

รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ  
ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะ  
ขนาดเล็กของประเทศไทย

โดย

พันเอก ธีรชัย แจ่มประจักษ์  
รองผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๒๓  
กองทัพบก

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

## หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยเรื่อง “รูปแบบการสร้าง  
ความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะ  
ขนาดเล็กของประเทศไทย” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ พันเอก ธวัชชัย แจ่มประจักษ์ เป็น  
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๑ ประจำปีการศึกษา  
พุทธศักราช ๒๕๖๑-๒๕๖๒

พลโท

(จจรฤทธิ์ นิลกำแหง)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

## บทคัดย่อ

<b>เรื่อง</b>	รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย
<b>ลักษณะวิชา</b>	การเศรษฐกิจ
<b>ผู้วิจัย</b>	พันเอก ธวัชชัย แจ้งประจักษ์ <b>หลักสูตร</b> วปอ. รุ่นที่ ๖๑

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ ๑) เพื่อศึกษาสถานการณ์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยในปัจจุบัน ๒) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ๓) เพื่อเสนอรูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย เป็นการวิจัยแบบผสม (Mixed Method) กลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษา ๖ กลุ่ม ในการประชุมสนทนากลุ่ม มีผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน ๙ คน การประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๙ คน ได้มาโดยการเจาะจง (Purposive Sampling) และกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามจำนวน ๕๔๖ คนได้มาโดยการคำนวณร้อยละ วิเคราะห์เนื้อหา (content Analysis) และวิเคราะห์โดยโปรแกรมคำนวณ ใช้สถิติ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่า PNI ผลการวิจัย พบว่า

๑. สถานการณ์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยในปัจจุบัน พบว่า ประชาชนของประเทศไทยมีจำนวน ประมาณกว่า ๗๐ ล้านคน ใช้บริการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก เป็นจำนวนมาก ทั้งรถที่ได้รับการจดทะเบียนและรถบริการในหน่วยงานต่างๆ มากกว่า วันละ ๒ ล้านคน เพราะสถานการณ์ปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในด้านการติดต่อสื่อสาร และการคมนาคมโลจิสติกส์ จึงมีผลต่อ ๖ ด้านคือ ๑) ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ ๒) กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง ๓) ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม ๔) คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ ๕) คุณภาพชีวิตและการศึกษา และ ๖) การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน เพราะจากการประกอบการขนส่งรถตู้ทั่วประเทศประมาณ ๒๓๕,๐๐๐ คันเมื่อคิดรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจะเหลือรายได้สุทธิ คันละ ๑,๐๐๐ บาท/คัน/วัน จะมีรายได้กลับคืนสู่ท้องถิ่นถึงปีละกว่าแปดหมื่นห้าพันเจ็ดร้อยเจ็ดสิบล้านบาท การประกอบการขนส่งรถตู้ยังมีผลกระทบต่อภาคธุรกิจการเงินและภาคธุรกิจต่าง ๆ ในวงกว้าง รถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งส่วนใหญ่ได้มาจากการเช่าซื้อซึ่งมีภาระในการผ่อนส่งโดยเฉลี่ยคันละ ๑๕,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ บาท/เดือน ใช้เชื้อเพลิงเฉลี่ยคันละ

๑,๐๐๐-๑,๕๐๐ บาท/วัน มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงประมาณ ๕,๐๐๐.-บาท/คัน/เดือน เงินหมุนเวียน ไม่น้อยกว่าปีละหนึ่งแสนสี่หมื่นหนึ่งพันล้านบาทถึงหนึ่งแสนเก้าหมื่นเจ็ดพันสี่ร้อยล้านบาท

๒. ปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ สาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย พบว่าโดยรวม มีปัญหา อุปสรรค อยู่ในระดับมากที่สุด มีสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อเรียงตามลำดับปัญหา อุปสรรค พบว่า ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการและด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา เมื่อเรียงลำดับสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ)พบว่า ๔ ด้านต้องการสูงสุด ค่าเฉลี่ยเท่ากัน คือ ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการและด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างทางสังคม เมื่อวิเคราะห์ ค่า PNI <sub>modified</sub> เพื่อหาค่าดัชนีจัดเรียงลำดับความต้องการจำเป็นของการศึกษา พบว่า ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม มีความจำเป็นมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ ด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน และด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง ส่วนแนวทางในการแก้ไขการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศคือ การส่งเสริมการท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับระบบโลจิสติกส์ส่งเสริมสินค้าชุมชนสู่ผู้บริโภคเชื่อมโยงจุดจำหน่ายสินค้าทั่วประเทศ ลดต้นทุนการขนส่ง/โลจิสติกส์ สร้างเศรษฐกิจที่มั่นคงเงินจะได้แพร่กระจายไปชนบทช่วยลดต้นทุน ด้านกฎหมายจัดให้มีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันสมัย และลดความเหลื่อมล้ำ สร้างมาตรฐานการให้บริการและพัฒนาคุณภาพชีวิตและการศึกษาและสร้างความเข้มแข็งในชุมชน

๓. รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย พบว่ามี ๖ องค์ประกอบหลักและ ๔๖ องค์ประกอบย่อย ผลการประเมินโดยผู้ทรงคุณวุฒิรูปแบบ โดยรวมทุกด้านมี ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความมีประโยชน์ อยู่ในระดับมากที่สุด มีข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์ ดังนี้ ๑) เสริมสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวหน้า ๒) จัดทำ/ปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งทันสมัย ๓) ลดความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคมให้เสมอภาค ๔) พัฒนาคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัย ในการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ ๕) เสริมสร้างคุณภาพชีวิตและการศึกษาให้ทั่วถึง ๖) ส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชนให้มีประสิทธิภาพ



## Abstract

**Title** Strengthening economic stability in the operation of the Small Car  
Public Service Passenger of Thailand

**Field** Economics

**Name** Senior Colonel Thawatchai Jaengprajak **Course** NDC **Class** 61

The purpose of this research was to study 1) to study the current situation of the small public service car Entrepreneur in Thailand 2) to study the problems and obstacles of the desirable condition of the small public passenger car operators in Thailand 3) To propose a model for strengthening economic security in the operation of passenger small size cars of Thailand. Methodology used mixed method, the target group used in the study 6 groups . There were 9 experts for Focus group and 9 experts for Connoisseurship based on the purposive sampling 546 sample respondents were obtained by calculating percentages. Content analysis and analysis by using the program to calculate statistics, frequency, percentage, mean and standard deviation and PNI modified.

