข้อกำหนดด้านความปลอดภัยร่วมกับสมาคมและผู้ประกอบการขนส่งเพื่อผลักดันให้เป็นเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่ง ทั้งนี้เพื่อยกระดับคุณภาพของการขนส่งด้วยรถบรรทุกของประเทศ ซึ่งต้องมีการพิจารณาถึงกฎระเบียบและตัวอย่างข้อกำหนดในมาตรฐานคุณภาพเพื่อการขนส่งอย่างปลอดภัย ได้แก่

- มีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย เช่น จำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ และดำเนินการเพื่อให้บรรลุตามแผน และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง



- มีแนวทางการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่ง โดยแสดงขั้นตอนการปฏิบัติและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพร้อมจัดการเหตุได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม
- มีการบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ประกอบด้วย รายละเอียดของเหตุ สาเหตุการเกิดความเสียหายที่เกิดขึ้น และมีมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ
- มีรับสมัครและจัดการพนักงานขับรถอย่างเป็นระบบ เช่น การตรวจสอบประวัติ การทดสอบความสามารถ และการเก็บประวัติของพนักงานขับรถ
- มีการอบรมเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษายานพาหนะเบื้องต้นแก่พนักงานขับรถ
- มีการอบรมพนักงานขับรถให้ขับซื้ออย่างปลอดภัยเป็นประจำ
- มีการลงบันทึกสมุดพนักงานขับรถ/สมุดประจำรถ หรือบันทึกการปฏิบัติงานขนส่ง เพื่อเป็นหลักฐานการใช้รถขนส่งทุกครั้ง
- มีการตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอก่อนการเดินทาง
- มีการตรวจหาสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ

4) การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลกและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้นเพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับการแข่งขันทางการค้าในยุคปัจจุบัน ระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการด้วยรถบรรทุกจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาปรับปรุงข้อกำหนดรวมถึงระบบและกลไกในการตรวจประเมินให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

รายละเอียดของข้อกำหนดที่สามารถดำเนินการพัฒนาให้มีความชัดเจนเพิ่มขึ้น เช่น

- กำหนดโรคที่จะต้องตรวจในการตรวจสุขภาพประจำปี อันได้แก่ที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ เช่น โรคลมชัก ความดันโลหิตสูง เป็นต้น ทั้งนี้กรมการขนส่งทางบกจะต้องพิจารณาร่วมกับแพทยสภา รวมถึงหน่วยงานในกรมการขนส่งทางบก เช่น สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบกด้วย
- กำหนดหลักสูตรการอบรมที่ได้มาตรฐาน ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการสามารถร่วมกันคัดเลือกหรือกำหนดรูปแบบของหลักสูตรอบรมที่มีคุณภาพเพื่อพัฒนาพนักงานขับรถ ซึ่งในอนาคตอาจพิจารณาขอให้หลักสูตรที่พัฒนาขึ้นได้รับยกเว้นการอบรมในการขอหรือต่ออายุใบอนุญาตขับรถต่อไป

ทั้งนี้กรรมการขนส่งทางบกสามารถผลักดันให้ข้อกำหนดที่มีคุณภาพชัดเจนเป็นข้อบังคับในการขออนุญาตประกอบการขนส่งและสิทธิประโยชน์ต่างๆที่เกี่ยวกับการอนุญาตประกอบการขนส่ง หรือการขอใบอนุญาตขับรถได้อย่างเป็นรูปธรรม

5) การเพิ่มมาตรการในการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ

นับตั้งแต่กรมการขนส่งทางบกได้พัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาตั้งแต่ต้น จนบัดนี้นับได้ว่ามีองค์ประกอบของระบบคุณภาพที่พัฒนาไปแล้วหลายประการภายใต้การกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางบก ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงจำเป็นต้องผลักดันกระบวนการกำกับดูแลระบบคุณภาพให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพอย่างใกล้ชิด ทั้งการกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ และติดตามการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองคุณภาพ เพื่อให้สอดคล้องตามแนวทางในการควบคุมกำกับ ดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระ ซึ่งมีสาระสำคัญในการดำเนินการ 3 ประการ ได้แก่ การกำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยตรวจประเมินอิสระ การตรวจสอบผลการตรวจประเมิน การจัดการข้อร้องเรียนต่างๆ ซึ่งต้องมีกระบวนการที่ชัดเจน เช่น

- ประกาศแต่งตั้งคณะบุคคล หรือบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการกำกับดูแล การตรวจสอบผลการตรวจประเมินของหน่วยตรวจประเมินอิสระ และการรายงานผลต่อคณะกรรมการคุณภาพ
- พัฒนาระบบการติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยตรวจประเมินอิสระ

กรมการขนส่งทางบกควรจัดให้มีระบบการประเมิน หรือช่องทางในการรับข้อร้องเรียน และติดตามการจัดการข้อร้องเรียน ซึ่งถึงแม้ปัจจุบันจะยังไม่มีมีการร้องเรียนเข้ามา แต่จากการสำรวจการดำเนินงานของหน่วยตรวจประเมินอิสระ (ตามที่ได้นำเสนอไปแล้วในรายงานข้างต้น) พบว่าผู้ประกอบการบางรายยังขาดความเชื่อมั่นต่อหน่วยตรวจประเมินอิสระบางแห่ง ซึ่งการมีช่องทางในการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการจะช่วยให้กรมการขนส่งทางบกได้รับทราบข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบคุณภาพต่อไป

6) การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง

“จัดทำบันทึกข้อตกลงกับสมาคมที่ขึ้นบัญชีเพื่อให้มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายในการขนส่งร่วมกับกรมการขนส่งทางบก” กรมการขนส่งทางบกสามารถคัดเลือกตัวแทนสมาคมที่ขึ้นบัญชีสมาคมกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีศักยภาพและดำเนินกิจกรรมร่วมกับกรมการขนส่งทางบกอย่างต่อเนื่องให้ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง เช่น



- การร่วมเป็นคณะกรรมการคุณภาพของระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
- การร่วมเป็นคณะกรรมการและคณะทำงานต่างๆ ที่มีในการติดตามดูแลผู้ประกอบการขนส่งด้านความปลอดภัย เช่น การจัดทำและติดตามการบันทึกข้อมูลการขนส่งในสมุดประจำรถ
- การร่วมเป็นคณะทำงานและคณะกรรมการกำกับการศึกษาโครงการต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก
- การร่วมเป็นคณะกรรมการพิจารณาหลักเกณฑ์ในการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
- การร่วมเป็นตัวแทนของประเทศไทยในการเจรจาด้านการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ในระยะยาวกรมการขนส่งทางบกสามารถพิจารณากำหนดแนวทางในการจัดทำและเสนอกฎหมายเพื่อรองรับการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือจากสมาคมผู้ประกอบการในการผลักดันร่างกฎหมายไปในทิศทางเดียวกันอย่างเป็นเอกภาพ อย่างไรก็ตามหากกรมการขนส่งทางบกเห็นว่าการดำเนินการส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการในระยะกลางมีความเข้มแข็งเป็นอย่างดีและสามารถดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์แล้วก็ไม่จำเป็นต้องผลักดันให้มีการตรากฎหมายพิเศษขึ้นเพื่อรองรับการรวมกลุ่มในรูปแบบของสภาแต่อย่างใด

บทที่ 3

การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่บุคลากร
กรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3 การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ บุคลากรกรมการขนส่งทางบกและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการการอบรมเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาค เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก หน่วยตรวจประเมินอิสระ และผู้ตรวจประเมิน โดยที่ปรึกษาจัดการประชาสัมพันธ์ทั้งหมด 5 รุ่น แสดงดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ครั้งที่	วันที่	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่จัดสัมมนา
1	13 ก.ย. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่ภาคตะวันออก	โรงแรมบางแสนเฮอริเทจ จ.ชลบุรี
2	19 ก.ย. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	โรงแรมสีมธานี จ.นครราชสีมา
3	3 ต.ค. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	โรงแรมมารีดอนเมืองแอร์พอร์ต กรุงเทพฯ
4	28 พ.ย. 62	เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก	โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอน เวนชั่น
5	16 ธ.ค. 62	หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจ ประเมินและผู้ตรวจประเมิน	โรงแรมมารีดอนเมืองแอร์พอร์ต กรุงเทพฯ



3.1 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 3 ตุลาคม 2562 ณ ดอนเมือง 2 โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 109 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล และจังหวัดต่างๆ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการสัมมนามีทั้งการบรรยาย การประชาสัมพันธ์ การนำเสนอสื่อวีดิทัศน์และสื่อประชาสัมพันธ์ พร้อมเอกสารคู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับระบบมาตรฐาน มีกิจกรรมการรับสมัครและการประเมินตนเองเบื้องต้น การซักถามข้อสงสัยในการตรวจประเมินคุณภาพ รวมถึงการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล ในการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศต่อไป โดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ข



รูปที่ 3.1 การประชาสัมพันธ์ Q Mark สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

การสัมมนาครั้งนี้เป้าหมายเพื่อประชาสัมพันธ์และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ให้ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนและ

แนวทางการเตรียมการเพื่อขอรับการรับรอง รวมถึงรับสมัครผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่สนใจเข้าร่วมโครงการนำร่องเพื่อรับการตรวจประเมิน ส่งเสริมและสนับสนุนการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการสามารถตรวจรับรองได้ตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ได้ตามมาตรฐานฯ โดยมีกิจกรรมสำคัญประกอบด้วย

1) **การประชาสัมพันธ์และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล**

ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก หรือมาตรฐาน Q Mark ทั้งสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและสำหรับรถขนส่งไม่ประจำทาง โดยผู้ประกอบการที่เข้าร่วมการสัมมนาในครั้งนี้มีรถขนส่งทั้งสองประเภทซึ่งสามารถขอรับการรับรองคุณภาพมาตรฐานได้ทั้งสองมาตรฐาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องชี้แจงให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขอรับการรับรองมาตรฐานที่สอดคล้องกับประเภทของการประกอบการ และความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็นด้านความปลอดภัย สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ มาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งในต่างประเทศ รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย

2) **การบรรยายความจำเป็นในการยกระดับคุณภาพการขนส่งส่วนบุคคล**

การบรรยายได้มีการชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็น สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลรายจังหวัด ความจำเป็นด้านความปลอดภัย โดยมีการนำเสนอมาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งของต่างประเทศ รวมทั้งสถิติการรับรองมาตรฐานคุณภาพที่ผ่านมา รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจเหตุผลความจำเป็นและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกและเกิดความเชื่อมั่นในระบบมาตรฐานคุณภาพของกรมการขนส่งทางบก และมีความมุ่งมั่นในการร่วมมือกันพัฒนามาตรฐานการบริการของประเทศไทยให้สูงขึ้น

3) **การบรรยายและซักถามเกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐาน**

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพ พร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพ และหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล





มีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันในบางข้อกำหนด การสัมมนาในครั้งนี้จึงเป็นโอกาสให้กรมการขนส่งทางบกได้ให้คำแนะนำและซักถามในประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพทั้งมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล และมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุก

4) การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการนำร่อง

ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคได้รับการรับรองมาตรฐานได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการนำเสนอกำหนดการและกิจกรรมต่างๆ ในการตรวจประเมินในโครงการนำร่อง การชี้แจงแนวการตรวจประเมินตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ พร้อมซักถามเกี่ยวกับความพร้อมของบริษัทในกรณีที่เอกสารหลักฐานหรือการดำเนินงานของบริษัทอาจอยู่ในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะตอบข้อซักถามของผู้ประกอบการรายย่อยในส่วนภูมิภาคในการเตรียมความพร้อม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการมั่นใจว่าจะสามารถนำเสนอดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการตรวจประเมินตามมาตรฐานได้ การนำเสนอแรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งมีการชี้แจงและตอบข้อซักถามเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการตรวจรับรอง และสิทธิประโยชน์ซึ่งมีทั้งสิทธิประโยชน์ที่เป็นตัวเงินและสิทธิประโยชน์ที่ไม่เป็นตัวเงิน และการชี้แจงเกี่ยวกับการรับรับรองคุณภาพและการติดเครื่องหมายรับรอง รวมถึงอายุการรับรองและการติดตามคุณภาพมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

5) การรับสมัครผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลนำร่อง

ประกอบด้วย การชี้แจงขั้นตอนการสมัครและกระบวนการขอรับการรับรองให้แก่ผู้ประกอบการได้รับทราบขั้นตอน เพื่อให้ทั้งผู้ประกอบการที่มีความพร้อมที่จะขอรับการรับรองในโครงการนำร่อง และผู้ประกอบการที่ยังไม่พร้อมเข้าร่วมการตรวจ ได้รับทราบขั้นตอนและสามารถเข้าสู่กระบวนการขอรับรองคุณภาพได้ต่อไปในอนาคต ซึ่งผู้ประกอบการสามารถติดต่อได้ทั้งกับกรมการขนส่งทางบกและขนส่งจังหวัดได้ต่อไป

6) การประเมินความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

ในการสัมมนาได้มีกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้ทำแบบประเมินความพร้อมในการขอรับการรับรองตามรายข้อกำหนดที่เป็นข้อบังคับทุกข้อ โดยมีขั้นตอนการชี้แจงการประเมินตนเองตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ และการซักถามและการแนะนำแนวการในการปรับปรุงแก้ไขในการเตรียมความพร้อมในกรณีที่ผู้ประกอบการบางรายไม่พร้อมสำหรับการประเมินตนเองในบางข้อกำหนด ในการสัมมนาได้มีการแนะนำในการเตรียมความพร้อมทั้งในการเตรียมเอกสารหลักฐาน การสัมภาษณ์และการตรวจสอบสถานที่ เพื่อให้พร้อมรับการประเมินได้



ทั้งนี้การสัมมนาในครั้งนี้ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุก ผู้ประกอบการมีสนใจสมัครเข้าร่วมรับการรับรองคุณภาพทั้งสิ้น 47 ราย ในจำนวนนี้มีผู้ประกอบการประเมินตนเองว่าสามารถผ่านการตรวจประเมินได้ทั้งสิ้น 40 ราย โดยมีผู้ประกอบการที่ได้รับการตรวจประเมินในโครงการนำร่องพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล จำนวน 5 ราย ซึ่งมีผู้ประกอบการบางรายสามารถขอรับการรับรองได้ทั้งประเภทรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกสำหรับการขนส่งไม่ประจำทาง

3.2 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในส่วนภูมิภาค

3.2.1 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 19 กันยายน 2562 ณ ห้องชุมพล โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 59 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งทั้งในจังหวัดนครราชสีมา ผู้ประกอบการขนส่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และจังหวัดต่างๆ เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการสัมมนามีทั้งการบรรยาย การประชาสัมพันธ์ การนำเสนอสื่อวีดิทัศน์และสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ พร้อมเอกสารคู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับระบบมาตรฐาน มีกิจกรรมการรับสมัครและการประเมินตนเองเบื้องต้น การซักถามข้อสงสัยในการตรวจประเมินคุณภาพ รวมถึงการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค ในการพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศต่อไป โดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ข



รูปที่ 3.2 การประชาสัมพันธ์ Q Mark สำหรับการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ทั้งนี้เพื่อให้การสัมมนาครั้งนี้มีเป้าหมายในการประชาสัมพันธ์และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในส่วนภูมิภาค และการดำเนินการในการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในส่วนภูมิภาคของประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรม การจัดสัมมนาในครั้งนี้จึงได้มีกิจกรรมต่างๆ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดให้สามารถตรวจรับรองได้ตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ได้ตามมาตรฐานฯ กิจกรรมสำคัญ ประกอบด้วย

1) การประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งมีทั้งระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล (ซึ่งบางครั้งเรียกว่า Q80) และระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับรถขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก (ซึ่งบางครั้งเรียกกันทั่วไปว่า Q70) โดยผู้ประกอบการหลายรายที่เข้าร่วมการสัมมนาในส่วนภูมิภาคครั้งนี้มีรถขนส่งทั้งสองประเภทซึ่งสามารถขอรับการรับรองคุณภาพมาตรฐานได้หลายมาตรฐาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องชี้แจงให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขอรับการรับรองมาตรฐานที่สอดคล้องกับประเภทของการประกอบการ ประกอบ

กับผู้ประกอบการบางรายเป็นผู้ประกอบการรายย่อยที่อาจมีข้อจำกัดในการดำเนินงานและการพัฒนาระบบคุณภาพ ซึ่งต้องอาศัยความเข้าใจและคำแนะนำในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งให้มีประสิทธิภาพต่อไป

พร้อมกันนี้ในงานสัมมนานี้ได้มีการชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็นด้านความปลอดภัย สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ มาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งในต่างประเทศ รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจเหตุผลความจำเป็นและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกและเกิดความเชื่อมั่นในระบบมาตรฐานคุณภาพของกรมการขนส่งทางบก และมีความมุ่งมั่นในการร่วมมือกันพัฒนามาตรฐานการบริการของประเทศไทยให้สูงขึ้นทัดเทียมกับมาตรฐานการขนส่งสากลได้ในอนาคต

2) การบรรยายและซักถามเกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐาน

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพพร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพและหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลมีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันบ้างข้อกำหนด การสัมมนาในครั้งนี้จึงเป็นโอกาสให้กรมการขนส่งทางบกได้ให้คำแนะนำและซักถามในประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพทั้งมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล และมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้การสัมมนานี้ได้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อมูลนโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานให้แก่ผู้ประกอบการ อาทิเช่น เว็บไซต์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ โปรแกรมการคำนวณต้นทุนการขนส่ง และการวางแผนเส้นทางการขนส่ง การจัดให้มีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เป็นต้น

3) การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการนำร่อง

ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคได้รับการรับรองมาตรฐานได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการนำเสนอกำหนดการและกิจกรรมต่างๆ ในการตรวจประเมินในโครงการนำร่องประกอบด้วย การนำเสนอร่างกำหนดการตรวจประเมินเพื่อให้ผู้ประกอบการรับทราบและหารือในการเตรียมความพร้อม อาทิเช่น วัน เวลา และสถานที่ในการตรวจประเมิน การชี้แจงแนวทางการตรวจประเมินตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ พร้อมซักถามเกี่ยวกับความพร้อมของบริษัทในกรณีที่เอกสารหลักฐานหรือการดำเนินงานของบริษัทอาจอยู่ในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะ





ตอบข้อซักถามของผู้ประกอบการรายย่อยในส่วนภูมิภาคในการเตรียมความพร้อม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการมั่นใจว่าจะสามารถนำเสนอการดำเนินงานที่สอดคล้องกับแนวทางการตรวจประเมินตามมาตรฐานได้ มีการนำเสนอตัวอย่าง และประสบการณ์ในการตรวจประเมินที่ผ่านมา ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการได้เห็นตัวอย่าง ประสบการณ์ แบบฟอร์ม และตัวอย่างหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้มีการนำเสนอแรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งมีการชี้แจงและตอบข้อซักถามเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการตรวจรับรอง และสิทธิประโยชน์ซึ่งมีทั้งสิทธิประโยชน์ที่เป็นตัวเงินและสิทธิประโยชน์ที่ไม่เป็นตัวเงิน การชี้แจงเกี่ยวกับการรับใบรับรองคุณภาพและการติดเครื่องหมายรับรอง รวมถึงอายุการรับรองและการติดตามคุณภาพมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

4) การรับสมัครผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลนำร่อง

ประกอบด้วย การชี้แจงขั้นตอนการสมัครและกระบวนการขอรับการรับรองให้แก่ผู้ประกอบการได้รับทราบขั้นตอน เพื่อให้ทั้งผู้ประกอบการที่มีความพร้อมที่จะขอรับการรับรองในโครงการนำร่อง และผู้ประกอบการที่ยังไม่พร้อมเข้าร่วมการตรวจ ได้รับทราบขั้นตอนและสามารถเข้าสู่กระบวนการขอรับรองคุณภาพได้ต่อไปในอนาคต ซึ่งผู้ประกอบการสามารถติดต่อได้ทั้งกับกรมการขนส่งทางบกและขนส่งจังหวัดได้ต่อไป

5) การประเมินความพร้อมของผู้ประกอบการ

ในการสัมมนาได้มีกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้ทำแบบประเมินความพร้อมในการขอรับการรับรองตามรายข้อกำหนดที่เป็นข้อบังคับทุกข้อ โดยได้ชี้แจงการประเมินตนเองตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ มีการซักถามและการแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขในการเตรียมความพร้อมในกรณีที่ผู้ประกอบการบางรายไม่พร้อมสำหรับการประเมินตนเองในบางข้อกำหนด ในการสัมมนาได้มีการแนะนำในการเตรียมความพร้อมทั้งในการเตรียมเอกสารหลักฐาน การสัมภาษณ์ และการตรวจสถานที่ เพื่อให้พร้อมรับการประเมินได้ต่อไปในอนาคต

ผลสัมฤทธิ์ของการสัมมนาในครั้งนี้ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุก ผู้ประกอบการสนใจสมัครเข้าร่วมรับการรับรองคุณภาพทั้งสิ้น 25 ราย ในจำนวนนี้มีผู้ประกอบการประเมินตนเองว่าสามารถผ่านการตรวจประเมินได้ทั้งสิ้น 19 ราย โดยมีผู้ประกอบการที่ได้รับการตรวจประเมินในโครงการนำร่องที่จังหวัดนครราชสีมา จำนวน 5 ราย ซึ่งมีผู้ประกอบการบางรายสามารถขอรับการรับรองได้ทั้งประเภทรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง



3.2.2 ภาคตะวันออก

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจังหวัดชลบุรี หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับบริการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน 2562 ณ ห้องแสนสำราญ โรงแรมบางแสน เฮอริเทจ จังหวัดชลบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 60 คน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่งในจังหวัดชลบุรี ผู้ประกอบการขนส่งในภาคตะวันออกและจังหวัดต่างๆ เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดชลบุรี เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ผู้แทนสมาคมขนส่งภาคตะวันออก ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง และผู้ที่เกี่ยวข้อง ในการสัมมนามีทั้งการบรรยายประชาสัมพันธ์ พร้อมเอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และกิจกรรมการรับสมัครและการประเมินตนเองเบื้องต้น การซักถามข้อสงสัยในการตรวจประเมินคุณภาพ รวมถึงการระดมความคิดเห็นของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค และการเสนอแนะสิทธิประโยชน์จากผู้แทนสมาคมขนส่งภาคตะวันออกและผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง โดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการ และรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ข



รูปที่ 3.3 การประชาสัมพันธ์ Q Mark สำหรับบริการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่ภาคตะวันออก



การสัมมนาครั้งนี้มีเป้าหมายในการประชาสัมพันธ์และอบรมให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในส่วนภูมิภาค และการดำเนินการในการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในส่วนภูมิภาคของประเทศสามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างเป็นรูปธรรม การจัดสัมมนาในครั้งนี้จึงได้มีกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้สามารถส่งเสริมและสนับสนุนการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดให้สามารถตรวจรับรองได้ตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ได้ตามมาตรฐานฯ กิจกรรมสำคัญประกอบด้วย

1) **การประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก**

ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมสัมมนาได้รับทราบเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก หรือมาตรฐาน Q Mark ทั้งสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลและสำหรับรถขนส่งไม่ประจำทาง โดยผู้ประกอบการหลายรายที่เข้าร่วมการสัมมนาในส่วนภูมิภาคครั้งนี้มีรถขนส่งทั้งสองประเภทซึ่งสามารถขอรับการรับรองคุณภาพมาตรฐานได้ทั้งสองมาตรฐาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องชี้แจงให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับการขอรับการรับรองมาตรฐานที่สอดคล้องกับประเภทของการประกอบการ และความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็นด้านความปลอดภัย สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ สถานการณ์การขนส่งของประเทศ มาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งในต่างประเทศ รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย

2) **การบรรยายและซักถามเกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐาน**

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพ พร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพ และหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลมีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันในบางข้อกำหนด การสัมมนาในครั้งนี้จึงเป็นโอกาสให้กรมการขนส่งทางบกได้ให้คำแนะนำและซักถามในประเด็นข้อสงสัยต่างๆ

3) **การประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมโครงการนำร่อง**

ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคได้รับการรับรองมาตรฐานได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้มีการนำเสนอกำหนดการและกิจกรรมต่างๆ ในการตรวจประเมินในโครงการนำร่องประกอบด้วย การชี้แจงแนวทางการตรวจประเมินตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ พร้อมซักถามเกี่ยวกับความพร้อม



ของบริษัทในกรณีที่เกิดข้อสงสัยหรือการดำเนินงานของบริษัทอาจอยู่ในรูปแบบต่างๆ อาทิ เช่น

- การดำเนินการข้อกำหนด 3.5 ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน ทางผู้ประกอบการขนส่งควรดำเนินการตามข้อกำหนดเพื่อให้ทราบว่าปัญหาที่เกิดขึ้น เกิดขึ้นที่จุดไหน เกิดขึ้นเพราะอะไร สามารถช่วยแก้ไขปัญหาก็ได้ถูกจุด และขณะที่ตรวจประเมินผู้ประกอบการไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ให้กับผู้ตรวจประเมินทั้งหมด
- การดำเนินการข้อกำหนด 3.6 ต้องมีการตรวจสอบสภาพพนักงาน ขักรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ ทางผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลสามารถดำเนินการตรวจสอบสภาพประจำปีของพนักงานผ่านประกันสังคม
- การดำเนินการข้อกำหนด 3.8 ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม ทางผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลสามารถกำหนดมาตรการจัดการและลงโทษ หรือการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้โดยไม่ต้องไม่ขัดต่อสังคม

การนำเสนอตัวอย่าง และประสบการณ์ในการตรวจประเมินที่ผ่านมา ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการได้เห็นตัวอย่าง ประสบการณ์ แบบฟอร์ม และตัวอย่างหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง การนำเสนอแรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งมีการชี้แจงและตอบข้อซักถามเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการตรวจรับรอง และสิทธิประโยชน์ซึ่งมีทั้งสิทธิประโยชน์ที่เป็นตัวเงินและสิทธิประโยชน์ที่ไม่เป็นตัวเงิน การชี้แจงเกี่ยวกับการรับใบรับรองคุณภาพและการติดเครื่องหมายรับรอง รวมถึงอายุการรับรองและการติดตามคุณภาพมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

4) การรับสมัคร

การชี้แจงขั้นตอนการสมัครและกระบวนการขอรับการรับรองให้แก่ผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคได้รับทราบขั้นตอน เพื่อให้ทั้งผู้ประกอบการที่มีความพร้อมที่จะขอรับการรับรองในโครงการนำร่อง และผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาคที่ยังไม่พร้อมเข้าร่วมการตรวจ ได้รับทราบขั้นตอนและสามารถเข้าสู่กระบวนการขอรับรองคุณภาพได้ต่อไปในอนาคต ซึ่งผู้ประกอบการสามารถติดต่อได้ทั้งกับกรมการขนส่งทางบกและขนส่งจังหวัดได้ต่อไป

5) การประเมินความพร้อมของผู้ประกอบการ

ในการสัมมนาได้มีกิจกรรมให้ผู้ประกอบการได้ทำแบบประเมินความพร้อมในการขอรับการรับรองตามรายข้อกำหนดที่เป็นข้อบังคับทุกข้อ โดยมีการชี้แจงการประเมินตนเอง





ตามข้อกำหนดเป็นรายข้อ พร้อมตอบข้อซักถามและการแนะแนวในการปรับปรุงแก้ไข ให้ในการเตรียมความพร้อมในกรณีที่ผู้ประกอบการบางรายไม่พร้อมสำหรับการประเมินตนเอง ในบางข้อกำหนด ในการสัมมนาได้มีการแนะนำในการเตรียมความพร้อมทั้งในการเตรียม เอกสารหลักฐาน การสัมภาษณ์และการตรวจสอบสถานที่ เพื่อให้พร้อมรับการประเมินได้ต่อไป

6) การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ครั้งนี้ทางผู้แทนสมาคมขนส่งภาคตะวันออกและผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบังได้ประชาสัมพันธ์และเสริมเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ให้กับผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมสัมมนา รวมถึงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง มาตรฐาน Q Mark ได้รับสิทธิประโยชน์ที่เห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งทั่วไป

การสัมมนาในครั้งนี้ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพ การขนส่งด้วยรถบรรทุก รวมถึงการซักถามข้อสงสัยในการตรวจประเมินคุณภาพและระดมความคิดเห็น ของผู้ประกอบการในส่วนภูมิภาค

3.3 การจัดการประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน

การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับบริการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้น เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 ณ ดอนเมือง 1 โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วม ประชุมจำนวน 90 คน ประกอบด้วย ผู้ตรวจประเมิน หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน หน่วยตรวจประเมินอิสระ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์ให้หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

การสัมมนาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมินเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อให้หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมินสามารถมีส่วนร่วม ในการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก และเป็นส่วนหนึ่งในการดำเนินการยกระดับความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ของประเทศได้อย่างเป็นระบบ นอกจากนั้นยังมีการทดสอบหลักสูตรหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจ ประเมินพร้อมทั้งขึ้นทะเบียนเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน ทั้งนี้การสอบหัวหน้า ผู้ตรวจประเมินจะต้องผ่านคุณสมบัติจากกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำหนดโดยพิจารณาจาก ประสบการณ์การตรวจประเมิน ประกอบกับการสัมมนาได้จัดให้มีกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับการพัฒนา



คุณภาพมาตรฐาน ทั้งการบรรยาย การนำเสนอสื่อวีดิทัศน์ พร้อมเอกสารคู่มือผู้ตรวจประเมิน และเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับระบบมาตรฐาน โดยมีการบรรยายเรื่อง “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” การบรรยายเชิงปฏิบัติการ “การตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” การอภิปรายและระดมความคิดเห็นแนวทางการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก พร้อมจัดให้มีการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน และมีสรุปการประชุมและระดมความคิดเห็น โดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ข



รูปที่ 3.4 การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน

การสัมมนาในครั้งนี้มีการบรรยายเชิงปฏิบัติการ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล” โดยสรุปสาระสำคัญดังนี้

1) การประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

การบรรยายได้มีการชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศ ซึ่งมีทั้งความจำเป็น สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลรายจังหวัด ความจำเป็นด้านความปลอดภัย โดยนำเสนอสถิติจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะรถ ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกจำแนกตามสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับรถ สาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ และสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม และมีการนำเสนอมาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งของต่างประเทศ รวมทั้งสถิติการรับรองมาตรฐานคุณภาพที่ผ่านมา รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจเหตุผลความจำเป็นและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกและเกิดความเชื่อมั่นในระบบมาตรฐานคุณภาพของกรมการขนส่งทางบก และมีความมุ่งมั่นในการร่วมมือกันพัฒนามาตรฐานการบริการของประเทศไทยให้สูงขึ้น ทัดเทียมกับมาตรฐานการขนส่งสากลได้ในอนาคต

2) การบรรยายและซักถามเกี่ยวกับขั้นตอนการขอรับการรับรองและข้อกำหนดของมาตรฐาน

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพพร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพ และหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลมีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันในบางข้อกำหนด การสัมมนาในครั้งนี้จึงเป็นโอกาสให้ผู้ตรวจประเมินได้ซักถามในประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพทั้งมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล และมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้การสัมมนาครั้งนี้ได้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อมูล นโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานให้แก่หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน อาทิเช่น เว็บไซต์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เป็นต้น

3) การบรรยายเกี่ยวกับแรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่ง

การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพนั้น ผู้ตรวจประเมินต้องมีการสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งแรงจูงใจที่เป็นผลประโยชน์ที่ไม่ใช่ตัวเงิน และแรงจูงใจที่เป็นผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน ผู้ประกอบการขนส่งจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาคุณภาพการขนส่งที่ได้มาตรฐานและอาจได้รับผลประโยชน์ทางการเงินจากหน่วยงานหรือองค์กรที่ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก เช่น ส่วนลดเบี้ยประกันจากบริษัทประกันภัย ทั้งนี้ผลประโยชน์ทางการเงินอาจได้รับในทางอ้อมจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงเนื่องจากความสูญเสียและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ลดลง การลดค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการทำงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ผลประโยชน์ที่ไม่เป็นตัวเงินจะมีทั้งการได้รับความสะดวกในการดำเนินการติดต่อกับหน่วยงาน การได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานพันธมิตร เช่น สมาคม ชมรม ต่างๆ การได้รับการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหรือช่องทางต่างๆ และการได้ใช้งานระบบสารสนเทศต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงสิทธิการพิจารณาให้เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

4) การทดสอบเพื่อแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ในหน่วยตรวจประเมินอิสระเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน

4.1) การทดสอบเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน

จากการทดสอบเพื่อเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมินที่ผ่านคุณสมบัติของกรมการขนส่งทางบก ทั้งหมด 19 ราย จาก 70 ราย หากกำหนดเกณฑ์ผ่านที่ร้อยละ 60 จะพบว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยตรวจประเมินอิสระผ่านเกณฑ์ทั้งหมดร้อยละ 100

4.2) การทดสอบเป็นผู้ตรวจประเมิน

จากการทดสอบเพื่อเป็นผู้ตรวจประเมินทั้งหมด 51 ราย จาก 70 ราย หากกำหนดเกณฑ์การผ่านที่ร้อยละ 60 จะพบว่าเจ้าหน้าที่ของหน่วยตรวจประเมินอิสระผ่านเกณฑ์ร้อยละ 98

การสัมมนาในครั้งนี้ทำให้มีผู้ตรวจประเมินทั่วประเทศ ได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมินได้เข้าทำการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน และได้รับทราบแนวทางและวิธีการตรวจประเมินและสามารถนำองค์ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพไปถ่ายทอดให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ได้ต่อไป





3.4 การจัดการประชาสัมพันธ์ อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก

การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน 2562 ณ ห้องวินัส โรงแรมมิราเคิลแกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 115 คน ประกอบด้วย บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์ให้บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

การสัมมนาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อให้บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกสามารถมีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และมีการทดสอบหลักสูตรผู้ตรวจประเมิน พร้อมทั้งขึ้นทะเบียนเป็นผู้ตรวจประเมิน ประกอบกับเป็นการสัมมนาเพื่อให้บุคลากรได้รับทราบแนวทางและวิธีการตรวจประเมินและสามารถนำองค์ความรู้ที่เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพไปถ่ายทอดให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ รวมทั้งสามารถกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งและให้คำแนะนำและกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดงาน การสัมมนาในครั้งนี้ได้จัดให้มีกิจกรรมต่างๆ เกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพมาตรฐาน ทั้งการบรรยาย การนำเสนอสื่อวีดิทัศน์ พร้อมเอกสารคู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับระบบมาตรฐาน โดยมีการบรรยายพิเศษเรื่อง “นโยบายกรมการขนส่งทางบกในการส่งเสริมระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” การบรรยายเชิงปฏิบัติการ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล” การบรรยาย เรื่อง “ตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” พร้อมจัดให้มีการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจประเมิน และมีสรุปการประชุมและระดมความคิดเห็นโดยรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการประชุมแสดงในภาคผนวก ข





รูปที่ 3.5 การประชาสัมพันธ์อบรมให้ความรู้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก

1) การบรรยายพิเศษโดยผู้ตรวจราชการ กรมการขนส่งทางบก

การสัมมนาได้รับเกียรติจากคุณรัตนา อธิธิอมร ผู้ตรวจราชการ กรมการขนส่งทางบก บรรยายพิเศษในหัวข้อ “มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” สรุปเนื้อหาการบรรยายได้ดังนี้

1.1) มุมมองอาชีพผู้ประกอบการขนส่ง

ความเข้าใจในมุมมองอาชีพขนส่งในตลาดธุรกิจมีความสำคัญซึ่งบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกควรรับทราบว่าอาชีพการขนส่งเป็นอาชีพที่สามารถทำได้ง่ายและออกจากธุรกิจได้ง่ายซึ่งเพียงมีรถหนึ่งคันก็สามารถดำเนินธุรกิจได้ จึงมีโอกาสนในการส่งเสริมให้ประชาชนสามารถ

เป็นผู้ประกอบการรายย่อย มีอาชีพ มีรายได้เลี้ยงครอบครัวได้ ดังนั้นในการเข้าใจในมุมมองของการส่งเสริมอาชีพนั้นจะมีความเกี่ยวเนื่องกับหลักการในการขออนุญาตประกอบการขนส่งของประเทศไทยซึ่งต้องมีหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามต้องไม่กระทำผิดกฎหมาย เพื่อจะได้ไม่สร้างภาระที่เพิ่มขึ้นให้ภาครัฐต้องตรวจตราและกำกับดูแลเพิ่มขึ้น ทั้งมาตรการกำกับจับปรับยึดใบอนุญาต การเพิ่มการตรวจตราและตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายที่มากขึ้น ซึ่งบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกของประเทศไทยต้องเข้าใจว่าหลักเกณฑ์และการปฏิบัติเหล่านี้มีความแตกต่างกับบางประเทศซึ่งผู้ขนส่งที่มีเพียงคู่มือทะเบียนก็สามารถประกอบการขนส่งได้ซึ่งมีกฎเกณฑ์และหลักการที่ต่างกัน ดังนั้นบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกต้องเข้าใจบริบทและความสอดคล้องของมุมมองอาชีพของผู้ประกอบการขนส่งไทยและนโยบายรวมถึงมาตรการการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ของประเทศไทย เพื่อให้สามารถชี้แจงต่อประชาชนและหน่วยงานต่างๆ ได้อย่างเข้าใจ

1.2) บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง

หน้าที่สำคัญของผู้ประกอบการขนส่งคือการมีความรับผิดชอบต่อทั้งเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากการขนส่งที่มีบทบาทต่อการเพิ่มศักยภาพทางด้านการค้าและการบริการในทุกอุตสาหกรรมของประเทศ โดยการขนส่งเองก็มีส่วนในการสร้างผลกระทบที่รุนแรงทั้งทางด้านอุบัติเหตุและความสูญเสียอย่างมากต่อประชาชนบนท้องถนนเช่นกัน ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งต้องดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ บริหารจัดอย่างอย่างคุ้มค่าทั้งทางด้านต้นทุนและความปลอดภัย และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบอนุญาตประกอบการ ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับมากมายซึ่งเกี่ยวข้องกับหลายด้านทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง กฎหมายแรงงาน กฎหมายสิ่งแวดล้อม ทั้งยังต้องมีความเข้าใจในกระบวนการและการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ มีการตรวจสภาพความพร้อมของพนักงาน การควบคุมกำกับดูแลพนักงาน และต้องมีความเข้าใจในการใช้รถ การควบคุมความเร็ว การจอดพักรถ สภาพรถ การบรรทุกสินค้า รวมถึงความรู้ความเข้าใจในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุ การจัดการเมื่อเกิดเหตุ เพื่อลดความสูญเสียและแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว

1.3) หน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกมีภารกิจหน้าที่ที่ต้องกำกับดูแลการประกอบการบุคลากรภาครัฐทั่วประเทศจึงมีภารกิจหลายประการที่ต้องร่วมกัน เช่น การตรวจรถที่ผ่านจุดตรวจ ทั้งการตรวจ Checklist การตรวจควันดำ การตรวจแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ ซึ่งเป็นภารกิจของบุคลากรของภาครัฐทั่วประเทศที่ต้องปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องภายใต้อัตราค่าจ้างและทรัพยากรที่จำกัด ทั้งอุปกรณ์ และบุคลากร ซึ่งบุคลากรที่ปฏิบัติงานส่วนมากกว่าร้อยละ 70 เป็นผู้หญิง ซึ่งต้องรับผิดชอบมากขึ้นในขณะที่ปริมาณรถขนส่งมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้ภารกิจต่างๆ เหล่านี้เป็นความรับผิดชอบของ

ผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องมีความเข้าใจและปฏิบัติอย่างเหมาะสม ในประเทศที่มีมาตรฐานการขนส่งจะมีการกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องมีความรู้ในการขนส่งมีหลักสูตรผู้ประกอบการขนส่ง มีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง มีมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ซึ่งประเทศไทยกำลังพัฒนาและพิจารณาเรื่องต่างๆ ก่อนที่จะบังคับใช้กฎหมายต่อไป

1.4) มาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่ง

ภาครัฐมีหน้าที่สำคัญในการช่วยพัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งมืออาชีพที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมและช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งมีระบบบริหารจัดการที่ดีทั้งเรื่องรถ เรื่องคน เพื่อลดการกระทำความผิดและความสูญเสีย ลดต้นทุนการขนส่ง มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งเป็นมาตรการส่งเสริมเพื่อยกระดับอุตสาหกรรมขนส่งให้สามารถตอบสนองในการเพิ่มศักยภาพด้านการค้าและบริการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และเพิ่มคุณภาพชีวิตของสังคม ในอนาคตกรมการขนส่งทางบกจะได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานการบริการขนส่งร่วมกับการจัดให้มีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และอาจมีการเพิ่มเติมหลักสูตรบังคับสำหรับผู้ประกอบการ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความเป็นมืออาชีพ มาตรฐานคุณภาพนี้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องด้วยความร่วมมือกันจากองค์กรที่มีความรู้ความสามารถและศักยภาพ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ปัจจุบันมาตรฐานดังกล่าวนี้ได้รับการยอมรับและมีหน่วยงานที่มีคุณภาพการบริการสูง อย่างเช่น SCG เข้าร่วมดำเนินการและเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระของกรมการขนส่งทางบกด้วย ทั้งนี้เพื่อให้มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยผู้ประกอบการให้เป็นมืออาชีพและมีความรับผิดชอบต่อสังคมต่อไป การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งนี้จะช่วยลดภาระของทางภาครัฐในการตรวจตราและกำกับดูแลในการขนส่ง ทั้งการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและภาระด้านบุคลากร

1.5) บทบาทเจ้าหน้าที่ภาครัฐด้านมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่ง

บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกต้องให้ความรู้ ผลักดัน ส่งเสริม ให้คำแนะนำให้แก่ผู้ประกอบการทั้งรายเก่าและรายใหม่อย่างต่อเนื่อง มีหน้าที่ในการรักษามาตรฐานการตรวจประเมิน การสุ่มตรวจประเมินทั้งผู้ประกอบการและหน่วยตรวจประเมินอิสระ โดยออกตรวจร่วมกับผู้ตรวจอิสระเป็นครั้งคราวซึ่งจะช่วยทำให้ทราบสถานการณ์ประกอบธุรกิจไปด้วย และเป็นการทบทวนเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพและแนวทางการตรวจประเมิน และมีส่วนร่วมในการพัฒนามาตรฐานและการตรวจประเมินให้สามารถดำเนินการได้อย่างเหมาะสมและการใช้วิจารณ์อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ยังมีความจำเป็นที่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกจะต้องออกตรวจในบางกรณี เช่น ในพื้นที่ห่างไกลหรือในกรณีที่อาจมีข้อพิพาทระหว่างผู้ตรวจประเมินกับผู้ประกอบการขนส่ง เนื่องจาก



การตรวจประเมินคุณภาพเป็นแบบสมัครใจที่มีค่าใช้จ่ายในการตรวจประเมินซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้สร้างกำไรให้เอกชนที่เป็นหน่วยตรวจประเมินมากนักแต่เป็นการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมเพื่อสนับสนุนงานภาครัฐที่มีอัตราค่าจ้างในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ ดังนั้นบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกต้องมีความเข้าใจและช่วยส่งเสริมหน่วยตรวจประเมิน โดยผู้ตรวจประเมินทั้งจากภาครัฐหรือหน่วยตรวจประเมินอิสระจะมีวาระคราวละ 3 ปี จึงต้องมีการอบรมและทดสอบเพื่อให้มีการตรวจประเมินและแนวทางการตรวจประเมินมีมาตรฐานที่เท่าเทียมกัน การกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินอิสระที่ปัจจุบันมีอยู่ 13 แห่ง จะต้องมีการตรวจประเมิน ทั้งสถานที่และวิธีการตรวจประเมิน และการจัดส่งเอกสาร ซึ่งเป็นไปตามกระบวนการที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด การสุ่มตรวจจะมีการแบบสุ่มโดยไม่แจ้งให้ทราบเป็นเซอร์ไพรส์เช็คน้อยแต่ละแห่งจะได้รับการตรวจ 1 ครั้ง ทุก 2 ปี ซึ่งจะทำให้กรมการขนส่งทางบกต้องทำการตรวจหน่วยตรวจประเมินอิสระ 3 ถึง 4 หน่วยต่อปี ซึ่งกระบวนการในการพัฒนาจะมีการปรับปรุงมาตรฐานคุณภาพอย่างต่อเนื่อง อาจมีการปรับเปลี่ยนทุก 3 ปี ซึ่งจะต้องมีส่วนร่วมจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน และภาคการศึกษา และต้องมีการขออนุมัติขั้นตอนตามกฎหมาย มีการออกประกาศและปรับเปลี่ยนกระบวนการที่เป็นขั้นตอนชัดเจน

2) การประชาสัมพันธ์ ระบบมาตรฐานฯ สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล

การบรรยายได้นำเสนอรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง อาทิ เหตุผลและความจำเป็นในการพัฒนามาตรฐานการขนส่งของประเทศซึ่งมีทั้งความจำเป็น สภาวะการณ์การขนส่งของประเทศ จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลและรถบรรทุกไม่ประจำทาง จำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลรายจังหวัด ความจำเป็นด้านความปลอดภัย โดยนำเสนอสถิติจำนวนอุบัติเหตุจำแนกตามลักษณะรถปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุกจำแนกตามสาเหตุที่เกิดจากพฤติกรรมผู้ขับรถ สาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ และสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม และมีการนำเสนอมาตรฐานการดำเนินงานด้านการขนส่งของต่างประเทศ รวมทั้งสถิติการรับรองมาตรฐานคุณภาพที่ผ่านมา รวมทั้งกระบวนการในการพัฒนามาตรฐานคุณภาพการขนส่งของประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้าใจเหตุผลความจำเป็นและตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกและเกิดความเชื่อมั่นในระบบมาตรฐานคุณภาพของกรมการขนส่งทางบก และมีความมุ่งมั่นในการร่วมมือกันพัฒนามาตรฐานการบริการของประเทศไทยให้สูงขึ้นทัดเทียมกับมาตรฐานการขนส่งสากลได้ในอนาคต

2.1) ขั้นตอนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน

ในการสัมมนาครั้งนี้ได้มุ่งเน้นการให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขอรับการรับรอง และข้อกำหนดของมาตรฐาน โดยมีเอกสารในการบรรยาย และคู่มือของระบบมาตรฐานคุณภาพ พร้อมอธิบายแนวทางการตรวจประเมินและนำเสนอตัวอย่างการตรวจประเมิน

ทั้งเอกสารหลักฐาน ประเด็นในการสัมภาษณ์และการตรวจประเมินที่ผ่านมา กระบวนการรับรองคุณภาพ และหน่วยตรวจประเมินอิสระ เนื่องจากลักษณะการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคลมีบริบทที่แตกต่างจากการให้บริการขนส่งไม่ประจำทางที่เป็นรถรับจ้างอาจทำให้มีการดำเนินการที่แตกต่างกันในบางข้อกำหนดการสัมมนาในครั้งนี้จึงเป็นโอกาสให้บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกได้ซักถามในประเด็นข้อสงสัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพทั้งมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล และมาตรฐานคุณภาพบริการด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้การสัมมนาครั้งนี้ได้มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อมูล นโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบกที่เป็นประโยชน์ในการดำเนินงานให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก อาทิเช่น เว็บไซต์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เป็นต้น

2.2) แรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่ง

การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพนั้น บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกต้องมีการสร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งแรงจูงใจที่เป็นผลประโยชน์ที่ไม่ใช่ตัวเงิน และแรงจูงใจที่เป็นผลประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน ผู้ประกอบการขนส่งจะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากการพัฒนาคุณภาพการขนส่งที่ได้มาตรฐานและอาจได้รับผลประโยชน์ทางการเงินจากหน่วยงานหรือองค์กรที่ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก เช่น ส่วนลดเบี้ยประกันจากบริษัทประกันภัย ทั้งนี้ผลประโยชน์ทางการเงินอาจได้รับในทางอ้อมจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงเนื่องจากความสูญเสียและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ลดลง การลดค่าใช้จ่ายอื่นเนื่องจากการทำงานที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น ผลประโยชน์ที่ไม่เป็นตัวเงินจะมีทั้งการได้รับความสะดวกในการดำเนินการติดต่อกับหน่วยงาน การได้มีส่วนร่วมกิจกรรมของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานพันธมิตร เช่น สมาคม ชมรมต่างๆ การได้รับการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อหรือช่องทางต่างๆ และการได้ใช้งานระบบสารสนเทศต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงสิทธิการพิจารณาให้เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบกทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ทั้งนี้เพื่อให้บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกมีความรู้ความเข้าใจและสามารถส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพได้ต่อไป

2.3) การทดสอบเพื่อแต่งตั้งเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ตรวจประเมิน

จากการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ตรวจประเมินทั้งหมด 93 ราย เมื่อพิจารณาถึงเกณฑ์การผ่านร้อยละ 60 จะพบว่าเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกส่วนใหญ่มีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นอย่างดี แสดงให้เห็นว่าเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกมีความพร้อมการดำเนินการในการยกระดับมาตรฐาน และส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งทั้งผู้ประกอบการขนส่งด้วย

รถบรรทุกไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกทั่วประเทศได้
ผลสัมฤทธิ์ของการสัมมนาในครั้งนี้ทำให้มีบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ ได้รับทราบและมีความเข้าใจในการพัฒนาคุณภาพการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีส่วนร่วมในการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก บุคลากรได้เข้าทำการทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจประเมิน และได้รับทราบแนวทางและวิธีการตรวจประเมินและสามารถนำองค์ความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพไปถ่ายทอดให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ กำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งให้คำแนะนำและกำกับดูแลหน่วยตรวจประเมินในพื้นที่ได้ต่อไป

บทที่ 4

การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง
ส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานฯ

บทที่ 4 การพัฒนาและส่งเสริม ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ ระบบมาตรฐานฯ

การดำเนินการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยมีการดำเนินการดังนี้

4.1 โครงการนำร่องให้คำปรึกษาแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

โครงการนำร่องมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก และเป็นการส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในโอกาสต่อไป ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 ผู้เข้าร่วมโครงการนำร่อง

จากการสัมมนาประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานการขนส่งส่วนบุคคลทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค มีผู้ประกอบการขนส่งสนใจเข้าร่วมโครงการนำร่อง รายชื่อดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ลำดับ	จังหวัด	ผู้ขอรับการรับรอง	เข้าร่วมโครงการนำร่องเพื่อขอรับการรับรองสำหรับการขนส่ง	
			ส่วนบุคคล	ไม่ประจำทาง
1	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด	✓	
2	นครราชสีมา	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	✓	
3	นครราชสีมา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไชน์	✓	



ลำดับ	จังหวัด	ผู้ขอรับการรับรอง	เข้าร่วมโครงการนำร่องเพื่อขอรับการรับรองสำหรับการขนส่ง	
			ส่วนบุคคล	ไม่ประจำทาง
4	นครราชสีมา	บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	✓	
5	นครราชสีมา	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด	✓	✓
6	นครราชสีมา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	✓	
7	สมุทรสาคร	นางสาวณัฐวี ดีเสมอ	✓	
8	สมุทรสาคร	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด		✓
9	กรุงเทพฯ	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	✓	
10	ชลบุรี	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	✓	
11	ชลบุรี	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด		✓
12	ชลบุรี	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	✓	
13	ชลบุรี	บริษัท สุวลิ จำกัด	✓	
14	ปทุมธานี	บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด **	✓	
15	ปทุมธานี	บริษัท ชินอน อินเตอร์ จำกัด **	✓	

** หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองระบบมาตรฐานฯ สำหรับการขนส่งไม่ประจำทางอยู่แล้ว

4.1.2 ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การสุ่มสำรวจผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างจำนวน 76 ราย ซึ่งได้เข้าร่วมการสัมมนาประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานการขนส่งส่วนบุคคลทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทำการประเมินตนเองถึงความพร้อมในการรับการตรวจประเมินรายข้อกำหนดที่เป็นข้อบังคับจำนวน 27 ข้อ ได้ผลดังแสดงในรูปที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีความพร้อมที่จะรับการตรวจประเมินและมีแนวโน้มว่าจะผ่านเป็นจำนวนมากกว่า 60 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 79 ของผู้ประกอบการทั้งหมด



รูปที่ 4.1 ความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลกลุ่มตัวอย่างในการรับการตรวจประเมิน

4.2 การตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งที่สมัครขอรับการรับรอง

4.2.1 การดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่ง

ที่ปรึกษาและผู้ตรวจประเมินจากผู้แทนกรมการขนส่งทางบกได้เข้าสังเกตการณ์ทั้งให้คำแนะนำและคำปรึกษา พร้อมกับตรวจประเมินนำร่อง ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ รายข้อกำหนดบังคับแสดงในภาคผนวก ค

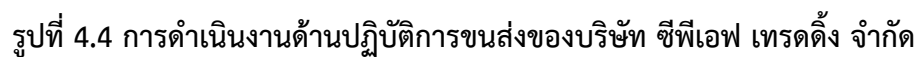
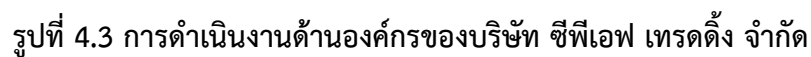
1) บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด

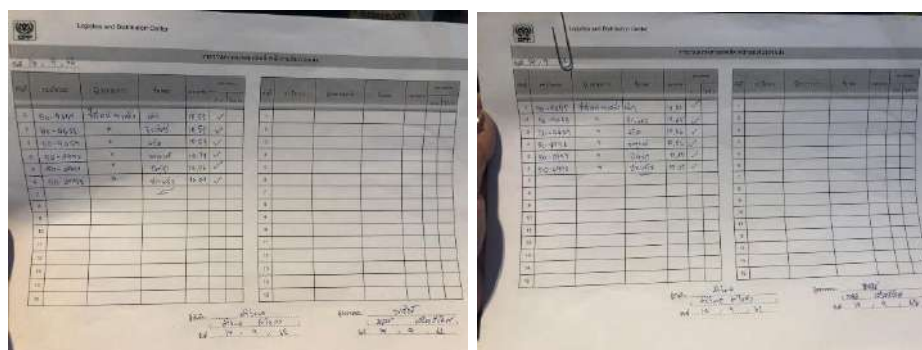
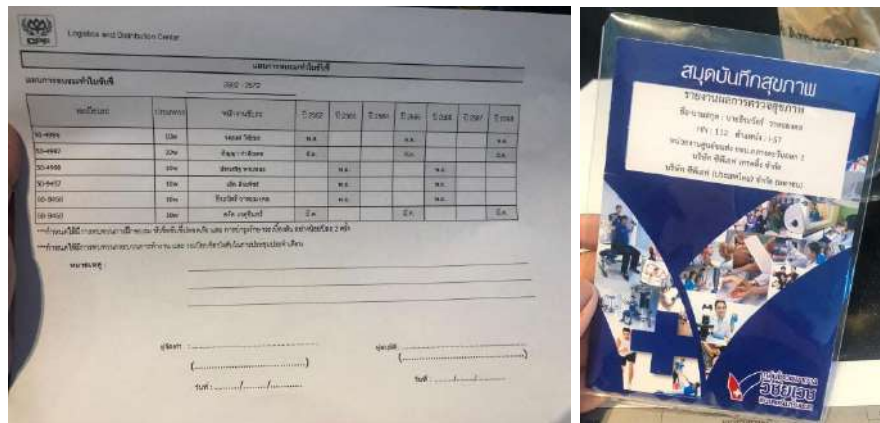
การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด ณ ศูนย์กระจายสินค้าบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562



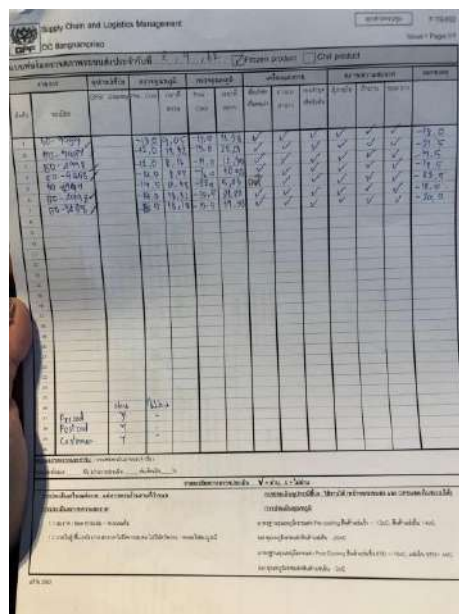
รูปที่ 4.2 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.3 - รูปที่ 4.6





รูปที่ 4.5 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด



รูปที่ 4.6 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท ซีพีเอฟ เทรตติ้ง จำกัด



2) บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด ณ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562



รูปที่ 4.7 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งผลการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 4.8 - รูปที่ 4.11



รูปที่ 4.8 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด



รูปที่ 4.9 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด



รูปที่ 4.10 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

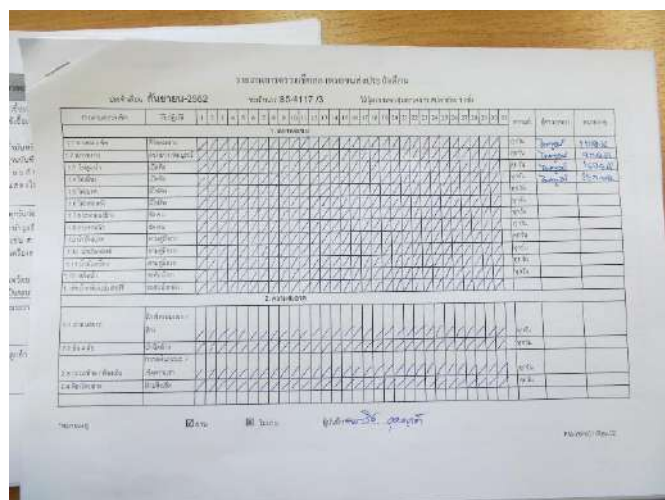


Table with multiple columns and rows, likely a schedule or a list of personnel. The table is partially filled with handwritten text.

รูปที่ 4.11 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

3) ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์ ณ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562



รูปที่ 4.12 การตรวจประเมินนำร่องห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์

ทั้งนี้การดำเนินงานของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์ ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งผลการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 4.13 - รูปที่ 4.16



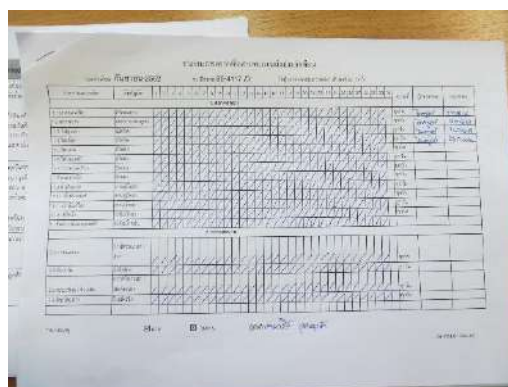
รูปที่ 4.13 การดำเนินงานด้านองค์กรของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์



รูปที่ 4.14 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์



รูปที่ 4.15 การดำเนินงานด้านพนักงานของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์



รูปที่ 4.16 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์

4) บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด ณ ตำบลจั่ว อำเภอบึงขัง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562



รูปที่ 4.17 การตรวจประเมินนำร่อง บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.18 - รูปที่ 4.20



รูปที่ 4.18 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด



รูปที่ 4.19 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท เอี่ยมรุ่งชัยอุตสาหกรรม จำกัด



รูปที่ 4.20 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท เอี่ยมรุ่งชัยอุตสาหกรรม จำกัด

5) บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด ณ ตำบลหนองบัวศาลา อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562



รูปที่ 4.21 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมข้อกำหนด 3.6 และข้อกำหนด 3.9 ให้ทำการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ พร้อมตรวจสอบสารเสพติด ข้อกำหนด 3.8 การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ (ขอตรวจผลจากลูกค้า)

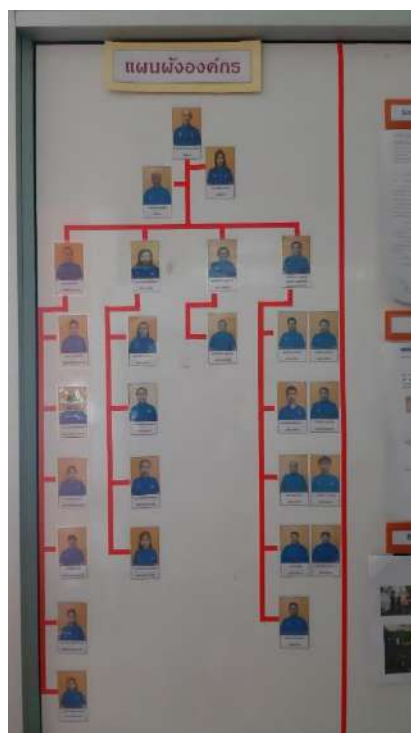
6) ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์ ณ ตำบลบ้านเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562

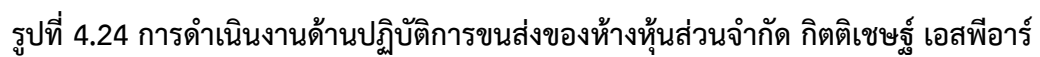


รูปที่ 4.22 การตรวจประเมินนำร่องห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

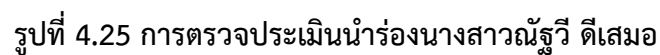
ทั้งนี้การดำเนินงานของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์ ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.23 - รูปที่ 4.24



รูปที่ 4.23 การดำเนินงานด้านองค์กรของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์



การตรวจประเมินนาร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล นางสาวณัฐวี ดีเสมอ ณ จังหวัดสมุทรสาคร เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562



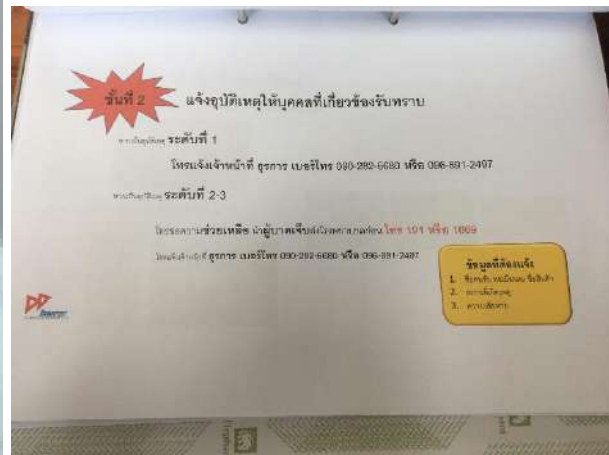
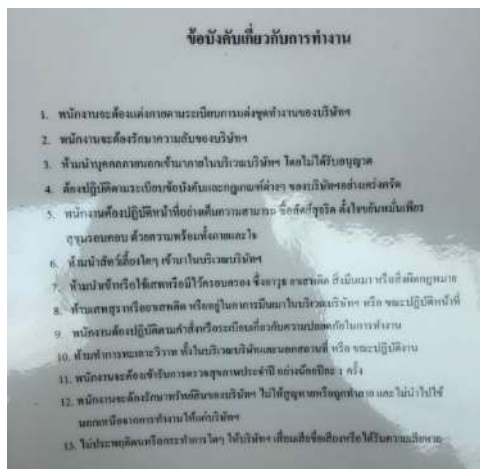
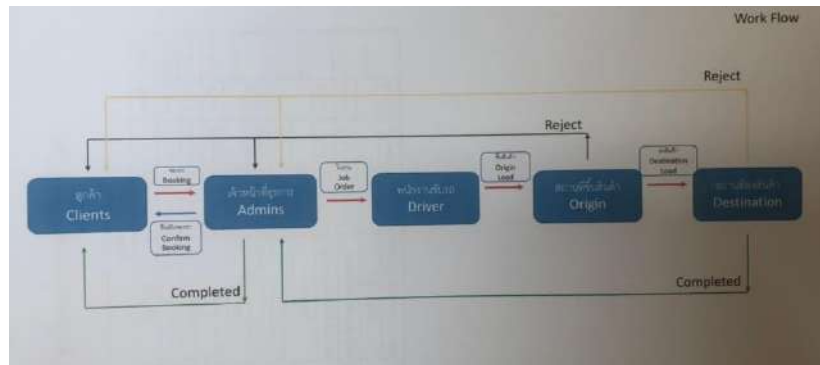
K.Nuttawee Deesamer Organization Chart

- ท่านผู้ช่วยอธิการบดี (Deputy Vice-Chancellor)
- คุณไพรัชศักดิ์ นิ่มนง (Mr. Pichat Nimmong)
- คุณวิภาดา นิ่มนง (Ms. Wibhada Nimmong)
- คุณวิภาดา นิ่มนง (Ms. Wibhada Nimmong)
- คุณวิภาดา นิ่มนง (Ms. Wibhada Nimmong)
- คุณวิภาดา นิ่มนง (Ms. Wibhada Nimmong)

Collage Text:

- นโยบายบริษัท (Company Policy)
- วิสัยทัศน์ ปณิธาน (Vision and Mission)
- Fast ววดเร็ว คิดหน้า (Fast, think ahead)
- On time ตรงต่อเวลา (On time, on schedule)
- สร้างความน่าเชื่อถือ (Build trust)

รูปที่ 4.26 การดำเนินงานด้านองค์กรของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ

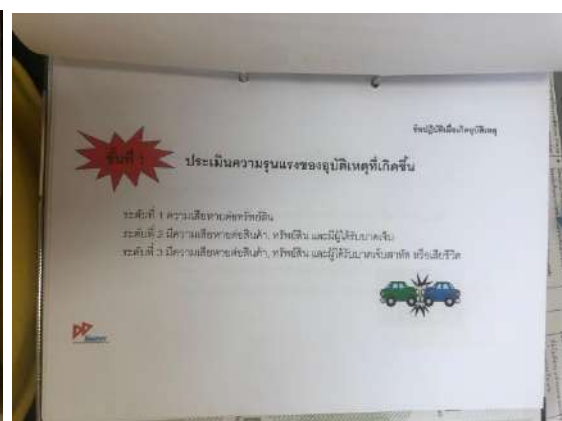
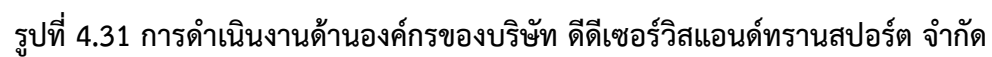


รูปที่ 4.27 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ

[illegible]

รูปที่ 4.28 การดำเนินงานด้านพนักงานของนางสาวณัฐวิ ดีเสมอ





รูปที่ 4.32 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

รูปที่ 4.33 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

รูปที่ 4.34 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

9) บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) ณ จังหวัดสมุทรสาคร เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2562



รูปที่ 4.35 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.36



รูปที่ 4.36 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)

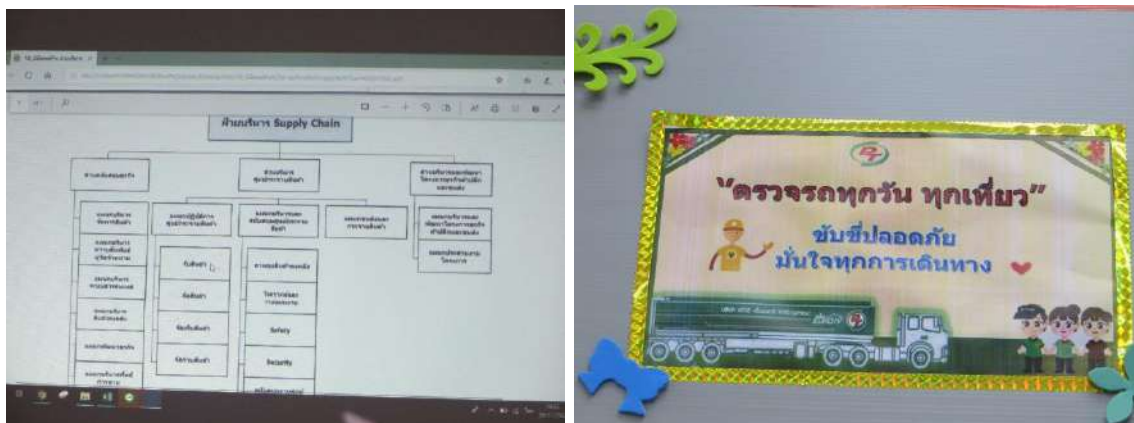
10) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ณ ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562



รูปที่ 4.37 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

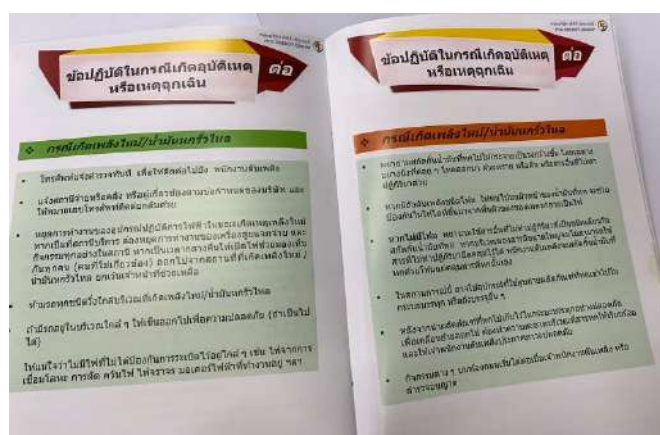
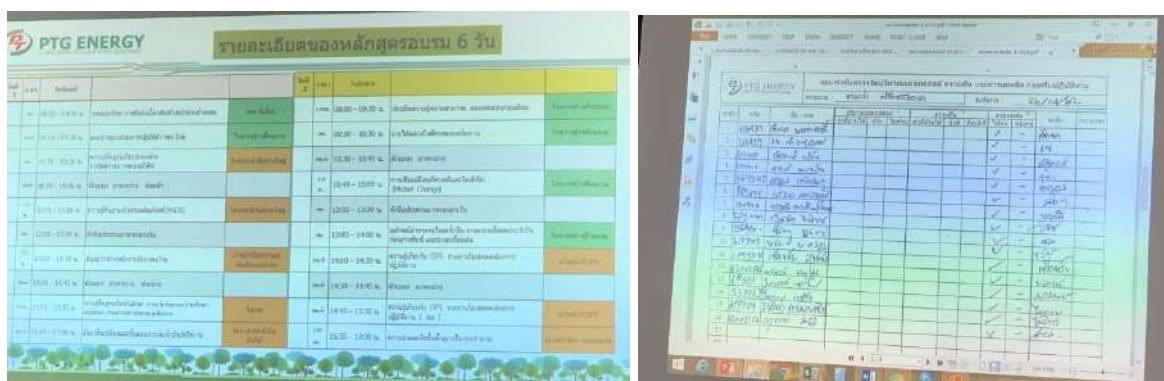
ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมข้อกำหนด 3.3 จัดส่งแผนการฝึกอบรมพนักงานขับรถ 2 หลักสูตร คือ การขับอย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถเบื้องต้น ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 จัดทำแผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งผลการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 4.38 - รูปที่ 4.41



รูปที่ 4.38 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)



รูปที่ 4.39 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน)



รูปที่ 4.40 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี่ จำกัด (มหาชน)



รูปที่ 4.41 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

11) บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ณ ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562

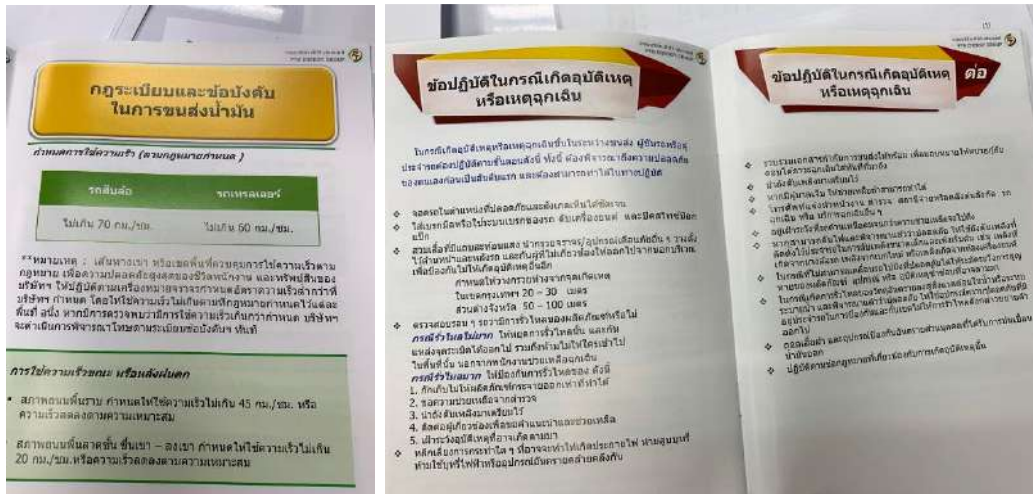


รูปที่ 4.42 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด

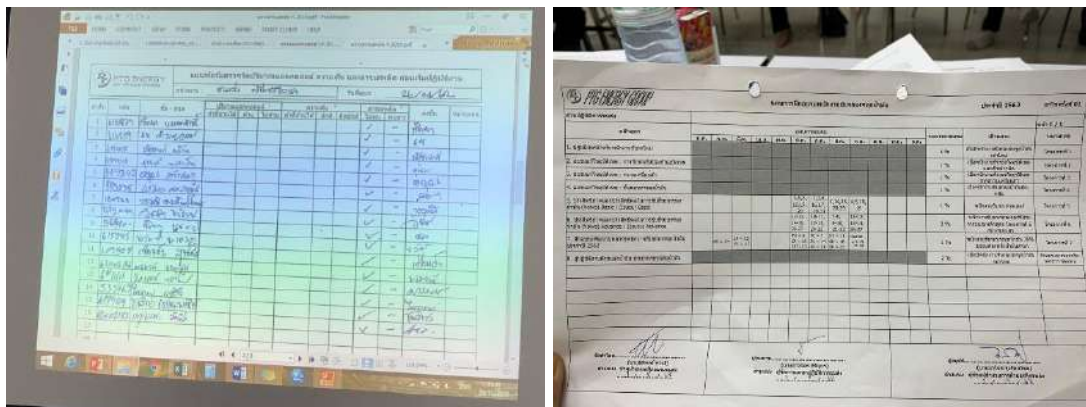
ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.43 - รูปที่ 4.46



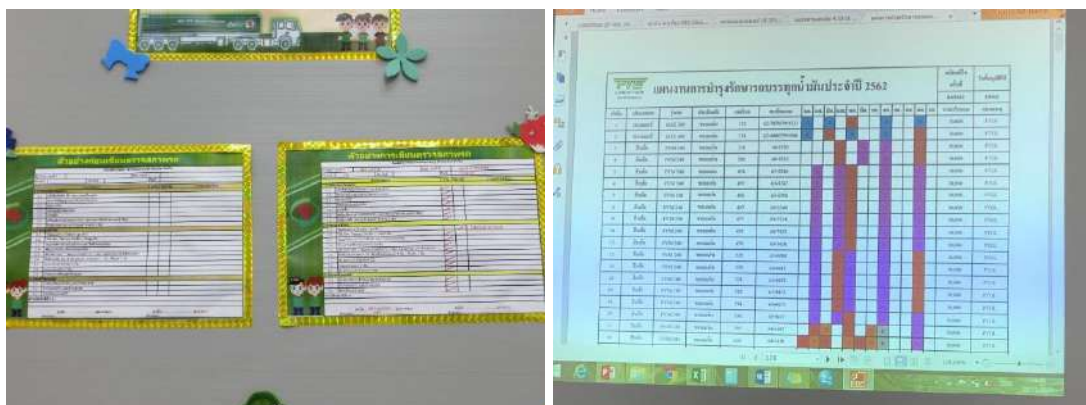
รูปที่ 4.43 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด



รูปที่ 4.44 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของ บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด



รูปที่ 4.45 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด



รูปที่ 4.46 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด



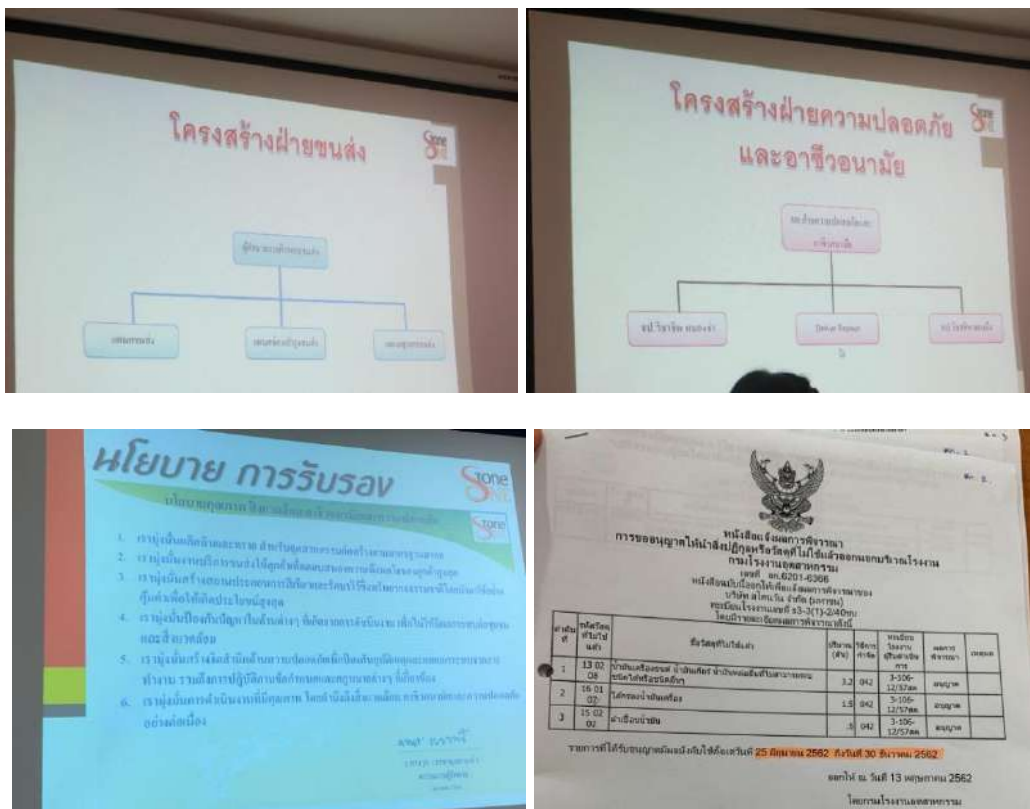
12) บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน) ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562