1. The situation of the operation of passenger small public services cars at present, it was found that more than 70 million people in Thailand use a small car of public service buses, both registered and service vehicles, in more than 2 million people per day because of the current situation has changed rapidly especially in communication and logistics, therefore affecting to the following aspects: 1) economic stability of the country 2) laws, regulations and regulations related to transportation operations 3) social disparity and gaps 4) quality standards and Safety in service 5) Quality of life and education and 6) promoting the strength of the community. Because of the transportation of vans in the whole country, approximately 235,000 units Eighty-five thousand seven hundred seventy-five million baht and the transportation of the van also affects the business, financial and business sectors in a wide range. Most of the vehicles used in the transportation are derived from the hire purchase, which has an average installment payment for each vehicle. 15,000 - 20,000 baht / month, average fuel consumption is 1,000-150,000

baht / day. The cost of maintenance is approximately 5,000 baht / car / month. Revolving money not less than a year one hundred and forty thousand, one billion baht, up to one hundred and ninety seven thousand four hundred million baht

2. Problems, obstacles, desirable conditions of passenger small public service cars Entrepreneurs of Thailand, found that the overall problem is at a high level. the best with desirable conditions (Needs) in the highest level when sequencing the problems and obstacles, it was found that the laws, regulations and regulations related to transportation operations with the highest average value, followed by quality, standard and safety in service and quality of life and education when sorting the desired condition (Demand) found that 4 aspects need the highest. The same average value is the law, regulations and regulations related to transportation operations, quality, standards and safety in service and quality of life and education. Inequality and social gap, when analyzing the values PNI<sub>modified</sub> to find the index, sort the necessary needs of the study, found that inequality and gaps in society the most necessary is the economic stability of the country, quality of life and education, quality, standards and service safety, promotion of community strength and relevant laws, regulations. with transportation operations. Guidelines for correcting the operation of small public service passenger cars in Thailand, The economic stability of the country is tourism promotion linking with the logistics system, promoting community products to consumers, linking the product distribution points across the country. Reduce transportation costs / logistics. Create a stable economy money will spread to the countryside, helping to reduce costs. The law provides for the modernization of laws and reduces disparity. Establish service standards and improve the quality of life and education and strengthen the community.

3. A Model for strengthening economic stability in the operation of small public service passenger cars in Thailand, found that there are 6 main components and 48 sub-elements. Assessment results by experts overall, all aspects are appropriate, feasible, and usefulness at the highest level. There are strategic proposals as follows: 1). Strengthen the economic stability of the country to advance

2). Establish/improve laws, regulations and regulations related to modern transportation operations 3) Reduce social disparities and gaps to be equal 4) to develop quality, standards and safety 5) Enhance quality of life and education thoroughly. 8) Promote the strength of the community to be effective.



## คำนำ

ความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญในการสร้างชาติให้มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาประเทศที่จะยกระดับการคมนาคมขนส่งของไทยมุ่งสู่ การขนส่งที่ยั่งยืนและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนรองรับการขยายตัวและเปลี่ยนแปลงของ สังคม ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และการให้บริการสาธารณะ ที่ได้มาตรฐาน

ผู้วิจัยเห็นว่า การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย จะช่วยสร้างความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเห็นได้จากมีผู้ประกอบการ เกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งเกิดขึ้นจากความต้องการของประชาชนในทุกมุมของประเทศ ที่เห็นว่าสามารถ เข้าถึง สะดวก รวดเร็ว ซึ่งเกิดการรวมกลุ่มเป็นเครือข่ายสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย แต่อย่างไร ก็ตาม เนื่องจากกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันเป็นกฎหมายที่เกิดขึ้นมานาน ยังไม่ทันสมัยต่อการ เปลี่ยนแปลงในยุคปัจจุบัน จึงได้ศึกษาเอกสาร ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ศึกษารูปแบบ การสร้างความเข้มแข็ง ความมั่นคง ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก ของประเทศไทยขึ้น โดยศึกษาสถานการณ์ในปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์และรูปแบบ การสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ สาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

พันเอก

(ธวัชชัย แจ่มประจักษ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

## กิตติกรรมประกาศ

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย สามารถดำเนินการจนสำเร็จลุล่วงตามที่ตั้งไว้ โดยได้รับความอนุเคราะห์และความกรุณาเป็นอย่างสูงจาก อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้เชี่ยวชาญตรวจเครื่องมือวิจัย และผู้ทรงคุณวุฒิในการประชุมสนทนากลุ่ม จำนวน ๙ คน และผู้ทรงคุณวุฒิในการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๙ คน ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่า

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ดร.ตวง อันทะไชย ประธานกรรมการการศึกษาและการกีฬา สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ ประธานกรรมการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ พลอากาศเอก ธงชัย แฉล้มเขต เลขาธิการกรรมการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และขอขอบคุณ นายวุฒิชัย คุ้มกัน ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทยและคณะกรรมการสมาพันธ์ฯ และกลุ่มตัวอย่างในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วประเทศ

ท้ายที่สุดขอขอบคุณคณาจารย์ผู้สอนและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานวิจัยฉบับนี้ ทุกๆ ท่าน ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้ข้อสังเกตตลอดจนตรวจทานจนเอกสารวิจัยมีความสมบูรณ์จึงขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

พินเอก

(ธวัชชัย แจ้งประจักษ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๑

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญแผนภาพ	ญ
คำอธิบายคำย่อ	ฎ
<b>บทที่ ๑      บทนำ</b>	<b>๑</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๗
ขอบเขตของการวิจัย	๗
วิธีดำเนินการวิจัย	๙
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๑๒
คำจำกัดความ	๑๒
<b>บทที่ ๒      การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>๑๗</b>
นโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาเกี่ยวกับ ความมั่นคง	
มั่งคั่งและยั่งยืน	๑๗
แนวคิดเรื่องยุทธศาสตร์	๑๘
บริบท ความเป็นมาและการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ	
สาธารณะขนาดเล็ก	๒๓
แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ	๒๙
ทฤษฎีว่าด้วยความปลอดภัย	๕๗
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๗๑
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๗๘
สรุป	๗๘

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓	
สถานการณ์ในปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค และสภาพที่พึงประสงค์	
การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก	
ของประเทศไทย	๘๑
ขั้นตอนการวิจัย	๘๑
สถานการณ์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก	
ของประเทศไทยในปัจจุบัน	๘๒
ปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร	
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย	๙๑
สรุป	๑๐๘
บทที่ ๔	
รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการ	
ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของ	
ประเทศไทย	๑๐๙
สรุป	๑๒๗
บทที่ ๕	
สรุปและข้อเสนอแนะ	๑๒๘
สรุป	๑๒๘
ข้อเสนอแนะ	๑๓๘
บรรณานุกรม	๑๔๕
ภาคผนวก	๑๕๐
ผนวก ก แนวคำถามการสนทนากลุ่ม	๑๕๑
ผนวก ข แนวคำถาม แบบสอบถาม	๑๕๒
ผนวก ค แนวคำถาม การประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ	๑๕๔
ผนวก ง ภาพประกอบ วิธีการดำเนินการวิจัย	๑๕๗
ผนวก จ รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ	๑๖๐
ผนวก ฉ สำเนาระเบียบข้อบังคับ สมาพันธ์ผู้ประกอบการ	
รถตู้แห่งประเทศไทย	๑๖๑
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๖๒

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า	
๒-๑	รายการตรวจ วิธีการตรวจ และเกณฑ์การวินิจฉัยผล	๓๘
๒-๒	เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๒ ต	๔๒
๓-๑	ร่างที่ ๑ องค์ประกอบหลักและองค์ประกอบย่อยของรูปแบบการสร้าง ความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์ โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย	๘๓
๓-๒	ร่างที่ ๒ องค์ประกอบหลักและองค์ประกอบย่อยของรูปแบบการสร้าง ความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์ โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย	๘๘
๓-๓	ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	๙๓
๓-๔	ผลการวิเคราะห์ ปัญหาอุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) การประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทย โดยรวม	๙๔
๓-๕	ผลการวิเคราะห์ ปัญหา อุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์(ความต้องการ) ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทยด้านความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ	๙๕
๓-๖	ผลการวิเคราะห์ ปัญหา อุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทย ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง	๙๖
๓-๗	ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) การประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทย ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม	๙๗
๓-๘	ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทย ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ	๙๘
๓-๙	ผลการวิเคราะห์ ปัญหา อุปสรรค และสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ)ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยसारบริการสาธารณะ ขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิต	๙๙

## สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
๓-๑๐	ผลการวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ)ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน	๑๐๐
๓-๑๑	แนวทางในการแก้ไขการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ	๑๐๑
๓-๑๒	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง	๑๐๒
๓-๑๓	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม	๑๐๒
๓-๑๔	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยการให้บริการ	๑๐๓
๓-๑๕	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา	๑๐๓
๓-๑๖	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน	๑๐๔
๓-๑๗	ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยความคิดเห็นเพิ่มเติม	๑๐๕
๔-๑	แสดงความเหมาะสม ความเป็นไปได้ ความมีประโยชน์ของรูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยของผู้ทรงคุณวุฒิในการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ	๑๑๗
๔-๒	ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย	๑๒๕

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๑-๑	๑๐
๒-๑	๒๐
๒-๒	๒๕
๒-๓	๔๒
๒-๔	๔๔
๒-๕	๔๕
๒-๖	๕๕
๒-๗	๕๖
๒-๘	๕๖
๒-๙	๕๗
๒-๑๐	๗๘
๓-๑	๘๑
๓-๒	๘๑
ปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร	
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย	๑๐๖
๔-๑	๑๑๐
๔-๒	๑๒๔
๕-๑	๑๔๔

## คำอธิบายคำย่อ

### ภาษาไทย

ขสมก.	ย่อมาจาก	องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร
บขส.	ย่อมาจาก	บริษัทขนส่ง
พ.ร.บ	ย่อมาจาก	พระราชบัญญัติ
ม.	ย่อมาจาก	มาตรา
วปอ.	ย่อมาจาก	วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร



## บทที่ ๑

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ปี เป็น ภาพฝันของแผนการพัฒนาประเทศ ที่จะกำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องทำตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือตามคติพจน์ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยมีระยะเวลาบังคับนานถึง ๒๐ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ มีการแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๖ ด้าน คือ

๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
๔. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๖. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

ตามรัฐธรรมนูญ ๒๕๖๐ หมวด ๖ แนวนโยบายแห่งรัฐ มาตรา ๖๕ โดยเขียนว่า "มาตรา ๖๕ รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา ขณะที่เป็นหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เคยกล่าวไว้ว่า เราต้องกำหนดวิสัยทัศน์ร่วมกันว่าใน ๒๐ ปีข้างหน้า เราต้องการให้บ้านเมืองของเราเป็นอย่างไรแล้วเดินไปตามนั้น มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและเป็นเรื่องที่รัฐบาลทุกรัฐบาลต้องเดินไปตามนั้น มาจัดสรรทำแผนงาน แผนคน แผนเงินไปสู่จุดหมายที่วางไว้ทุกปี ทุกๆ ๕ ปี โดยมียุทธศาสตร์พาประเทศพ้นกับดักรายได้ปานกลางให้เร็วที่สุด และใน ๒๐ ปี เราต้องเป็นประเทศที่มีรายได้ที่เพียงพอ พล.อ.สุชาติ นองบัว สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) และคณะกรรมการพิจารณา ร่างพ.ร.บ.การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ... อธิบายว่า การจัดยุทธศาสตร์ชาติต้องมีระยะยาวอย่างน้อย ๑๐ ปี ขึ้นไป ซึ่งกรอบที่วางไว้ ๒๐ ปีนั้นไม่ถือว่านานเกินไป และที่ผ่านมาประเทศไทยยังไม่มียุทธศาสตร์ชาติ มีเพียงยุทธศาสตร์เฉพาะหน่วยงาน เช่น ยุทธศาสตร์ความมั่นคง ยุทธศาสตร์ด้านสาธารณสุข ยุทธศาสตร์กลาโหม การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะทำให้สามารถวางแผนพัฒนาประเทศ