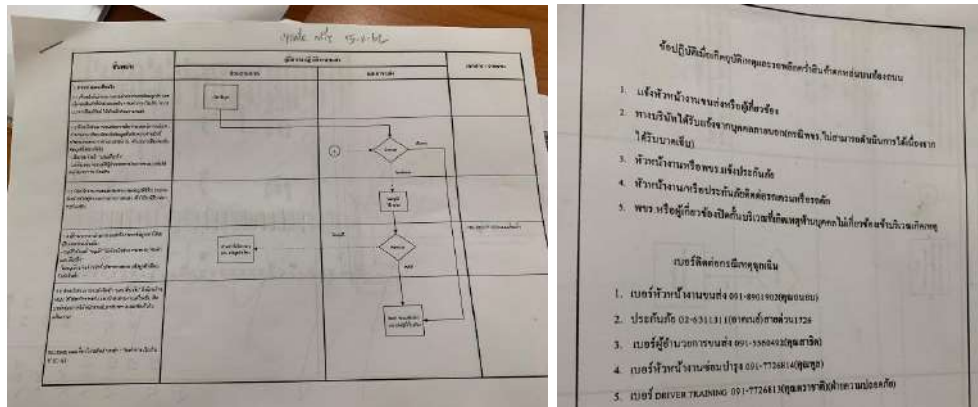


รูปที่ 4.47 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

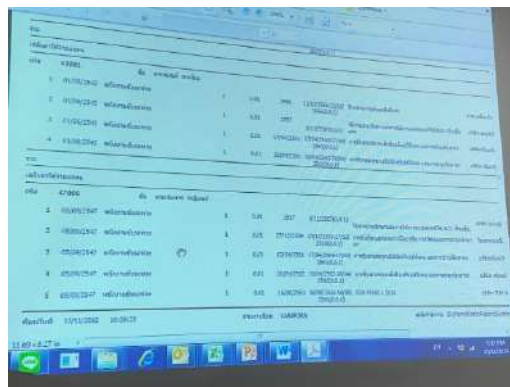
ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน) ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.48 - รูปที่ 4.51



รูปที่ 4.48 การดำเนินงานด้านองค์กรของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

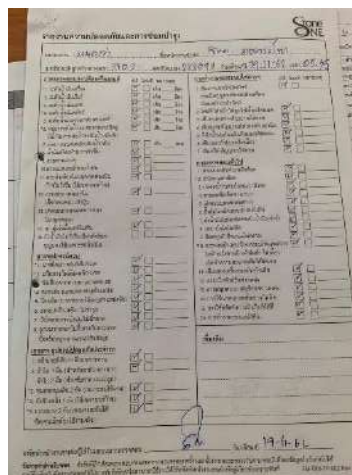


รูปที่ 4.49 การดำเนินงานด้านปฏิบัติการขนส่งของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)



วันที่	เวลา	สถานะ	หมายเหตุ
1	10/10/2562	รถคันที่ 1	
2	10/10/2562	รถคันที่ 2	
3	10/10/2562	รถคันที่ 3	
4	10/10/2562	รถคันที่ 4	

รูปที่ 4.50 การดำเนินงานด้านพนักงานของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)



รูปที่ 4.51 การดำเนินงานด้านยานพาหนะของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

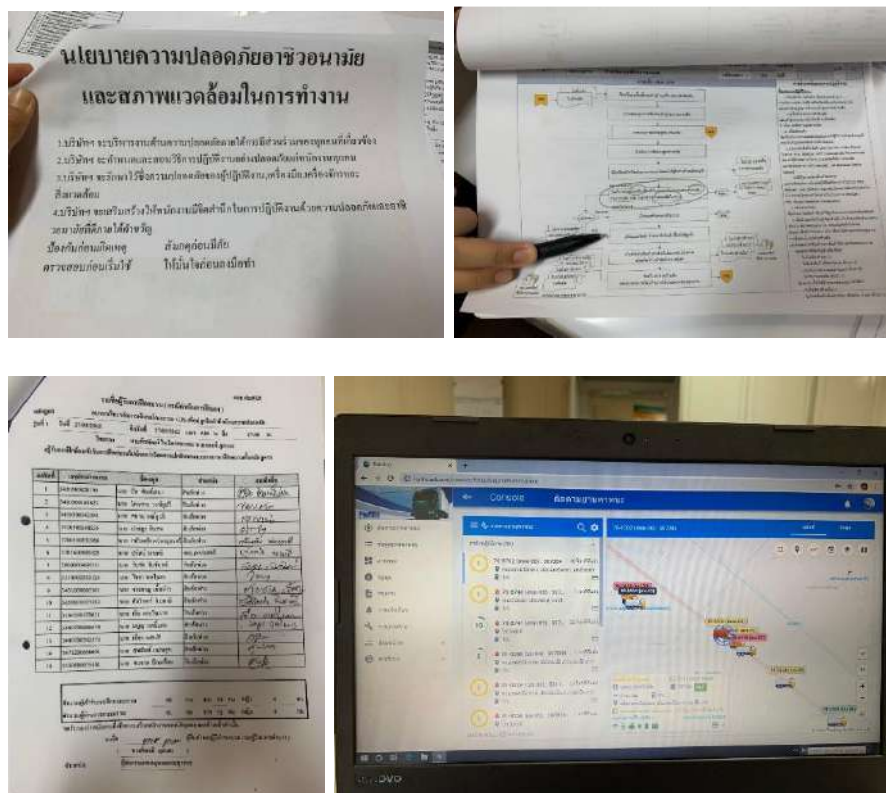
13) บริษัท สุวลิ จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท สุวลิ จำกัด ณ ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2562



รูปที่ 4.52 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท สุวลิ จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท สุวลิ จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติมข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 จัดทำแผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด ซึ่งผลการดำเนินงานแสดงดังรูปที่ 4.53



รูปที่ 4.53 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท สุวลิ จำกัด

14) บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด ณ จังหวัดปทุมธานี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562



รูปที่ 4.54 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.55



รูปที่ 4.55 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด

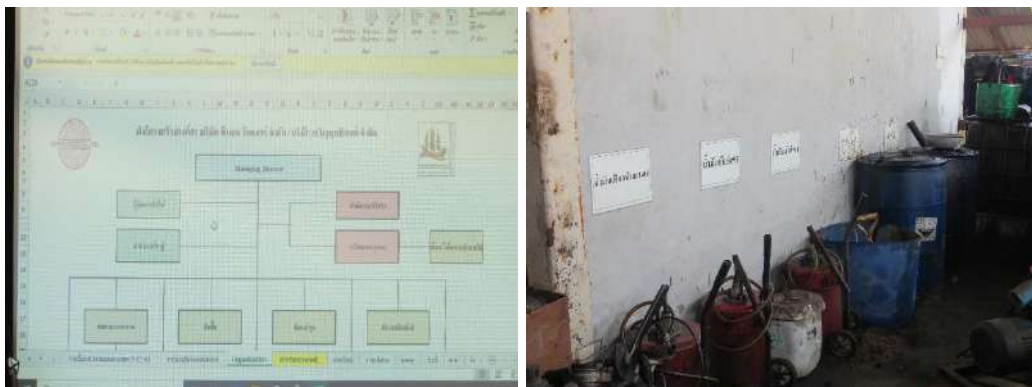
15) บริษัท ชีโน อินเทอร์เน็ต จำกัด

การตรวจประเมินนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลบริษัท ชีโน อินเทอร์เน็ต จำกัด ณ จังหวัดปทุมธานี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562



รูปที่ 4.56 การตรวจประเมินนำร่องบริษัท ชีโน อินเทอร์เน็ต จำกัด

ทั้งนี้การดำเนินงานของบริษัท ชีโน อินเทอร์เน็ต จำกัด ตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกผ่านข้อกำหนดบังคับครบทุกข้อ ซึ่งตัวอย่างผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ แสดงดังรูปที่ 4.57



รูปที่ 4.57 ภาพรวมการดำเนินงานของบริษัท ชีโน อินเทอร์เน็ต จำกัด

4.2.2 ผลการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในโครงการนำร่อง

การตรวจประเมินนำร่องมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก จนถึงปัจจุบันได้ดำเนินการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลรวมทั้งหมด 13 ราย ซึ่งมีทั้งผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านข้อกำหนดทุกข้อ และผ่านแบบมีเงื่อนไขสรุปได้ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ภาพรวมผลการตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ลำดับ	วันที่เข้ารับ ตรวจประเมิน	จังหวัด	ผู้ขอรับการรับรอง	ผลการตรวจประเมิน		
				ผ่าน	ผ่านแบบมี เงื่อนไข	ไม่ผ่าน
1	24 ต.ค. 62	ฉะเชิงเทรา	บริษัท ซีพีเอฟ เทรตติ้ง จำกัด	✓		
2	30 ต.ค. 62	นครราชสีมา	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด		✓	
3	30 ต.ค. 62	นครราชสีมา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไชน์		✓	
4	30 ต.ค. 62	นครราชสีมา	บริษัท เอี่ยมจงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	✓		
5	31 ต.ค. 62	นครราชสีมา	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด		✓	
6	31 ต.ค. 62	นครราชสีมา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	✓		
7	7 พ.ย. 62	สมุทรสาคร	นางสาวณัฐวี ดีเสมอ	✓		
8	18 พ.ย. 62	กรุงเทพฯ	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	✓		
9	20 พ.ย. 62	ชลบุรี	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)		✓	
10	20 พ.ย. 62	ชลบุรี	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	✓		
11	21 พ.ย. 62	ชลบุรี	บริษัท สุวลี จำกัด		✓	
12	9 ธ.ค. 62	ปทุมธานี	บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด	✓		
13	9 ธ.ค. 62	ปทุมธานี	บริษัท ชีนอน อินเตอร์ จำกัด	✓		

จากผลการตรวจประเมินนำร่องผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่เข้าร่วมโครงการทั้งพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่วนภูมิภาคข้างต้น แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลส่วนใหญ่มีกระบวนการขนส่งที่ได้มาตรฐาน ซึ่งผลการตรวจประเมินมีทั้งสอดคล้องทุกข้อกำหนด และแนะนำเอกสาร/หลักฐานให้ผู้ประกอบการบางรายให้มีหลักฐานอย่างชัดเจนตามข้อกำหนดนั้นๆ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3

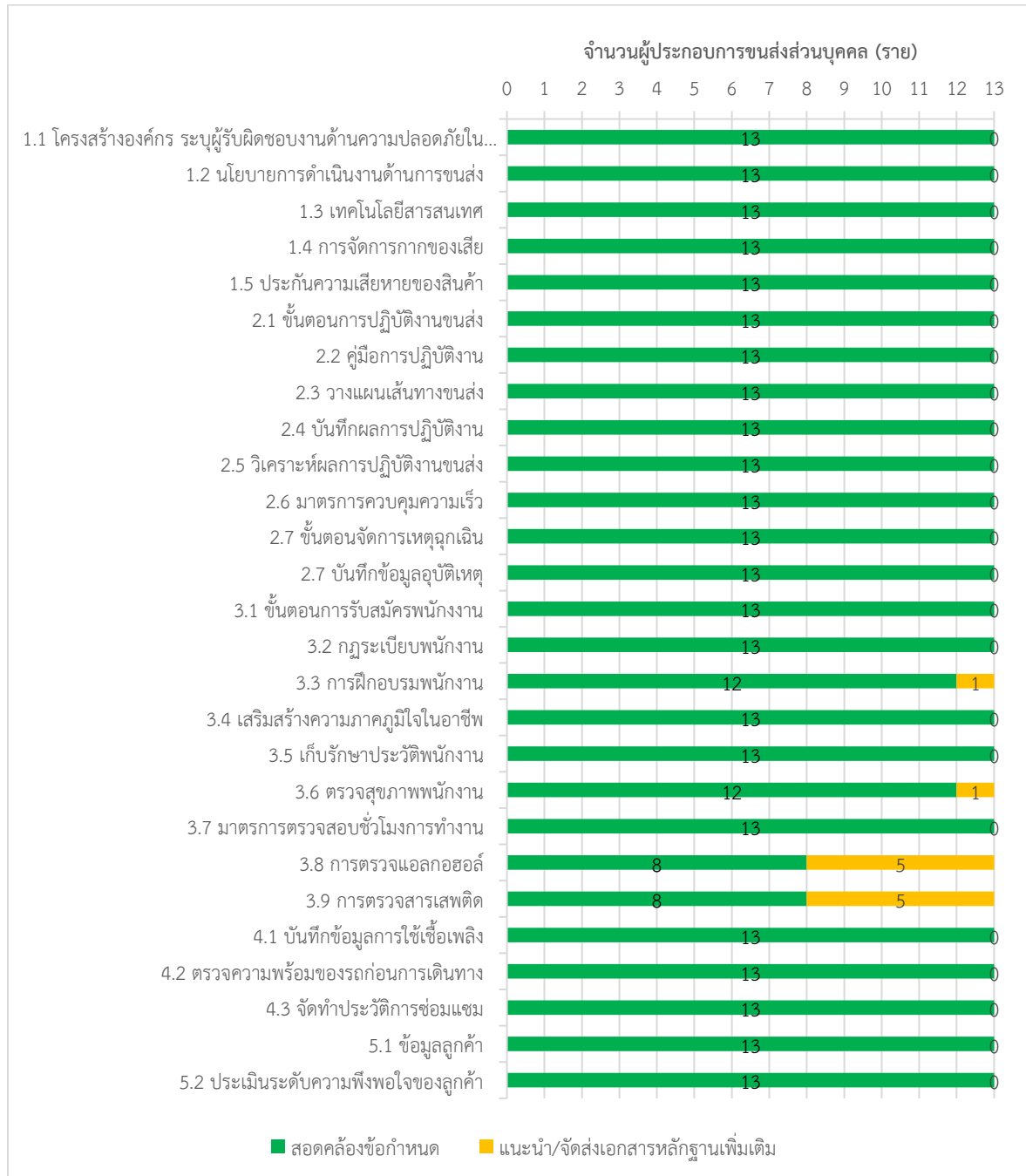
ตารางที่ 4.3 ผลการตรวจประเมินนําร่องผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลรายข้อกำหนด

ผู้ประกอบการนําร่อง	ข้อกำหนด																									
	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	2.1	2.2	2.3	2.4	2.5	2.6	2.8	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8	3.9	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2
1. บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2. บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●	●	●
3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราชไฮซ์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●	●	●
4. บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
5. บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○	○	●	●	●	●	●
6. ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7. นางสาวณัฐวี ดีเสมอ	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
8. บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
9. บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	○	○	●	●	●	●	●
10. บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
11. บริษัท สุวลี จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	●	●	●	●	●
12. บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
13. บริษัท ชินอน อินเตอร์ จำกัด	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

หมายเหตุ : ● สอดคล้องข้อกำหนด ○ แนะนำ/จัดส่งเอกสารหลักฐานเพิ่มเติม



เมื่อพิจารณาผลการตรวจประเมินรายข้อกำหนดผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลทั้ง 13 ราย ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลส่วนใหญ่สามารถดำเนินการสอดคล้องตามข้อกำหนดบังคับ จำนวน 8 ราย และมีผู้ประกอบการบางส่วนผู้ตรวจประเมินแนะนำเอกสาร/หลักฐานให้ผู้ประกอบการมีหลักฐานอย่างชัดเจนตามข้อกำหนดนั้นจำนวน 5 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 38 ของการตรวจประเมินนำร่องผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในครั้งนี้แสดงดังรูปที่ 4.58



รูปที่ 4.58 จำนวนผู้ประกอบการที่ต้องส่งเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมรายข้อกำหนด

หากพิจารณาข้อกำหนดที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องส่งเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมพบปัญหาและรายละเอียดมีดังนี้

- ข้อกำหนด 3.3 ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำอย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี จำนวน 1 ราย พบว่าผู้ประกอบการขนส่งมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่ง แต่ไม่ได้จัดทำรายงานดำเนินการอบรมและแผนการฝึกอบรม เพียงแต่ชี้แจงได้ดำเนินการอยู่แล้ว ดังนั้นผู้ตรวจประเมินจึงเสนอให้ผู้ประกอบการขนส่งจัดทำแผนการฝึกอบรม พร้อมหลักฐานการดำเนินงานฝึกอบรม
- ข้อกำหนดที่ 3.6 ต้องมีการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและวิธีการตรวจสอบตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ จำนวน 1 ราย พบว่าผู้ประกอบการได้ส่งพนักงานไปตรวจสอบสภาพซึ่งมีเพียงใบรับรองแพทย์เท่านั้น ผู้ตรวจประเมินจึงแนะนำให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการตรวจสอบสภาพจัดส่งพนักงานขับรถตรวจสอบสภาพและขอผลการตรวจสอบสภาพ เพื่อจัดเก็บเป็นหลักฐานที่ชัดเจน
- ข้อกำหนดที่ 3.8 และ ข้อกำหนดที่ 3.9 ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ โดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปลผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม และต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปลผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม จำนวน 5 ราย พบว่าผู้ประกอบการบางรายไม่เคยตรวจแอลกอฮอล์พนักงานขับรถ จึงแนะนำให้ผู้ประกอบการจัดซื้อเครื่องเป่าหรือชุดตรวจสารเสพติดหรือให้ผู้ประกอบการติดต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ เป็นต้น หรือผู้ประกอบการบางรายมีการตรวจแอลกอฮอล์และตรวจสารเสพติด แต่ไม่เก็บผลการตรวจ หรือในผู้ประกอบการบางรายทราบว่ามีการตรวจโดยผู้ว่าจ้าง แต่ไม่ได้ขอผลการตรวจ ผู้ตรวจประเมินจึงแนะนำให้เก็บเป็นหลักฐานที่ชัดเจนและส่งผลการตรวจตามมาภายหลัง

4.2.3 บทสรุปผลโครงการนำร่อง

จากการดำเนินการโครงการนำร่องนี้ได้นำเสนอในข้างต้น เล็งเห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลสามารถนำไปใช้งานได้โดยไม่เกินความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ซึ่งแสดงให้เห็นว่าในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในภาพรวมทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล สามารถยกระดับและส่งเสริมให้มีมาตรฐานคุณภาพการดำเนินการด้านความปลอดภัยการบริการด้านการขนส่งที่ทัดเทียมกันได้



4.3 การศึกษาเพื่อจัดทำแผนงานและแนวทางในการพัฒนาสิทธิประโยชน์ของมาตรฐานคุณภาพฯ เพื่อให้ตรงความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

เป็นที่ทราบกันดีว่าการได้รับการรับรองมาตรฐานจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับประโยชน์อย่างมาก การดำเนินงานที่เป็นระบบระเบียบแบบแผน ลดต้นทุนการดำเนินงาน ลดค่าใช้จ่ายจากการลดอุบัติเหตุ และยังได้รับการยอมรับและความมั่นใจจากลูกค้าผู้ใช้บริการมากขึ้น ซึ่งนอกจากประโยชน์ต่างๆ เหล่านี้ แล้วหากกรมการขนส่งทางบกกำหนดสิทธิประโยชน์ที่ผู้ได้รับการรับรองจะได้รับอย่างชัดเจนก็ยิ่งจะเป็นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบมาตรฐานมากยิ่งขึ้น เป็นแรงจูงใจให้เกิดพัฒนาประสิทธิภาพและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

4.3.1 ประเภทของสิทธิประโยชน์

สิทธิประโยชน์ที่อาจได้รับการรับรอง อาจได้เป็น 5 ประเภท ดังนี้

- (1) สิทธิประโยชน์ในเชิงการได้รับความเชื่อถือจากผู้ใช้บริการ เช่น
 - ได้รับอนุญาตให้ใช้เครื่องหมายรับรองในการประชาสัมพันธ์องค์กร
- (2) สิทธิประโยชน์ในเชิงการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานภาครัฐ เช่น
 - ได้รับการสนับสนุนในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการดำเนินงาน เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคมาใช้บริการ
 - ได้รับการสนับสนุนให้มีส่วนร่วมในการดำเนินงานตามโครงการต่างๆ ของรัฐบาล ทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ
- (3) สิทธิประโยชน์ในเชิงการได้รับความรู้ในการประกอบกิจการ เช่น
 - ได้รับการช่วยเหลือแนะนำเกี่ยวกับการบริหาร การจัดการ การตลาด การพัฒนาคุณภาพการดำเนินงาน และการให้บริการ
 - ได้รับการอบรมและคำปรึกษาแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่มีประสบการณ์ในด้านต่างๆ เพื่อช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการดำเนินงาน
 - ได้รับแนะนำและช่วยติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- (4) สิทธิประโยชน์ในเชิงการได้รับความสนับสนุนในทางเศรษฐกิจ เช่น
 - ได้รับมาตรการส่งเสริมให้สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ง่ายขึ้น
 - ได้รับส่วนลดในการใช้บริการสถานีขนส่งสินค้า หรือธุรกิจที่เกี่ยวข้องกัน
 - ได้รับการพิจารณาจากหน่วยงานของรัฐในการเลือกใช้บริการ



(5) สิทธิประโยชน์ในเชิงกฎหมาย เช่น

- ได้รับส่วนลดภาษีประจำปีหรือค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย
- ได้รับสิทธิไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายในบางกรณี
- ได้รับสิทธิในการได้รับการบริการจากหน่วยงานของรัฐเป็นกรณีพิเศษ

การให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของกรมการขนส่งทางบก เป็นการตอบแทนในความมุ่งมั่นทุ่มเทในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อันจะช่วยยกระดับการให้บริการด้านการขนส่ง การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย และรักษาสิ่งแวดล้อม ประกอบกับเป็นการเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าสู่ระบบคุณภาพมาตรฐานเพื่อช่วยให้ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้รับการยอมรับในระดับสากลต่อไป

4.3.2 รูปแบบของสิทธิประโยชน์

สิทธิประโยชน์ที่กรมการขนส่งทางบกสามารถพิจารณาดำเนินการได้ควรมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นการส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการขับขี่ การเพิ่มศักยภาพในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ และการลดภาระการดำเนินการของภาครัฐเป็นสำคัญ โดยเชื่อได้ว่าผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองคุณภาพมีการดำเนินการต่างๆ อย่างดีเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดขั้นต่ำอยู่แล้ว กรมการขนส่งทางบกจึงอาจกำหนดสิทธิประโยชน์ในรูปแบบต่างๆ เช่น

1) สิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

1.1) การอำนวยความสะดวกในการติดต่อกับกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกอาจกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองได้สิทธิประโยชน์ในการได้รับการอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหรือการติดต่อกับกรมการขนส่งทางบก เช่น

- (1) การขอต่อใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานอาจได้รับยกเว้นการตรวจสอบสถานประกอบการเนื่องจากการตรวจประเมินมาตรฐานก็มีการตรวจสอบที่อยู่แล้ว
- (2) การอำนวยความสะดวกในการติดต่อเพื่อขอเพิ่มรถ ถอนรถ หรือเปลี่ยนลักษณะรถ
- (3) การอำนวยความสะดวกในการตรวจสอบสภาพรถประจำปี เช่น การตรวจนอกเวลาราชการ
- (4) การยกเว้นการอบรมผู้ประกอบการในการต่ออายุใบขับขี่ กรณีเป็นพนักงานประจำและมีใบรับรองงานจากผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน
- (5) การได้รับการพิจารณาก่อนในการขออนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ



1.2) การร่วมงานกับกรมการขนส่งทางบก

ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานอาจได้รับสิทธิก่อนในการร่วมงานกับกรมการขนส่งทางบก เช่น

- (1) การพิจารณาก่อนในการให้เข้าใช้สถานีขนส่งสินค้า ทั้งที่มีอยู่ 3 แห่งในปัจจุบันและที่จะก่อสร้างเพิ่มเติมในอนาคต
- (2) การพิจารณาก่อนในการดำเนินการอื่นๆ กับกรมการขนส่งทางบกในอนาคต

1.3) การใช้งานระบบออนไลน์ของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกอาจกำหนดให้เฉพาะผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานอาจได้รับสิทธิในการเข้าใช้งานระบบออนไลน์ต่างๆ ที่เป็นข้อมูลสำคัญและจำเป็นในการประกอบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น

- (1) ระบบสารสนเทศการขนส่งสินค้า Thai Truck Center
- (2) ระบบสารสนเทศอื่นๆ ที่กรมการขนส่งทางบกจะพัฒนาขึ้นในอนาคต

1.4) การสนับสนุนจากกรมการขนส่งทางบก

ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานจะได้รับการพิจารณาให้เข้าร่วมกิจกรรมหรือรับการสนับสนุนจากกรมการขนส่งทางบก เช่น

- (1) การประชาสัมพันธ์รายชื่อผู้ที่ได้รับการรับรองมาตรฐานให้แก่ผู้ว่าจ้างขนส่งผ่านช่องทางต่างๆ เช่น สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย สมาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ว่าจ้างสามารถคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้
- (2) การเข้ารับการอบรมหลักสูตรเฉพาะ เช่น การขับขี่เชิงป้องกัน การบริหารจัดการขนส่ง เป็นต้นซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการดำเนินธุรกิจที่สูงขึ้น สามารถเข้าถึงข้อมูลกฎข้อบังคับ แหล่งทุนและตลาดการค้าใหม่ๆ ทั้งในและต่างประเทศ

2) สิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคม

นอกจากสิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกรมการขนส่งทางบกแล้ว กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาประชาสัมพันธ์กับหน่วยงานอื่นภายในสังกัดกระทรวงคมนาคมเพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ประโยชน์ของการดำเนินการ และคุณภาพของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง เพื่อขอความร่วมมือจากหน่วยงานนั้นๆ พิจารณาให้สิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ที่เป็นไปได้ เช่น การพิจารณาอำนวยความสะดวกในการเข้าด่านชั่งน้ำหนักบริเวณทางหลวง โดยจะต้องพิจารณาหารือร่วมกับกรมทางหลวงหรือกรมทางหลวงชนบท

3) สิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวกับหน่วยราชการอื่น

เมื่อกรมการขนส่งทางบกมีความมั่นใจในคุณภาพของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานแล้วควรพิจารณาผลักดันให้ผู้ประกอบการได้รับสิทธิประโยชน์จากหน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น การอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีศุลกากรโดยจะต้องหารือร่วมกับกรมศุลกากรและการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการพิจารณาดำเนินการ อย่างไรก็ตามความสำเร็จจะขึ้นอยู่กับความเข้าใจให้หน่วยงานนั้นๆ เล็งเห็นถึงประโยชน์ของมาตรฐานฯ ว่าสามารถทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีคุณภาพมากขึ้นได้อย่างจริงจังและเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งทางตรงและทางอ้อม

4) สิทธิประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับภาคเอกชน

กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจกับหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการขนส่ง เพื่อให้ภาคเอกชนเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้ประกอบการที่มีคุณภาพและให้สิทธิประโยชน์ที่เป็นไปได้ในเชิงธุรกิจเพื่อเป็นการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการมีศักยภาพในการดำเนินการมากขึ้น การได้รับสิทธิประโยชน์จากภาคเอกชนทั้งในฝ่ายผู้ว่าจ้างหรือฝ่ายสนับสนุนด้านแหล่งทุน ถือเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมศักยภาพระบบการขนส่งในประเทศ แนวทางการผลักดันเกี่ยวกับการให้สิทธิประโยชน์จากหน่วยงานอื่นที่สามารถพิจารณาดำเนินการได้ เช่น

- (1) การประชาสัมพันธ์กับภาคการเงิน เช่น ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SME Bank) ได้รับทราบถึงศักยภาพของผู้ประกอบการรายย่อยที่มีมาตรฐานในการขนส่ง เพื่อให้เป็นปัจจัยประกอบการพิจารณาในการให้สินเชื่อ เช่น การพิจารณาให้เฉพาะผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานให้กู้เงินในอัตราดอกเบี้ยต่ำ เป็นต้น
- (2) การประชาสัมพันธ์กับบริษัทประกันภัย หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) หรือสมาคมประกันวินาศภัยไทย ได้รับทราบถึงความมุ่งมั่น ในการควบคุมคุณภาพ การให้บริการและการขับเคลื่อนพลอดภัยของผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานว่ามีการตรวจสอบประวัติ และตรวจสอบสุขภาพผู้ขับขี่อยู่เป็นประจำซึ่งจะช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุได้ และขอความร่วมมือให้บริษัทประกันภัยพิจารณาเป็นปัจจัยหนึ่งในการคำนวณเบี้ยประกันภัยต่างๆ เช่น ประกันอุบัติเหตุ หรือประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง เป็นต้น
- (3) กรมการขนส่งทางบกอาจพิจารณาจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมเสริมความใกล้ชิด และ/หรือความร่วมมือระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้ประกอบการขนส่งผ่านการอบรม สัมมนา หรือกิจกรรมต่างๆ

จากแนวความคิดและแนวทางปฏิบัติในการให้ผู้ประกอบการได้รับสิทธิประโยชน์ การส่งเสริมและผลักดันให้เกิดเป็นผลอย่างเป็นรูปธรรมเป็นสิ่งสำคัญเพื่อให้มีหลักฐานเชิงประจักษ์เกี่ยวกับผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นอย่างชัดเจน การประชาสัมพันธ์ให้ส่วนงานต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานภายนอกทั้งภาครัฐและเอกชน ได้รับทราบถึงระบบมาตรฐานคุณภาพ และเล็งเห็นความสำคัญในการสร้างความร่วมมือในการ



พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ และยกระดับมาตรฐานการขนส่งของประเทศไทยนั้น ถือเป็นภารกิจสำคัญที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องเร่งดำเนินการให้สำเร็จอย่างรวดเร็ว



บทที่ 5

การจัดองค์ความรู้ (KM)

บทที่ 5 การจัดองค์ความรู้ (KM)

การจัดทำองค์ความรู้เกี่ยวกับโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล มีรายละเอียดดังนี้

5.1 การจัดทำรายงานผลการศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา

ที่ปรึกษาได้จัดทำรายงานผลการศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา (Final Report) และบทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ของโครงการฯ พร้อม CD บันทึกข้อมูล จำนวน 100 ชุด ประกอบด้วยเนื้อหาที่ครบถ้วนสมบูรณ์ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดการปฏิบัติงาน (TOR)

5.2 การจัดทำคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ

โครงการได้จัดทำคู่มือต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการฯ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 คู่มือดำเนินการต่างๆ

คู่มือ	จำนวน (เล่ม)
(1) คู่มือมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)	500
(2) คู่มือผู้ตรวจประเมิน	500
(3) คู่มือหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB)	200
(4) คู่มือการกำกับดูแล หน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน	200





5.3 วิธีทัศน์และสื่อประชาสัมพันธ์

โครงการได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ ดังรายการต่อไปนี้

- (1) **วิธีทัศน์ (VDO Presentation)** โดยมีเนื้อหาสรุปภาพรวมการดำเนินโครงการฯ จัดทำเป็น 3 ประเภทตามช่วงเวลา ได้แก่ ประเภท 2 นาที ประเภท 4 นาที และประเภท 7 นาที
- (2) **สื่อประชาสัมพันธ์** ออกแบบและจัดทำสื่อเพื่อใช้ในการเผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ ในรูปแบบอุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ เพื่อประกอบการออกบูธประชาสัมพันธ์ ขนาดโครง ความกว้าง 280 ซม. ความสูง 220 ซม. และงานพิมพ์ผ้าขนาดความกว้าง 278 ซม. ความสูง 210 ซม. รูปแบบกราฟฟิคดังแสดงในรูปที่ 5.1



รูปที่ 5.1 ตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการ



5.4 การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ ในหัวข้อการสัมมนา “พร้อมรับสมรรถนะทางการค้าด้วยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2563 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมรามา การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร การสัมมนามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนและสนับสนุนยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พิธีมอบโล่เกียรติคุณให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในช่วงปีที่ผ่านมา และการสัมมนาในหัวข้อ “พร้อมรับสมรรถนะทางการค้าด้วยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง” ซึ่งมีการนำเสนอผลการศึกษาแนวทางการยกระดับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย และการเสวนาจากผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในหัวข้อ “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทย ในปี 2020” และการเสวนาหัวข้อ “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน” ผู้เข้าร่วมการสัมมนาประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคอุตสาหกรรม และผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไปรวมกว่า 200 คน รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วมการสัมมนาแสดงในภาคผนวก ง



รูปที่ 5.2 พิธีเปิดสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ

ประธานในพิธีเปิดการสัมมนา นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้กล่าวในพิธีเปิดการสัมมนาว่า กรมการขนส่งทางบกได้พัฒนาคุณภาพการขนส่งรถบรรทุกหรือมาตรฐาน Q Mark มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 จนเป็นที่รู้จัก เป็นที่ได้รับการยอมรับจากผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ว่าจ้างขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนอย่างกว้างขวาง และในช่วงที่ผ่านมากรมการขนส่งทางบกได้ขยายฐานการให้การรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพไปยังผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งทุกประเภทสามารถนำมาตรฐาน Q Mark ไปใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการด้านการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย นำไปสู่เป้าหมายการลดอุบัติเหตุของรถบรรทุกทั่วประเทศได้

อย่างยั่งยืน รวมถึงช่วยให้พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพในการดำเนินการจะส่งผลให้ลดต้นทุน การเตรียมการลดความสูญเสียที่จะเกิดอุบัติเหตุลงได้ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่อไป โครงการ Q Mark ที่กำลังเริ่มต้นขึ้นมา กรมการขนส่งทางบกร่วมมือกับผู้ประกอบการทุกท่านและสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง หน่วยงานตรวจสอบประเมินอิสระซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของกรมการขนส่งทางบก เนื่องจากโครงการนี้สามารถตอบโจทย์นโยบายของรัฐบาลได้เป็นอย่างดีแล้ว ยังมีความสำคัญอีกสามมิติดังต่อไปนี้ มิติแรกคือ การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันโดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของคนที่ได้ Q Mark สามารถลดต้นทุนในการจัดการโลจิสติกส์ได้คือเป้าหมายหลักของรัฐบาลของการที่ลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้เหลือร้อยละ 12 ส่วนมิติที่สองคือ เรื่องของการลดปัญหา PM 2.5 ซึ่งเป็นนโยบายที่สำคัญอีกตัวหนึ่งของรัฐบาล เชื่อว่าผู้ที่ผ่านการตรวจประเมินรถในเครือข่ายของท่านจะเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและไม่มีปัญหาเรื่อง PM 2.5 และมิติสุดท้ายมิติที่สามคือ เรื่องของการลดปัญหาอุบัติเหตุ จากสถิติอุบัติเหตุภาพรวมของผู้ที่ได้ Q Mark มีแนวโน้มลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ที่ได้รับ Q Mark สามารถที่จะบริหารจัดการลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถบรรทุกได้

5.4.1 พิธีมอบโล่เกียรติคุณแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก ได้เป็นประธานในพิธีมอบโล่เกียรติคุณแก่ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 13 ราย โดยผู้ประกอบการขนส่งสามารถพัฒนาต่อยอดการดำเนินธุรกิจให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ประชาชนผู้ใช้บริการมีความมั่นใจและสามารถเข้าถึงเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าที่มีมาตรฐานได้ผ่านเว็บไซต์ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลและองค์ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนแบบครบวงจร และรวบรวมข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)



รูปที่ 5.3 ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐานฯ

5.4.2 การเสวนาหัวข้อ “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทย ในปี 2020”

การเสวนาในหัวข้อ “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทย ในปี 2020” โดยวิทยากรได้แลกเปลี่ยนมุมมองเกี่ยวกับสภาพการค้าโดยรวมของประเทศในปัจจุบันและทิศทางแนวโน้มทางการค้าและการขนส่งในอนาคตด้านโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการขนส่งไทยต้องเตรียมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark แล้ว มีส่วนสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งอย่างไรในการแสดงศักยภาพด้านการแข่งขัน

วิทยากรในการเสวนา ประกอบด้วย คุณเกตุติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์ ประธานกิตติมศักดิ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย คุณประเสริฐศักดิ์ บัวแดง บริษัท อินเด็กซ์ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) คุณมานิช รุ่งรัตนไชย บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ดำเนินรายการโดย รองศาสตราจารย์ ดร.วราเมศวร์ วิเชียรแสน และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฉนิศา รุ่งแจ้ง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



รูปที่ 5.4 การเสวนา “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทยปี 2020”

คุณคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับการส่งเสริมคุณภาพการขนส่งและโลจิสติกส์อย่างไร และทิศทาง แนวโน้มการส่งออกสินค้าของประเทศไทย

จากสถานการณ์การส่งออกในปีที่ผ่านมาคงไม่มีผลกับการทำธุรกิจในอนาคตมากนัก ภาคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปีนี้มีคู่แข่งมาก สินค้าของเกษตรกรส่วนใหญ่มีราคาตกต่ำเพราะค่าเงินบาทเพิ่มสูงขึ้นส่งผลกระทบต่อนักลงทุนต่างชาติ สำหรับสาเหตุที่ทำให้ค่าเงินบาทเพิ่มสูงขึ้น เหตุผลหลักๆ คือ Global Demand เป็นตัวที่ทำให้การผลิตสินค้าต่างๆ ในประเทศไทยทรงตัว

สำหรับ Q Mark ในมุมมองของผู้ประกอบการหรือเจ้าของสินค้าเราต้องการเรื่องของความแน่นอน สภาพการทำธุรกิจ เวลาส่งมอบต้องตรงต่อเวลา คุณภาพของสินค้าทุกอย่างต้องเป็นไปตามสิ่งที่ลูกค้าต้องการ

คุณเกศติวิทย์ ลิทธิสุนทรวงศ์ ประธานกิตติมศักดิ์สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับสถานการณ์การค้า การลงทุน และการส่งออกระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการเติบโตของ E-Commerce ของประเทศไทย เฉลี่ยแล้ว 5 ปีที่ผ่านมาปีละร้อยละ 22 เพราะฉะนั้นเป็นธุรกิจเชื่อว่ายังมีโอกาสในการเติบโตเพิ่มมากขึ้น แต่คนส่วนใหญ่อาจจะมองว่าการขนส่งสินค้ามีการตัดราคาแข่งขันกันสูง เพราะฉะนั้นสำหรับบุคคลที่อยู่ในธุรกิจนี้ต้องหันกลับไปมองว่า ถ้ายังไม่พยายามปรับตัวเข้าไปสู่ออนไลน์ อาจจะเข้าไปไม่สามารถตามกระแสได้ และมีสิทธิ์ที่จะเลือกลูกค้าผู้ประกอบการคนไทยจะต้องเปลี่ยนและพยายามปรับตัวเองเพื่อตามกระแสของโลกให้ทัน