และสามารถกำหนดการดำเนินงานในการพัฒนาประเทศได้ เพราะยุทธศาสตร์ได้กำหนดไว้แล้วว่า จะต้องทำอะไรใน ๒๐ ปีที่ยุทธศาสตร์ชาติบังคับใช้ จากแผนภาพของพล.อ.วิลาศ อรุณศรี ประธานกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี อธิบายว่า เมื่อมียุทธศาสตร์ชาติแล้ว ก็ยังคงมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายความมั่นคงแห่งชาติอยู่ด้วย โดยยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ยังคงมีสถานะใหญ่ที่สุด ทุกอย่างต้องสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ รวมถึงนโยบายของรัฐบาล แผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนปฏิบัติการของหน่วยงานต่างๆ ด้วย จึงเห็นได้ว่า เรื่องความมั่นคงเป็นเรื่องสำคัญ จำเป็นที่จะต้องให้มีการสร้างความตระหนักและการรับรู้ โดยเฉพาะด้านการบริการสาธารณะที่ส่งผลต่อด้านเศรษฐกิจ ซึ่งองค์การสหประชาชาติมีการกำหนดการรับรองมาตรฐานตามข้อกำหนดของสหประชาชาติ (UN Regulation) ในด้านมาตรฐานของการให้บริการ

การบริการสาธารณะด้านการขนส่งทางบกในประเทศไทยมีหลายประเภท ทั้งรถยนต์รับจ้างประจำทางรถยนต์รับจ้างไม่ประจำทาง รถรับจ้างส่วนบุคคลซึ่งมีลักษณะที่เห็นได้โดยทั่วไปคือรถเมล์รับจ้างประจำทาง รถรับจ้างประจำทางระหว่างเมือง รถไฟ รถรับจ้างไม่ประจำทาง รถรับจ้างส่วนบุคคล (แท็กซี่) รถจักรยานยนต์สาธารณะ รถสามล้อสาธารณะทั้งประเภทใช้แรงคนและใช้เครื่องยนต์ (ตุ๊กตุ๊ก) หรือแม้กระทั่งรถม้าหรือรถจักรยานสาธารณะ สำหรับพื้นที่ที่ห้ามใช้เครื่องยนต์ ซึ่งการบริการสาธารณะทางด้านนี้ขยายจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เช่น จักรยานยนต์มีจำนวนมาก อาจกล่าวได้ว่าในเขตเมืองแทบทุกซอยมีรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งนั้น และในเขตบางพื้นที่ที่การจราจรคับคั่ง การบริการสาธารณะด้านรถยนต์ขนาดเล็กมีความสำคัญอย่างมาก เช่น ในเขตเยาวราชหรือย่านปากคลองตลาด รถรับจ้างขนาดเล็กรวมถึงสามล้อถีบก็มีการให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก แม้การขนส่งทางบกอันเป็นบริการสาธารณะจะมีกฎหมายหลายฉบับที่ควบคุม เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ แต่กฎหมายทั้ง ๓ ฉบับ ซึ่งล้ำสมัยไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคแห่งการติดต่อสื่อสารอย่างรวดเร็ว ที่เรียกว่า ยุคเศรษฐกิจดิจิทัลและยุคโลกาภิวัตน์ที่กฎหมายเหล่านี้ยังมีข้อบังคับหรือมาตราต่างๆ ที่ไม่สามารถเปิดโอกาสในการประกอบการที่ส่งเสริมอาชีพ คุณภาพชีวิต ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และเห็นได้จากปัญหาด้านนิยามของคำว่า ผู้ประกอบการ ทั้ง ๓ ฉบับ ไม่ได้บัญญัติไว้ให้ชัดเจนว่าผู้ประกอบการหมายถึงใคร ระหว่างเจ้าของรถยนต์ ผู้จัดการ ผู้เช่ารถยนต์ ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของสถานีรับส่งผู้โดยสารประจำชุมชน ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ในการเริ่มต้นในการให้บริการ อีกทั้งปัญหาด้านนิยามของคำว่า “รถรับจ้าง” ทั้งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ก็ไม่ได้กำหนดให้ชัดเจนว่า รถรับจ้างหมายถึงรถประเภทใดบ้าง

รถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก เป็นประเภทของรถยนต์ที่เกิดขึ้นในยุคโลกาภิวัตน์ที่มีการติดต่อสื่อสารที่ทันสมัย ของประชากรที่ต้องการความสะดวก รวดเร็วและสามารถ

เข้าถึงตามชุมชนขนาดเล็ก ตรอก ซอยต่างๆที่รถโดยสารขนาดใหญ่ไปไม่ถึง รวมทั้งในชนบทที่ห่างไกล ที่ต้องการเดินทางขนส่งผู้โดยสารและบรรจุน้ำของเครื่องใช้ไปบริเวณอุปโภค จากชนบทเข้าสู่ตัวเมือง รวมทั้งกรุงเทพมหานคร หรือเมืองใหญ่หรือเมืองท่องเที่ยว อาจเป็นเหมาคันรถกลุ่มเล็กๆ เพื่อที่จะทำ ให้ลดค่าใช้จ่าย และเดินทางถึงที่หมายโดยสะดวกไม่ต้องขึ้นลง กับรถหลายคันหรือรถโดยสารอื่นๆ ทำให้เสียเวลาในการเดินทาง จึงทำให้ตอบโจทย์ความต้องการของผู้โดยสารในยุคที่มีการแข่งขัน ทางด้านเศรษฐกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้รถยนต์ประเภทนี้เกิดขึ้นอย่างมากมาย ในทุกตำบล หมู่บ้าน เป็นการขนส่งโดยสารที่ทำให้เกิดการหมุนเวียนแรงงาน จากภูมิภาคต่างๆ ไปสู่ เมืองอุตสาหกรรมต่างๆ หรือเมืองท่องเที่ยว รถยนต์ประเภทดังกล่าวนี้ คือ รถตู้ ที่เป็นรถโดยสาร ขนาดไม่เกิน ๑๕ ที่นั่ง ที่ยังไม่มีค่านิยามในพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ แต่ความเป็นจริงดังกล่าวเกิดขึ้นแล้ว ในช่วงระยะเวลาประมาณ ๒๕ ปี ที่ผ่านมา หลังจากระยะเวลาในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งนับถึง พ.ศ.๒๕๖๑ ประมาณ ๔๐ ปี