ซึ่งในโลกปัจจุบันเป็นเรื่องของการร่วมมือกัน แต่ยังไม่เคยเห็นรถบรรทุกจับมือกันบริการลูกค้า การทำธุรกิจให้ครบวงจรเป็นสิ่งที่สำคัญ จะได้เปลี่ยนผู้ให้บริการยากขึ้น ประเทศไทยก็หาถ้าเล่นคนเดียวเก่ง แต่ถ้าเล่นเป็นทีมจะยาก แต่ยังเชื่อว่าทำได้ ต้องการขยาย ถึงไม่สามารถควบคุมไม่ได้แต่เลือกได้ ต้องมีความขยันในการหาลูกค้าโดยไม่ต้องลงทุนเพิ่มแต่แค่หาพันธมิตร ทำรถให้สวยสะอาดติดสติ๊กเกอร์เบอร์โทรที่ชัดเจน ก็สามารถเพิ่มลูกค้าได้เรื่องที่ต้องขอฝากไว้ คือ 1. การหาพันธมิตรต้องไม่ใช่เฉพาะในประเทศแต่ต้องมีพันธมิตรอยู่ทั่วโลก 2. การหาลูกค้ายังมีลูกค้าที่ดีมีมากมายและที่สำคัญต้องเป็นผู้บริการที่ดี การร่วมมือกันของเราถ้าจะแข่งกับต่างชาติ คนไทยต้องจับมือกันก่อน พร้อมให้การสนับสนุนผู้ประกอบการคนไทย หากคนที่มีแนวคิดธุรกิจเหมือนกันมาพัฒนา

สุดท้ายนี้สิ่งสำคัญคือ การพัฒนาคุณภาพ ถ้าเป็นผู้บริการที่มีคุณภาพ สามารถแสดงให้ลูกค้าเห็นถ้าลูกค้าเป็นบริษัทใหญ่ๆ และลูกค้าสามารถพูดแทนได้ว่า มีการบริการดี มีคุณภาพ ช่วยเป็นใบเบิกทางได้ร้อยละ 50 และการที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการพัฒนาเป็นสิ่งที่สำคัญมาก เชื่อว่าจะเป็นพื้นฐานที่ดีพื้นฐานที่สำคัญในการพัฒนาและเติบโตในภาครัฐเอง อยากให้ทางกรมการขนส่งทางบกประสานงานกับสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม โดยเฉพาะโมเดลถ้าแก่น้อยให้เข้าไปได้รับการส่งเสริมสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมและส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างเพื่อสร้างรายได้เข้าประเทศ

คุณประเสริฐศักดิ์ บัวแดง บริษัท อินเด็กซ์ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับแนวโน้มของสภาพทางการขนส่งสินค้า และการได้รับมาตรฐานบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ปัจจุบันทิศทางเฟอร์นิเจอร์ของอินเด็กซ์มีการปรับตัวคือมุ่งไปทางตลาดออนไลน์ค่อนข้างเยอะ ยังรอการเจริญเติบโตที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากทางบริษัทฯ เพิ่งเข้ามาในตลาดออนไลน์ และพยายามจะผลักดันเรื่องการขนส่งเฉพาะกลุ่มมากขึ้น สำหรับการแข่งขัน ส่วนใหญ่ขนส่งสินค้าโดยใช้รถของบริษัทฯ ประมาณร้อยละ

ละ 70 แต่ทางบริษัทฯ เองมีนโยบายให้พนักงานของบริษัทฯ เป็นเจ้าของหรือมีธุรกิจเป็นของตัวเอง โดยให้พนักงานมีทั้งรถเล็กและรถใหญ่

สำหรับการได้ Q Mark ทางบริษัทฯ เล็งเห็นว่า Q Mark เป็นระบบมาตรฐานฯ ที่ออกโดยภาครัฐซึ่งแสดงถึงความน่าเชื่อถือขององค์กร บริษัทฯ มีภาพลักษณ์ที่ดีขึ้น และมีต้นทุนที่ลดลง พนักงานมีพฤติกรรมที่ดี รถมีความพร้อม กฎระเบียบ มีความปลอดภัย มีคุณภาพในการบริการ และลดการเกิดอุบัติเหตุรอบรั้วเป็นสุข เรามุ่งเน้นคนขับรถนั้นหายาก ขับเป็นกับขับได้ไม่เหมือนกัน เอา Q Mark เข้ามาช่วยด้วยกับ Zero accident ได้ประโยชน์เยอะมาก

คุณมานะ รุ่งรัตนไชย บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับแนวโน้มของสภาพทางการขนส่งสินค้า และการได้รับมาตรฐานบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ในส่วนของน้ำมันในปีที่ผ่านมาได้มีการเติบโตประมาณร้อยละ 5 และในส่วนของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด มีการเติบโตกว่าร้อยละ 20 ซึ่งในอนาคตเรื่องการขนส่งอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนการขนส่งทางท่อมามากกว่าทางการขนส่งโดยรถบรรทุก เพื่อให้ลดปัญหาการจราจร การลดต้นทุนการขนส่ง การลดมลภาวะ CO2 ขณะนี้จะได้มีการดำเนินการเปิดบริการทางภาคอีสาน และในอนาคตในการขนส่งทางท่อม่าจะเพิ่มมากยิ่งขึ้น

ส่วนในการขอรับรองมาตรฐานฯ ทางบริษัทพีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด เล็งเห็นว่า Q Mark เป็นระบบที่สร้างความเชื่อมั่นมาตรฐานด้านการขนส่งโดยการสร้างการยอมรับของบริษัทฯ และได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ เช่น การอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้น

5.4.3 การเสวนาหัวข้อ “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน”

การสัมมนามีการจัดเสวนาในหัวข้อ “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน” ซึ่งในการเสวนาในครั้งนี้โดยวิทยากรเฉพาะด้านของกรมการขนส่งทางบกโดยมี ว่าที่ร้อยตรีหญิงนวลพร ไชยเดชกำจร หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัยสำนักงานสวัสดิภาพการขนส่งทางบก คุณสุรัสดา นิปரியาย หัวหน้ากลุ่มกำกับและติดตามการเดินรถศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS คุณภพ ไตรสุนันท์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการกองตรวจการขนส่งทางบก คุณฐิติพัฒน์ ไทยจงรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า สำนักงานการขนส่งสินค้า ดำเนินรายการโดยผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศุภวุฒิ มาลัยกฤษณะชลี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



รูปที่ 5.5 การเสวนา “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน”

ว่าที่ร้อยตรีหญิงนวลพร ไชยเดชกำจร หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัยสำนักงานสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับสถิติอุบัติเหตุที่ผ่านมา

ส่วนใหญ่การเกิดอุบัติเหตุ คู่กรณีของรถบรรทุกจะเป็นรถขนาดเล็ก เพราะว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถการขนส่งด้วยรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคล เมื่อต้นปี 2563 มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา รถไม่มีเบรกเกิดการชนเข้ากับรถบรรทุกทำให้มีผู้เสียชีวิตคือคนขับทั้งสองคน สถิติอุบัติเหตุจากการเก็บข้อมูลจากการเทียบจะเห็นได้ว่าปริมาณจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีจำนวนลดลงเล็กน้อย เมื่อเทียบกับปริมาณที่จดทะเบียนจะเห็นได้ว่าการไม่เพิ่มสูงขึ้นเป็นนิมิตรหมายที่ดี ตั้งแต่มีการติด GPS ควบคุมความเร็วของรถบรรทุก ไม่มีการขับเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ถ้าจะสังเกตให้ถี่รถที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกไม่ประจำทาง รถป้ายเหลือง รถป้ายดำ รถป้ายเหลืองก็จะสูงกว่ารถป้ายดำ เพราะว่าใช้เป็นการขนส่งข้ามภาค ข้ามจังหวัด แต่ป้ายดำจะเป็นการขนส่งระหว่างจังหวัด ดังนั้นต้องดูแลให้คนขับพักผ่อนให้เพียงพอ อาจจะเกิดการหลับในได้ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมาจากพฤติกรรมของผู้ขับประมาณร้อยละ 80

ในภาพรวมกรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่กำกับดูแล 4 ด้าน คือ ด้านตัวคน คนปลอดภัย รถปลอดภัย การควบคุมกำกับดูแลเพื่อความปลอดภัย และสุดท้ายการบังคับใช้กฎหมาย ตัวคนคือการใช้ถนนร่วมกัน ผู้ที่จะได้รับใบอนุญาต คือคนที่ต้องผ่านเกณฑ์การพัฒนาหลักสูตรเพื่อให้ทันสมัย ข้อเสนอใช้วิธีการคิด วิเคราะห์ สังเคราะห์ แล้วนำมาสู่ระบบที่จะแสดงตัวบุคคล ด้านที่ 2 คือตัวรถปลอดภัย เราใช้มาตรฐานของ UN Regulation เรื่องของอุปกรณ์ยึดต่อตัวพ่วง การติดตั้งป้ายสามเหลี่ยมสะท้อนแสง ระบบห้ามล้อจะใช้สำหรับรถที่ขึ้นลงทางลาดชันอยู่ระหว่างประกาศ ด้านที่ 3 มาตรการ Checkคน Checkรถ Checking Point ตรวจสอบเข้มข้นความพร้อมและความปลอดภัยของรถบรรทุกและผู้ขับรถ TSM ภารกิจที่จะมีผลกับผู้ประกอบการ และด้านที่ 4 การบังคับใช้ตามกฎหมาย กรมการขนส่งทางบกมีอำนาจในทางกฎหมายตั้งแต่

กฎกระทรวง ความปลอดภัย แอลกอฮอล์ 0% มีใบขับขี่ การใช้โทรศัพท์ ไม่ขับรถเร็ว และที่สำคัญคือการนำไปใช้เพื่อป้องกันแต่ไม่ได้ใช้เพื่อป้องกันหรือรางวัลนำจับ

คุณสุรศักดิ์ นิปரியาย หัวหน้ากลุ่มกำกับและติดตามการเดินรถศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับการติดตั้ง GPS สำหรับทั้งรถบรรทุก 70 และรถบรรทุก 80 และมาตรการในการแก้ไขปัญหา

การติดตั้ง GPS ภายในปี 2563 จะต้องติดตั้ง GPS ครบทุกคัน สำหรับระเบียบเกี่ยวกับระยะเวลาในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถ คือการหยุดพักทุก 4 ชั่วโมงเป็นไปตามกฎหมายตาม พรบ. แรงงาน มีการบังคับใช้ตามกฎหมาย จากการตรวจสอบปีพ.ศ.2561 และพ.ศ.2562 มีแนวโน้มการใช้งานการติดตามการเดินรถศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS สูงขึ้น อาจเป็นเพราะจำนวนรถที่ติดเพิ่มขึ้นด้วย ในการกำกับดูแลกรมการขนส่งทางบกมีการติดตามในเชิงข้อมูล มีการส่งข้อมูลสม่ำเสมอหรือไม่รับการแจ้งเบาะแส และมีการตรวจสอบทุกๆ 15 วัน ในส่วนของอายุการใช้งานอุปกรณ์ GPS เนื่องจากอุปกรณ์ GPS เป็นอุปกรณ์ทางด้านการสื่อสารโทรคมนาคม ดังนั้นอายุการใช้งานจะขึ้นอยู่กับตำแหน่งการติดตั้ง การซื้อแพคเกจระหว่างกันด้วย ซึ่งทางกรมฯ กำหนดไว้เป็นมาตรฐาน กรณีใบสั่งเนื่องด้วยระบบ GPS ตรวจสอบเจอและกระบวนการที่จะออกหนังสือเรียกตัวหรือว่าเชิญมารับข้อกล่าวหา เป็นกระบวนการต่อเนื่องจากตัวระบบ GPS เองซึ่งในแต่ละพื้นที่มีปริมาณงานที่เกิดขึ้นไม่เท่ากัน ดังนั้นกระบวนการจะมีหลายขั้นตอน แต่ได้มีการพัฒนาให้เป็นใบสั่งอัตโนมัติให้ตัวผู้ประกอบการรับทราบการกระทำความผิดจาก GPS โดยตรง ระบบอยู่ระหว่างการพัฒนาต่อไป

คุณฐิติพัฒน์ ไทยจงรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า สำนักงานการขนส่งสินค้า ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับการตรวจการกระทำความผิดของผู้ประกอบการจาก GPS

การตรวจการกระทำความผิดของผู้ประกอบการจาก GPS เป็นเรื่องเจตนาขึ้นต้นเพื่อความปลอดภัย กล่าวถึงสถิติการเกิดอุบัติเหตุโดย GPS เข้ามาเพื่อตรวจจับและเข้าช่วยเหลือในกรณีที่มีผู้ขับรถมีพฤติกรรมที่เป็นความเสี่ยงเรื่องความเร็ว ความเหนื่อยล้าจากการทำงาน จากเดิมการตรวจสอบความเร็วและเวลาทำงานต้องใช้เจ้าหน้าที่ลงไปภาคสนาม ซึ่งกลไก GPS จะมาช่วยในการกำกับดูแลได้ดียิ่งขึ้น โครงการ GPS ถ้าจะเปรียบเทียบกับคือโครงการดาวเทียมของกรมการขนส่งทางบก เป็นกลไกที่ติดตามดูแลรถตลอดเวลา โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการควบคุมความเร็ว ซึ่งมาตรการนี้ไม่ได้เป็นการจับผิดผู้ประกอบการ แต่ต้องการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ปัญหาสถิติการกระทำความผิดมีแนวโน้มสูงขึ้นส่วนหนึ่งอาจจะต้องย้อนกลับมาเรื่องภาครัฐ ให้คนขับหยุดพัก แต่พักแล้วต้องอยู่บนพื้นฐานความปลอดภัย อาทิเช่น การพักทางตามจุดพักรถ

ทั้งนี้ศูนย์ GPS กำกับผู้ให้บริการให้ปฏิบัติเป็นไปตามระเบียบของกรมฯ ซึ่งผู้ให้บริการต้องช่วยดูแลและแนะนำผู้ประกอบการในการช่วยเหลือเครื่องมือให้กับผู้ประกอบการ ในอนาคตกรมการขนส่งทางบกก็เตรียมที่จะปรับเปลี่ยนเกณฑ์ให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้นให้ต้องความรับผิดชอบต่อผู้ประกอบการได้มากขึ้น อาจต้องมี



การวางเงินประกัน ให้แต่ละเจ้ามีความมั่นคงสูงขึ้นเพื่อดูแลความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการ GPS และกรมการขนส่งทางบกให้มีความมั่นใจในการสตูดคล้องที่ดียิ่งขึ้น

คุณภพ ไตรสุนันท์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการกองตรวจการขนส่งทางบก ให้ข้อคิดเห็นประเด็นเกี่ยวกับการกระทำผิดในกลุ่มตรวจการมีแนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างไรบ้าง ผู้ประกอบการบางรายไม่มาเสียค่าปรับจะเกิดผลกระทบอย่างไร และคำแนะนำในการลดความเสี่ยงในการกระทำความผิด

ในฐานะผู้แทนกองตรวจการขนส่งทางบก การบังคับใช้กฎหมายถือเป็นมาตรการที่สำคัญที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องนำมาใช้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและปราบปรามผู้กระทำความผิด แต่ในส่วนของการเข้มข้นดูแลความปลอดภัยเป็นหลักก่อน ถ้าเป็นความผิดที่ไม่ค่อยกระทบถึงความปลอดภัยมากนัก การลงโทษหรือการบังคับใช้กฎหมายเราก็จะมีขั้นตอน คือ ครั้งแรกมีการปรับต่ำเล็กน้อย ถ้ามีครั้งที่ 2-3 ก็จะมีการเพิ่มโทษหนักขึ้นเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งพยายามปรับตัว ถ้าเป็นการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดผลกระทบรุนแรง เป็นเรื่องของอุบัติเหตุทรัพย์สิน เสียชีวิต หรือว่าชื่อเสียงของประเทศชาติ กองตรวจการขนส่งทางบกก็จะดำเนินการขั้นเด็ดขาด เช่น การไม่ใช้อุปกรณ์ GPS ถ้าไม่ติดตั้งอุปกรณ์ ตามมาตรา 71 ปรับสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท ถ้าตรวจพบเริ่มต้นปรับต่ำกว่า แต่ถ้าการไม่ติดตั้งแล้วก่อให้เกิดอุบัติเหตุอาจปรับไป 50,000 บาท มาตรการดำเนินการกับผู้ขับขี่ด้วย ถ้ามีประวัติการทำผิดซ้ำจะมีมาตรการพักใช้ เพิกถอน โดยจะใช้ความปลอดภัยเป็นหลัก ได้ผลดีกว่าการเสียค่าปรับ ในเรื่องผู้ประกอบการเพิกเฉยไม่มาเสียค่าปรับ เบื้องต้นทางกรมการขนส่งทางบกมีหนังสือเรียกให้มารายงานตัวภายใน 15 วันหรือ 30 วัน แล้วแต่กรณี หากไม่มารายงานตัวตามที่เรียกก็จะมีโทษ เมื่อพ้นกำหนดไม่มารายงานจะดำเนินการอาญาต่อไปอนุญาตผู้ประกอบการ และหากจะดำเนินการประกอบได้จะต้องมาดำเนินการชำระค่าปรับตามกฎหมายให้เรียบร้อยก่อนจึงสามารถดำเนินการต่อไปได้ การที่ผู้ขับขี่ใบอนุญาตถูกพักใช้จะมีบทลงโทษอยู่แล้ว ขั้รถโดยไม่ได้รับอนุญาต มีโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี ปรับไม่เกิน 4,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ หมายความว่าเมื่อพบผู้ตรวจจะนำตัวส่งพนักงานสอบสวนในท้องที่ที่พบแล้วทำสำนวนส่งฟ้องศาลเพื่อให้ศาลมีคำพิพากษา ถ้าเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกศาลท่านจะพิพากษาลงโทษปรับก่อน ถ้ามีการทำผิดซ้ำก็จะเป็นการลงโทษที่รุนแรงขึ้นต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถถูกพักใช้ใบอนุญาต แต่นำบัตรขับขี่ของผู้ขับขี่คนอื่นมาใช้แทน ในความเป็นจริงเกิดขึ้นอย่างมากในปัจจุบัน แต่เนื่องจากระบบของ GPS อยู่ในระหว่างพัฒนากองตรวจการขนส่งทางบกก็ให้สิทธิ์ผู้ประกอบการได้ดูแลกำกับให้ผู้ขับขี่ตรงตามใบอนุญาต ถ้าตรวจพบตรวจเจอทางกรมการขนส่งทางบกจะดำเนินการตามกฎหมายและปรับไม่เกิน 50,000 บาท กรณีตรวจพบว่าไม่มีใบขับขี่หรือใบขับขี่ผิดประเภทส่วนใหญ่จะตรวจพบเมื่อเกิดขึ้นแล้ว เกิดอุบัติเหตุแล้วถึงมาตรวจพบ ถ้าเป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรงก็จะลงโทษขึ้นหนักคือมีการจำคุกพร้อมด้วยทั้งผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ ในส่วนของการเพิ่มศักยภาพหรือเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการมีแนวโน้มที่ดีขึ้น แต่ในส่วนของการลดความเสี่ยงในการกระทำความผิดควรปฏิบัติตามกฎหมายถือเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด



บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการศึกษา

6.1.1 ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การศึกษาพบว่าสามารถนำระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาใช้กับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลได้เนื่องจากข้อบ่งชี้และรายละเอียดการดำเนินการขนส่งของทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีความคล้ายคลึงกันเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้จะต้องทำความเข้าใจหรือมีการตีความข้อกำหนดแต่ละข้อให้เหมาะสมกับบริบทของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เช่น คุณภาพการบริการขนส่ง ให้หมายถึงคุณภาพของการดำเนินการขนส่ง เน้นด้านความถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ (On-Time in Full) หรือความปลอดภัย ในส่วนข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับองค์กรให้ตีความจำกัดเฉพาะฝ่ายขนส่งเท่านั้น ไม่ครอบคลุมรวมถึงกิจการด้านอื่นขององค์กรซึ่งอาจจะไม่เกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์ นอกจากนี้ในการพิจารณาข้อกำหนดเกี่ยวกับลูกค้า เนื่องจากในกิจการขนส่งส่วนบุคคลอาจมีลูกค้าหรือไม่ก็ไม่ได้ นั่นคือ ลูกค้าของการขนส่ง ให้หมายถึงผู้รับสินค้าปลายทางกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าของตนเองไปส่งผู้ส่งสินค้า หรือ ให้หมายถึงผู้รับสินค้าภายในองค์กรกรณีที่เป็นการขนส่งระหว่างที่ทำการภายในของบริษัท เป็นต้น

การศึกษาพบว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีความต้องการได้รับการรับรอง ส่วนใหญ่เพื่อต้องการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เพิ่มความตระหนักรู้ของพนักงานในองค์กรถึงการดำเนินการที่เป็นระเบียบแบบแผน นำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่ง สำหรับผู้ประกอบการส่วนบุคคลบางส่วนที่ขนส่งสินค้าของตนเองไปยังลูกค้า การขนส่งจึงถือเป็นส่วนหนึ่งของคุณภาพสินค้า การขนส่งที่ตรงเวลา ถูกต้อง และปลอดภัย ส่งผลถึงการยอมรับในคุณภาพของสินค้ามากขึ้น นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลหลายรายมีการว่าจ้างบริษัทภายนอกให้ดำเนินการขนส่ง (Outsourcing) ซึ่งส่วนมากมีกำหนดว่าจะต้องได้รับการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดังนั้นตัวผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างจึงต้องการได้รับการรับรองระบบมาตรฐานฯ เพื่อเป็นแบบอย่างการดำเนินการที่ดีและให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ตนว่าจ้างให้ยอมรับเช่นกัน



6.1.2 ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ

การวิเคราะห์พบว่าหน่วยตรวจประเมินจำนวน 13 หน่วยที่มีอยู่ในปัจจุบันยังมีเพียงพอกับงานตรวจประเมินที่กรมการขนส่งทางบกได้มอบหมายให้ทำการตรวจประเมินในปัจจุบันที่อาจถือว่ายังมีงานค่อนข้างน้อย กล่าวคือ โดยเฉลี่ยจะหน่วยตรวจประเมินจะได้รับมอบหมายงานตรวจประเมินประมาณ 1 งานต่อเดือน ทั้งนี้หน่วยตรวจประเมินแต่ละหน่วยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหวังผลกำไรเชิงธุรกิจเป็นหลัก เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เช่น เป็นสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง หรือเป็นสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ จึงมีรายได้หลักจากทางอื่นอยู่แล้ว การรับงานตรวจประเมินจากกรมการขนส่งทางบกเป็นกิจกรรมเสริมเพื่อสนับสนุนองค์วิชาชีพหรือพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน หน่วยตรวจประเมินดังกล่าวจึงสามารถดำเนินการในฐานะหน่วยตรวจประเมินอยู่ได้แม้มีรายได้จากการตรวจประเมินค่อนข้างน้อย

ทั้งนี้หากในอนาคตอาจมีความต้องการขอรับการรับรองระบบมาตรฐานเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการขยายกลุ่มเป้าหมายให้การรับรองไปยังผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล หรือเป็นผลจากการสนับสนุนส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลโดยสำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ จึงอาจมีความจำเป็นจะต้องเพิ่มจำนวนหน่วยตรวจประเมินมากขึ้นกว่า 13 หน่วยที่มีในปัจจุบัน โดยหากพิจารณาในแง่ความครอบคลุมพื้นที่พบว่ายังมีพื้นที่บางจังหวัดที่อยู่ค่อนข้างห่างไกลจากสำนักงานที่ตั้งของหน่วยตรวจประเมินที่มีในปัจจุบัน จึงทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสำหรับการตรวจประเมินแต่ละครั้งค่อนข้างสูง การวิเคราะห์จึงกำหนดระยะทำการของหน่วยตรวจประเมินสูงสุดภายในพื้นที่รัศมี 200 กิโลเมตร และได้เสนอหน่วยงานที่มีศักยภาพเป็นหน่วยตรวจประเมินอิสระเพิ่มเติมซึ่งจะทำให้ครอบคลุมพื้นที่ย่อยในแต่ละภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือตอนบน ภาคเหนือตอนล่าง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ภาคใต้ตอนบน เป็นต้น หน่วยงานที่เสนอเป็นสถาบันการศึกษาที่มีการเรียนการสอนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อให้การตรวจประเมินมีประสิทธิภาพจึงได้เสนอแนะให้มีการทำความร่วมมือกับผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่เพื่อร่วมกันพัฒนาเทคนิคการตรวจประเมินให้มีความชำนาญได้เร็วขึ้น

อย่างไรก็ตามการศึกษาได้พิจารณาถึงภาระงานตรวจประเมินของหน่วยตรวจประเมินแต่ละแห่ง และนำมาวิเคราะห์จำนวนหน่วยตรวจประเมินอิสระซึ่งจำนวนที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย อาทิ สภาพเศรษฐกิจของประเทศ การตื่นตัวของลูกค้าที่ตระหนักถึงการขนส่งที่มีคุณภาพมากกว่าราคา สิทธิประโยชน์ที่เป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการขนส่งขอรับการรับรอง การศึกษาจึงได้วิเคราะห์สถานการณ์ที่เป็นไปได้ 3 รูปแบบ โดยหากพิจารณาแนวโน้มของสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันจะพบว่าหน่วยตรวจประเมินที่มีอยู่ในปัจจุบันจำนวน 13 แห่งนั้นมีจำนวนมากเกินปริมาณงานตรวจประเมินที่กรมการขนส่งทางบกสามารถจัดสรรให้ได้ การเพิ่มจำนวนหน่วยตรวจประเมินอาจไม่เหมาะสมในปัจจุบัน แต่ทั้งนี้การตรวจประเมินผู้ขอรับการรับรองในพื้นที่ห่างไกลจากที่ตั้งของหน่วยตรวจประเมินอิสระในปัจจุบันจึงควรได้รับการสนับสนุนจากกรมการขนส่งทางบก ซึ่งสำนักงานขนส่งสินค้าอาจดำเนินการตรวจประเมินร่วมกับหน่วยตรวจประเมินอิสระใน



ปัจจุบันและสำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ เพื่อเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตรวจประเมินแต่ละครั้ง

6.1.3 การพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศ

โครงการได้ดำเนินการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก มีการให้คำปรึกษาแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจำนวน 15 ราย ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อเตรียมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการขอรับการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก จนกระทั่งทุกรายมีความพร้อมและรับการตรวจประเมิน โดยคณะที่ปรึกษาได้ให้การสนับสนุนกิจกรรมการตรวจประเมินโดยคณะผู้ตรวจประเมินของกรมการขนส่งทางบก เข้าร่วมสังเกตการณ์การตรวจประเมิน ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมภายหลังการตรวจประเมิน นอกจากนี้ยังได้เชิญผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลรายอื่นที่สนใจเข้าร่วมสังเกตการณ์เพื่อเตรียมตัวขอรับการรับรองในโอกาสต่อไป การดำเนินการในส่วนนี้ถือเป็นการส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้มีคุณภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

6.1.4 การกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การศึกษาได้เสนอแผนงานในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก มุ่งเป้าหมายเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินการและยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืน ซึ่งในการจัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกนี้ได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับแผนต่างๆ ที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาประเทศ การพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ เสนอยุทธศาสตร์ 3 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง และยุทธศาสตร์การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ โดยแต่ละยุทธศาสตร์กำหนดกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์นั้นๆ รวมทั้งหมด 12 กลยุทธ์ เพื่อนำมากำหนดเป็นแผนปฏิบัติการระยะสั้นและระยะยาวที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาระดับประเทศ ระดับกระทรวงคมนาคม ระดับกรมการขนส่งทางบก อันมุ่งเป้าสู่การขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุกที่มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ ประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



6.1.5 การจัดทำองค์ความรู้ และเผยแพร่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในการดำเนินการศึกษาและพัฒนาที่ได้สรุปข้างต้นนั้น ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการดำเนินการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อระดมความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องส่วนต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งมีส่วนสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการทราบข้อมูลเชิงลึกจากสถานการณ์ที่ปฏิบัติจริงและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสีย

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ เป็นกิจกรรมสำคัญที่จะทำให้ผู้ที่ได้รับการรับรองและผู้ประกอบการที่สนใจได้รับทราบข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และในการสัมมนาครั้งนี้มีการมอบโล่เกียรติคุณแก่ผู้ได้รับการรับรองผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล จำนวน 13 ราย ซึ่งเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ผลักดันให้ผู้ประกอบการทั้งผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเกิดแรงจูงใจ ในการพัฒนาตนเองและเปิดโอกาสให้ลูกค้าผู้ว่าจ้างขนส่งได้รับทราบรายชื่อผู้ประกอบการที่มีคุณภาพ และจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ในรูปแบบอุปกรณ์สำหรับจัดแสดงนิทรรศการเพื่อประกอบการออกบูธประชาสัมพันธ์

6.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

จากการดำเนินการโครงการฯ มีข้อเสนอแนะให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาดำเนินการในอนาคตดังนี้

6.2.1 การสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่ง SME

จากสถิติการประกอบการขนส่งที่นำเสนอข้างต้นจะพบว่าผู้ประกอบการขนส่งทั้งผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางและผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมีลักษณะเป็นรายย่อยมากยิ่งขึ้น กล่าวคือ จำนวนผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้การแข่งขันทางการค้าสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกเพียง 1 คัน ก็สามารถขออนุญาตประกอบการขนส่งได้ ซึ่งบางรายเป็นผู้ประกอบการที่ขาดประสบการณ์และคุณภาพที่ดีพอ ซึ่งส่งผลให้เกิดการแข่งขันตัดราคาอย่างไม่เป็นธรรมและปัญหาอุบัติเหตุตามมา ผู้ประกอบการขนส่งเหล่านี้มีข้อจำกัดในการดำเนินการและมีความยากลำบากในการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการและการให้บริการขนส่งที่มีคุณภาพ ซึ่งยังต้องการความช่วยเหลือและสนับสนุนในด้านต่างๆ ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

- ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ปัญหาประการสำคัญคือขาดการเข้าถึงแหล่งทุนของสถาบันการเงินต่างๆ การขาดความน่าเชื่อถือจากสถาบันด้านการเงินทำให้สถาบันการเงินไม่ปล่อยสินเชื่อให้เงินกู้เพื่อทำธุรกิจ
- ขาดความเชี่ยวชาญในการบริหารจัดการและการลดต้นทุน ผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากยังดำเนินกิจการแบบครอบครัวซึ่งยังขาดโครงสร้างองค์กรที่มีประสิทธิภาพ ขาดนโยบายและวิสัยทัศน์ด้านการจัดการขนส่งที่ชัดเจน มีกระบวนการทำงานที่ไม่ครบถ้วน



- ขาดระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยี โดยขาดระบบข้อมูลต่างๆที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน อาทิ ประวัติพนักงาน ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การบำรุงรักษาและซ่อมแซม อุบัติเหตุและการจัดการเหตุฉุกเฉิน เส้นทางให้บริการ และฐานข้อมูลลูกค้า
- ขาดแคลนบุคลากรและระบบทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะพนักงานขับรถที่มีคุณภาพ บุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และด้านการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ บุคลากรที่อยู่ในธุรกิจขนส่งในปัจจุบันยังขาดมาตรฐานทางวิชาชีพและประสบการณ์ที่จะสามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย
- ขาดความเข้าใจพฤติกรรมผู้บริโภคและการบริการลูกค้า พฤติกรรมของผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เมื่อขาดความเข้าใจที่เพียงพอจึงมักดำเนินธุรกิจโดยการตัดราคาเพื่อเป็นการดึงดูดผู้บริโภคและมักเกิดภาวะการแข่งขันอย่างไม่เป็นธรรมตามมาในที่สุด
- ขาดเครือข่ายการให้บริการและการรวมกลุ่ม ซึ่งการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้าจะช่วยให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆสามารถลดลงได้จากการใช้ทรัพยากรร่วมกันใน การดำเนินงานและการพัฒนาคุณภาพการบริการ ซึ่งเป็นแนวทางของการประหยัดต่อขนาดในเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale)

กรมการขนส่งทางบกจึงจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลางและขนาดเล็ก รวมถึงรายย่อยได้เข้าถึงแหล่งข้อมูลและวิธีการประกอบการขนส่งอย่างมืออาชีพ กรมการขนส่งทางบกควรทำความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง อาทิ สถาบันการเงิน หรือสมาคมผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบริษัทหรือสมาคมผู้แทนผู้ว่าจ้างขนส่งต่างๆ การส่งเสริมอาจเป็นในรูปแบบต่างๆ อาทิ การจัดการอบรม การจัดทำเอกสารต่างๆ ที่สนับสนุนการขอรับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกต่อไป

6.2.2 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าด่วนของประเทศไทยมีมูลค่ากว่า 3 หมื่นล้านบาท มีขยายตัวกว่าเท่าตัวเมื่อเทียบกับปี 2560 ดังจะเห็นได้จากปริมาณการขนส่งสินค้าด่วนที่มีปริมาณมาก ดำเนินการโดยทั้งผู้ประกอบการขนส่งรายเดิมที่มีอยู่และบริษัทผู้ขนส่งรายใหม่ทั้งเป็นนักลงทุนจากภายในประเทศและต่างประเทศ การขนส่งแบบด่วนนี้มีลักษณะเฉพาะคือเป็นการขนส่งในปริมาณน้อยและต้องการความรวดเร็ว จึงต้องใช้รถขนาดเล็ก และเน้นส่งสินค้าภายในระยะเวลาอันรวดเร็ว เช่น การจัดส่งภายในวันเดียว (Same day) หรือภายในระยะเวลาไม่กี่ชั่วโมง (on-demand delivery) แต่ด้วยปัญหาสภาพการจราจรที่ติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรอันเกี่ยวกับข้อห้ามการเดินรถ (การติดเวลาหรือพื้นที่ห้ามเข้า) โดยกำหนดห้ามรถบรรทุกวิ่งพื้นที่ชั้นใน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด เช่น รถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป ห้ามเข้าพื้นที่ชั้นในระหว่างช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเร่งด่วน



เย็น เว้นวันหยุดราชการ แต่ในทางปฏิบัติสังคมโดยรวมเข้าใจว่ารถยนต์ทุกขนาดไม่ว่าจะรถยนต์ 4 ล้อ หรือมากกว่า ที่จดทะเบียนเป็นรถเพื่อการขนส่งตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 (ป้ายทะเบียนพื้นสีเหลือง) ถูกจำกัดห้ามเข้าพื้นที่ดังกล่าว ผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากจึงเลือกนำรถปิกอัพไปจดทะเบียนเป็นรถขนส่งส่วนบุคคลตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522 หากแต่กฎหมายดังกล่าวห้ามมิให้นำรถขนส่งส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้าง หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท อีกทั้งผู้ประกอบการขนส่งจะมีความผิดตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 จากการใช้รถผิดประเภท ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ จึงมีความจำเป็นจะต้องทำความเข้าใจกับทุกภาคส่วน และสร้างความชัดเจนต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่เพื่อมิให้เกิดช่องว่างในทางกฎหมายและเป็นข้อจำกัดการดำเนินธุรกิจการขนส่งในสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน

6.2.3 การส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

จากผลการศึกษาข้างต้น จะเห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ทำการศึกษามีความพร้อมที่จะพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นในแง่ของการบริหารจัดการรถและการใช้งานรถ การขับอย่างประหยัดพลังงาน การบริหารจัดการพนักงานขับรถ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก นอกจากนี้การศึกษายังพบว่าผู้ประกอบการขนส่งยังไม่ค่อยมีปฏิสัมพันธ์กับกรมการขนส่งทางบกมากนัก จึงขาดการได้รับความช่วยเหลือหรือสนับสนุนต่างๆ ทั้งการได้รับความรู้และข่าวสารที่จำเป็นต่อการประกอบการขนส่งอย่างถูกกฎหมายและมีประสิทธิภาพ

กรมการขนส่งทางบกจึงควรเร่งสร้างความใกล้ชิดกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลอย่างต่อเนื่องและจริงจัง โดยอาจสำนักการขนส่งสินค้าอาจจัดกิจกรรมส่งเสริมการดำเนินการร่วมกับสำนักงานขนส่งจังหวัดในพื้นที่ เช่น การอบรม การสัมมนา การตรวจเยี่ยมสถานประกอบการเพื่อให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการ การเตรียมความพร้อมและชักชวนให้ขอรับการรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกในลำดับถัดไป

อย่างไรก็ตามการศึกษายังพบว่ามีผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคลบางรายมีการนำรถไปใช้เพื่อการรับจ้าง เช่น การรับจ้างขนส่งสินค้าในเที่ยวกลับ (Backhaul) อีกทั้งส่วนมากยังตัดราคาค่าขนส่งก่อให้เกิดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมกับผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางที่ปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้นเพื่อไม่เป็นการสนับสนุนให้มีการใช้รถผิดประเภท อีกทั้งยังเป็นการยกระดับการให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกจะต้องเข้มงวดในการกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark อย่างเข้มงวด หากตรวจพบว่ามีการใช้รถผิดประเภทไปเพื่อการรับจ้าง จะต้องยกเลิกการให้การรับรองทันที



6.2.4 การส่งเสริมบทบาทของสมาคมในการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง SME

กรมการขนส่งทางบกควรมุ่งเน้นในการส่งเสริมความเข้มแข็งของการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการขนส่งและการรวมกลุ่มนั้นจะต้องเป็นไปเพื่อความร่วมมือกันอย่างจริงจัง เพื่อลดการแข่งขันเชิงทำลาย การพัฒนาการศึกษาวิจัย และเป็นตัวแทนในการนำเสนอความคิดเห็นต่อรัฐบาลและภาคเอกชนต่างๆ โดยควรกำหนดแนวทางที่เหมาะสมอย่างค่อยเป็นค่อยไปและสอดคล้องกับธรรมชาติในการรวมตัวกันผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทย โดยในระยะแรกควรมีขึ้นบัญชีสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางบกอย่างเป็นทางการ โดยให้สมาคมที่ต้องการขึ้นบัญชีสมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะต้องแสดงเอกสารเบื้องต้น เพื่อยืนยันแก่กรมการขนส่งทางบกในการขึ้นบัญชี อาทิ ประวัติการก่อตั้ง วัตถุประสงค์ของสมาคม โครงสร้างการบริหาร รายชื่อสมาชิก รายงานประจำปีของสมาคม ผลการดำเนินงานหรือกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง โดยแสดงรายงานผลการดำเนินงานน้อย 2 ปี เช่น โครงการสนับสนุนการตรวจสอบคุณภาพประจำปีของผู้ประกอบการขนส่ง โครงการตรวจแอลกอฮอล์และสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างต่อเนื่อง โครงการอบรมและประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โครงการอบรมด้านความปลอดภัย เช่น การขับขี่ประหยัดและปลอดภัย หรือโครงการอื่นๆ ที่จัดขึ้นเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กโดยเฉพาะ เป็นต้น นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบกควรส่งเสริมให้ สมาคม/ชมรมผู้ประกอบการจัดกิจกรรมเพื่อช่วยพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการรายย่อยให้เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น นอกจากนี้ควรส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ เพื่อเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการรายย่อยได้นำไปใช้ ซึ่งจะช่วยให้สมาคมจัดจำหน่ายเพื่อหารายได้หรืออาจแจกจ่ายให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อส่งเสริมกิจการของสมาชิกหรือเพื่อการประชาสัมพันธ์ต่อไป

กิจกรรมที่สมาคมอาจร่วมดำเนินการกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งรายกลางและรายเล็กอย่างเป็นรูปธรรม เสนอดังนี้

- โครงการ “รักษาสูขอนามัย ไร้สารเสพติดและแอลกอฮอล์”
- โครงการพัฒนาหลักสูตรอบรมที่มีคุณภาพ
- โครงการจัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน
- โครงการส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแบบเฉพาะ

1) กิจกรรม “รักษาสูขอนามัย ไร้สารเสพติดและแอลกอฮอล์”

สมาคม/ชมรมผู้ประกอบการขนส่งอาจจัดกิจกรรม “รักษาสูขอนามัย ไร้สารเสพติดและแอลกอฮอล์” โดยสมาคมสามารถกำหนดเป็นแผนงานประจำปีของสมาคมต่างๆ หรือสามารถจัดกิจกรรมพิเศษในช่วงวันหยุดเทศกาลที่มีการณรงค์การขับขี่ปลอดภัย เช่น วันปีใหม่ หรือวันสงกรานต์ เป็นต้น จัดกิจกรรม อาทิ

- การตรวจสอบคุณภาพประจำปี



สมาคมสามารถประสานขอความร่วมมือกับโรงพยาบาลและสถานอนามัยให้กำหนดวันตรวจสุขภาพพนักงานขับรถและพนักงานตำแหน่งอื่นๆประจำปีโดยอาจจัดตรวจที่โรงพยาบาล สถานอนามัย หรือศูนย์ตรวจสุขภาพเคลื่อนที่

- การตรวจแอลกอฮอล์ต่อเนื่องเป็นประจำ

กิจกรรมการตรวจแอลกอฮอล์สามารถจัดตรวจ ณ ที่ตั้งของสมาคม การตั้งจุดตรวจบริเวณสถานประกอบการขนส่ง จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือสมาคมสามารถให้สมาชิกยืมเครื่องมือของสมาคมไปใช้สุ่มตรวจตามสถานประกอบการได้

- การตรวจสารเสพติดต่อเนื่องเป็นประจำ

สมาคมอาจให้ความร่วมมือกับผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกในการดำเนินการสุ่มตรวจสารเสพติด รวมถึงสามารถจัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์หรืออบรมเพื่อให้ความรู้เกี่ยวกับโทษภัยของสารเสพติด หรือขอความร่วมมือจากสถานอนามัยในการบำบัดหรือติดตามพฤติกรรมการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ

2) การจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน

สมาคมอาจจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ สำหรับเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการ และสมาชิกหรือจัดจำหน่ายเพื่อหารายได้ให้แก่สมาคม ซึ่งการจัดทำคู่มือและรายงานต่างๆ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถขอความร่วมมือจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สถานศึกษา หรือหน่วยงานต่างๆที่มีความชำนาญและการปฏิบัติที่ดีในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ เช่น คู่มือการขับขี่ประหยัดและปลอดภัย คู่มือการจัดการเหตุฉุกเฉิน คู่มือการจัดการของเสีย เช่น น้ำมันเครื่อง แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ เป็นต้น แบบรายงานการตรวจสภาพรถประจำวัน แบบฟอร์มบันทึกและรายงานอุบัติเหตุ เป็นต้น

3) การส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแบบเฉพาะ

สมาคมและกรมการขนส่งทางบกอาจร่วมกันจัดกิจกรรมส่งเสริมและประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ และขั้นตอนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าแบบเฉพาะ เช่น การขนส่งวัตถุอันตรายหรือสิ่งของที่อาจเป็นอันตรายในการขนส่ง การขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักเกินมาตรฐาน การจัดการอุบัติเหตุจากสินค้าอันตราย การขนส่งแบบเร่งด่วน เป็นต้น สมาคมหรือผู้ประกอบการขนส่งที่มีความชำนาญสามารถจัดกิจกรรมได้ในหลายรูปแบบนอกเหนือจากการจัดอบรม เช่น การสัมมนาแลกเปลี่ยนประสบการณ์ การพัฒนาเว็บไซต์โดยอาจร่วมมือกับสมาคมทางวิชาชีพ หรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ซึ่งนอกจากจะเป็นการประชาสัมพันธ์และถ่ายทอดความรู้สู่สังคมแล้ว ยังเป็นการสร้างเครือข่ายและส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีทางวิชาชีพได้อีกด้วย

6.2.5 การประเมินการลดอุบัติเหตุของรถที่ได้รับการรับรอง Q Mark

จากผลการศึกษาที่ได้เสนอให้ทำการวิเคราะห์สถิติการอุบัติเหตุในรูปแบบ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นต่อปริมาณการเดินทาง (Vehicle Kilometer Travelled, VKT) ซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณการเดินทาง (Vehicle-Kilometer Travelled, VKT) อาจจะบันทึกได้โดยตรงจากการอ่านมาตรระยะทาง (Odometer) ที่ติดตั้งกับรถทุกคันเป็นประจำทุกปี หรือทำการวิเคราะห์จากข้อมูลการเดินทางที่จัดเก็บโดยระบบ GPS ที่รถขนส่งจะต้องติดตั้งตามกฎหมายก็ได้นั้น

กรมการขนส่งทางบกจึงอาจพิจารณาขอความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q Mark ให้ข้อมูลปริมาณการเดินทางของรถบรรทุกแต่ละคันในรอบปีที่ผ่านมา หรือยินยอมให้วิเคราะห์จากข้อมูลการเดินทางที่บันทึกด้วยอุปกรณ์ GPS ที่ติดตั้งประจำรถและรายงานต่อศูนย์ข้อมูล GPS ของกรมการขนส่งทางบก เพื่อนำมาวิเคราะห์และคำนวณอัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อปริมาณการเดินทางของรถแต่ละคัน โดยหากมีความเป็นไปได้ควรทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับรถบรรทุกทั่วไปที่ไม่ได้รับการรับรองระบบมาตรฐาน Q Mark นอกจากนี้อาจวิเคราะห์เพิ่มเติมแยกตามลักษณะการขนส่งสินค้า เช่น กลุ่มการขนส่งสินค้าสด ก่อสร้าง กลุ่มการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

ทั้งนี้ข้อมูลปริมาณการเดินทาง VKT ดังกล่าว นอกจากจะมีประโยชน์ในการประเมินผลด้านความปลอดภัยแล้ว ยังมีประโยชน์อย่างยิ่งกับการประเมินผลความคุ้มค่าในการใช้พลังงาน เช่น การประเมินประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง (Fuel efficiency) ในรูปปริมาณการเดินทางหรือ VKT ต่อลิตร หรือการประเมินความเข้มการใช้พลังงาน (Energy intensity) ในรูปลิตรต่อหน่วย VKT เป็นต้น หรือแม้กระทั่งเป็นข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่ง ที่แสดงในหน่วยเงินต่อปริมาณการขนส่ง หรือ บาทต่อกิโลเมตร บาท/ตัน-กิโลเมตร

6.2.6 รถบรรทุก Q Mark ช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองขนาดเล็ก

เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark ของกรมการขนส่งทางบก ถือได้ว่าเป็นการบริหารจัดการรถที่มีประสิทธิภาพ จึงเชื่อมั่นได้ว่ารถบรรทุกแต่ละคันไม่ปล่อยมลพิษเกินที่กฎหมายกำหนด ซึ่งการดำเนินการต่างๆ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า การสนับสนุนส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน Q Mark มีส่วนช่วยลดการปล่อยฝุ่นละอองขนาดเล็กที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางไม่เกิน 2.5 ไมครอนหรือ PM 2.5 ซึ่งเล็ดลอดจากท่อของเครื่องยนต์ ทำหน้าที่กรองฝุ่นนั้นไม่สามารถกรองได้ จึงแพร่กระจายเข้าสู่ทางเดินหายใจ กระแสเลือด และเข้าสู่อวัยวะอื่นๆ ในร่างกายได้ ตัวฝุ่นดังกล่าวเป็นพาหะนำสารอื่นเข้ามาด้วย เช่น แคดเมียม ปรอท โลหะหนัก และสารก่อมะเร็งอื่นๆ อันจะก่อให้เกิดปัญหาสุขภาพต่อประชาชนอย่างรุนแรง ดังตัวอย่างมาตรฐาน Smartway ในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือมาตรฐาน Ecomo ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องบริหารจัดการรถบรรทุกอย่างมีประสิทธิภาพ มีการรายงานข้อมูลเกี่ยวกับรายละเอียดของรถรวมถึงการใช้



งาน การใช้เชื้อเพลิง และประเมินปริมาณการปล่อยมลพิษของรถแต่ละคัน โดยผลการวิเคราะห์การปล่อยมลพิษของรถทุกคันจะต้องไม่เกินค่ามาตรฐานซึ่งเข้มงวดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดสำหรับรถทั่วไป

ดังนั้น เพื่อให้สังคมมีความเชื่อมั่นและยอมรับว่ารถบรรทุกที่ได้รับการรับรองระบบมาตรฐาน Q Mark มีส่วนช่วยลดปัญหาฝุ่นละอองได้อย่างจริงจัง จำเป็นจะต้องมีผลการศึกษาและวิจัยรองรับอย่างเป็นรูปธรรม จึงเสนอแนะให้กรมการขนส่งทางบกฯริเริ่มศึกษา วิเคราะห์ มีการเก็บรวบรวมผลอย่างเป็นระบบ โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ อย่างรอบด้าน อาทิ

- ประเภทรถ
- มาตรฐานรุ่นเครื่องยนต์
- อายุการใช้งานของเครื่องยนต์
- ประวัติการซ่อมบำรุง
- ประเภทสินค้า ปริมาณ น้ำหนัก
- พื้นที่ที่เดินทาง และเส้นทางการขนส่ง
- ระยะทาง ระยะเวลาการขนส่ง

ทั้งนี้กรมการขนส่งทางบกฯอาจริเริ่มดำเนินการภาคสมัครใจกับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรอง Q Mark โดยร่วมกันพัฒนาแนวทางการคำนวณและประเมินปริมาณการปล่อยมลพิษต่างๆ ซึ่งรวมถึงฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM 2.5 ด้วย และกรมการขนส่งทางบกฯอาจพิจารณามอบประกาศนียบัตรแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ผ่านเกณฑ์การปล่อยมลพิษขั้นเข้มงวด และต่อยอดการพัฒนาเป็นมาตรฐานการขนส่งรักษาสีสิ่งแวดล้อมรวมถึงการประหยัดพลังงานด้วยในอนาคตต่อไป



ภาคผนวก ก

รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วม
การประชุมระดมความคิดเห็น “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง
ด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล”

ภาคผนวก ก

การประชุมระดมความคิดเห็นการยกระดับและมาตรฐานความปลอดภัย

การประชุมระดมความคิดเห็น (Workshop) เกี่ยวกับการยกระดับและมาตรฐานความปลอดภัยหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2562 ณ โรงแรมอมาริตอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย ผู้แทนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ที่เป็นทั้งฝ่ายผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ฝ่ายผู้ว่าจ้าง และฝ่ายลูกค้าผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า และผู้แทนของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้อง การประชุมมีวัตถุประสงค์เพื่อระดมความคิดเห็นและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล ในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่ง และความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลต่อไป



รูปที่ ก.1 การประชุมระดมความคิดเห็นในหัวข้อ
“ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล”

กำหนดการประชุมระดมความคิดเห็น

การประชุมมีเนื้อหาและกำหนดการดังนี้

ตารางที่ ก.1 กำหนดการประชุม

08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.15 น.	ประธานกล่าวต้อนรับและเปิดการประชุม
09.15 – 10.00 น.	นโยบายกรมการขนส่งทางบกในการพัฒนาและส่งเสริมระบบมาตรฐานคุณภาพ บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล โดย นางสาวสิริรัตน์ วีรวิศาล ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.15 – 12.00 น.	การระดมความคิดเห็น (1) ● ความจำเป็นในการยกระดับคุณภาพการขนส่งส่วนบุคคล ● ระบบมาตรฐานคุณภาพฯ Q Mark ● ขั้นตอน ข้อกำหนด และการตรวจประเมิน โดยรองศาสตราจารย์ ดร.วราเมศวร์ วิเชียรแสน (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
12.00 – 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 14.30 น.	การระดมความคิดเห็น (2) ● ประโยชน์ของการได้รับการรับรอง ● แนวทางการสร้างความร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรม หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง โดยรองศาสตราจารย์ ดร.วราเมศวร์ วิเชียรแสน (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
14.30 – 14.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
14.45 – 15.30 น.	การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ● การนำร่องพัฒนาและส่งเสริมให้การรับรองมาตรฐานฯ ● รับสมัครผู้ประกอบการที่สนใจ ● การเตรียมความพร้อมและให้คำปรึกษาแนะนำ
15.30 – 16.00 น.	สรุปผลการประชุม

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมระดมความคิดเห็นหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล มีผู้เข้าร่วมประชุม ประกอบด้วย ผู้แทนทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน ที่เป็นทั้งฝ่ายผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ฝ่ายผู้ว่าจ้าง และฝ่ายลูกค้าผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า และผู้แทนของหน่วยงานภายในกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งหมด 69 คน มีรายชื่อดังนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณสิริรัตน์ วีรวิศาล	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
2	คุณสุนันท์ เงินอนันต์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
3	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
4	คุณธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
5	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
6	คุณนงาภาศ สวัสดิบุตร	นักวิชาการขนส่ง
7	คุณจุฬาลักษณ์ ประมาพันธ์	นักวิชาการขนส่ง
8	คุณอัญชลี นครกัณฑ์	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน
9	คุณสุพิชัย เต็งประเสริฐ	สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
10	คุณสุลิสสา พิษณุเลิศชาญ	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1
11	คุณอัจนรา นิสัยสัตย์	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2
12	คุณสมลักษณ์ บุญแย้ม	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 3
13	คุณชาตรี ร่าหมาน	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 4
14	คุณณัฐกร โอภาสทิพากร	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
15	คุณมนตรี เขาแก้ว	สำนักการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
16	คุณปิตินันท์ วิเชียร	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
17	คุณสโรชา กระตุนาค	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
18	คุณโสภณทนา พฤกษานานนท์	บริษัท คลีโนลซอล ทราฟฟิค (ประเทศไทย) จำกัด
19	คุณสุภัทร พฤกษานานนท์	บริษัท คลีโนลซอล ทราฟฟิค (ประเทศไทย) จำกัด
20	คุณพรเทพ กำหนด	บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
21	คุณเลิศสิน ไกรสร	บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)
22	คุณปรัชญา ศุภจิตรา	บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด มหาชน (ฝ่ายจัดส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้ามาหัช)

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
23	คุณภูวนาถ ไม่รู้จบ	บริษัท ซีพี ออลล์ จำกัด มหาชน (ฝ่ายจัดส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้ามหาชัย)
24	คุณภาสกร เอื้ออารีเลิศ	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด
25	คุณศิริวิมล อ่ำไธสง	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด
26	คุณพรทิพย์ บุญกว้าง	บริษัท ซีพีเอฟ ไทยแลนด์ จำกัด (มหาชน)
27	คุณวิชาญ ลือชัยเฉลิมสุข	บริษัท ทีพีไอ คอนกรีต จำกัด
28	คุณนัฐสิทธิ์ พรหมคุปต์	บริษัท ไทยน้ำทิพย์ จำกัด
29	คุณไพรัช โพทรัพย์	บริษัท ไทยน้ำทิพย์ จำกัด
30	คุณสงกรานต์ วงศ์อัษฎาพร	บริษัท ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ จำกัด (มหาชน)
31	คุณยิ่งยศ เปรมปรีดิ์	บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด
32	คุณแก้ว กรชาลกุล	บริษัท น้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด
33	คุณถาวร ต้นแสนทอง	บริษัท น้ำมันปิโตรเลียมไทย จำกัด
34	คุณชัยรัตน์ เลิศวิสุทธิพงษ์	บริษัท น้ำเอนกอนกรีต (1992) จำกัด
35	คุณวิชญ ทับงาม	บริษัท น้ำเอนกอนกรีต (1992) จำกัด
36	คุณพรพสุ กระจ่างภักตร์	บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
37	คุณประนอม น้อยสิงห์	บริษัท พระราม ๒ การโยธา จำกัด
38	คุณรัชนี ฤทธิชาญชัย	บริษัท พระราม 2 การโยธา จำกัด
39	คุณพิษณุ ชุมแจ่ม	บริษัท ศุขานันท์ เทรดิง จำกัด
40	คุณสุภาณีจ เชิงหอม	บริษัท ศุขานันท์ เทรดิง จำกัด
41	คุณญาณิฐา กระจาดแดง	บริษัท สหพัฒนพิบูล จำกัด (มหาชน)
42	คุณอดุลย์ โอทาทะ	บริษัท สหพัฒนพิบูล จำกัด (มหาชน)
43	คุณสรกิจ เนตรน้อย	บริษัท ห้างกระจกตังน้ำ จำกัด
44	คุณวุฒิพงศ์ เฉลิมทรัพย์	บริษัท ห้างกระจกตังน้ำ จำกัด
45	คุณสมบัติ มุละชีวะ	บริษัท อาหารเบทเทอร์ จำกัด
46	คุณศิริวรรณ มีล้อม	บริษัท อาหารเบทเทอร์ จำกัด
47	คุณประเสริฐศักดิ์ บัวแดง	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
48	คุณดวงกมล กรอบสุข	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
49	คุณกัญญิกา หนูมา วิเชียรผลา	บริษัท โอสดสภา เบฟเวอเรจ จำกัด
50	คุณทนาย ธรรมวิจิตรเดช	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไต้เซ่งซัน
51	คุณวิจิตรเทพ ธรรมวิจิตรเดช	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไต้เซ่งซัน

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
52	คุณวีระพล เมืองดุลย์	บริษัท SIRIVANNA AIR & SEA TRANSPORT CO.,LTD.
53	คุณชัยพัชร กุหลาบอ่ำ	บริษัท YOUNG STAR LOGISTICS CO., LTD.
54	คุณธนีสสรณ์ อธิบุลเศรษฐ์	บริษัท โกลด์ เอ็กซ์เพรส ทรานสปอร์ต จำกัด
55	คุณจิราภรณ์ ดวงสาพล	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด
56	คุณประพันธ์ หมดหมอ	บริษัท นิมชีเส่งขนส่ง 1988 จำกัด
57	คุณกรรณทิพย์ บัวพิมพ์	บริษัท ปัญญาสยาม ทรานสปอร์ต
58	คุณอนุชา ศรีสว่าง	บริษัท โมบาย โลจิสติกส์ จำกัด
59	คุณจิราวัฒน์ เลหาโรจน์	บริษัท สิบทิศขนส่ง จำกัด
60	คุณวรรัตน์ เหล่าเรืองโรจน์	บริษัท ฮาซเคมี ทรานส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
61	คุณกรรณทิพย์ บัวพิมพ์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ปัญญาสยาม ทรานสปอร์ต
62	คุณวิไลพร	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด
63	คุณวารี คำน้อย	บริษัท ทียู โลจิสติกส์
64	คุณวลัดดา สามารถกุล	บริษัท ทียู โลจิสติกส์
65	รศ.ดร.วราเมศวร์ วิเชียนแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
66	ผศ.ดร.ฉนิศา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
67	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
68	คุณจิตติยา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
69	คุณสุเชษฐ เทพอาษา	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก ข

รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วม
การถ่ายทอดองค์ความรู้

ภาคผนวก ข

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ที่ปรึกษาดำเนินการการอบรมเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่วนภูมิภาค เจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก และหน่วยตรวจประเมินอิสระและผู้ตรวจประเมิน แสดงดังตารางที่ ข.1

ตารางที่ ข.1 การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ครั้งที่	วันที่	กลุ่มเป้าหมาย	สถานที่จัดสัมมนา
1	13 ก.ย. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่ภาคตะวันออก	โรงแรมบางแสนเฮอริเทจ จ.ชลบุรี
2	19 ก.ย. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	โรงแรมสีมธานี จ.นครราชสีมา
3	3 ต.ค. 62	ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ
4	28 พ.ย. 62	เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก	โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น
5	16 ธ.ค. 62	หน่วยตรวจประเมินอิสระ และผู้ตรวจประเมิน	โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ

เนื้อหาการสัมมนาประชาสัมพันธ์มีดังนี้

- เป้าหมายของระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
- ขั้นตอนการขอรับการรับรอง
- ประโยชน์ของการได้รับการรับรอง
- ข้อกำหนดของมาตรฐาน
- แนวทางการตรวจประเมิน
- การเตรียมการเพื่อรับการตรวจประเมิน

กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่กรุงเทพฯ และส่วนภูมิภาค ครั้งที่ 1-3

การสัมมนาประชาสัมพันธ์มีเนื้อหาและกำหนดการดังนี้

ตารางที่ ข.2 กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่กรุงเทพฯ และส่วนภูมิภาค

08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.15 น.	ประธานกล่าวต้อนรับและเปิดการประชุม
09.15 – 10.00 น.	แนะนำระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) โดย คณะที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.15 – 12.00 น.	การนำร่องพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบ มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ● ขั้นตอนการเข้าร่วมโครงการ ● แนวทางการเตรียมความพร้อม ● การให้คำปรึกษาแนะนำเพื่อขอรับการรับรอง โดย คณะที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
12.00 – 13.00 น.	รับประทานอาหารกลางวัน

1) การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

การประชาสัมพันธ์เพื่อระดมความคิดเห็น หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 3 ตุลาคม 2562 ณ ดอนเมือง 2 โรงแรมมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 109 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ ข.1 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมสัมพันธผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งหมด 109 คน ดังรายนามต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณสิริรัตน์ วีรวิศาล	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
2	คุณสุนันท์ เงินอนันต์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
3	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
4	คุณอนงค์ อีระประทีปสกุล	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
5	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
6	คุณอัญชลี นครกัณฑ์	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน
7	คุณนงนภา ศรีสติบุตร	นักวิชาการขนส่ง
8	คุณธัญชนก จิตอร่าม	นักวิชาการขนส่ง
9	คุณจุฬาลักษณ์ ประมาพันธ์	นักวิชาการขนส่ง
10	คุณเจนพณัส สวัสดิบุตร	วิศวกรไฟฟ้า
11	คุณสมบัติ เปรมประภา	ประธาน สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
12	คุณปิติกณ์ วิเชียร	ผู้ช่วยผู้จัดการ สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
13	คุณศรีสุภรณ์ เต็มวัฒนาภักดี	บริษัท แอร์โปรดักส์อินดัสตรี จำกัด
14	คุณสุรศักดิ์ พัดไทย	บริษัท แอร์โปรดักส์อินดัสตรี จำกัด
15	คุณทองใบ ภูเศษสง	บริษัท เทพผดุงพรมะพร้าว จำกัด
16	คุณปราโมทย์ เสาร์พันธุ์	บริษัท เทพผดุงพรมะพร้าว จำกัด
17	คุณสิทธิพันธ์ คุ่มครอง	บริษัท เรย์โคล แอสฟัลท์ จำกัด
18	คุณสุภกรานต์ คำพู	บริษัท เวสต์แมเนจเม้นท์สยาม จำกัด
19	คุณไกรสร รอดมัลย์	บริษัท เวสต์แมเนจเม้นท์สยาม จำกัด
20	คุณพีรพล อัสสรณินทร์	บริษัท เอ็ม.ซี.คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด
21	คุณพงษ์กรณ์ คณาธนะทรัพย์	บริษัท เอ็ม.ซี.คอนสตรัคชั่น (1979) จำกัด
22	คุณทัศนีย์ พงศ์มณีรัตน์	บริษัท แลคตาซอย จำกัด
23	คุณอัญพัชรณ์ สมัครไทย	บริษัท แลคตาซอย จำกัด
24	คุณศิริพรรณ ตะโกนา	บริษัท โรงงานลักกี้สตาร์การทอ จำกัด
25	คุณกัณณิกา หนูมา วิเชียรผลา	บริษัท โอสดสภา เบฟเวอเรจ จำกัด
26	คุณศุภรักษ์ ศักดิ์หิรัญรัตน์	บริษัท ไทยซิลิเกต เคมีคัล จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
27	คุณอภิโชค สุกใส	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
28	ว่าที่ ร.ต.ศักดิ์ชัย แก้วเอี่ยม	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
29	คุณทิพนเตร	บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด
30	คุณณัฐญาพร ชัยเจริญไมตรี	บริษัท ชัยเจริญไมตรี จำกัด
31	คุณพรสุดา บุญหวัง	บริษัท ชัยเจริญไมตรี จำกัด
32	คุณภาสกร เอื้ออารีเลิศ	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด
33	คุณศิริวิมล อ่ำไธสง	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดิง จำกัด
34	คุณศรชัย เขาวง	บริษัท ทีแอลเซอร์วิสแอนด์โลจิสติกส์ จำกัด
35	คุณสุนันทา เขาวง	บริษัท ทีแอลเซอร์วิสแอนด์โลจิสติกส์ จำกัด
36	คุณอุไรพร พินิจพูนสิน	บริษัท ธนากรผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช จำกัด
37	คุณวิมลพรรณ พานิชเจริญ	บริษัท ธนากรผลิตภัณฑ์น้ำมันพืช จำกัด
38	คุณทองศักดิ์ สุทธิรักษ์	บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
39	คุณกรชัย จันทร์เรือง	บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
40	คุณนงคัมภ์ ชมชิต	บริษัท พิบูลย์ชัยน้ำพริกเผาไทยแม่ประนอม จำกัด
41	คุณต่อพล ฤทธิชัย	บริษัท พิบูลย์ชัยน้ำพริกเผาไทยแม่ประนอม จำกัด
42	คุณอรรถพล อ่อนสัมพันธ์	บริษัท ยูโรเวสต์ เอ็นจิเนียริง จำกัด
43	คุณพงษ์พันธ์ ดิษฐเตี้ยหลวง	บริษัท วัชรพล จำกัด
44	คุณสุคนธ์ เต็มดวง	บริษัท วัชรพล จำกัด
45	คุณปราณชิตาทิพย์ วชิชากาญจน์	บริษัท วิจิตรพลชัย จำกัด
46	คุณศรีสกุล พวงทอง	บริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด
47	คุณสมฤทัย แต้มศักดิ์	บริษัท วิจิตรภัณฑ์ ก่อสร้าง จำกัด
48	คุณชัช ชูขวัญ	บริษัท สหฟาร์ม จำกัด
49	คุณพัฒนพงษ์ สอนวิชา	บริษัท สหฟาร์ม จำกัด
50	คุณสนธิ นิมิตระกูล	บริษัท สหวิศวะก่อสร้าง จำกัด
51	คุณจันทรเพ็ญ น้อยบ้าน	บริษัท สี่ภาคจัดส่ง จำกัด
52	คุณสนม กังเรือง	บริษัท สี่ภาคจัดส่ง จำกัด
53	คุณธนันต์กรณ์ ทาทอง	บริษัท สี่ภาคจัดส่ง จำกัด
54	คุณสาวต้องใจ รุนใจ	บริษัท ฮีตาคาโยโก เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
55	คุณธีรภาพ ศรีนคร	บริษัท ฮีตาคาโยโก เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
56	คุณณัฐกร เรืองบุตร	บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด
57	คุณจิราภรณ์ ดวงสาพล	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด
58	คุณวิไลพร คำมุกชิก	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด
59	คุณอนุรักษ์ เอี่ยมอาจिन	บริษัท เอส เทค ซีวิล แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด
60	คุณวรรณัย พิพัฒน์วิทยานนท์	บริษัท ทิปปโก้แอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน)
61	คุณพัฒนิตา ชะบา	บริษัท ทิปปโก้แอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน)
62	คุณจุมพล สุขสมบูรณ์ธนา	บริษัท ทิปปโก้แอสฟัลท์ จำกัด (มหาชน)
63	คุณชัยวัฒน์ จอกลอย	บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด
64	คุณจิตติพงษ์ ไชยเทพ	บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด
65	คุณอนุสรณ์ วงศ์ประเทศ	บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด
66	คุณชุตติกร อุดมแก้วภิญโญ	บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด
67	คุณพรณี ปัญโญชัย	บริษัท น้ำตาลขอนแก่น จำกัด
68	คุณพรพสุ กระจำงักตร์	บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด
69	คุณสาธิต ปุญญพัฒนกุล	บริษัท สโตนวัน จำกัด
70	คุณณอม พรหมไย	บริษัท สโตนวัน จำกัด
71	คุณจรัญ งามเนตร	บริษัท สยามเทคนิคคอนกรีต จำกัด
72	คุณปิยวรรณ ปาสา	บริษัท สยามเทคนิคคอนกรีต จำกัด
73	คุณอดุลย์ โอทาทะ	บริษัท สหพัฒน์พิบูล จำกัด
74	คุณสงัด วงนรา	บริษัท ทักษิณคอนกรีต จำกัด
75	คุณพรรณรงค์ ทรัพย์เจริญ	บริษัท โอสธสภา จำกัด (มหาชน)
76	คุณประเสริฐศักดิ์ บัวแดง	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด
77	คุณอภิเดช โยธาฤทธิ์	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด
78	คุณคมธิพัฒน์ พันธูระ	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด
79	คุณวีระ ภัทรวรางกูร	บริษัท สหรุ่งกิจโลหะ จำกัด
80	คุณตฤณธร ก้าวพานิช	บริษัท ถนนมวงศ์บริการ จำกัด
81	คุณปณตโรต รักษประกอบกิจ	บริษัท จงเจริญขนส่ง จำกัด
82	คุณอภิศักดิ์ โผผิน	บริษัท ศรีไทย อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
83	คุณธนพนธ์ เจริญจิตร	บริษัท ศรีไทย อินเตอร์ โลจิสติกส์ จำกัด
84	คุณประพนธ์ สิ้นสุวรรณ	บริษัท เอ็มบาสซีเฟรท (เชียงใหม่) จำกัด
85	คุณสุรจุจ รุจิรกุล	บริษัท เอ็มบาสซีเฟรท (เชียงใหม่) จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
86	คุณจินตนา สุขกล้า	บริษัท ไตเซ เอพเวอร์เทเวนตีฟ (ประเทศไทย) จำกัด
87	คุณณัชพล เจตขยานนท์	บริษัท ไตเซ เอพเวอร์เทเวนตีฟ (ประเทศไทย) จำกัด
88	คุณกนกวรรณ วิรัตน์วัฒนกุล	บริษัท ไตเซ เอพเวอร์เทเวนตีฟ (ประเทศไทย) จำกัด
89	คุณพานิภัค ทองอิม	บริษัท ไตเซ เอพเวอร์เทเวนตีฟ (ประเทศไทย) จำกัด
90	คุณวีรภัทร์ พ่วงญาติ	บริษัท ไพรณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
91	คุณชลิตา ยงยืน	บริษัท ไพรณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
92	คุณกิตติศักดิ์ ดีเสมอ	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด
93	คุณคมกฤช ราชสุข	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด
94	คุณณัฐมล เพ็ชรศรีม่วง	บริษัท สยามอินเตอร์โมดัลทรานสปอร์ต จำกัด
95	คุณกมลวรรณ โพธิ์แย้ม	บริษัท สยามอินเตอร์โมดัลทรานสปอร์ต จำกัด
96	คุณนพดล ผลเจริญ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นครปฐมดาวรินทร์
97	คุณสมยศ น้อยสุข	บริษัท จีซี โลจิสติกส์ โซลูชันส์ จำกัด
98	คุณสมบูรณ์ นิมคำ	บริษัท ลูบอร์น (ประเทศไทย) จำกัด
99	คุณจงชัย บุรณะปฎิมากร	บริษัท สตาร์ไลน์โลจิสติกส์ จำกัด
100	คุณกชพร สุวรรณวงศ์	บริษัท อินเตอร์คอสเฟ็ด (ประเทศไทย) จำกัด
101	คุณสถาพร สวัสดิ์วิทย์	บริษัท อินนิเชียล ซัพพลาย จำกัด
102	คุณราตรี กิตติรัตน์	บริษัท อินนิเชียล ซัพพลาย จำกัด
103	คุณปาณิสรา ฐริปาณิก	บริษัท อีสเทิร์นซิลิเกต จำกัด
104	คุณวิมลฐญา สีเป้า	บริษัท อีสเทิร์นซิลิเกต จำกัด
105	รศ.ดร.วราเมศวร์ วิเชียนแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
106	ผศ.ดร.ชนิศา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
107	ดร.ภัทรพงษ์ ภาควงมิ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
108	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
109	คุณจิตติยา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

2) การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือในจังหวัดนครราชสีมา หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 19 กันยายน 2562 ณ ห้องชุมพล โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 59 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ ข.2 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งหมด 59 คน ดังรายนามต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณชาติชาย มัชฌิมาลัย	ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
2	คุณจรูญ จงไกรจักร	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
3	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
4	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
5	คุณธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
6	คุณธัญชนก จิตอร่าม	นักวิชาการขนส่ง
7	คุณชุตติกาญจน์ ไชยกัญญา	บริษัท กู๊ด บิวติ้ง ดีไซน์ จำกัด
8	คุณณัฐพร ชุนเกาะ	บริษัท เค.ที.เอ็ม. สตีล จำกัด
9	คุณธรรมบุญ สันทะเล	บริษัท เค.ที.เอ็ม. สตีล จำกัด
10	คุณเกศณี ขวนโพธิ์	บริษัท เค.ที.เอ็ม. สตีล จำกัด
11	คุณศรุต รุ่งเป้า	บริษัท โคราซแก๊ส (2004) จำกัด
12	คุณพิสมัย รุ่งเป้า	บริษัท โคราซแก๊ส (2004) จำกัด
13	คุณปิยะนุช คชสาร	บริษัท เจ.เอช.อุตสาหกรรม จำกัด
14	คุณชัต ทองสันเทียะ	บริษัท เจ.เอช.อุตสาหกรรม จำกัด
15	คุณพิชญา ทองพิมาย	บริษัท ช้างอ้วนคอนตรัสชั่น จำกัด
16	คุณชลดา ต้นพุดชา	บริษัท ช้างอ้วนคอนตรัสชั่น จำกัด
17	คุณศิริภา ลิ้มตระกูล	บริษัท ตังปักโคราช จำกัด
18	คุณอุไรรัตน์ มงคลพรรุจี	บริษัท นครราชสีมาสิริโชคชัย จำกัด
19	คุณสุรรัตน์ ด่วนทับรัมย์	บริษัท นครราชสีมาสิริโชคชัย จำกัด
20	คุณธำรงค์เดช พิมลจินดา	บริษัท พูลอุดม จำกัด
21	คุณมยุรี ชมกว้าง	บริษัท พูลอุดม จำกัด
22	คุณณัทมน เดชวัฒนาโกมล	บริษัท มงคลทรัพย์ทรานสปอร์ต จำกัด
23	คุณสาริศา หริตวร	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรม นครราชสีมา จำกัด
24	คุณนันทการณ เลิกสูงเนิน	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรม นครราชสีมา จำกัด
25	คุณนันทภัส ผสมทรัพย์	บริษัท ราชสีมาดรากร้อน 2002 จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
26	คุณเหมือนดาว จุ้ยหมื่นไวย	บริษัท ราชสีมาดราკ້ອນ 2002 จำกัด
27	คุณศรินยา โสรัสสา	บริษัท ราชสีมาเพชรทวี่ จำกัด
28	คุณสำอากค์ แจมไธสง	บริษัท ราชสีมาเพชรทวี่ จำกัด
29	คุณสมพงษ์ เลิศโสภาพันธ์	บริษัท ลานเอี่ยมอุดม
30	คุณชัยมงคล อัครรุ่งเรืองกุล	ห้างหุ้นส่วน อัครรุ่งเรืองขนส่ง
31	คุณพรรณราย ชำนิกลาง	บริษัท เอ็น เอส เค อินเตอร์โปรดักส์ จำกัด
32	คุณอริยา บุรมโคตร	บริษัท เอ็น เอส เค อินเตอร์โปรดักส์ จำกัด
33	คุณวิราวรรณ ไพฑูรย์	บริษัท เอี่ยมธงชัย อุตสาหกรรม จำกัด
34	คุณแพรว หุนสรน่อย	บริษัท เอี่ยมธงชัย อุตสาหกรรม จำกัด
35	คุณธันยพร นุชฉิมพลี	บริษัท เอี่ยมธงชัย อุตสาหกรรม จำกัด
36	คุณกุลณิชา จารีกธรรมกุล	บริษัท ฮีโนนครราชสีมา จำกัด
37	คุณแสงจันทร์ เบิกบาน	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงน้ำแข็งเมืองย่า
38	คุณพิพัฒน์ วัชรินทร์รัตน์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหธานี การโยธา
39	คุณรัตนา เลิศวนา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหนครโนนสูง
40	คุณอมร ชุ่มสันเทียะ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอ็ม พี จอหอ ไอซ์
41	คุณศักดิ์รินทร์ หาญมนตรี	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์
42	คุณสมชาย ทวนมะเริง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์
43	คุณพงษ์รรินทร์ โลหะนุต	ห้างหุ้นส่วนจำกัด คิงส์ยนต์
44	คุณพงศกร พัดขุนทด	ห้างหุ้นส่วนจำกัด คิงส์ยนต์
45	คุณสุชาติ เกขุนทด	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ดอกคุณรุ่งเรืองกิจ
46	คุณกรพช พรจิราชาติ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด พรจิราชาติ 45
47	คุณวิภา สนลอย	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ราชสีมาพงษ์สาร
48	คุณประพันธ์ พรหมเสนา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด แอดวานซ์ มินเอร์รัล เซอร์วิส ชัยภูมิ
49	คุณณภัทร เข้มทอง	นางจำลอง เข้มทอง
50	คุณเฉลียว หงษ์กลาง	นายเริงศักดิ์ เข้มทอง
51	คุณสมประสงค์ จันทโรธรณ์	นายสมประสงค์ จันทโรธรณ์
52	คุณคุณภาณุพงศ์ พานทอง	นายแสวง พานทอง
53	คุณสุดาร์ตน์ หนูสันเทียะ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ตติยชัย (2004)
54	คุณปิยะนุช นวนสันเทียะ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด สุพรรณิโกสร้าง
55	คุณแสงจันทร์ บุตรพรม	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ดอกคุณรุ่งเรืองกิจ

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
56	ผศ.ดร.มนิศา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
57	คุณวรทัย พุ่มพวง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
58	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
59	คุณจิตติยา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

3) การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออก

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออก หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 13 กันยายน 2562 ณ ห้องแสนสำราญ โรงแรมบางแสน เฮอริเทจ จังหวัดชลบุรี ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 60 คน ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัดชลบุรี ผู้แทนสมาคมขนส่งภาคตะวันออก ผู้แทนสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ ข.3 การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออก

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การประชุมสัมพันธ์ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลพื้นที่ภาคตะวันออกหัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งหมด 60 คน ดังรายนามต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณมนัส รุ่งปิ่น	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี
2	คุณธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
3	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
4	คุณจุฬาลักษณ์ ประมาพันธ์	นักวิชาการขนส่ง
5	คุณสุณีย์ ภูติวนิช	นายกสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง ชลบุรี สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง
6	คุณณัฐจันทร์ ขวัญเมือง	คณะกรรมการสมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง ชลบุรี สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง
7	คุณนรา อยู่สุข	ประธานชมรมขนส่งสินค้าท่าเรือแหลมฉบัง
8	คุณชลากร ขวงขุนทด	เลขาชมรมขนส่งสินค้าท่าเรือแหลมฉบัง
9	คุณวิโรจน์ รมเยศ	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
10	คุณคมขำ นาวิรัตน์วิทยา	บริษัท ชลบุรีสาธิต คอนสตรัคชั่น จำกัด
11	คุณคณิต กาญจนประยูร	บริษัท ทศนาชลบุรี จำกัด
12	คุณปริยพันธ์ จันทรวีไล	บริษัท ทศนาชลบุรี จำกัด
13	คุณปลิดา เสมอวงศ์	บริษัท ธารรัก จำกัด
14	คุณจุฑาภรณ์ เสมอวงศ์	บริษัท ธารรัก จำกัด
15	คุณศิริพรรณ เสมอวงศ์	บริษัท ธารรัก จำกัด
16	คุณพัชรา เสมอวงศ์	บริษัท ธารรัก จำกัด
17	คุณอัครเดช เรืองนาราบ	บริษัท บงกช พิวลิ้ง จำกัด
18	คุณนุชนารถ เรืองนาราบ	บริษัท บงกช พิวลิ้ง จำกัด
19	คุณเสกสรร จำเนียรสุข	บริษัท ปริندا จำกัด(มหาชน)
20	คุณอนุสรณ์ จักรเจริญพรชัย	บริษัท พันธ์โภคภัณฑ์ จำกัด
21	คุณสมจินต์ โชคประทานพร	บริษัท พันธ์โภคภัณฑ์ จำกัด
22	คุณศุภโชค อติศัยยิ่	บริษัท ผลิตภัณฑ์คอนกรีตชลบุรี จำกัด(มหาชน)
23	คุณพีรกฤต แซ่จั้ง	บริษัท ผลิตภัณฑ์คอนกรีตชลบุรี จำกัด(มหาชน)
24	คุณคุณสุรชาติ ปิ่นบรรจง	บริษัท เอก-ฤกษ์ จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
25	คุณพจนภา บุญเถิง	บริษัท เอก-หฤษฎ์ จำกัด
26	คุณธนากร ช่างไชย	บริษัท ชาร์คอน (ทีเอช) จำกัด
27	คุณชาญกิตต์พล กองแก้ว	บริษัท ชาร์คอน (ทีเอช) จำกัด
28	คุณกฤษฎีช์ วรรณประเสริฐ	บริษัท อีสเทิน แมททีเรียล แอนด์คอนกรีต จำกัด
29	คุณพิสิษฐ์ ประเสริฐพงษ์	บริษัท ประเสริฐพงษ์ ธุรกิจ (๒๐๐๓) จำกัด
30	คุณคุณวนิสา พรหมเทา	บริษัท สุขุมคอนสตรัคชั่น แอนด์ ซัพพลาย จำกัด
31	คุณฐิติมา บานแย้ม	บริษัท สุขุมคอนสตรัคชั่น แอนด์ ซัพพลาย จำกัด
32	คุณสิรินธร ขอฟุ้งกลาง	บริษัท ศรีราชาโซคส์ราญ จำกัด
33	คุณวรพล กลกลาง	บริษัท เค ที ซี โฮม จำกัด
34	คุณวรรณวิดี วรภูมิเกรียงไกร	บริษัท สุขสมบูรณ์น้ำมันพืช จำกัด
35	คุณรังสรรค์ เผ่าสกุลทอง	บริษัท สุขสมบูรณ์น้ำมันพืช จำกัด
36	คุณนภสร อีสระพล	บริษัท สุขสมบูรณ์น้ำมันพืช จำกัด
37	คุณรัตนารณ ธนสุขสมบัติ	บริษัท สุขสมบูรณ์น้ำมันพืช จำกัด
38	คุณชัยยศ เชื้อแย้ม	บริษัท ทู บี วอเตอร์
39	คุณปกรณ์ พฤษไพโรจน์กุล	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เม็ดทรายคำวัสดุก่อสร้าง
40	คุณยุพิน แสงเกิด	บริษัท ศรีรัตนปารโมทย์ จำกัด
41	คุณยุพา แสงเกิด	บริษัท ศรีรัตนปารโมทย์ จำกัด
42	คุณปฎิภาณ ลิ้มประเสริฐ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ว.พิบูลย์กิจ
43	คุณวีรภัทร ฐิติรุ่งเรือง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ว.พิบูลย์กิจ
44	คุณณัฐนันต์ธร	บริษัท ศุภมิตรสโตร์ จำกัด
45	คุณพิรารวรรณ ขาวงาม	บริษัท อุดมศักดิ์ เซอร์วิส กรุ๊ป จำกัด
46	คุณไพรัตน์ กองแก้ว	บริษัท อุดมศักดิ์ เซอร์วิส กรุ๊ป จำกัด
47	คุณสนธิ วงศ์รัตน์ะ	บริษัท ภู คอนสตรัคชั่น จำกัด
48	คุณอลงกรณ์ วรรณหาทิง	บริษัท ชาญมันคง จำกัด
49	คุณโสภิตา	บริษัท สหชัยสตีป จำกัด
50	คุณกานต์ ศรีจันทร์	บริษัท สหชัยผลิตภัณฑ์คอนกรีต จำกัด
51	คุณอิสริยาภรณ์ สำรวม	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงน้ำแข็งบางละมุง
52	คุณสุทิน เจริญ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ว.ทรัพย์ถาวร
53	คุณสุนันทา โชคชัยชำนาญกิจ	ร้านสื่อบริการ
54	คุณดนัย โชคชัยชำนาญกิจ	ร้านสื่อบริการ

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
55	คุณธีระ มนลธิพัฒน์	บริษัท เอส เอ ซี คอนกรีต
56	คุณธีรเดช สารสูตรดำรง	บริษัท ซาเรนส์ ไทยแลนด์
57	คุณกัญญ์ศิริ บุญสว่าง	บริษัท ซาเรนส์ ไทยแลนด์
58	รศ.ดร.วราเมศวร์ วิเชียนแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
59	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
60	คุณจิตติยา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

4) การสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 28 พฤศจิกายน 2562 ณ ห้องวินัส โรงแรม มิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 115 คน ประกอบด้วย บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค



รูปที่ ข.4 การสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก

กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
การสัมมนาประชาสัมพันธ์มีเนื้อหาและกำหนดการดังนี้

ตารางที่ ข.3 กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก

08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.15 น.	พิธีเปิดการประชุม โดย นางสาวรัตนา อธิธอมร ผู้ตรวจราชการ กรมการขนส่งทางบก กล่าวรายงาน โดย นางสุนันท์ เงินอนันต์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
09.15 – 10.00 น.	บรรยายพิเศษ “นโยบายกรมการขนส่งทางบกในการส่งเสริมระบบมาตรฐาน คุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก สำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” โดย นางสาวรัตนา อธิธอมร ผู้ตรวจราชการ กรมการขนส่งทางบก
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.15 – 12.00 น.	บรรยายเชิงปฏิบัติการ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก สำหรับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล” โดย คณะที่ปรึกษา จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
12.00 – 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 13.45 น.	บรรยาย “ตัวชี้วัดระดับความสำเร็จของการพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่ง เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)” โดย กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
13.45 – 14.30 น.	ทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นผู้ตรวจประเมิน โดย คณะที่ปรึกษา จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
14.30 – 14.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
14.45 – 15.30 น.	สรุปผลการประชุม

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การรสัมมนาประชาสัมพันธ์เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งหมด 115 คน ดังรายนามต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณรัตนา อธิธอมร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ งานตรวจราชการกรม
2	คุณจิตติพัฒน์ ไทยจงรักษ์	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า
3	คุณสุนันท์ เงินอนันต์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
4	คุณแสงเพ็ญ โพธิ์งาม	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
5	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
6	คุณอนงค์ ธีรประทีปสกุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
7	คุณธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
8	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
9	คุณภริญา ไคมจันทร์	เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน
10	คุณนภาพาศ สวัสดิบุตร	นักวิชาการขนส่ง
11	คุณธัญชนก จิตอร่าม	นักวิชาการขนส่ง
12	คุณจุฬาลักษณ์ ประมาพันธ์	นักวิชาการขนส่ง
13	คุณเจนพนัส สวัสดิบุตร	วิศวกรไฟฟ้า
14	คุณปภัสสร แสงรัศมีกุล	นักวิชาการขนส่ง
15	คุณนิภาภัทร อุยานันท์	นักวิชาการขนส่ง
16	คุณชिरพงษ์ พิมพ์แสนนิล	นักวิชาการขนส่ง
17	คุณวรัญญา สัจจานุรักษ์	นักวิชาการปฏิบัติการ กองแผนงาน
18	คุณกุลยา กัลยกร	นิติกรปฏิบัติการ
19	คุณอรสา ชาวเหมือนเดือน	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร
20	คุณวีระยา จิวศิวนนท์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
21	คุณบงกช พงศ์แพรวพรรณ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
22	คุณยุพิน กลิ่นขจร	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
23	คุณสมเกียรติ สุทธิพิณทะวงศ์	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 2 นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 3

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
24	คุณพิสิษฐ์ วงศ์จำปา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 4
25	นายก.ศิริ ตาดพริ้ง	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 5
26	คุณณัฐกร โอภาสทิพากร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนภาษีรถ
27	คุณณปภัช ธรรมคันธี	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนภาษีรถ
28	คุณชรัญญา วงษ์อุทัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนภาษีรถ
29	คุณนवलพร ไชยเดชกำจร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
30	คุณกมล ขุทรานนท์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
31	คุณอัครา บัวจันทร์	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง จังหวัดกระบี่
32	คุณสุนิสา นาคพี่น้อง	เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน จังหวัดกาญจนบุรี
33	คุณอารีรัตน์ โลหะวิจารณ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดกาฬสินธุ์
34	คุณจิรวรรณ สำเภาทอง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดกำแพงเพชร
35	คุณจันทร์จิรา แสงผล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดขอนแก่น
36	คุณศิริลักษณ์ สามสีเนียม	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดจันทบุรี
37	คุณสุนทรวุฒิ สุพรหมมา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดฉะเชิงเทรา
38	คุณกนิษฐา เจียมรุจิกุล	ขนส่งจังหวัดชลบุรี จังหวัดชลบุรี
39	คุณจุฑาทิพ ผินใหม่	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดชัยนาท
40	จำเอกโชติวงศ์ ทะมาตี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดชัยภูมิ
41	คุณอรอนงค์ เขียวเล็ก	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ จังหวัดชุมพร
42	คุณพัชรินทร์ พรหมวิหาร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดเชียงราย
43	คุณวราภรณ์ วัชรอศวพงศ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดเชียงใหม่
44	คุณสุรียา ตันติสิทธิกร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดตรัง
45	คุณรุ่ง ตาละอุปะละ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ จังหวัดตราด
46	คุณเพ็ญจันทร์ จันทรา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดตาก
47	คุณทศพร เสงี่ยมงาม	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดนครนายก
48	คุณศิณพงค์ สุนทร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดนครปฐม
49	คุณสมใจ กำดา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดนครพนม

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
50	คุณจรรยา จงไกรจักร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ จังหวัดนครราชสีมา
51	คุณสุวมาลย์ คงทอง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดนครราชสีมา
52	คุณสมบัติ มนต์รี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดนครสวรรค์
53	คุณปรีดา บุราคร	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดนนทบุรี
54	คุณชนะ ลิขิตเดชาโรจน์	ขนส่งจังหวัดนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา
55	คุณทพฤทธิ์ แก้วสุวรรณ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ จังหวัดนครราชสีมา
56	คุณปกป้อง ว่องวัฒนเกียรติ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดน่าน
57	คุณวัชรพงษ์ พรหมชาตรี	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดบึงกาฬ
58	คุณพันธิตรา ไทยเยี่ยม	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดบุรีรัมย์
59	คุณกนกพร สุขพอดี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดปทุมธานี
60	คุณอัจฉรา อรุณรัตน์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
61	คุณอัญชลี สุทธิชัยฤทธิ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดปราจีนบุรี
62	คุณศิริพร บุญมี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดปัตตานี
63	คุณกรรณิการ์ ฤกษ์อุโฆษ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
64	คุณวชิราวัลย์ เอี่ยมใจตรง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดพะเยา
65	คุณกุลธิดา ณ ตะกั่วทุ่ง	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดพังงา
66	คุณศศิพิมพ์ ฤทธิศักดิ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดพัทลุง
67	คุณเกียรติสุดา ถาวรศักดิ์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดพิจิตร
68	คุณณรงค์เดช ศิวะแพทย์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดพิษณุโลก
69	คุณประทีน ขาวคง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดเพชรบุรี
70	คุณฐิติรัตน์ บุญแจ้ง	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดเพชรบูรณ์
71	คุณพนิดา ภิมาลย์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดแพร่
72	คุณนันทา อินทร์ตัน	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน จังหวัดภูเก็ต
73	คุณนัฐฉิณา คำสา	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน จังหวัดมหาสารคาม
74	คุณลลิตา พิชัยชนะธาดากุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดมุกดาหาร
75	คุณชัยทนน ศรีอภิวังค์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดแม่ฮ่องสอน
76	คุณสนั่น จำปา	หัวหน้ากลุ่มวิชาการขนส่ง จังหวัดยโสธร
77	คุณจตุรงค์ แก้วกลี	ขนส่งจังหวัดยะลา จังหวัดยะลา
78	คุณคุณสุวิทย์ แฝฟิมาย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดร้อยเอ็ด
79	คุณธัญญลักษณ์ ว่องทั้ง	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดระนอง

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
80	คุณรัตนมณี วงษ์ศรี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดระยอง
81	คุณสมพงษ์ เทียนชัยเกิดศิลป์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ จังหวัดราชบุรี
82	คุณคุณจันทร์เพ็ญ สุขบัณฑิตย์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดลพบุรี
83	คุณสมชาย เหม็งทะเหล็ก	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดลำปาง
84	คุณพรทศนีย์ พิพัฒน์นุกุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดลำพูน
85	คุณไพโรจน์ สิมะเตือ	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดเลย
86	คุณคุณจิราณี บุตรภักดี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดศรีสะเกษ
87	คุณกฤษณา เหมะธูลิน	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสกลนคร
88	คุณศุภิพร แก้วสองเมือง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสงขลา
89	คุณพจนวรรณ ปากบารา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสตูล
90	คุณพรลภัส แสงวงศ์	นักวิชาการขนส่งจังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ
91	คุณอดิเรก แต่งทอง	ขนส่งจังหวัดสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม
92	คุณสุภาพร แยมดงพลอง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสมุทรสาคร
93	คุณสุริยา ชูเชิด	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสระแก้ว
94	คุณศรายุทธ นาคดอนอม	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดสระบุรี
95	คุณคุณจิตติมา บกเขาแดง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสิงห์บุรี
96	คุณอัญชรี พรหมอยู่	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสุโขทัย
97	คุณศักรินทร์ จันทรฉาย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสุพรรณบุรี
98	คุณเบญจมาศ ขวัญดี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
99	คุณชาญณรงค์ วิชัยโย	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดสุรินทร์
100	คุณเอกสิทธิ์ คงปัญญา	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดหนองคาย
101	คุณชนิดาภา จันดาหาร	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญงาน จังหวัดหนองบัวลำภู
102	คุณครรชิต จันทนา	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดอ่างทอง
103	คุณอัจฉราภรณ์ สุวรรณกำจาย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ จังหวัดอำนาจเจริญ
104	คุณมนิรัตน์ จันสะดวง	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดอุดรธานี
105	คุณพัชรภรณ์ งามแก้ว	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดอุดรดิษฐ์
106	คุณกรรณทิพย์ อินทโณม	เจ้าพนักงานขนส่งปฏิบัติงาน จังหวัดอุทัยธานี
107	คุณสัตตบุษย์ สร้อยสิงห์	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ จังหวัดอุบลราชธานี
108	รศ.ดร. วราเมศวร์ วิเชียรแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
109	ผศ.ดร. วนิดา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
110	ดร. ภัทรพงษ์ ภาควงมิ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
111	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
112	คุณฐิตียา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
114	คุณสุธารส พึ่งสมบุญ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
115	คุณธวัชชัย คงสุวรรณ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

5) การสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน

การสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” จัดขึ้นเมื่อวันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม 2562 ณ ห้องดอนเมือง ๑ โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพมหานคร ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 90 คน ประกอบด้วย บุคลากรของกรมการขนส่งทางบกส่วนกลาง หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน



รูปที่ ข.5การสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ
หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน

กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน
การสัมมนาประชาสัมพันธ์มีเนื้อหาและกำหนดการดังนี้

**ตารางที่ ข.4 กำหนดการสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ
หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน**

08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.15 น.	พิธีเปิดการประชุม โดย นางสาวสิริรัตน์ วีรวิศาล ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า กล่าวรายงาน โดย นางสุนันท์ เงินอนันต์ หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
09.15 – 10.00 น.	บรรยาย “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” โดย คณะที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.15 – 12.00 น.	Workshop กลุ่ม “การตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก” โดย คณะที่ปรึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
12.00 – 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 13.45 น.	อภิปรายและระดมความคิดเห็นแนวทางการตรวจประเมินมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง ด้วยรถบรรทุก โดย กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
13.45 – 14.30 น.	ทดสอบเพื่อแต่งตั้งเป็นหัวหน้าผู้ตรวจประเมิน และผู้ตรวจประเมิน โดย คณะที่ปรึกษา จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
14.30 – 14.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
14.45 – 15.30 น.	สรุปผลการประชุม

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การสัมมนาประชาสัมพันธ์หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน หัวข้อ “ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกสำหรับการขนส่งส่วนบุคคล” มีผู้เข้าร่วมประชุมจำนวนทั้งหมด 90 คน ดังรายนามต่อไปนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณสิริรัตน์ วีรวิศาล	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
2	คุณสุนันท์ เงินอนันต์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
3	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
4	คุณอนงค์ อีระประทีปสกุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
5	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
6	คุณธนัท สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
7	คุณนภาพาศ สวัสดิบุตร	นักวิชาการขนส่ง
8	คุณธัญชนก จิตอร่าม	นักวิชาการขนส่ง
9	คุณจุฬาลักษณ์ ประมาพันธ์	นักวิชาการขนส่ง
10	คุณสุทมน ชัยประภา	นักวิชาการขนส่ง
11	คุณพงศ์ธร อีระชัย	นักวิชาการขนส่ง
12	คุณสโรชา กระตุตนาค	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
13	คุณกนกพร ลายสนิทเสรีกุล	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
14	คุณจันทนี อยู่เย็น	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
15	คุณสิริพรรณ เหมสุทธิ	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
16	คุณภัทรพล ผลวิวัฒน์	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
17	คุณคงฤทธิ จันทริก	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
18	คุณเชิดชัย พะไลรัมย์	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
19	คุณธนวรรณ เกษแก้ว	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
20	คุณวาทัญญ บัวแย้ม	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
21	คุณภูมิพิทักษ์ ศิลปสร	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
22	คุณนนท์ ภูปรัสสานนทน	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
23	คุณพัฒนพงศ์ สุวรรณพงศ์	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
24	คุณสารภี ศรีลัดดา	โรงเรียนทักษะพิพัฒน์ (SCG)
25	คุณปัทมกร คุณากรจิตติรักษ์	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
26	คุณทวีวัฒน์ ภูทอง	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
27	คุณทินพร สถาพรนันทน์	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
28	คุณกฤตพันธ์ ก้าวสัมพันธ์	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
29	คุณนิตยา พ่วงสม	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
30	คุณวันชนะ พ่วงสม	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
31	คุณบุญชาติ ชัยปาริฉัตร	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
32	คุณสุธี ธรรมมาภิบาลจิต	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
33	คุณมาโนช สมบุญญา	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
34	คุณพรศิลป์ จันทรวง	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
35	คุณนพดล จันทรวง	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
36	คุณสุכל เศษสูงเนิน	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
37	คุณชูเกียรติ วงศ์เสนาะ	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
38	คุณนรินทร์ สุขราช	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
39	คุณธีรยุทธ์ เกียรติถาวรชัย	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
40	คุณอุทุมพร อยู่สุข	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
41	คุณวันวิสา ด่วนตระกูลศิลป์	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
42	คุณวีรวิทย์ เลิศไทยตระกูล	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
43	ผศ.ดร.ธรรณี มณีศรี	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
44	คุณทัศนีย์ มีศิริ	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน ม.ศรีปทุม
45	คุณปิยดา รุขชาติ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
46	คุณพาขวัญ ยศศิริ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
47	นางสคุณนัชชา รวีนนทกิจ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
48	คุณสกุล เงินคำ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
49	คุณพิฑูรย์ ขวัญเมือง	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
50	คุณพรพรรณ สุขญาณกิจ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
51	คุณชัยวัฒน์ ศศิวิมลพันธ์	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
52	คุณสายพิรุณ ปุยะติ	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
53	คุณอภิชา สหอนนท	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
54	คุณธิตีพงศ์ ลิ้มเลิศฤทธิ์	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง
55	คุณวันทนา เพ็งข้า	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
56	คุณเอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ	สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
57	คุณวิศรุต ช่วยจันทร์	สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
58	คุณพัชรินทร์ อินทมาส	สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
59	คุณรอยหทัย แก้วใหม่	สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
60	คุณณัฐณิภรณ์ น้อยเสงี่ยม	สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
61	คุณประสงค์ ตั้งศิริวัฒนา	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
62	คุณวิวิธชัย ตั้งศิริวัฒนา	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
63	คุณสิทธิชัย ฉิมใหม่	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
64	คุณวีระ ศุกลนิพัทธ์	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
65	คุณชมบงกช รวีปัญญาเลิศ	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
66	คุณสิทธิพงษ์ ฉิมใหม่	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
67	คุณสุรชัย พันธมิตร	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
68	คุณฐิติพล พงวิรัตน์สุข*	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
69	คุณบุชา ทรัพย์เจริญ	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
70	คุณประจักษ์ พรหมงาม	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
71	คุณชนัย บุณนาค	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
72	คุณแคทรียา ศักดิ์ตระกูลหุ	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
73	คุณจินตนา พันธมาลี	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
74	คุณสุริยะ จันทรา	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
75	คุณกฤตม์ จิตนะ	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
76	คุณกิตติ์นันต์ บรรจงรักษ์	สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
77	คุณวิษณุรักษ์ พันวะ	สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
78	คุณพรธรัตน์ นิลเพชรอนันต์	บริษัท ทีพีเอฟ จำกัด
79	คุณวศกัณสรณ์ ศิริกุลวิเชษฐ	บริษัท ทีพีเอฟ จำกัด
80	คุณจารุวรรณ สุ่มงาม	สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
81	คุณกฤษณ์ กาญจนพยัคฆ์	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
82	คุณอนวัช บุญช่วง	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
83	คุณบุตรมณี บุญผล	นักศึกษาฝึกงานจากมหาวิทยาลัยขอนแก่น
84	คุณวศินี นามมูล	นักศึกษาฝึกงานจากมหาวิทยาลัยขอนแก่น
85	คุณวรรณมล พันธสัมฤทธิ์	นักศึกษาฝึกงานจากมหาวิทยาลัยขอนแก่น

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
86	รศ.ดร. วราเมศวร์ วิเชียรแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
87	ผศ.ดร. วนิดา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
88	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
89	คุณฐิตียา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
90	คุณสุธารส พึ่งสมบูรณ์	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ภาคผนวก ค

การดำเนินการของผู้ประกอบการ
ในโครงการนำร่องให้คำแนะนำ
ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบ

ภาคผนวก ค

โครงการนำร่องให้คำแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานฯ

โครงการนำร่องมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คำแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดยการตรวจประเมินผู้ประกอบการนำร่องทั้งหมด 15 ราย ซึ่งมีทั้งผู้ประกอบการที่ผ่านข้อกำหนดทุกข้อ และผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งรายละเอียดผลการตรวจประเมินพร้อมผลการดำเนินงานตามมาตรฐานฯ ข้อกำหนดบังคับของผู้ประกอบการนำร่องแต่ละราย ดังแสดงดังนี้

1) รายชื่อผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมโครงการนำร่องมีรายชื่อดังแสดงในตารางที่ ค.1

ตารางที่ ค.1 ผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง

ลำดับ	ผู้ขอรับการรับรอง	จังหวัด	เข้าร่วมโครงการนำร่องเพื่อขอรับการรับรองสำหรับการขนส่ง		วันที่เข้ารับตรวจประเมิน
			ส่วนบุคคล	ไม่ประจำทาง	
1	บริษัท ซีพีเอฟ เทคดิง จำกัด	ฉะเชิงเทรา	✓		24 ต.ค.62
2	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด นครราชสีมา	นครราชสีมา	✓		30 ต.ค. 62
3	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซโฮซ์	นครราชสีมา	✓		30 ต.ค. 62
4	บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	นครราชสีมา	✓		30 ต.ค. 62
5	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด	นครราชสีมา	✓	✓	31 ต.ค. 62
6	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	นครราชสีมา	✓		31 ต.ค. 62
7	นางสาวณัฐวี ดีเสมอ	สมุทรสาคร	✓		7 พ.ย. 62
8	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ตจำกัด	สมุทรสาคร		✓	7 พ.ย. 62
9	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	กรุงเทพฯ	✓		18 พ.ย. 62
10	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	ชลบุรี	✓		20 พ.ย. 62
11	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด	ชลบุรี		✓	20 พ.ย. 62
12	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	ชลบุรี	✓		20 พ.ย. 62
13	บริษัท สุวลี จำกัด	ชลบุรี	✓		21 พ.ย. 62
14	บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด	ปทุมธานี	✓		9 ธ.ค. 62
15	บริษัท ชินอน อินเตอร์ จำกัด	ปทุมธานี	✓		9 ธ.ค. 62

2) ผลสรุปการดำเนินงานตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

การดำเนินงานตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ข้อกำหนดบังคับของผู้ประกอบการนำร่องแต่ละราย ดังแสดงผลสรุปดังนี้

2.1) บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด ณ ศูนย์กระจายสินค้าบางน้ำเปรี้ยว จังหวัดฉะเชิงเทราเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.2

ตารางที่ ค.2 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างฝ่ายขนส่งเป็น Organization chart และ Job description ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการฝ่ายขนส่ง ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายขนส่ง และฝ่ายที่เกี่ยวข้อง - ผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการขนส่ง คือ ผู้จัดการทั่วไปฝ่ายขนส่ง (คุณภูกิจ) และฝ่ายจัดการด้านความปลอดภัย (คุณศิริวิมล)
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่ง (เรามุ่งมั่นให้บริการด้านการขนส่ง) - มีตัวชี้วัด KPI 4 เรื่อง ดังนี้ ส่งตรงครบถ้วน คุณภาพ อุบัติเหตุ
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- SAP, POD (Proof of Delivery) คือ สถานะการส่งสินค้า, Temp Tag, GPS - ระบบการจัดรถ - ระบบการรับส่งสินค้าครบถ้วน - ระบบ Tracking Location
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- รถทั้งหมดเข้าศูนย์ ISUZU แสดงใบเสร็จยืนยันกับทาง CPF

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีประกันสินค้า - มี KPI ในการรับ ตรวจสอบสินค้า - มีกระบวนการสอบสวนหาสินค้าเสียหาย ไม่ครบถ้วนหรือความเย็นไม่ได้ตามมาตรฐาน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีแผนปฏิบัติงานเป็นขั้นตอน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงาน ทางบริษัทฯ มีการจัดอบรมทุกปี มีให้ความรู้ทั้งด้านวิชาการ และลงปฏิบัติจริง (ภาคสนาม)
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- Inbound and Outbound (DC) มีการวางแผนเส้นทาง มีการประชุมประจำเดือน แจ้งข้อมูลเส้นทางขนส่ง
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีผลการปฏิบัติงาน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการควบคุมคุณภาพสินค้าด้าน pre cool – port cool การรักษาอุณหภูมิ ตรวจสอบอุณหภูมิ - มีการปรับปรุง lead time buffer ให้มากขึ้น เพราะมีขั้นตอนที่เคยผิดพลาดมาก่อน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการควบคุมความเร็ว และมีการลงโทษ ตักเตือนพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตาม - มีการจัดการการทำงานของพนักงานขับรถให้มีเวลาเพียงพอในการขนส่ง ไม่เร่งรีบมากเกินไป
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนการจัดการ แผนการจัดการอุบัติเหตุ - มีการซักซ้อมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง - มีการรายงานอุปกรณ์ฉุกเฉินและอุปกรณ์อื่นๆ ที่พนักงานขับรถต้องรับผิดชอบ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกอุบัติเหตุ แบบการบันทึกของบริษัท
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีการสรรหาบุคลากร อบรม สอบข้อเขียน สอบการขับขี่ - ตรวจสอบประวัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีคู่มือพนักงาน - มีการจัดปฐมนิเทศของบริษัท
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- มีการอบรมความปลอดภัย เช่น การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพและการบำรุงรักษาเบื้องต้น เป็นต้น
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีการปรับขึ้นของเงินเดือนตามผลงานทุกปี - มีโบนัสประจำปี - มีสวัสดิการ - มีทุนการศึกษาบุตร
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติพนักงาน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสอบสุขภาพประจำปี เช่น ตรวจร่างกายทั่วไป ตรวจสารเสพติด เป็นต้น
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- การจัดรถต้องคำนึงถึงการพักผ่อนให้กับพนักงานขับรถได้พัก เมื่อครบ 4 ชั่วโมง - ติดตามการจอดของรถทุกครั้งที่ทำภาระขนส่งสินค้า

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการใช้เครื่องตรวจ สุ่มตรวจ 100% ทุกเดือน - ครั้งต่อไปในเวลาอันใกล้ จะใช้เครื่องตรวจทุกครั้งที่ทำกรขนส่งสินค้า - การส่งสินค้าให้กับลูกค้า มีการตรวจวัดทุกครั้ง
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจทุกคน 100% ทุกปี - มีการเชิญเจ้าหน้าที่ตำรวจมาร่วมตรวจด้วย - มีมาตรการการลงโทษรุนแรงที่สุด คือ การไล่ออก
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการใช้ Fleet card กลับมาส่งใบเสร็จ - มีการวิเคราะห์การใช้เชื้อเพลิงเป็น กิโลเมตร/ลิตร
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจความพร้อมของรถ - มีใบตรวจเช็คคุณภาพ - มีแผนการบำรุงรักษารถ ตามระยะทาง
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีประวัติรถทุกคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มี Customer Service ที่รับทราบข้อมูล - มีการประเมินความพึงพอใจการทำงานระหว่างลูกค้ากับฝ่ายขาย
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีแบบประเมินอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง - มีการสอบถามทางโทรศัพท์ - มีเกณฑ์การประเมินความพึงพอใจให้กับฝ่ายขาย แผนกต่างๆ ประเมินที่ 95 %

2.2)บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของ บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด ณ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้ ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด แสดงดังตารางที่ ค.3

**ตารางที่ ค.3 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
ของบริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด**

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างการบริหารงาน - มีผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการขนส่ง 3 สาขา
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่ง - มีการประชุมกลุ่มย่อยแจ้งนโยบายให้พนักงานรับทราบ
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีการใช้โปรแกรมคำนวณต้นทุน (ค่าน้ำมัน+ค่าใช้จ่ายต่างๆ) - มีการใช้ Line กลุ่มในการส่งงาน - Excel ลงบันทึกน้ำมัน ซ่อมบำรุง ปัญหาเงินเดือน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีแนวทางกำจัดของเสีย - ยางรถยนต์เข้าสู่ศูนย์ทั้งหมด - แบตเตอรี่ เปลี่ยนร้าน - น้ำมันเครื่อง เปลี่ยนศูนย์ และที่บริษัทด้วย - ใช้ระบบการจัดการวัสดุ ที่ไม่ใช่แล้วทางอิเล็กทรอนิกส์

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีมาตรฐาน GMP มีการตรวจสอบกลับและรับรองสินค้า - มีการทำสัญญาเก็บลูกค้ารายใหญ่ๆ รับผิดชอบเปลี่ยนสินค้า ในกรณีสินค้ามีปัญหา - มีข้อกำหนดในการส่งสินค้า
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนการปฏิบัติงาน และแสดงแผนผังในแต่ละขั้นตอน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนเส้นทางขนส่ง เพื่อความเหมาะสม รถบรรทุกใหญ่ ไม่วิ่งส่งของในเมือง ใช้รถเล็ก - มีมาตรการห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่ง ทุกเที่ยว ทุกวัน สรุปผลการดำเนินเพื่อใช้ประเมินผลการทำงานของพนักงานขับรถ
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการบันทึกการขนส่งที่ไม่เป็นไปตามมาตรการเป็นรายกรณีและนำมาวิเคราะห์ - มีจป. ในการวิเคราะห์ข้อมูล
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการทำงานของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการควบคุมความเร็วตามที่กำหนด
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนในการจัดการเหตุฉุกเฉิน - มีหมายเลขโทรศัพท์ในการแจ้งเหตุฉุกเฉิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุสาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีแบบฟอร์มเปล่าเพื่อใช้ในการบันทึกเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- อธิบายการรับสมัครพนักงานได้โดยละเอียด - มีการเพิ่มประวัติพนักงาน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบการทำงาน การแต่งกาย - มีบทลงโทษ - ติดประกาศ มีประกาศวันหยุด
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับอย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- มีแผนการอบรมพนักงานประจำปี
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีการจัดกิจกรรมให้รางวัลแก่พนักงานหลายรางวัลเพื่อเป็นกำลังใจให้พนักงาน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติการทำงาน of พนักงาน - มี Excel HR ประวัติพนักงาน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีผลการตรวจสุขภาพพนักงานปี 2561 - ปี 2562 มีแผนนัดหมาย ตารางเดือน พฤศจิกายน 2562
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ด้วยเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจหาสารเสพติด โดยใช้เครื่องตรวจ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกปริมาณการใช้เชื้อเพลิง
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการบันทึกการตรวจรถทุกเที่ยววิ่ง - มีแผนการซ่อมบำรุง - กรณีรถใหม่ ใช้ซ่อมตามศูนย์ รถเก่ามีช่างซ่อมของบริษัทดูแลและติดตาม
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการบันทึกประวัติการซ่อมแซมรถรายคัน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า - มีการจัดการข้อเรียกร้อง และติดตามความพึงพอใจ ของลูกค้า

2.3) ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์ ณ ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้ ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด แสดงดังตารางที่ ค.4

ตารางที่ ค.4 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบ และนำไปปฏิบัติได้	- ผู้จัดการโรงงานน้ำแข็งเป็นผู้จัดการความปลอดภัยมีทั้งหมด 3 คน สาขาละ 1 คน - มีโครงสร้างการบริหารงาน มีฝ่ายขนส่ง
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบาย และประชุมกลุ่มย่อยแจ้งให้รับทราบแล้ว
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ใช้ Excel บันทึกการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง บันทึกข้อมูลพนักงานของบริษัท และบันทึก payment - ใช้แอปพลิเคชัน Line

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีแผนการเปลี่ยนถ่ายตามระยะทาง - ยางเข้าสู่ศูนย์ - น้ำมันเครื่องเข้าสู่ศูนย์ และบริษัทฯ เปลี่ยนเอง - แบตเตอรี่เข้าสู่ศูนย์ - มีระบบจัดการของเสียที่ไม่ใช่ทางอิเล็กทรอนิกส์
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีมาตรฐาน GMP - มีกระบวนการสอบย้อนกลับและรับรองสินค้า - มีการทำสัญญา กับลูกค้าบางราย - มีกรณีที่สินค้าไม่ได้รับการยอมรับ ทางบริษัทได้มีการรับซื้อร้องเรียนและจัดส่งสินค้าให้ใหม่ - มีข้อกำหนดการส่งสินค้ากับลูกค้า
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีการจัดทำขั้นตอนการขนส่งสินค้า
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการจัดรถให้สัมพันธ์กับเส้นทาง - มีการกำหนดจุดพักรถ เช่น ไม่จัดรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมือง - มีมาตรการห้ามจอดรถในที่ห้ามจอด
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีใบส่งของ และทำการสรุปการขนส่งทุกเที่ยวรายประจำวัน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการบันทึกการขนส่งที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานเป็นรายกรณี และนำมาวิเคราะห์ปรับปรุงเป็นรายกรณี - มีจป.รับผิดชอบในการวิเคราะห์ความผิดพลาดและแก้ไข

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการกำหนดให้พนักงานขับรถ ต้องรับผิดชอบในการขับขี่ ตามความเร็วที่กฎหมายกำหนด - มีข้อเสนอแนะให้เพิ่มเติมมาตรการติด GPS
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทาง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน - มีการซักซ้อมหนีไฟ และเหตุฉุกเฉิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุ เป็นแบบฟอร์มให้ใช้เนื่องจากที่ผ่านมาไม่มีอุบัติเหตุจากรถ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัคร - มีประวัติพนักงานขับรถ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีคู่มือการปฏิบัติตน และระเบียบการแต่งกาย พร้อมปิดประกาศให้พนักงานรับทราบรวมถึงบทลงโทษ
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- มีอบรมเรื่อง การขับขี่ปลอดภัยเมื่อเดือน พ.ค.62 และการอบรมการตรวจสอบสภาพ - มีแผนฝึกอบรม
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีการให้รางวัลประจำปีเป็นรางวัลตรงต่อเวลา - มีรางวัลเพราะเรารักกัน (พนักงานกับเด็ก รถอยู่คู่กัน)
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติ - มีบันทึกประวัติพนักงานใน Excel
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ โดยโรงพยาบาลที่โคราช
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีมาตรการกำหนดชั่วโมงการทำงาน ตามกฎหมาย ในคู่มือพนักงาน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีเครื่องเป่าแอลกอฮอล์ - มีรายงานการตรวจแอลกอฮอล์ - มีผลการสุ่มตรวจ
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีแผนการตรวจสอบสารเสพติด - แนะนำให้บริษัทกำหนดมาตรการดำเนินการบทลงโทษให้ชัดเจน และประกาศให้พนักงานรับทราบ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกการใช้น้ำมัน - วิเคราะห์การใช้ ให้รางวัลการประหยัดน้ำมัน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ตรวจทุกเที่ยววิ่ง
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- ประวัติการซ่อมบำรุงรถรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลลูกค้า และเบอร์โทรศัพท์ลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า รายใหญ่ในแบบสัญญาณแจ้ง - การรับข้อร้องเรียน และจัดการข้อวิจารณ์ - มีการโทรถาม Email ติดต่อลูกค้า

2.4)บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด ณ ตำบลจั่ว อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.5

ตารางที่ ค.5 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างบริหารงานชัดเจน - มีผู้รับผิดชอบความปลอดภัยในด้านการขนส่ง
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายการขนส่ง คือ ขนส่งตรงเวลารักษาคุณภาพ เพื่อการบริการที่ประทับใจและหัวใจที่ซื่อตรง - มี KPI การส่งมอบสินค้าตรงเวลา 100%
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ใช้ Line ในการติดต่อสื่อสารแจ้งงานผ่านทาง Line รายงานอุบัติเหตุ - ใช้ระบบ GPS รายงานสรุปการใช้เชื้อเพลิง และรายงานการเดินทาง
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีบริษัทที่มีใบอนุญาตในการกำจัดของเสียเข้ามากำจัดของเสียให้ เช่น พวกน้ำมันเครื่อง - มีใบเสร็จในการรับซื้อ - ทางบริษัทเปลี่ยนแบตเตอรี่เอง เปลี่ยนทุก 1 เดือน แล้วมีคนมารับซื้อทุกเดือน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- บริษัทมีนโยบายการรับประกันความเสียหายระหว่างการขนส่ง ที่พิสูจน์แล้วว่าเกิดจากการกระทำที่เกิดจากความประมาทของบริษัทเท่านั้น และจะไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสภาพความเสี่ยง