การประกอบการ (SME) รถยนต์โดยสารสาธารณะขนาดเล็ก ถือเป็นการประกอบอาชีพ อีกอาชีพหนึ่งที่เป็นทางเลือกให้กับประชาชนผู้บริโภครถ ซึ่งมีจำนวนมากขึ้นทุกวัน จากที่พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน และสภาพการณ์ในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไป เป็นอันมาก บทบัญญัติทั้งหลายที่ใช้บังคับอยู่ไม่เหมาะกับกาลสมัย ซึ่งในปัจจุบันประชาชนทั้งในเขตเมือง และชนบทต่างมีวิถีการเดินทางในรูปแบบเฉพาะของแต่ละชุมชน โดยประชาชนในชุมชนเขตชนบท ส่วนมากมีความต้องการเดินทางโดยใช้รถตู้เป็นพาหนะ เนื่องจากการใช้บริการรถตู้โดยสารมีความ สะดวก ปลอดภัย ทันสมัย ในราคาที่ประหยัด และเป็นการยกระดับคุณภาพสังคมท้องถิ่นให้สามารถ เข้าถึงบริการด้านการขนส่งได้อย่างเท่าเทียมกับประชาชนในเขตเมืองใหญ่ที่มีรายได้สูง ส่งผลให้มีผู้นำ รถตู้มาใช้ประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก หรือการ ขนส่งส่วนบุคคล เพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการใช้บริการประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น แต่จาก หลักฐานเชิงประจักษ์ซึ่งสมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน (สมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน, ๒๕๖๐) ได้ทำการสำรวจ จากผู้ประกอบการรถตู้ทั่วประเทศ จำนวน ๒๓๕,๐๐๐ คัน พบว่า ในปัจจุบันมีผู้ประกอบการขนส่งโดยรถตู้กว่า ๑๐๐,๐๐๐ คัน คิดเป็นร้อยละ ๔๒.๕๕ ยังไม่ได้รับ อนุญาตให้ประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการ เหล่านี้จึงกลายเป็นกลุ่มบุคคลที่ประกอบอาชีพโดยผิดกฎหมายมากกว่าสิบปี ส่งผลให้ภาครัฐ ไม่สามารถเข้าไปควบคุมดูแลและจัดระเบียบการขนส่ง ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการปฏิบัติการให้เป็นไป ตามกฎหมายและการอำนวยความสะดวกในการให้บริการแก่ประชาชน อีกทั้งทำให้รัฐขาดรายได้จาก ภาษีอากรที่ควรเรียกเก็บจากผู้ประกอบการขนส่งในกลุ่มนี้จำนวนมาก สามารถคำนวณโดยประมาณ ๑๓๐ ล้านบาทต่อปี และขาดรายได้จากการทำประกันภัยด้านความปลอดภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕ ปีละประมาณ ๔,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สี่พันล้านบาท)

นอกจากนี้ยังรวมถึงการขาดรายได้จากการบังคับใช้กฎหมายตามกฎกระทรวงของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เช่น ค่าจัดซื้อ GPS เฉลี่ยเครื่องละ ๑๐,๐๐๐ บาท ต่อคัน คิดเป็นเงินโดยประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งพันล้านบาทถ้วน) ส่วนค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายรายปีของค่าใช้บริการกับ บริษัทที่ดูแลด้าน GPS ผู้ประกอบการกลุ่มนี้ต้องจ่าย ๓,๘๔๐ บาทต่อคันต่อปี รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๓๘๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สามร้อยแปดสิบล้านบาท)

การประกอบกิจการขนส่งรถตู้ รับ-ส่ง ผู้โดยสารของสมาชิกในสังกัดสมาคมผู้ประกอบการรถตู้ของประเทศไทยทั้งภาคอีสานและภาคอื่น ๆ ส่วนมาก เป็นการขนส่งระบบบริการตรง (Direct Service System Transports) มีรูปแบบการบริการ รับ-ส่ง ฟ้องผู้โดยสารจากท้องถิ่นเข้าสู่ตัวเมืองและจากตัวเมืองกลับมายังท้องถิ่น ลักษณะบริการเป็นการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารจากบ้านหรือที่อยู่อาศัยต้นทางไปยังบ้านหรือที่อยู่อาศัยปลายทาง อีกทั้งยังเป็นการเสริมความผูกพันในหมู่เครือญาติ สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน เนื่องจากสามารถใช้บริการรถตู้โดยสารเดินทางจากหมู่บ้านเข้าสู่ตัวเมืองและจากตัวเมืองกลับสู่ที่อยู่อาศัยได้สะดวกยิ่งขึ้น เป็นการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จโดยขึ้นรถโดยสารเพียงครั้งเดียว (One-Stop Service) และไม่มีการ รับ-ส่ง ผู้โดยสารระหว่างทาง การว่าจ้างจะตกลงกันโดยตรงระหว่างผู้โดยสารกับผู้ประกอบการ โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารที่แน่นอนและประหยัดกว่าการขนส่งประเภทอื่น และจากการประกอบการขนส่งรถตู้ของสมาชิก สังกัดสมาคมฯ ได้ส่งผลก่อให้เกิด ห่วงโซ่เศรษฐกิจและสังคม (Social and Economic of Chain) ที่เข้มแข็งในพื้นที่ชนบท เนื่องจากรายได้จากการประกอบการขนส่งรถตู้ทั่วประเทศประมาณ ๒๓๕,๐๐๐ คัน (สมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน, ๒๕๖๐) เมื่อคิดรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจะเหลือรายได้สุทธิ คันละ ๑,๐๐๐ บาท/คัน/วัน จะมีรายได้กลับคืนสู่ท้องถิ่นถึงปีละกว่า ๘๕,๗๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (แปดหมื่นห้าพันเจ็ดร้อยเจ็ดสิบล้านบาท) เพราะผู้ประกอบการเกือบทั้งหมดเป็นคนในพื้นที่ นอกจากนี้การประกอบการขนส่งรถตู้ยังมีผลกระทบต่อภาคธุรกิจการเงินและภาคธุรกิจต่างๆ ในวงกว้าง เพราะรถตู้ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งเกือบทั้งหมดได้มาจากการเช่าซื้อ จึงมีภาระในการผ่อนส่งโดยเฉลี่ยคันละ ๑๕,๐๐๐ - ๒๐,๐๐๐ บาท/เดือน ใช้เชื้อเพลิงเฉลี่ยคันละ ๑,๐๐๐ - ๑,๕๐๐ บาท/วัน มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงประมาณ ๕,๐๐๐ บาท/คัน/เดือน เฉพาะวงเงินหมุนเวียนในส่วนนี้ ไม่น้อยกว่าปีละ ๑๔๑,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ - ๑๙๗,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน, ๒๕๖๐) หักค่าใช้จ่ายจะมีรายได้เหลือเฉลี่ยวันละ ๑,๐๐๐ บาท ต่อคัน จึงส่งผลต่อการสร้างรายได้ด้านกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ๘๔,๖๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (แปดหมื่นสี่พันหกสิบล้านบาท)

สมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้น เมื่อปี ๒๕๕๗ โดยการรวมกลุ่มของ สมาคมรถตู้ในแต่ละภาคของประเทศ และอยู่ระหว่างการดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งเป็นนิติบุคคล ตามข้อบังคับของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (๒๕๖๑) จากการประชุมของสมาพันธ์

รถตู้แห่งประเทศไทย เห็นว่าควรมีการรวบรวมรถตู้ที่บริการสาธารณะ และรถตู้ที่ใช้บริการรับ-ส่งนักเรียน เพื่อนำไปสู่การบริหารจัดการที่มีระบบ จากสภาพปัญหาที่ยังพบว่าเรื่องการให้บริการยังไม่ได้มาตรฐาน และยังไม่มีการกำกับควบคุมอย่างเป็นระบบ ส่งผลต่อภาพรวมและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ ดังจะเห็นจากข่าวที่ปรากฏจากสื่อต่างๆ หากปล่อยให้ส่งต่อภาพรวมด้านเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้การให้บริการภาครัฐยังให้การบริการไม่สามารถเข้าถึงชุมชน จึงเกิดมีผู้ประกอบการรถตู้มากขึ้น และไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น เพื่อแก้ไขปัญหาการประกอบการรถตู้ป้ายดำที่เรื้อรังมากกว่าสิบปี และเพื่อยกระดับคุณภาพการประกอบการขนส่งโดยใช้รถตู้ให้มีมาตรฐานสูงขึ้น รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจากข้อมูลสภาพปัจจุบันจำนวนรถตู้จำนวนมากในประเทศไทยสามารถสร้างรายได้ให้กับชุมชนและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจที่ทำให้เกิดความมั่นคงของประเทศได้เป็นอย่างดี

การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทยควบคู่กับการเสริมสร้างขีดความสามารถในการจัดการความเสี่ยงและสร้างโอกาสในชีวิตให้แก่ตนเอง ควรมุ่งปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้มีฐานการพัฒนาที่ทั่วถึงและยั่งยืน พัฒนาเศรษฐกิจฐานรากที่มีความหลากหลายและแข็งแกร่งมากขึ้น ควรส่งเสริมการจัดสรรทรัพยากรให้เกิดความเป็นธรรม ควรสนับสนุนการกระจายรายได้และเป็นเครื่องมือสร้างความเป็นธรรมในการจัดสรรทรัพยากร พัฒนาการใช้ประโยชน์เทคโนโลยีสารสนเทศและการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารในการพัฒนาอาชีพ ส่งเสริมบทบาทของภาคธุรกิจเอกชนในการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมแก่คนในสังคมไทย รวมทั้งยกระดับคุณภาพ ระบบการคุ้มครองทางสังคมให้ครอบคลุมทุกคนอย่างทั่วถึงสอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็น (ยุทธศาสตร์ชาติ, ๒๕๖๑) ภาครัฐต้องบริหารจัดการให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และให้ประชาชนมีความมั่นคงในการประกอบอาชีพ ดังที่ บุญรักษ์ ภูณาศล (๒๕๔๓) ได้ศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการให้และใช้บริการรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพบว่า ผู้ใช้รถตู้และรถโดยสารปรับอากาศให้ความสำคัญกับระยะเวลาในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความสบายในการเดินทาง ความแน่นอนในการให้บริการ ความปลอดภัย ความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการ ค่าโดยสาร และลักษณะของผู้ให้บริการ ตามลำดับ และยังพบว่า รถตู้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีคือ ผู้ใช้รถตู้มีความพึงพอใจสูงกับปัจจัยที่ผู้ใช้รถตู้ให้ความสำคัญมาก นอกจากนี้ กชพร นานาผล และคณะ (๒๕๖๐) ได้ศึกษาผลการศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการกิจการรถตู้ของประเทศไทย พบว่า ปัญหาในการประกอบการรถตู้มาจากการบังคับใช้กฎหมายที่ล้าหลังอย่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่บังคับใช้มาเป็นเวลา ๓๘ ปี การจดทะเบียนทำให้ยากต่อการควบคุม ผู้ประกอบการจึงได้รับความเดือดร้อน โดยที่ไม่มีผู้ประกอบการรายใดต้องการเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมาย เพราะถูกจำกัดความเร็วไม่เกิน ๙๐ และถูกปรับเงินในถนนทางด่วน

โดยเฉพาะรถตู้ป้ายดำ ม.๒๓ ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำและมีช่องว่างระหว่างคนเมืองกับคนชนบท จากผลการสอบถาม พบว่าการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย โดยรวม สภาพปัจจุบันมีปัญหา อยู่ในระดับมาก และมีสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ) โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อวิเคราะห์ ค่า PNI modified เพื่อหาค่าดัชนีจัดเรียงลำดับความต้องการจำเป็นของการศึกษา พบว่า ด้านการ ส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน มีความจำเป็นมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านความเหลื่อมล้ำและ ช่องว่างของสังคม ด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบกิจการขนส่ง และด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ ตามลำดับ ส่วนแนวทางในการพัฒนาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย มีการเสนอเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังนี้คือ

๑. ควรมีการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมกฎหมาย พระราชบัญญัติ ระเบียบ ข้อบังคับ ด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนของรถ เพื่อให้เอื้อต่อการประกอบกิจการรถตู้ของ ประเทศไทย

๒. ควรให้มีการกำหนดเส้นทาง และเวลาการเดินรถ ในการให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร อย่างชัดเจน เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันของผู้ประกอบการหรือผู้รับสัมปทานเส้นทางเดินรถ และลดปัญหาความขัดแย้งในการเดินรถ ทับเส้นทาง

๓. หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบควรมีการกำหนดมาตรฐานหรือมาตรการในการ ให้บริการของการประกอบกิจการรถตู้

๔. ควรส่งเสริมให้มีการจัดตั้งสมาคม/สมาพันธ์/องค์กรกลางของผู้ประกอบการประกอบกิจการ รถตู้ เพื่อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการและตัวแทนขององค์กรภาครัฐในการกำกับติดตาม เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการประสานงาน และ

๕. ควรตั้งคณะกรรมการร่วมในการหาทางออกร่วมกัน การดำเนินกิจการของ ผู้ประกอบการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยในฐานะที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการสร้างความมั่นคงของประเทศด้านสังคมเศรษฐกิจ การเมือง จึงได้ศึกษาสถานการณ์ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของ ประเทศไทยในปัจจุบันและศึกษาปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ และศึกษารูปแบบที่เหมาะสม การสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ สาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย เพื่อเป็นแนวทางนำไปสู่การพัฒนาและกระตุ้นเศรษฐกิจของ ประเทศ และสร้างงานสร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้เกิดขึ้นกับชุมชนฐานรากที่จะนำไปสู่ความมั่นคงของ ประเทศ และสร้างความเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมายและความเท่าเทียมกันของผู้ประกอบอาชีพ

ในด้านการขนส่ง มีข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์เพื่อนำไปสู่การเสริมสร้างยุทธศาสตร์ชาติด้านความสามารถในการแข่งขันเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและประเทศชาติให้เกิดความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืนต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสถานการณ์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยในปัจจุบัน
๒. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย
๓. เพื่อเสนอรูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

## ขอบเขตของการวิจัย

### ๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

กรอบเนื้อหาที่ศึกษาประกอบด้วย

- ๑.๑ ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
- ๑.๒ ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
- ๑.๓ ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม
- ๑.๔ ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ
- ๑.๕ ด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา
- ๑.๖ ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

### ๒. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

การวิจัยครั้งนี้มีประชากรที่ใช้ในการศึกษา ๖ กลุ่มคือ กลุ่มผู้ประกอบการ กลุ่มผู้ขับขี่รถโดยสาร กลุ่มผู้ใช้บริการรถโดยสาร กลุ่มเจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัด กลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจ และกลุ่มนักวิชาการ

#### ๒.๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการ

๒.๑.๑ ดร.ตวง อันทะไชย ประธานกรรมการการศึกษาและการกีฬา สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๒.๑.๒ พันตำรวจเอก สุคิด เพชรโยธา ผู้กำกับการสืบสวนสอบสวน สถานีตำรวจภูธรจังหวัดร้อยเอ็ด

๒.๑.๓ พันโท สมบัติ มั่นคง รองหัวหน้ากองกำลังพล มณฑลทหารบกที่ ๒๗

๒.๑.๔ นางพิกุล ศรีมหันต์ ตำแหน่ง รองผู้จัดการใหญ่อาวุโส ผู้บริหารสูงสุด SME Segment บริษัท ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ผู้เชี่ยวชาญด้านเศรษฐกิจ ในการร่วมประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ (Connoisseurship)

๒.๑.๕ รองศาสตราจารย์ ดร.กชพร นานาผล อาจารย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ ร้อยเอ็ด

๒.๑.๖ นายวุฒิภัทร คงมัน ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย

๒.๑.๗ ดร.วิสิทธิ์ศักดิ์ ชัยเกิด ผู้อำนวยการโรงเรียนหนองมะเกลือบำรุงวิทย์ อำเภอบ้านแท่น จังหวัดชัยภูมิ

๒.๑.๘ นางสาวสิริกาญจน์ กาญจนสุวรรณ ผู้อำนวยการโรงเรียนหินเหิบชัยภูของ อำเภอกำกัฒชุมพล จังหวัดชัยภูมิ

๒.๑.๙ ดร.อัมพร กุลาเพ็ญ ศึกษานิเทศ สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษา ประถมศึกษาเขต ๑ จังหวัดร้อยเอ็ด

๒.๑.๑๐ นายแพทย์แท้จริง ศิริพาณิชย์ ประธานมูลนิธิเมาไม่ขับ

๒.๑.๑๑ นายณพล เขยคำแหง เลขาธิการ สภาอุตสาหกรรม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

๒.๑.๑๒ พลตำรวจตรีกิตติรัฐ พันธุ์เพชร รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ๑ โดยมีบอร์ดคณะกรรมการบริหารสมาพันธ์ เป็นผู้ให้ข้อมูล ดังนี้

๒.๑.๑๓ นายวุฒิภัทร คงมัน ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย

๒.๑.๑๔ นายโสฬส พรหมรักษ์ ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ภาคเหนือ

๒.๑.๑๕ นายเอกพัทธ์ อัครถาวร ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ภาคอีสาน

๒.๑.๑๖ นายเกรียงศักดิ์ ศรีบุญ ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ภาคกลาง

๒.๑.๑๗ นายอนันท์ เกื้อหนุน ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ภาคใต้

๒.๑.๑๘ นางฉวีวรรณ อารีย์เอื้อ เลขาธิการสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย

## ๒.๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านจัดทำข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์

๒.๒.๑ รองศาสตราจารย์ ดร.กชพร นานาผล อาจารย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ ร้อยเอ็ด

๒.๒.๒ นาย วุฒิภัทร คงมัน ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย



## ๒.๓ ผู้เชี่ยวชาญตรวจคุณภาพเครื่องมือ

๒.๓.๑ ดร.ดวง อันทะไชย ประธานกรรมการการศึกษาและการกีฬา  
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

๒.๓.๒ รองศาสตราจารย์ ดร.กชพร นานาผล อาจารย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏ  
ร้อยเอ็ด

๒.๓.๓ ดร.วิสิทธิ์ศักดิ์ ไชยเกิด ผู้อำนวยการโรงเรียนหนองมะเกลือบำรุง  
วิทย์ อำเภอบ้านแท่น จังหวัดชัยภูมิ

### ๓. ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ.๒๕๖๒ ถึงเดือน  
พฤษภาคม ๒๕๖๒

## วิธีดำเนินการวิจัย

### ๑. วิธีดำเนินการ

๑.๑ ดำเนินการประชุมสนทนากลุ่ม (Focus Group) จำนวน ๙ คน ในการศึกษา  
สถานการณ์ในปัจจุบัน

๑.๒ สัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ทั่วประเทศ ในการศึกษาปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึง  
ประสงค์

๑.๓ ดำเนินการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ (Connoisseurship) กับผู้ทรงคุณวุฒิ  
จำนวน ๙ คน ในศึกษารูปแบบที่เหมาะสมการสร้างคามเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจใน  
การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก ของประเทศไทย

### ๒. ขั้นตอนการวิจัย

ตามแผนภาพที่ ๑-๑

แผนภาพที่ ๑-๑ ขั้นตอนการวิจัย



ที่มา : ผู้วิจัย, ๒๕๖๑.