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนในการปฏิบัติงานขนส่ง
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือในการปฏิบัติการขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการระบุจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยด้วยระบบ GPS ของ DTC - จุดพักรถให้ดูตามความเหมาะสม และไม่ใช่อันตราย - พนักงานขับรถจะขับรถประมาณ 300-400 กม.
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกการปฏิบัติงาน ขนส่งโดยมีการระบุหมายเลขทะเบียน เวลา ปริมาณน้ำมัน - มีสมุดประจำรถให้กับพนักงานขับรถ - พนักงานขับรถส่งบันทึกการปฏิบัติงานทุกสัปดาห์ เพื่อรับเบี้ยเลี้ยงในการขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการเก็บข้อมูลมาเพื่อวิเคราะห์ (เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562)
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการควบคุมความเร็วโดย GPS โดยไม่เกิน 80 km/hr - มีการแจ้งเตือนกรณีพนักงานขับรถเกินเกณฑ์มาตรฐาน
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทางขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีการจัดการแผนฉุกเฉิน - มีคู่มือการจัดการอุบัติเหตุให้กับพนักงานขับรถ มีเบอร์โทร หากเกิดเหตุติดต่อใคร - มีการซักซ้อมการปฏิบัติในกับพนักงานขับรถ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง - มีอุปกรณ์ฉุกเฉินติดรถทุกคัน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีแบบฟอร์มการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุทุกเคส มีแนวทางแก้ไข ป้องกัน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีการเปิดรับสมัคร กรอกใบสมัคร - มีการทดสอบข้อเขียน และแบบทดสอบจิตวิทยาของพนักงานขนส่ง - มีการเช็คประวัติจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ - มีประสบการณ์/มีใบขับขี่ตามที่ทางบริษัทต้องการ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีคู่มือการเป็นพนักงานของบริษัทในการทำงาน ชั่วโมงทำงาน - มีวันหยุดประจำปี 13 วัน - มีบทลงโทษสำหรับพนักงานที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบของบริษัท
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเครื่องยนต์	- มีแผนอบรมทุก 1 ปี - มีอบรมการใช้รถและบำรุงรักษา อบรมไปเมื่อ 7 ก.ย. 62 - พนักงานขับรถเข้าอบรมเกี่ยวกับการขับขี่ปลอดภัยทุกเดือน
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีสวัสดิการบ้านพักให้กับพนักงาน - ให้ทุนการศึกษาบุตร ในระดับ ปวส - ปริญญาตรี ตั้งแต่ 2.50 ขึ้นไป - มีสิทธิการรักษาพนักงาน - มีโบนัสประจำปีแก่พนักงานที่ประพฤติดี และไม่มีข้อร้องเรียน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีการเก็บรักษาประวัติพนักงานทุกคน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสอบสุขภาพก่อนเข้าทำงานสำหรับพนักงานใหม่และมีการตรวจสอบสุขภาพประจำปี
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการตรวจชั่วโมงการขับรถจาก GPS - มีการพักทุก 4 ชม. - มีการตรวจรอบชั่วโมงทำงานจากตารางการทำงาน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสอบจาก จป. ของบริษัท - มีการสุ่มตรวจพนักงานขับรถก่อนนำส่งสินค้า - มีผลตรวจระดับแอลกอฮอล์ - มีบทลงโทษตามระดับแอลกอฮอล์ที่ตรวจวัดได้
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจสารเสพติดทั้งบริษัท - มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้ามาช่วยในการตรวจ - หากตรวจพบส่งบำบัด 1 เดือน ตรวจพบครั้งที่ 2 ไล่ออก
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกข้อมูลการใช้เชื้อเพลิงและมีรายงานสรุปข้อมูลของรถรายคัน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจเช็คทุกครั้งก่อนออกรถ (พนักงานขับรถเป็นผู้ตรวจสอบ) - มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลา
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีเล่มบันทึกประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรถรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินระดับความพึงพอใจจากลูกค้า

2.5)บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด

(1) การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การดำเนินงานตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด ณ ตำบลหนองบัวศาลา อำเภอปักกิ่ง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้ ข้อกำหนด 3.6 และข้อกำหนด 3.9 ให้ทำการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถ พร้อมตรวจสอบสารเสพติด ข้อกำหนด 3.8 การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ (ขอตรวจผลจากลูกค้า) แสดงดังตารางที่ ค.6

ตารางที่ ค.6 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีแผนผังองค์กรที่ชัดเจน ระบุหน้าที่ของผู้รับผิดชอบด้านการขนส่ง
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งปฏิบัติตามระเบียบในการขับรถ
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีการใช้ข้อมูลของระบบ GPS มาวิเคราะห์ข้อมูลด้านความเร็วและน้ำมัน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการสูญเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีการกำจัดของเสีย แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง โดยการเข้าศูนย์และขายให้กับองค์กรที่รับจัดการของเสีย - มีใบเสร็จการรับซื้อที่ชัดเจน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการรับประกันใบสินค้าและแนวทางในความรับผิดชอบในการขนส่ง
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนการปฏิบัติงานแสดงเป็นขั้นตอนและระบุผู้รับผิดชอบทั้งรถในใบอนุญาตและรถเช่า
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่งโดยมีติดประจำรถ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนการขนส่งที่เป็นเส้นทางประจำใช้ GPS - ถ้าเป็นเส้นทางใหม่มีการจัดการเส้นทางใหม่ - มีการระบุจุดเสี่ยงในเส้นทาง
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกผลการปฏิบัติการขนส่ง โดยบันทึกข้อมูลในเที่ยวการขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- นำข้อมูลในการขนส่งมาวิเคราะห์ถึงการใช้น้ำมันและตรวจสอบสภาพรถคิดเป็นรายคัน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการติดระบบ GPS ในรถทุกคัน และมีมาตรการควบคุมความเร็วระบุไว้
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนในการจัดการเหตุฉุกเฉิน เช่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุ หรือมีสินค้าหล่นจากตัวรถ
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุพร้อมแนวทางในการแก้ไขปัญหาเพื่อป้องกันการเกิดเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัครงาน พิจารณาจากประวัติ ใบขับขี่ มีการเก็บประวัติพนักงานขับรถและพนักงานรายอื่นๆ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบเวลาการทำงานวันหยุดประจำปี
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับอย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- แนะนำให้ทำการวางแผนการอบรมในปีหน้า - มีการแผนการอบรม
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีกิจกรรมในเรื่องของการให้โบนัสการประหยัดน้ำมัน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มในการเก็บประวัติพนักงานและจัดทำรายชื่อพนักงานขับรถ
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- แนะนำให้มีการตรวจสุขภาพประจำปี
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- ใช้ระบบ GPS ในการตรวจสอบชั่วโมงการทำงาน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ตรวจวัดแอลกอฮอล์โดยลูกค้า
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- แนะนำให้ตรวจสอบสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกการใช้น้ำมันเพื่อวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ก่อนการขนส่งมีการตรวจสภาพรถก่อนการเดินทางและจัดทำข้อมูลการบำรุงรักษารถเป็นรายคัน
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถเป็นรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลการขนส่งของลูกค้าว่าแต่ละคันแต่ละเส้นทางขนส่งให้ใคร
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีแบบประเมินความพึงพอใจของลูกค้า และแนวทางในการจัดการข้อร้องเรียน

(2) การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง

การดำเนินงานตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด ณ ตำบลหนองบัวศาลา อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้ ข้อกำหนด 3.6 และข้อกำหนด 3.9 ให้ทำการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถ พร้อมตรวจสอบสารเสพติด ข้อกำหนด 3.8 การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ (ขอตรวจผลจากลูกค้า) แสดงดังตารางที่ ค.7

ตารางที่ ค.7 การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง
ของบริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร แบ่งเป็นแผนกอย่างชัดเจน - ระบุผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในการขนส่ง
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายชัดเจน “มุ่งมั่นพัฒนาการบริการขนส่งสินค้าให้ลูกค้าอย่างปลอดภัยและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า”
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ GPS นำมาวิเคราะห์ซึ่งความเร็วและน้ำมัน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการสูญเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	มีแนวทางจัดการการสูญเสียทั้ง 3 อย่างชัดเจน ดังนี้ - แบตเตอรี่ และยางรถยนต์ เปลี่ยนที่ศูนย์บริการ - น้ำมันเครื่อง ในกรณีรถใหม่เปลี่ยนถ่ายที่ศูนย์ ส่วนรถเก่าเปลี่ยนถ่ายที่ปั๊มเซลล์ - นำ GPS มาวิเคราะห์และวางแผน ซ่อมบำรุงรถเก่า
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและแนวทางการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่ง

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนปฏิบัติงาน แสดงเป็น Flow Chart
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนเส้นทางในการขนส่ง ในกรณีมีลูกค้ารายใหม่ก็จะวิ่งตาม GPS คำนวณการวางแผนเส้นทางขนส่งใหม่
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่ง และนำผลมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพการขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการนำข้อมูล มาวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน เช่น ซ่อมบำรุง น้ำมัน โบนัส
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการควบคุม ความเร็วโดยการใช้ GPS และมาตรการกำกับดูแล
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทางขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกข้อมูล การเกิดอุบัติเหตุ และมีการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไข
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัครพนักงาน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบการทำงานกำหนดวันหยุดประจำปี
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับอย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- มีแผนการเปิดอบรม - มีการส่งพนักงานไปอบรมเพิ่มความรู้กับหน่วยงานของลูกค้า

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีกิจกรรมในการดำเนินงานเพื่อสร้างขวัญกำลังใจ ให้โบนัสเงินเดือนและโบนัสทองม้วนเสมอ เพื่อเป็นกำลังใจให้พนักงาน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีการเก็บประวัติพนักงานขับรถ และพนักงานทั่วไป
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- แนะนำให้บริษัทส่งผลตรวจสุขภาพปี 2562 ของพนักงานอย่างน้อยร้อยละ 30 = 3 คน
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- ใช้ GPS กำหนดชั่วโมงการทำงาน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ตรวจโดยลูกค้า ซึ่งเป็นโรงงานผลิตอาหารสัตว์ - แนะนำให้บริษัทขอผลตรวจจากลูกค้า
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ อย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- แนะนำให้บริษัทเพิ่มตรวจสารเสพติดโดยการตรวจเลือดในการตรวจสุขภาพประจำปีด้วย
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกข้อมูลปริมาณเชื้อเพลิง นำผลมาวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน - มีโบนัสให้พนักงาน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสภาพรถทุกคันก่อนออกเดินทาง - วางแผนซ่อมและตรวจสภาพตามศูนย์ของรถ
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการเก็บประวัติการซ่อมบำรุงรถรายคัน และวิเคราะห์ผล เมื่อปรับเปลี่ยนรถ
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลลูกค้า และเบอร์โทรศัพท์ลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า

2.6) ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์ ณ ตำบลบ้านเกาะ อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.8

ตารางที่ ค.8 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างการบริหารงานแต่ละหน้าที่ชัดเจน - ติดบอร์ดประกาศ
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- บริษัทมีนโยบายด้านการขนส่งโดยมุ่งมั่นที่จะขนส่งสินค้าด้วยคุณภาพสูงสุดให้ยึดความพึงพอใจของลูกค้าไว้
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีระบบ GPS ติดตามรถ - ใช้ Excel คำนวณปริมาณการใช้เชื้อเพลิง - ใช้ Line ในการมอบหมาย งานในการส่งสินค้า จัดเรียงสินค้า และส่งมอบของเสร็จ
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- ยางรถยนต์ น้ำมันเครื่อง และแบตเตอรี่ เปลี่ยนถ่ายที่ศูนย์
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีประกันรถและประกันสินค้า
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง (ขนส่งผลิตภัณฑ์ทำความสะอาด)
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือปฏิบัติงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนเส้นทางขนส่ง เช่น เส้นทางจราจรติดขัด โดยทาง Line

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการรวบรวมข้อมูลผลการปฏิบัติการขนส่งและนำผลมาวิเคราะห์การปฏิบัติงาน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการกำหนดในคู่มือ กำหนดความเร็ว 80 km/h
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทาง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินมีการซักซ้อมการปฏิบัติงาน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุสาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัคร ตรวจสอบคุณสมบัติ - มีการทดสอบข้อเขียน - On the job draining
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบ ชั่วโมงการทำงาน - มีประกาศวันหยุด - มีบทลงโทษ
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับอย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- มีการอบรมการขับรถอย่างมืออาชีพ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2562 โดยบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- ให้รางวัลตาม KPI - ประกวาด 5 ส - ให้รางวัลไอเซ็น - ให้รางวัลสูงใจในการดูแลสภาพพนักงานขับรถ
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติพนักงานขับรถ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- การตรวจสุขภาพประจำปี ทางบริษัทตรวจให้กับพนักงานทุกคน เมื่อเดือนสิงหาคม 2562
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีพนักงานขับรถ 2 คน ใช้ระยะไม่เกิน 4 ชั่วโมง
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจระดับแอลกอฮอล์ล่าสุดเมื่อวันที่ 7 มิ.ย. 62 - มีผลการตรวจ 100% - มีบทลงโทษ
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจ 1 ปี 2 ครั้ง มีการตรวจสารเสพติดล่าสุดเมื่อวันที่ 8 มี.ค. 62 - มีผลการตรวจ 100%
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกการใช้เชื้อเพลิง
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจความพร้อมของรถก่อนเริ่มงาน (Check-List)
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการจัดเก็บประวัติการซ่อมและบำรุงรักษารถรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลการใช้บริการของลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า และมีการนำผลการวิเคราะห์มาปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน

2.7)นางสาวณัฐวี ดีเสมอ

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของนางสาวณัฐวี ดีเสมอ ณ จังหวัดสมุทรสาคร เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.9

ตารางที่ ค.9 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร - มี MD เป็นผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัย (คุณกิตติศักดิ์ ดีเสมอ)
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านการขนส่ง - Safe ความปลอดภัยเป็นสำคัญ - Fast รวดเร็วคือหัวใจ - On time ตรงต่อเวลา สร้างความน่าเชื่อถือ - KPI อุบัติเหตุเป็นศูนย์
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีระบบติดตามรถทุกคัน โดย GPS - มี TMS - มี EPD
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- ยางรถยนต์ มีผู้มารับซื้อและมีหลักฐานบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มารับซื้อ (ปีละ 1 ครั้ง) - แบตเตอรี่ ใช้ turn แล้วเปลี่ยนใหม่ทุกคัน - น้ำมันเครื่อง มีทั้งเปลี่ยนเองที่บริษัทและเปลี่ยนที่ศูนย์ - มีประกันภัยอุบัติเหตุทุกคัน โดยทำกับวิริยะประกันภัย

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการกำหนดการรับประกัน 200,000 บาท - มีประวัติการรับประกันความเสียหายที่ผ่านมา - มีการทำประกันรถและประกันสินค้า
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีเอกสารแสดง flow chart แสดงขั้นตอนการขนส่งที่ชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีเอกสารแฟ้มแสดงงาน/ ข้อมูลต่างๆ ให้กับพนักงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการทำ Route Survey - มีการกำหนดจุดพักรถที่แน่นอน - มีการกำหนดจุดเสี่ยง
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกการขนส่ง และมีการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการวิเคราะห์การขับที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนด ตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในการขนส่ง
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการควบคุมความเร็วของรถที่ 120 km/hr (รถกระบะบรรทุก) - มีการติดตามพฤติกรรมรถขับออกนอกเส้นทาง โดยให้พนักงานขับรถส่งแบบรายงานย้อนหลัง
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีเอกสารขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน - มีการประเมินความรุนแรง - มีการอบรม
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุสาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกอุบัติเหตุและการแก้ไขอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัครพนักงาน - มีการตรวจเอกสาร การทดสอบ การสัมภาษณ์และมีการสุ่มเช็คประวัติของผู้ที่มาสมัคร

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีแฟ้มเอกสาร
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับอย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเครื่องยนต์	- มีการจัดอบรมขับขึ้นปลอดภัย - มีการจัดอบรมการตรวจสอบสภาพของรถก่อนการใช้งาน - มีการอบรมนโยบายของบริษัท การใช้แอปพลิเคชันต่างๆ - มีการจัดอบรมให้กับพนักงาน ปีละ 2 ครั้ง
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีสวัสดิการบ้านพักให้กับพนักงาน - ให้รางวัลการทำงานที่ปฏิบัติตามแผน KPI - มีโบนัสให้กับพนักงานทุกปี
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีประวัติพนักงาน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถทุกปี
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการกำหนดชั่วโมงในการขนส่งสินค้าและจุดจอดรถทุก 4 ชั่วโมง - มีการจัดตารางงานให้เหมาะสม ไม่ให้มีความเร่งรีบในการขนส่ง
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ - มีการตรวจพนักงานก่อนทำการขนส่ง
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ อย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจพนักงานขับรถ คนละ 3 ครั้ง/เดือน - มีมาตรการลงโทษ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกน้ำมันทุกครั้ง - มีการวิเคราะห์ประสิทธิภาพเชื้อเพลิง - มีการติดตั้งอุปกรณ์วัดน้ำมัน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสภาพรถทุกวัน วันละ 1 ครั้ง ก่อนทำการขนส่ง
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษา รถรายคัน	- มีการทำแผนการซ่อมบำรุง และประวัติ การซ่อมบำรุงเป็นรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีแฟ้มประวัติของลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า 1 ครั้งต่อปี

2.8)บริษัท ดีดี เซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทางตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท ดีดี เซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด ณ จังหวัดสมุทรสาคร เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.10

ตารางที่ ค.10 การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ของบริษัท ดีดี เซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร - มี MD เป็นผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัย (คุณกิตติศักดิ์ ดีเสวย)
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านการขนส่ง Safe ความปลอดภัยเป็นสำคัญ Fast รวดเร็วคือหัวใจ On time ตรงต่อเวลา สร้างความน่าเชื่อถือ - KPI อุบัติเหตุเป็นศูนย์

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีระบบติดตามรถทุกคัน โดย GPS - มี TMS - มี EPD
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- ยางรถยนต์ มีผู้มารับซื้อและมีหลักฐานบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มารับซื้อ (ปีละ 1 ครั้ง) - แบตเตอรี่ ใช้ turn แล้วเปลี่ยนใหม่ทุกคัน - น้ำมันเครื่อง มีทั้งเปลี่ยนเองที่บริษัทและเปลี่ยนที่ศูนย์ - มีประกันภัยอุบัติเหตุทุกคัน โดยทำกับวิริยะประกันภัย
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการกำหนดการรับประกัน 200,000 บาท - มีประวัติการรับประกันความเสียหายที่ผ่านมา - มีการทำประกันรถและประกันสินค้า
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีเอกสารแสดง flow chart แสดงขั้นตอนการขนส่งที่ชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีเอกสารแฟ้มแสดงงาน/ ข้อมูลต่างๆ ให้กับพนักงานขนส่ง
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการทำ Route Survey - มีการกำหนดจุดพักรถที่แน่นอน - มีการกำหนดจุดเสี่ยง
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีการบันทึกการขนส่ง และมีการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการขนส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการวิเคราะห์การขับที่ไม่เป็นไปตามที่กำหนด ตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในการขนส่ง

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการควบคุมความเร็วของรถที่ 120 km/hr (รถกระบะ) - มีการติดตามพฤติกรรมการขับชื้อนอกนอกระบบ โดยให้พนักงานขับรถส่งแบบรายงานย้อนหลัง
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการเดินทาง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีเอกสารขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน - มีการประเมินความรุนแรง - มีการอบรม
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกอุบัติเหตุและการแก้ไขอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัครพนักงาน - มีการตรวจเอกสาร การทดสอบ การสัมภาษณ์และมีการสุ่มเช็คประวัติของผู้ที่มาสมัคร
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีแฟ้มเอกสาร
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับชื้ออย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- มีการจัดอบรมขับชื้อปลอดภัย - มีการจัดอบรมการตรวจสอบสภาพของรถก่อนการใช้งาน - มีการอบรมนโยบายของบริษัท การใช้แอปพลิเคชันต่างๆ - มีการจัดอบรมให้กับพนักงาน ปีละ 2 ครั้ง
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีสวัสดิการบ้านพักให้กับพนักงาน - ให้รางวัลการทำงานที่ปฏิบัติตามแผน KPI - มีโบนัสให้กับพนักงานทุกปี
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีประวัติพนักงาน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสอบสภาพพนักงานขับรถทุกปี
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการกำหนดชั่วโมงในหารขนส่งสินค้าและจุดจอดรถทุก 4 ชั่วโมง - มีการจัดตารางงานให้เหมาะสม ไม่ให้มีความเร่งรีบในการขนส่ง
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ - มีการตรวจพนักงานก่อนทำการขนส่ง
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจพนักงานขับรถ คนละ 3 ครั้ง/เดือน - มีมาตรการลงโทษ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกน้ำมันทุกครั้ง - มีการวิเคราะห์ประสิทธิภาพเชื้อเพลิง - มีการติดตั้งอุปกรณ์วัดน้ำมัน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสภาพรถทุกวัน วันละ 1 ครั้งก่อนทำการขนส่ง
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการทำแผนการซ่อมบำรุง และประวัติการซ่อมบำรุงเป็นรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีแฟ้มประวัติของลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า 1 ครั้งต่อปี

2.9)บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) ณ เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.11

**ตารางที่ ค.11 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
ของบริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)**

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กรแผนกขนส่งพร้อมระบุผู้รับผิดชอบด้านความปลอดภัย
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านการขนส่ง
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มีระบบ TMS - ใช้ Google Form ในการตรวจสอบรถ
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีการจัดการของเสีย น้ำมันเครื่องเข้าอยู่เปลี่ยนโดย supplier มาเปลี่ยนให้ที่บริษัท - ยาง มีการเปลี่ยนที่บริษัทเอง ยางเก่ามี vender มารับซื้อ รวมถึงน้ำมันเครื่อง - บริษัทเองมีอู่ซ่อมเอง ถ้าสามารถซ่อมเองเบื้องต้นได้ ก็จะซ่อมก่อน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการประกันความเสียหายของสินค้าและประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกทั้งรถร่วมและรถส่วนบุคคล (Fleet) 800,000 บาท
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มี Flow chart แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานการขนส่ง
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติการขนส่ง แสดงถึงกฎระเบียบ ชุดฟอร์ม และขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบท่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีเส้นทางประจำที่สาขา - มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย - มีการระบุจุดพักรถ บั้ม ปตท. (พชร.พักทุก 4 ชม.)
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มี barcode shipment บันทึกกรณเข้าออก
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการวิเคราะห์ความผิดพลาดของการขนส่ง โดยหัวหน้าควบคุมงาน
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มี GPS ควบคุมความเร็ว ที่ 80 km/hr - มี App Thaitacking
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีการอธิบายขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน พร้อมวิเคราะห์ข้อมูล
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีแฟ้มประวัติบันทึกข้อมูลสุขภาพของพนักงาน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบการทำงาน
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับข้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- มีการอบรมโดยบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด - พชร. อบรม 2 หลักสูตร ต่อปี
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- พนักงานดีเด่น จากการประเมินตามความสามารถและการดูแลความสะอาด - กรณีผ่านมาตรฐานฝีมือแรงงาน ขั้นที่ 1 ได้รับ 1,000 บาท ขั้นที่ 2 ได้รับ 2,000 บาท

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติพนักงานรายบุคคล
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสุขภาพ
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีประชุมทุกเช้าก่อนเริ่มปฏิบัติงาน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจแอลกอฮอล์ - มาตรการ ครั้งที่ 1 เตือนด้วยวาจา ครั้งที่ 2 ให้เขียนใบลาออก
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ อย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจการใช้สารเสพติด - มาตรการ ครั้งที่ 1 เตือน ส่งเจ้าหน้าที่คุยถึงเหตุผลในการใช้สารเสพติด ครั้งที่ 2 ถ้าวาง 3 เดือนยังพบอยู่ ไล่ออก
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการควบคุมน้ำมัน - Fix ด้วยการเติมน้ำมันตามระยะทาง และการใช้ Fleet card
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจความพร้อมของรถโดยใช้ App
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการบันทึกการซ่อมบำรุงเป็นรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้า

2.10) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) ณ ตำบลหนองขาม อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้
ข้อกำหนด 3.3 จัดส่งแผนการฝึกอบรมพนักงานขับรถ 2 หลักสูตร คือ การขับอย่างปลอดภัย และการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถเบื้องต้น ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 จัดทำแผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติดแสดงดังตารางที่ ค.12

ตารางที่ ค.12 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน โดยให้พนักงาน Safety เป็นผู้รับผิดชอบ TSM
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- ใช้นโยบายขนส่งเชื่อมโยงการรักษาสิ่งแวดล้อม พนักงานทุกคนรับทราบผ่านคู่มือพนักงาน
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ใช้ระบบ WMS เป็นหลัก โดยเชื่อมข้อมูลกับ SAP ที่ส่วนกลาง
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการจากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ รถที่อยู่ในประกันจะนำเข้าศูนย์ (ร้อยละ 30 ของจำนวนรถทั้งหมด) - น้ำมันเครื่อง เปลี่ยนถ่ายเองที่ศูนย์ PT - มีหลักฐานการซื้อขายที่ชัดเจน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีประกันสินค้ากับกรุงเทพประกันภัย
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอนการปฏิบัติงานชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มี WI ในการทำงาน มีการอบรมให้พนักงานเข้าใจ ฝึกงานให้พนักงานเข้าใจ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- ใช้ GPS ปักจุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ เป็นที่โรงแรมที่กำหนดเท่านั้น - ไม่คั่นเส้นทางเจ้าหน้าที่ GPS จะเป็นระบุ เส้นทางให้คนขับเท่านั้น
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- ใช้ GPS บันทึกผลการปฏิบัติงาน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่ เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทาง ปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการ ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- ใช้ข้อมูลจาก GPS มาวิเคราะห์
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรม การ ขับรถของพนักงานขับรถ	- ควบคุมจากระบบ GPS มีพนักงานกำกับ ดูแลตลอด 24 ชม.และที่รถจะมีการแจ้ง เตือนคนขับทันที
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่าง การขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนด ผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีขั้นตอนการปฏิบัติงานโยใช้แผน เดียวกับ PTGL
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการรวบรวมและบันทึกข้อมูลการเกิด อุบัติเหตุและนำข้อมูลไปวิเคราะห์ โดยตั้ง KPI ในการเกิดอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและ พนักงานด้านการขนส่ง	- มีการกำหนดคุณสมบัติเฉพาะชัดเจน - ลงประกาศการรับสมัครผ่านสื่อออนไลน์
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความ รับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของ พนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีการกำหนดระเบียบการทำงานชัดเจน พร้อมกำหนดบทลงโทษในคู่มือและ พนักงานเซ็นรับทราบ
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงาน ด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อ ปี ได้แก่ การขับข้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษาเบื้องต้น	- พนักงานทุกคนจะได้รับการอบรม - แนะนำทำแผนการฝึกอบรม 2 หลักสูตร ที่กำหนด (วิทยากร, ชม.การอบรม)
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่ พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- ให้รางวัลสำหรับการขับข้อย่างปลอดภัย ขับรถไม่เกิดอุบัติเหตุ ได้ตามเกณฑ์ที่บริษัท กำหนด - มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อทำงานครบ ตามที่บริษัทกำหนด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีการจัดเก็บประวัติพนักงานทุกคนและอัปเดตเป็นปัจจุบันในระบบ SAP
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- พนักงานทุกคนจะได้รับการตรวจสอบสุขภาพปีละ 1 ครั้ง - แบ่งการตรวจตามแผนการทำงานโดยตรวจสอบสถานที่ๆ ประจำการ
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- กำหนดชม.ทำงาน & พัก (4 ชม. พัก 1 ชม.) - มีการจัดตารางให้มีการหมุนชั่วโมงการพักและทำงาน อย่างเหมาะสม
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- สุ่มตรวจวัดก่อนเริ่มงานทุกครั้ง - มีการกำหนดบทลงโทษ พบก่อนเริ่มงาน - พักงาน ระหว่างปฏิบัติงาน - ให้ออก - แนะนำให้จัดทำแผนการสุ่มตรวจเพิ่มเติม
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ อย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- สุ่มตรวจโดยเลือกจากพื้นที่และพนักงานทุกคนจะต้องผ่านการสุ่มตรวจ - แนะนำให้จัดทำแผนการสุ่มตรวจเพิ่มเติม
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกการใช้เชื้อเพลิง ของรถทุกคน เพื่อนำผลมาวิเคราะห์ พร้อมกับการนำรถพนักงาน
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- รถทุกคันจะมีใบตรวจรถรายวัน จากการตรวจต้นทาง 1 ครั้ง และตรวจปลายทาง 1 ครั้ง
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- แผน PM รายเดือนและรายปี - มีศูนย์ซ่อมบำรุง และ on site
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- ลูกค้าคือสาขาในเครือของปั้ม
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- สาขาเป็นผู้ประเมิน

2.11) บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)

การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทางตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ณ ตำบลหนองขาม อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.13

ตารางที่ ค.13 การดำเนินงานประกอบการขนส่งไม่ประจำทางของบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร มีแผนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (ส่วนวิศวกรรมและความปลอดภัยขนส่ง)
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งโดยให้ความสำคัญกับความปลอดภัย และ CSR
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ใช้ระบบ SAP ดึงออกมา Excel และนำข้อมูลมาวิเคราะห์แยกประเภทและรุ่น โดยข้อมูลที่ได้นำมาให้เป็นรางวัลกับ พชร. ด้วย ในการขับขี้อย่างประหยัดและปลอดภัย
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีสถานที่ในการดูแลจัดการของเสีย (หนองแควและศรีราชา) - การจัดการของเสียสัดส่วนของรถร้อยละ 70 บริษัทดูแลเอง ส่วนอีกร้อยละ 30 เข้าศูนย์ - การจัดการของเสียจะขายให้กับผู้มีใบอนุญาต
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- การรับประกันความเสียหายของสินค้ารวมถึงตัวรถ ใช้ประกันภัยของกรุงเทพประกันภัย
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มี Flow Chart ขั้นตอนการปฏิบัติงาน อธิบายถึงรายละเอียดกิจกรรมในแต่ละขั้นตอนกระบวนการวางแผนจัดส่งน้ำมันระบุผู้รับผิดชอบดำเนินการ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือความปลอดภัยในการทำงานสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกน้ำมันที่มีกฎระเบียบและข้อปฏิบัติต่างๆ
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการกำหนดจุดพักรถลงบน GPS โดยใช้ป๊ิม PT - มีการระบุจุดอันตรายและพื้นที่เสี่ยง
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- ใช้ GPS บันทึกผลการปฏิบัติงาน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- ใช้ข้อมูลจาก GPS มาวิเคราะห์
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- ควบคุมจากระบบ GPS มีพนักงานกำกับดูแลตลอด 24 ชม.และที่รถจะมีการแจ้งเตือนคนขับทันที
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีแผนการจัดการเหตุฉุกเฉิน - มีคู่มือเอกสารข้อปฏิบัติในกรณีเกิดอุบัติเหตุและเหตุฉุกเฉิน พร้อมระบุเบอร์โทรแจ้งเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุสาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการรวบรวมและบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุและนำข้อมูลไปวิเคราะห์ โดยตั้ง KPI ในการเกิดอุบัติเหตุ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถ - จัดทำแผนอัตรากำลัง - การจัดสรรหาบุคลากร - ดำเนินการคัดเลือกผู้สมัครที่เหมาะสมกับงาน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีการกำหนดรายละเอียดเวลาทำงาน เวลาพัก วันหยุดประจำปี วันลา ที่พนักงานทุกคนทราบ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- มีการอบรมพนักงานขับรถโดยแสดงหลักฐานการอบรมเรื่องความปลอดภัย - การขับขี่เชิงป้องกันอุบัติเหตุ อบรมโดยบริษัท อีซูซุมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด - การบำรุงรักษารถเบื้องต้น อบรมโดยบริษัท วอลโว่ คาร์ ประเทศไทย (จำกัด) - ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับตัวรถ การแจ้งซ่อม และบำรุงรักษารถบรรทุก การตรวจสอบสภาพก่อนเก็บของ
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีการให้ทุนการศึกษาให้แก่พนักงาน - ให้รางวัลพนักงานขับรถกรณี ขับขี่ประหยัดและปลอดภัย
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติอยู่ใน SAP
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสุขภาพประจำปี - มีการใช้บริการหน่วยตรวจเคลื่อนที่ และทำการ X-Ray ให้กับพนักงานทุกคน
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีแผนและมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถ
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีเจ้าหน้าที่ ตรวจแอลกอฮอล์ก่อนปฏิบัติงาน - และมีมาตรการจัดการลงโทษ
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ใช้วิธีการสุ่มตรวจ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการใช้โปรแกรม SAP บันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง ในการวิเคราะห์แยกประเภทรถ , รุ่น
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีแผนการบำรุงรักษารถบรรทุกประจำปี - มีใบบันทึกเป็นรายวัน
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีแผนการบำรุงรักษาประจำปี รายเดือน รายปี

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีฐานข้อมูลลูกค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีใบควบคุมการลงน้ำมัน เพื่อให้ลูกค้า ประเมินความพึงพอใจ ในการให้บริการ

2.12) บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน) ณ ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.14

ตารางที่ ค.14 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบ และนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างการบริหารองค์กรด้านการขนส่ง - ระบุ Driver Trainer เป็น TSM
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านการขนส่ง โดยบริการให้ลูกค้าได้รับความพึงพอใจสูงสุด ซึ่งพนักงานทุกคนรับทราบ อยู่ในนโยบายของบริษัท
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ใช้โปรแกรม Excel ในการบันทึกข้อมูลต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงในด้านขนส่ง - มีการนำเทคโนโลยีมาวิเคราะห์ต้นทุนยาง - ใช้ Line ในการทำงาน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการความเสี่ยงจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- บริษัทดำเนินการซ่อมบำรุงเอง - มีการกำจัดของเสียโดยบริษัทที่มีมาตรฐานมีหลักฐานชัดเจน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- ระบุความรับผิดชอบในสัญญา เนื่องจากเป็นสินค้าเทกอง

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- กำหนดขั้นตอนในรูปแบบ Flowchart ระบุผู้รับผิดชอบชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีการกำหนดขั้นตอนการทำงานโดยพนักงานทุกคนรับทราบผ่านการอบรมโดยหัวหน้างาน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- จะมีการสำรวจเส้นทางก่อนวิ่งงาน สำหรับเส้นทางใหม่โดยทีม Survey Route Hazard - ทีม Site Inspection - ระบุจุดเสี่ยงชัดเจน พนักงานรับทราบ
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- ใช้รายงานการวิ่งขนส่งประจำวัน (Truck Log Sheet) โดยระบุรายละเอียดชัดเจน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการนำผลจากรายงานการวิ่งมาวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานเพื่อดูข้อผิดพลาด หรือส่งล่าช้า โดยใช้พนักงานขับรถระบุสาเหตุที่เกิดขึ้น
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- ใช้ GPS ในการควบคุมความเร็ว หากความเร็วเกิน หัวหน้างานมีบทลงโทษ (ระบุความเร็ว 65 km/hr)
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีการระบุข้อปฏิบัติ เบอร์โทรฉุกเฉินให้กับพนักงานขับรถทราบ (1) ผ่านการประชุมประจำเดือน (2) เรียกพบ
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีการบันทึกเหตุพร้อมวิเคราะห์หาสาเหตุ และหาแนวทางแก้ไข

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีรับสมัครพนักงานผ่านสื่อออนไลน์ บอกต่อ โดยมีขั้นตอนและกำหนดคุณสมบัติชัดเจน - แฟ้มประวัติ - มีการตรวจร่างกาย - ส่งสอบประวัติโดยบริษัทเอง - มีการทดสอบจิตวิทยา โดย Driver Trainer
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- กฎ ระเบียบในการทำงานสำหรับทุกตำแหน่ง - รายละเอียดทำงาน เวลาพัก - ประกาศวันหยุดประจำปี - บทลงโทษ - มีระเบียบสรรหาว่าจ้าง - ระเบียบการทำงาน พนักงานรับทราบ ตั้งแต่วันปฐมนิเทศ
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- การขับขี่อย่างปลอดภัย Defensive Driving - 5 หลักการขับขี่ปลอดภัย SMITH - แผนอบรม 1 ปี 4 ครั้ง
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีการแจกของขวัญวันเกิด - Intensive - Bonus (อุบัติเหตุ)
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีบัญชีรายชื่อพนักงานปัจจุบัน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- พนักงานทุกคนจะได้รับการตรวจสอบสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง - มีการตรวจสอบสุขภาพแบ่งตามเสี่ยง (ปอด เลือด สายตา และ X-ray) - มีการชดเชยหากพบพนักงานขับรถ ไม่สามารถทำงานได้
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการจัดตารางงานที่เหมาะสม (วิ่งระยะสั้น)

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปลผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจก่อนเริ่มงาน 2 ครั้ง/สัปดาห์ ทุกคน 100% โดยไม่แจ้งล่วงหน้า - บทลงโทษ - ครั้งที่ 1 เตือนเป็นหนังสือ - ครั้งที่ 2 ให้ออก (เลิกจ้าง)
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปลผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีมาตรการสุ่มตรวจสารเสพติดทุกคน 100% - บทลงโทษชัดเจน - พบครั้งที่ 1 บำบัด - พบครั้งที่ 2 ให้ออก (เลิกจ้าง)
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีบันทึกการจ่ายน้ำมันรายวัน - มีการเก็บ Record ค่าเฉลี่ย การใช้น้ำมัน - มีการตรวจสอบหากพบการใช้ใช้น้ำมันผิดปกติโดย Driver Trainer Check
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- ก่อนเริ่มงาน Check list ประจำวัน ก่อนเริ่มงาน - แผนบำรุงรักษารายปี - แผนการตรวจสอบ PM รายวัน
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- แผน PM รายปี/PM รายวัน - มีการจัดเก็บประวัติการซ่อมบำรุงรายคัน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีการเก็บข้อมูลลูกค้าทุกราย ระบุคนติดต่อและเบอร์โทร
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีแบบประเมินความพึงพอใจของลูกค้าทั้งด้าน Sale และคุณภาพสินค้า - ประเมินทุก 6 เดือน - วิเคราะห์ พร้อมแก้ไข เช่น คุณภาพสินค้าไม่ได้

2.13) บริษัท สุวลิ จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท สุวลิ จำกัด ณ ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านแบบมีเงื่อนไข ซึ่งจะต้องจัดส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้ ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มแผนและผลการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์และสารเสพติด แสดงดังตารางที่ ค.15

ตารางที่ ค.15 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท สุวลิ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร มีวิสัยทัศน์ - แผนกเครื่องจักรและขนส่ง - ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง ดูแลการจัดรถ & แผนก safety - มี จป.
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- เน้นเรื่องความปลอดภัยโดยวิสัยทัศน์บริษัท รับเหมาก่อสร้าง ที่มีประสิทธิภาพสูง คุณภาพตามมาตรฐาน ของราชการ ใส่ใจต่อความปลอดภัย สังคมสิ่งแวดล้อมและพร้อมรับความเปลี่ยนแปลงเพื่อความมั่นคงและยั่งยืน
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- ควบคุมความเร็ว ควบคุมน้ำมัน - มีระบบในการควบคุม ERP - ใช้ในการควบคุมการบริหารงาน GPS ทั้งความเร็วและน้ำมัน
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีใบกำกับการส่งของเสียอันตราย (น้ำมันเครื่อง) - เปลี่ยนน้ำมันเครื่องเอง ขายให้กับผู้รับซื้อ - ยางเข้าศูนย์ - แบตเตอรี่เปลี่ยนเอง
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการควบคุม ติดตามสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง - ไม่ได้ทำประกัน - มีขั้นตอนการปฏิบัติและแนวทางการแก้ไขเหตุการณ์ต่างๆ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มีขั้นตอน Flow Chart ในการรับส่งสินค้า แสดงรายละเอียดกิจกรรม
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง ชัดเจน “คู่มือและแผนทางเดินระบบงาน” (Flow Chart)
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนกำหนดเส้นทางวิ่ง มีทีมงานที่คอยดูแลการจอด , การถ่ายวัสดุ
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีบันทึกผลการปฏิบัติการขนส่ง มีใบ (Job) ใบจ่ายงาน ระบุปริมาณสินค้า, จุดรับ-ส่ง
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- การทำ Road Safety Audit - มี Auditor ที่ได้รับการรับรองจากกรมทางหลวง - มีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงาน - วิเคราะห์ข้อผิดพลาด
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีการใช้จากระบบ GPS ในการควบคุม กำกับการดูแล มีกล้องที่ดูภายนอกการขับขี่ (ไม่มีกล้อง Monitor ภายในรถ)
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มี Flow ขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉิน
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ	- มีบันทึกอุบัติเหตุ รายงานอุบัติเหตุ - มีแนวทางการแก้ไขและป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- กำหนดคุณสมบัติ เอกสารใบสมัครทดสอบขับขี่ ทดลองงาน 3 เดือน - มีแฟ้มประวัติพนักงาน
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีกฎระเบียบและประกาศรับ สำหรับทุกตำแหน่งงาน มีรายละเอียดเวลาทำงาน เวลาพัก วันหยุดประจำปี

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- การเดินทางด้วย GPS เพื่อความปลอดภัยของกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน - มีการอบรมด้วยตัวเองด้วย - บริษัท ฮีโน่มอเตอร์ จำกัด อบรมเรื่องบำรุงรักษา
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- เบื้องต้นมีการหาหรือกรณีที่แผนกไม่มีการเกิดอุบัติเหตุ จะมีค่าสนับสนุนให้ - ให้เบี้ยขยัน แก่พนักงาน - พาไปดูงานต่างประเทศ
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติการทำงานของพนักงาน
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสุขภาพ 2 ครั้ง/ปี - มีหน่วยบริการเคลื่อนที่มาตรวจให้ที่บริษัทรวมทั้งการตรวจเช็ค X-ray
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีแผนจัดการปฏิบัติงานของพนักงาน - การจัดตารางคำนวณ ควบคุมให้พนักงานขับรถได้รับการพักผ่อน ด้วยตารางงาน & ระยะทางที่ไม่เกิน 4 ชม.
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ - แนะนำให้มีแผนการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ พร้อมผลการตรวจ
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการสุ่มตรวจสารเสพติด - แนะนำให้มีแผนการสุ่มตรวจแอลกอฮอล์ พร้อมผลการตรวจ
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกการจ่ายน้ำมัน และนำผลมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีแผนการซ่อมบำรุง - มีการตรวจความพร้อมของรถ - มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษารถ
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีประวัติซ่อมการบันทึกผ่านระบบ ERP - มีประวัติซ่อมเป็นรายคัน

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีระบบเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- เนื่องจากเป็น การขนส่งสินค้าของบริษัท จึงเป็นการประเมินการทำงานของแผนกขนส่ง

2.14) บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด ณ จังหวัดปทุมธานี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.16

ตารางที่ ค.16 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบ และนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร มีฝ่ายขนส่ง ผู้จัดการด้านความปลอดภัย คือ คุณคำใหม่
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านสารเสพติด และแอลกอฮอล์ - มีนโยบายการจัดส่งรวดเร็วทันเวลา
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มี Application GPS - Mobile application เช่น มีการถ่ายรูป - Excel ใช้ในการจัดรถ ใช้ในข้อมูลอุบัติเหตุ
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีการซ่อมเอง และมีเข้าศูนย์เมื่อกรณีรถมีความเสียหายมาก - มีหลักฐานในการซื้อขาย แบตเตอรี่ และยาง - เปลี่ยนเอง และมีคนเข้ามารับซื้อ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการประกันสินค้าให้แก่ลูกค้า ระหว่างการขนส่ง - มีกรรมธรรม์ประกันภัย
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มี Flowchart ขั้นตอนที่ชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือปฏิบัติงานประจำรถทุกคัน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนเส้นทางขนส่ง - มีการกำหนดจุดพักรถ
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีใบบันทึกผลการปฏิบัติงานและมีสมุดประจำรถทุกคัน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการบันทึกข้อผิดพลาด การสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการควบคุมความเร็ว 60 km/hr มีพนักงานตรวจสอบควบคุมตลอดเวลา - กรณีทำผิด มีการตักเตือนและลงโทษ
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีการทำฐานข้อมูลใน Excel - มีคู่มือการปฏิบัติ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ - มีการซักซ้อมประจำปี ทุกๆ ปี - มีการวิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อไม่ให้เกิดซ้ำ
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นซ้ำ	- มีใบที่การเกิดอุบัติเหตุ - มีการวิเคราะห์หาทางแก้ไขร่วมกับหัวหน้างาน
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนในการรับสมัครพนักงาน เช่น สัมภาษณ์ อบรม มีการทดลองงาน และตรวจสอบสุขภาพ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีคู่มือพนักงานขับรถ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- มีการอบรมเรื่องการขับขี้อย่างปลอดภัย โดยบริษัท อีซูซุ มอเตอร์ จำกัด และหัวหน้างาน - มีการอบรมเรื่องการตรวจสอบสภาพรถ
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีรางวัลการใช้งานรถอย่างมีประสิทธิภาพ - มีรางวัลการไม่มีอุบัติเหตุ - มีประกันสังคม
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติพนักงานรายบุคคล
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อยตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสุขภาพประจำปี โดยมีรถจากทางโรงพยาบาลเข้ามาตรวจที่บริษัท
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการกำหนดจุดพักรถทุก 4 ชั่วโมง - มี GPS ดูความเคลื่อนไหว - มีกล้องในรถบางคัน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจแอลกอฮอล์ทุกคันก่อนขนส่ง
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถ อย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีแผนการสุ่มและตรวจสารเสพติด
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกและวิเคราะห์การใช้เชื้อเพลิง
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสอบรถทุกคันก่อนออกเดินทาง - มีแผนการตรวจสอบสภาพรถ
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการบันทึกประวัติการซ่อมแซม
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลลูกค้า

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจ นำมาวิเคราะห์ความพึงพอใจและปรับปรุงในการดำเนินการ

2.15) บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด

การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกของบริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด ณ จังหวัดปทุมธานี เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562 โดยผลการตรวจประเมินผ่านข้อกำหนดหลักครบทุกข้อ แสดงดังตารางที่ ค.17

ตารางที่ ค.17 การดำเนินงานประกอบการขนส่งส่วนบุคคลของบริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
1.1	ต้องมีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละตำแหน่งงานในองค์กร ระบุผู้รับผิดชอบงานด้านความปลอดภัยในการขนส่งประกาศให้พนักงานรับทราบและนำไปปฏิบัติได้	- มีโครงสร้างองค์กร มีฝ่ายขนส่ง ผู้จัดการด้านความปลอดภัย คือ คุณคำใหม่
1.2	ต้องมีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน	- มีนโยบายด้านสารเสพติด และแอลกอฮอล์ - มีนโยบายการจัดส่งรวดเร็วทันเวลา
1.3	ต้องมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนขนส่ง การใช้ระบบการจัดการขนส่ง (TMS) เป็นต้น	- มี Application GPS - Mobile application เช่น มีการถ่ายรูป - Excel ใช้ในการจัดรถ ใช้ในข้อมูลอุบัติเหตุ
1.4	ต้องมีแนวทางปฏิบัติในการจัดการการกักของเสียจากการประกอบการขนส่ง อันได้แก่ แบตเตอรี่ ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง	- มีการซ่อมเอง และมีเข้าศูนย์เมื่อกรณีรถมีความเสียหายมาก - มีหลักฐานในการซื้อขาย แบตเตอรี่ และยาง - เปลี่ยนเอง และมีคนเข้ามารับซื้อ
1.5	ต้องมีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง	- มีการประกันสินค้าให้แก่ลูกค้า ระหว่างการขนส่ง - มีกรมธรรม์ประกันภัย

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
2.1	ต้องมีขั้นตอนการปฏิบัติงานขนส่ง ตั้งแต่การรับคำสั่งขนส่ง จนถึงส่งมอบสินค้า สำหรับลูกค้าแต่ละประเภท และกำหนดผู้รับผิดชอบในแต่ละขั้นตอน	- มี Flowchart ขั้นตอนที่ชัดเจน
2.2	ต้องมีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง	- มีคู่มือปฏิบัติงานประจำรถทุกคัน
2.3	ต้องมีการวางแผนเส้นทางขนส่งอย่างเหมาะสม เช่น มีการระบุจุดเสี่ยง จุดอันตราย กำหนดจุดพักรถ ระหว่างเส้นทางขนส่งที่ปลอดภัยและไม่เกิดผลกระทบต่อชุมชนข้างเคียง เป็นต้น	- มีการวางแผนเส้นทางขนส่ง - มีการกำหนดจุดพักรถ
2.4	ต้องมีการบันทึกผลการปฏิบัติงานขนส่งอย่างเหมาะสม ที่แสดงถึงประสิทธิภาพการดำเนินงาน	- มีใบบันทึกผลการปฏิบัติงานและมีสมุดประจำรถทุกคัน
2.5	ต้องมีการวิเคราะห์ผลการปฏิบัติงานขนส่ง หากไม่เป็นไปตามเป้าหมายจะต้องวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางปรับปรุงการทำงาน และมีการปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการบันทึกข้อผิดพลาด การสุ่มตรวจวัดแอลกอฮอล์
2.6	ต้องมีมาตรการควบคุมความเร็วและพฤติกรรมการขับรถของพนักงานขับรถ	- มีมาตรการควบคุมความเร็ว 60 km/hr มีพนักงานตรวจสอบควบคุมตลอดเวลา - กรณีทำผิด มีการเตือนและลงโทษ
2.7	ต้องมีขั้นตอนการจัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างขนส่ง มีการซักซ้อมการปฏิบัติ และกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน	- มีการทำฐานข้อมูลใน Excel - มีคู่มือการปฏิบัติ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ - มีการซักซ้อมประจำปี ทุกๆ ปี - มีการวิเคราะห์หาสาเหตุ เพื่อไม่ให้เกิดซ้ำ
2.8	ต้องมีการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของอุบัติเหตุ สาเหตุการเกิด และหาแนวทางการแก้ไขปรับปรุง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นซ้ำ	- มีใบที่การเกิดอุบัติเหตุ - มีการวิเคราะห์หาทางแก้ไขร่วมกับหัวหน้างาน
3.1	ต้องมีขั้นตอนการรับสมัครพนักงานขับรถและพนักงานด้านการขนส่ง	- มีขั้นตอนในการรับสมัครพนักงาน เช่น สัมภาษณ์ อบรม มีการทดลองงาน และตรวจสุขภาพ
3.2	ต้องมีกฎระเบียบการทำงานที่กำหนดความรับผิดชอบของพนักงานรวมถึงการแต่งกายของพนักงานขับรถ กำหนดบทลงโทษที่เหมาะสม ประกาศให้พนักงานรับทราบและถือปฏิบัติ	- มีคู่มือพนักงานขับรถ

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
3.3	ต้องมีการฝึกอบรมและพัฒนาทักษะของพนักงานด้านการขนส่งเป็นประจำ อย่างน้อย 2 หลักสูตรต่อปี ได้แก่ การขับขี้อย่างปลอดภัย การตรวจสอบสภาพ และการบำรุงรักษารถเบื้องต้น	- มีการอบรมเรื่องการขับขี้อย่างปลอดภัย โดยบริษัท อีซูซุ มอเตอร์ จำกัด และหัวหน้างาน - มีการอบรมเรื่องการตรวจสอบสภาพรถ
3.4	ต้องมีการเสริมสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพให้แก่พนักงานขับรถ อย่างน้อย 1 กิจกรรมต่อปี	- มีรางวัลการใช้งานรถอย่างมีประสิทธิภาพ - มีรางวัลการไม่มีอุบัติเหตุ - มีประกันสังคม
3.5	ต้องมีการเก็บรักษาประวัติพนักงาน และจัดทำบัญชีรายชื่อพนักงานขับรถที่เป็นปัจจุบัน	- มีแฟ้มประวัติพนักงานรายบุคคล
3.6	ต้องมีการตรวจสอบสุขภาพพนักงานขับรถ อย่างน้อย ตามรายการและความถี่การตรวจตามช่วงอายุที่สำนักงานประกันสังคมกำหนด และเก็บรักษาผลอย่างเป็นระบบ	- มีการตรวจสุขภาพประจำปี โดยมีรถจากทางโรงพยาบาลเข้ามาตรวจที่บริษัท
3.7	ต้องมีมาตรการตรวจสอบชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถให้มั่นใจว่าได้พักผ่อนอย่างเพียงพอ	- มีการกำหนดจุดพักรถทุก 4 ชั่วโมง - มี GPS ดูความเคลื่อนไหว - มีกล้องในรถบางคัน
3.8	ต้องมีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถโดยใช้เครื่องวัดระดับแอลกอฮอล์ สรุปผลการตรวจ และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจแอลกอฮอล์ทุกคันก่อนขนส่ง
3.9	ต้องมีการตรวจการใช้สารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ สรุปผลการตรวจสารเสพติด และมีมาตรการดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีแผนการสุ่มและตรวจสารเสพติด
4.1	ต้องมีการบันทึกข้อมูลปริมาณการใช้เชื้อเพลิง หรือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเชื้อเพลิงของรถรายคัน เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง	- มีการบันทึกและวิเคราะห์การใช้เชื้อเพลิง
4.2	ต้องมีการตรวจความพร้อมของรถก่อนการเดินทาง มีแผนการตรวจสอบสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลาและ/หรือตามระยะทางและดำเนินการอย่างเหมาะสม	- มีการตรวจสอบรถทุกคันก่อนออกเดินทาง - มีแผนการตรวจสอบสภาพรถ
4.3	ต้องมีการจัดทำประวัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษารถรายคัน	- มีการบันทึกประวัติการซ่อมแซม
5.1	ต้องมีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อให้ทราบถึงความต้องการของลูกค้า	- มีข้อมูลลูกค้า

ข้อ	ข้อกำหนด	บันทึกการตรวจประเมิน
5.2	ต้องมีการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า และนำผลมาปรับปรุงการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง	- มีการประเมินความพึงพอใจ นำมาวิเคราะห์ความพึงพอใจและปรับปรุงในการดำเนินการ

ภาคผนวก ง

รายละเอียดกำหนดการและรายชื่อผู้เข้าร่วม
การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ

ภาคผนวก ง

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ ในหัวข้อการสัมมนา “พร้อมรับสมรรถนะทางการค้าด้วยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2563 ณ ห้องแกรนด์บอลรูม โรงแรมราม่า การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร การสัมมนามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก รวมถึงการเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนและสนับสนุนยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ผู้เข้าร่วมการสัมมนาประกอบด้วย ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคอุตสาหกรรม และผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไป รวมกว่า 200 คน



รูปที่ ง.1 ภาพรวมการสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ

กำหนดการประชุมระดับความคิดเห็น

การประชุมมีเนื้อหาและกำหนดการดังนี้

ตารางที่ ง.1 กำหนดการประชุม

08.30 – 09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00 – 09.30 น.	พิธีเปิดการสัมมนา โดย นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก กล่าวรายงาน โดย นางจันทิรา บุรุษพัฒน์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
09.30 – 10.30 น.	พิธีมอบโล่เกียรติคุณให้แก่ผู้ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก โดย นายจิรุตม์ วิศาลจิตร อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
10.30 – 10.45 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
10.45 – 11.00 น.	สรุปผลโครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่ง ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล โดย รองศาสตราจารย์ ดร.วราเมศวร์ วิเชียรแสน มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
11.00 – 12.00 น.	การเสวนา “กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ผลิตและส่งออกไทยในปี 2020” ● นายเกตติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์ ประธานกิตติมศักดิ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ● นายคงฤทธิ จันทริก ผู้อำนวยการบริหารสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ● นายประเสริฐศักดิ์ บัวแดง ผู้แทนบริษัท อินเด็กซ์ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน) ● นายมาโนช รุ่งรัตนไชย ผู้แทนบริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด ดำเนินรายการโดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชนิศา รุ่งแจ้ง มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
12.00 – 13.00 น.	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13.00 – 15.00 น.	การเสวนา “ก้าวต่อไปเมื่อรถบรรทุกไทยติด GPS ครบทุกคัน” ● ว่าที่ร้อยตรีหญิง นवलพร ไชยเดชกำจร หัวหน้ากลุ่มแผนงานความปลอดภัย สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ● นายฐิติพัฒน์ ไทยจงรักษ์ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า ● นางสาวสุรัสสดา นิปริยาย หัวหน้ากลุ่มกำกับและติดตามการเดินรถ ศูนย์บริหารจัดการการเดินรถระบบ GPS ● นายสมภพ ไตรยสุนันท์ นักวิชาการขนส่งชำนาญการ กองตรวจการขนส่งทางบก ดำเนินรายการโดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศุภวุฒิ มาลัยกฤษณะชลี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

รายชื่อผู้เข้าร่วมประชุม

การสัมมนาประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ ในหัวข้อการสัมมนา “พร้อมรับสมรรถนะทาง การค้าด้วยระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง” มีผู้เข้าร่วมการสัมมนาประกอบด้วย ผู้ประกอบการ ขนส่ง ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ ภาคอุตสาหกรรม และผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไปรวมกว่า 200 คน มีรายชื่อดังนี้

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
1	คุณจิรุตม์ วิศาลจิตร	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
2	คุณจันทิรา บุรุษพัฒน์	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
3	คุณรัตนา อิทธีอมร	ผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า
4	คุณจิตติพัฒน์ ไทยจงรักษ์	รักษาการในตำแหน่งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการขนส่งสินค้า
5	คุณวันเพ็ญ ขจรกลิ่น	นักวิชาการขนส่งชำนาญการพิเศษ
6	คุณสุนันท์ เงินอนันต์	หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า
7	คุณจิราภรณ์ จิตรถวิล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
8	คุณอนงค์ ธีรประทีปสกุล	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ
9	คุณกัญจน์ พูลสุขสมบัติ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
10	คุณชรินทร์ สนั่นศรีสาคร	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
11	คุณธนภัค สงครามชัย	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
12	คุณพชรวรรณ ปานไม้	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
13	คุณนลินี วาณิชยเจริญการ	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
14	คุณทิพย์วัลย์ ทองมณี	วิศวกรเครื่องกลปฏิบัติการ
15	คุณจิตติมา แสงงาม	นักวิทยาศาสตร์ปฏิบัติการ
16	คุณอัญชลี นครกันท์	เจ้าพนักงานขนส่งชำนาญการ
17	คุณนภามาศ สวัสดิบุตร	นักวิชาการขนส่ง
18	คุณธัญชนก จิตอร่าม	นักวิชาการขนส่ง
19	คุณเจนพณัส สวัสดิบุตร	นักวิชาการขนส่ง
20	คุณนิภาภัทร อุยานันท์	นักวิชาการขนส่ง
21	คุณนัตตา อยู่สุภาพ	นักวิชาการขนส่ง
22	คุณสุชาดา ปันปรีชา	เจ้าหน้าที่ขนส่ง
23	คุณนุชจรี แม่นรัตน์	นักวิชาการขนส่ง
24	คุณสุทธมน ชัยประภา	นักวิชาการขนส่ง
25	คุณเอกบดินทร์ จำเนียรกาล	สำนักงานขนส่งจังหวัดปทุมธานี

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
26	คุณชนะ ลิขิตเดชาโรจน์	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
27	คุณโสภาคย์ กาแว่น	สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี
28	คุณเจนวิทย์ ปัญญาภู	สำนักงานขนส่งจังหวัดระยอง
29	คุณชาติชาย มหวิมาลย์	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
30	คุณนิตยา สุวรรณราชัย	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
31	คุณประภาภรณ์ แนนสันเทียะ	สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา
32	คุณชีพ น้อมเศียร	สำนักวิศวกรรมยานยนต์
33	คุณประภาพรรณ พิพัฒน์สมพร	สำนักบริหารการคลังและรายได้
34	คุณนุตนันท์ นุตาลัย	ศูนย์บริหารจัดการเดินรถระบบ GPS
35	คุณสิริรัตน์ วีรวิศาล	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1
36	คุณธนะ คมนอนันต์	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 3
37	คุณกนกวรรณ เจริญลิมประเสริฐ	สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 4
38	คุณทิวากร รักษาศรี	กองแผนงาน
39	คุณกุลยา กัลยากร	สำนักกฎหมาย
40	คุณศรีรัตน์ ยาวรม	กองบริหารรถโดยสารประจำทาง พื้นที่กรุงเทพมหานคร
41	คุณเกศินี ทองตันไทรย์	สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ
42	คุณพิชญ์พิศุทธิ์ เรืองสว่าง	ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ
43	คุณอภิศักดิ์ จันทา	นักวิชาการปฏิบัติการ
44	คุณนงลักษณ์	นักตรวจราชการกรม
45	คุณสุภา โชติงาม	นักตรวจราชการกรม
46	คุณสมชาย บรรลือเนาะ	บริษัท ทีพีเอฟ จำกัด
47	คุณเพชรรัตน์ นิลเพชรอนันต์	บริษัท ทีพีเอฟ จำกัด
48	คุณประสงค์ ตั้งศิริวัฒนา	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
49	คุณสิทธิชัย ฉิมใหม่	บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
50	ดร. ชุตินาพร หมอนใหญ่	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
51	คุณจิราวุธ ช่อมนิวัฒนา	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
52	คุณสมชาย เสงทรพย์กุล	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
53	คุณสมพล หิรัญญูสุทธิ์	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
54	คุณทรงยศ รัตนภวนนท์	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด
55	คุณบุญชาติ ชัยปาริฉัตร	บริษัท สยามธรรมมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
56	ดร. ทองอยู่ คงขันธุ์	สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
57	คุณปริญญ์ คำสนิท	บริษัท เคดีอาร์ ทรานสปอร์ต จำกัด
58	คุณไกรสร ไชยเวช	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด
59	คุณนาวี แสงวิฑูร	บริษัท วิริยะประกันภัย จำกัด
60	คุณกนกพร ลายสนิทเสวกุล	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
61	คุณธนานันต์ เหลืองเรืองธนา	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
62	คุณสมบัติ เปรมประภา	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
63	คุณเกตุติวิทย์ สิทธิสุนทรวงศ์	สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
64	คุณคงฤทธิ์ จันทริก	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
65	คุณมานะ รุ่งรัตน์ไชย	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด
66	ว่าที่ร้อยตรีหญิงนวลพร ไชยเดชกำจร	สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
67	คุณภพ ไตรสุนันท์	กองตรวจการขนส่งทางบก
68	Hideyuki Takeda	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
69	Shin Nakamichi	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
70	Nisita Sirathanont	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
71	Srisurana Rotejanasiripong	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
72	Nualnissa Ubolpong	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
73	Pramote Ubolla	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
74	Pakorn Chanapa	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
75	Pongsiri Chudsoiuraidee	Bridgestone Sales (Thailand) Co., Ltd.
76	คุณศิวพนจณ์ รัตนธราเกียรติ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์
77	คุณชัยพร หริตวร	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราซไอซ์
78	คุณวิไลพร คำมุกชิก	บริษัท เจริญฤทธิพันธ์ จำกัด
79	คุณจิราภรณ์ดวงสาพล	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด
80	คุณพวงเพ็ญ สระปทุมมาศ	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด
81	คุณณัฐวี ดีเสมอ	นางสาวณัฐวี ดีเสมอ
82	คุณสำเร็จ สุขานุกุญท์	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)
83	คุณพิชญ์ชาพร เดชหิรัญวรดิษฐ์	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ตส์ จำกัด
84	คุณสาริตา หริตวร	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด
85	คุณสาธิต ปุณณพัฒน์กุล	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
86	คุณคิม ศุภพจน์	บริษัท สุวลี จำกัด
87	คุณประเสริฐศักดิ์ บัวแดง	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
88	คุณอุษา มะลิงาม	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์
89	คุณภาสกร เอื้ออารีเลิศ	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด
90	คุณพัชรพล หนูทอง	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)
91	คุณณอม พรหมไย	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)
92	คุณไพฑูรย์ บุญปลูก	บริษัท สุวลี จำกัด
93	คุณอภิเดช โยธาฤทธิ์	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
94	คุณคมจีพัฒน์ พันธะระ	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
95	คุณนิลยา	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)
96	คุณสำเร็จ	บริษัท เอี่ยมธงชัย อุตสาหกรรม จำกัด
97	คุณกฤษณะ ปันทรัพย์	บริษัท กฤษณำบำรุงขนส่ง จำกัด
98	คุณวิชา รมเยศ	บริษัท เค.วี. ทรานสปอร์ต 2018 จำกัด
99	คุณวีระศักดิ์ พุ่มลอยฟ้า	บริษัท เคเอ็มเอ็มที จำกัด
100	คุณจรรยา แซ่ล้า	ห้างหุ้นส่วนจำกัด จันทรเพ็ญรุ่งเรือง
101	คุณอำนวยการ ไตรลักษณ์	บริษัท เจ เอ ทรานสปอร์ต จำกัด
102	คุณจิรศักดิ์ ไวติ	บริษัท เชมส์ ทรานส์ โลจิสติกส์ จำกัด
103	คุณเสกสิทธิ์ หงษา	บริษัท ชันกรูป โลจิสติกส์ จำกัด
104	คุณศิริศักดิ์ ศรีประภา	บริษัท ซีว่า วิโอเคิล ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
105	คุณมีชัย อ่อนคล้าย	บริษัท ซุปเปอร์คาร์ ทรานสปอร์ต แอนด์ โลจิสติกส์ จำกัด
106	คุณสุพิชา สังข์ศิริ	บริษัท ดารซ์ โลจิสติกส์ จำกัด
107	คุณกิตติศักดิ์ ดีเสมอ	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด
108	คุณสำราญ ท้าวบุญญาภินิกุล	บริษัท ทรงทอง ทรานสปอร์ต จำกัด
109	คุณภาสกรรัตน์ ถ้วนคำ	บริษัท ทรัพย์สุขโข ทรานสปอร์ต จำกัด
110	คุณพรรณพร ทวีศุภพงษ์	บริษัท ทวีพงษ์ขนส่ง จำกัด
111	คุณจิตรเทพ พราหมทัต	บริษัท ทองนที อินเตอร์เทรด จำกัด
112	คุณคุณาวุฒิ อยู่ทรัพย์	บริษัท ทียู โลจิสติกส์ จำกัด
113	คุณธนศักดิ์ สนสุภาพ	บริษัท เทปประสิทธิ์ ทรัค ทรานสปอร์ต จำกัด
114	คุณจิรวัฒน์ ชุนณวงษ์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไทยประสพสุข
115	คุณธนัท สุริยะภูมิ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ธนพลโลจิสติกส์

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
116	คุณธรา โพธิ์มูล	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ธรรารินทร์ 999 ขนส่ง
117	คุณเกรียงไกร ศรีแย้ม	บริษัท ัญญูทิพย์ เอ็กซ์เพรส จำกัด
118	คุณผกามาศ คัดอ่าน	ห้างหุ้นส่วนจำกัด นัยนาทรานสปอร์ต
119	คุณณัฐวงศ์ มารควัฒน์	บริษัท นิซเซอ โลจิสติกส์ จำกัด
120	คุณเกรียงไกร จิตต์อารี	บริษัท นิรมิตรขนส่ง 2003 จำกัด
121	คุณราตรี สุจนะ	บริษัท นิวส์แมสสด ทรานสปอร์ต จำกัด
122	คุณพีระวัฒน์ วัฒนารมย์	บริษัท บอร์เนียว โลจิสติกส์ จำกัด
123	คุณกิตติคุณ บุญเกิด	ห้างหุ้นส่วนจำกัด บุญณรงค์รุ่งเรืองทรัพย์
124	คุณวรรณวิมล ปิยประภากร	บริษัท ประภากรทรานสปอร์ต จำกัด
125	คุณพีระ อุดมกิจสกุล	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชัน จำกัด
126	คุณสิทธิชัย ชะชินรัมย์	บริษัท พะเยามงคลออยล์แอนด์ทราน จำกัด
127	คุณกมลัญญ์ ตันกิจรุ่งเรือง	บริษัท พาเพลินขนส่ง จำกัด
128	คุณพิเชษฐ จันทร์กรี้	นายพิเชษฐ จันทร์กรี้
129	คุณธนภัทร ธนวรากลจินดา	บริษัท ไฟโอเนียร์ ดีซีที โลจิสติกส์ จำกัด
130	คุณยาสีนาрі ทาคาฮาชิ	บริษัท ฟุจิทรานส์ (ประเทศไทย) จำกัด
131	คุณวันทิศา ขยางกูรภัทรกิจ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ภ.ขยางกูรภัทรกิจขนส่ง
132	คุณคุณบุญทรัพย์ หลงคำหงส์	บริษัท ภูภัส ทรานส์ จำกัด
133	คุณณัฏมน วัฒนโกมล	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด
134	คุณชาญวิทย์ พรภัทรรัตน์	บริษัท เมโทรโพลีแทนท์ โลจิสติกส์ จำกัด
135	คุณชัชวาล ศรีภูมัตย์	บริษัท รุ่งอรุณโลจิสติกส์ จำกัด
136	คุณวิเชียร ศรีปัญญากุล	บริษัท ลัคกี้แคร์ริเออร์ จำกัด
137	คุณฐาปกรณ์ สุวรรณกาญจน์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด วริษฐา คอนสตรัคชั่น
138	คุณวชิระ อังธนติก	ห้างหุ้นส่วนจำกัด วีเคแอนด์ ทรานสปอร์ต
139	คุณพัชรกมลพร ตันตินฤภัย	บริษัท เวอร์ลาสเซน โลจิสติกส์ จำกัด
140	คุณกาญจนา นพวงศ์ ณ อยุธยา	บริษัท ศิษาขนส่ง จำกัด
141	คุณอภิชาจ ศุภทัศนาศนา	บริษัท ศุภทัศนาศนา จำกัด
142	คุณสุทิวส์ สาพรหมมา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ส.จินดาทรัพย์ไพศาล ทรานสปอร์ต
143	คุณปานทิพย์ ร้อยแก้ว	บริษัท ส.ทับสะแก จำกัด
144	คุณนันทมนิณี จันทนา	บริษัท สบาย ไลน์ จำกัด
145	คุณอัครเดช ชูตระกูล	บริษัท สมเกียรติธุรกิจ จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
146	คุณณิกิสรา น้อยสมมิตร	ห้างหุ้นส่วนจำกัด สักทอง ทรานสปอร์ต
147	คุณคารม บุญลือ	บริษัท สายลมทรานสปอร์ต จำกัด
148	คุณไฉน ศรีเชียงษา	บริษัท สายศรีทองกรุ๊ป จำกัด
149	คุณจิราวัฒน์ เลาหรวีโรจน์	บริษัท สิบทิศ ขนส่ง จำกัด
150	คุณวรพัฒน์ สุนิสารัตน์	บริษัท แสงทองขนส่งภาคใต้ จำกัด
151	คุณชมภিকা ชุสาลี	บริษัท แหลมฉบบัง ซี.แอล.ทรานสปอร์ต จำกัด
152	คุณเอกพงศ์ ฉันทศิริเวทย์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อธิเกียรติขนส่ง
153	คุณณัฐ นิวัตนานนท์	บริษัท ออลเคม ทรานโซลูชั่นส์ จำกัด
154	คุณอาคม สิทธิวงศ์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อาคม-จิรัฐ ทรานสปอร์ต
155	คุณอดิเรก มีพงษ์	บริษัท อาร์ แอนด์ เค ทรานเซอร์วิส จำกัด
156	คุณศิริรักษ์ ทัศนเอกจิต	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อุดมทัศนวิศิฐ
157	คุณเอนก สุนะ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอนกัญกิจ
158	คุณภัทรี สายฉวี	บริษัท เอ็นเทคโนโลยี คอลล์เซ็นเตอร์ จำกัด
159	คุณวรพัทธ์ บุญเรือง	บริษัท เอ็ม.อาร์.ที.บัส. แอนด์แทร็คส์ จำกัด
160	คุณสมศักดิ์ คงดี	บริษัท เอสทีเอส กันดั้ง โลจิสติกส์ จำกัด
161	คุณธนะพัฒน์ นิติสถาพรพงศ์	บริษัท เอสแอลดี โลจิสติกส์ จำกัด
162	คุณกฤษณา ปันทรัพย์	บริษัท กฤษณำบำรุงขนส่ง จำกัด
163	คุณโนทัย มอญพันธ์	บริษัท เคเอ็มเอ็มที จำกัด
164	คุณนิชาภา ไวติ	บริษัท เซมส์ ทรานส์ โลจิสติกส์ จำกัด
165	คุณเรณู หงษา	บริษัท ชันกรู๊ป โลจิสติกส์ จำกัด
166	คุณกนกวรรณ พุทธรัส	บริษัท ซีว่า วิโอเคิล ลอจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
167	คุณภมรรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์	บรุษัท ชูเปอร์คาร์ ทรานสปอร์ต แอนด์โลจิสติกส์ จำกัด
168	คุณปาริฉัตร แสงโนรี	บริษัท ดารัท โลจิสติกส์ จำกัด
169	คุณอุทิศ สายคำ	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด
170	คุณกัญญณัฏฐ์ อัครศุภผล	บริษัท ทรัพย์สุโข ทรานสปอร์ต จำกัด
171	คุณวีรยุทธ พันธะแดงไทย	บริษัท ทองนที อินเตอร์เทรด จำกัด
172	คุณวรรณิตา ต่วนทอง	บริษัท ทียู โลจิสติกส์ จำกัด
173	คุณธัชชฎา เลิศลพธาดรี	บริษัท เทพประสิทธิ์ ทรัค ทรานสปอร์ต จำกัด
174	คุณวัทธิกร ปราณินุช	บริษัท เทพประสิทธิ์ ทรัค ทรานสปอร์ต จำกัด
175	คุณศิริรัตน์ ขุนณวงษ์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ไทยประสพสุข

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
176	คุณกীরติกาญจน์ นาคทอง	ห้างหุ้นส่วนจำกัด ธารรินทร์ 999 ขนส่ง
177	คุณจุฑาพร ศรีเจ้า	บริษัท นิซเซอ โลจิสติกส์ จำกัด
178	คุณสมชาย ศรีศิริโชคชัย	บริษัท บอร์เนียว โลจิสติกส์ จำกัด
179	คุณกันตภณ สารทพันธ์	บริษัท ประภากรทรานสปอร์ต จำกัด
180	คุณกัลณภัทรสรณ์ เพชรพงษ์	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
181	คุณเอื้อปารณีย์ ทินวงศ์	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
182	คุณพิชิต ดีพุ่ม	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
183	คุณชลิตา ยงเย็น	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
184	คุณชฎานิส ศรีสมาน	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
185	คุณนนทยา จงชัยเดชวงศ์	บริษัท พาเพลินขนส่ง จำกัด
186	คุณพุทธรักษา จันทร์กรี	นายพิเชษฐ จันทร์กรี
187	คุณคมกฤช ราชสุข	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด
188	คุณนิอร ทิรัญวร	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด
189	คุณปานุราช จิรวาณิช	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด
190	คุณจักริน คำบุตตี	บริษัท พูจิตรานส์ (ประเทศไทย) จำกัด
191	คุณนพดล เพชรพิรุณ	บริษัท ลัคกี้แคร์ริเออร์ จำกัด
192	คุณขุนณัฏพัทธ์ ศรีภาเพลิน	บริษัท เวอร์ลาสเซน โลจิสติกส์ จำกัด
193	คุณนิภา โกยสกุล	บริษัท ศิชาขนส่ง จำกัด
194	คุณจิรวัดณ์ อรรถคุณวิวัฒน์	บริษัท ศุภทัศนาก จำกัด
195	คุณภาณุ ลิมปติยากร	บริษัท ส.ทับสะแก จำกัด
196	คุณขวัญจิรา เจริญลาภสวัสดิ์	บริษัท สมเกียรติธุรกิจ จำกัด
197	คุณนารถา น้อยสมมิตร	ห้างหุ้นส่วนจำกัด สักทอง ทรานสปอร์ต
198	คุณเอกรัตน์ บุญลือ	บริษัท สายลมทรานสปอร์ต จำกัด
199	คุณสายยนต์ ศรีเชียงษา	บริษัท สายศรีทองกรุ๊ป จำกัด
200	คุณกานต์ กุลจิตตินารา	บริษัท แหลมณบง ซี.แอล. ทรานสปอร์ต จำกัด
201	คุณวัลลภ มีพงษ์	บริษัท อาร์ แอนด์ เค ทรานเซอร์วิส จำกัด
202	คุณวรพจน์ ทัศนเอกจิต	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อุดมทัศนวิจิตร
203	คุณนรากร ครองยุทธ	บริษัท เอ็น-เทคโนโลยี คอนซัลแตนท์ จำกัด
204	คุณณัฐริกาณ์ วงศ์มาแสน	บริษัท เอสทีเอส กันตัง โลจิสติกส์ จำกัด
205	คุณกนิษฐา ไหมอ้อม	บริษัท พูจิตรานส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง/หน่วยงาน
206	คุณกิงการณ สิทธิวงศ์	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อาคม-จิรัฏฐ์ ทรานสปอร์ต
207	คุณจิรัฏฐ์ ต๊ะเพา	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อาคม-จิรัฏฐ์ ทรานสปอร์ต
208	คุณศราวุธ	บริษัท นิซเซอิ โลจิสติกส์ จำกัด
209	คุณณัฐอร	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
210	คุณวรรณกร ไผศาลสิทธิเทพ	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
211	คุณนภัสวรรณ กันทะชัย	บริษัท ไปรษณีย์ไทยดิสทริบิวชั่น จำกัด
212	คุณสุวิทย์ แซงลาด	ผู้สื่อข่าว
213	คุณจิรศักดิ์ เลิศอำไพ	ผู้สื่อข่าว
214	คุณบุตรมณี บุญผล	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
215	คุณวศินี นามมูล	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
216	คุณวรรณมล พันธุ์สัมฤทธิ์	มหาวิทยาลัยขอนแก่น
217	รศ.ดร. วราเมศวร์ วิเชียรแสน	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
218	ผศ.ดร. ฌนินา รุ่งแจ้ง	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
219	ดร. ภัทรพงษ์ ภาควงมิ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
220	คุณภาวิณี อร่ามศรี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
221	คุณฐิติยา ผงคลี	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
222	คุณสุธารส พึ่งสมบุญ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
223	คุณธวัชชัย คงสุวรรณ	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก
<http://www.thaitruckcenter.com/tdsc/>
โทร. โนสาร. 0-2271-8490
E-mail: develop_dlt@hotmail.com