### ๓. เครื่องมือและการเก็บรวบรวมข้อมูล

๓.๑ เอกสารประกอบการสนทนากลุ่มในการศึกษาสถานการณ์ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

๓.๒ แบบสอบถามอุปสรรค ปัญหาสภาพที่พึงประสงค์ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั่วประเทศ ใช้เวลาประมาณ ๒ เดือน และร่างรูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ใช้เวลาประมาณ ๑ สัปดาห์

๓.๓ เอกสารประกอบการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ และแบบสอบถามความเหมาะสมความเป็นไปได้ ความมีประสิทธิผล รูปแบบที่เหมาะสมการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยเก็บรวบรวมข้อมูลกับผู้ทรงคุณวุฒิ ใช้เวลา ๑ วัน

### ๔. การสร้างและหาคุณภาพเครื่องมือ

มีขั้นตอนดังนี้

๔.๑ ร่างแบบบันทึกการประชุมสนทนากลุ่มแล้วนำไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญจำนวน ๓ คน ที่มีคุณสมบัติเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ศึกษา ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านการขนส่งรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก(รถตู้)และด้านการวิจัย ปรับปรุงแก้ไขตามที่เสนอแนะ

๔.๒ ร่างแบบสอบถามอุปสรรค ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale)และนำไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน ๓ คน (ชุดเดิม) ปรับปรุงตามข้อเสนอแนะและนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับกลุ่มที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างจำนวน ๓๐ ชุด หาคุณภาพของเครื่องมือ ได้แก่ ความเชื่อมั่นของข้อคำถาม

๔.๓ ร่างแบบบันทึกการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญในการศึกษาและแบบประเมินรูปแบบที่เหมาะสมการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยนำไปปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญจำนวน ๓ คน (ชุดเดิม)

## ๕. การวิเคราะห์ข้อมูล

๕.๑ การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาสถานการณ์การประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

๕.๒ วิเคราะห์ข้อมูล อุปสรรค ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย โดยใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการหาค่า PNI (Priority Need Index) เพื่อจัดลำดับความสำคัญ นำไปสู่การร่างรูปแบบความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

๕.๓ วิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์เนื้อหาและหาข้อสรุปในการศึกษารูปแบบที่เหมาะสมการสร้าง ความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย จากผลการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญและแบบสอบถามความเหมาะสม ความเป็นไปได้และความมีประสิทธิผล

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบัน อุปสรรค ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยเพื่อนำไปสู่การแก้ไข ปัญหาและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน

๒. เป็นข้อมูลสารสนเทศเชิงวิชาการให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการ กำกับดูแล ควบคุมการดำเนินการของผู้ประกอบการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก ในประเทศไทย

๓. เป็นเพื่อนำไปสู่การแก้ไขกฎหมาย และส่งเสริมยุทธศาสตร์ชาติ และนำไปสู่การพัฒนา ด้านความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

## คำจำกัดความ

รูปแบบ	หมายถึง	แนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาและกระบวนการพัฒนาความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศที่เป็นระบบ
ความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ	หมายถึง	<p>กระบวนการพัฒนาการประกอบการรถยนต์ โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ทางด้านเศรษฐกิจ รายได้ ความปลอดภัย คุณภาพชีวิต ระเบียบ กฎหมาย ข้อบังคับที่ทำให้มีความมั่นคง เข้มแข็ง ประกอบด้วย ๖ องค์ประกอบหลัก คือ</p> <p>๑. ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ หมายถึง แนวทางการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน แก้ปัญหาการผูกขาดของผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่กระจายรายได้จากภาคธุรกิจกลับสู่ประชาชนในท้องถิ่นชนบทลดภาระงบประมาณในการจัดการขนส่งของภาครัฐ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รักษาและเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการประเทศสู่ดุลยภาพเกิดความยั่งยืนสร้างงานสร้างอาชีพในชนบทเพิ่มรายได้แก่คนในชนบท เน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจกระจายการพัฒนาเมืองศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค การพัฒนาเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคทำให้เกิดงาน อาชีพ รายได้รวมทั้งการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ</p> <p>๒. ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งหมายถึง แนวทางการปฏิรูปกฎหมายตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ออกแบบใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่เป็นมาตรฐานสากล ควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การ เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด กำหนดความเร็ว เวลาและจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบอาชีพ ตรากฎหมายกำหนดการ</p>

ประกอบกิจการรถตู้ มีกฎหมายการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการขนส่ง

๓. ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม หมายถึงแนวทางการลดความเหลื่อมล้ำ ช่องว่าง ตามความต้องการของการเดินทางระหว่างคน เมืองกับชนบท การมีส่วนร่วมในการกำหนด หลักเกณฑ์และเสนอ กฎหมาย ข้อปฏิบัติเข้าถึง ประชาชนในพื้นที่ห่างไกลที่สะดวกรวดเร็วสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพ และการบังคับใช้ กฎหมายที่เป็นธรรม

๔. ด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัย ในการให้บริการ หมายถึง แนวทางการ กำหนด มาตรฐานการให้บริการในการประกอบการ ขนส่งที่ได้มาตรฐานสากล การกำหนดเวลาและ จำนวนเที่ยวของการเดินรถที่เหมาะสมกับสภาพ ภูมิศาสตร์ การพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ และ มารยาท จิตสำนึกในการให้บริการโดยคำนึงถึง ความปลอดภัย ตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่า ด้วยการขนส่งทางบก รักษา ดูแลสมรรถนะและ ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยี และระบบ ออนไลน์ สร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ มีความปลอดภัย

๕. ด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา หมายถึง แนวทางการอำนวยความสะดวกให้กับ ผู้รับบริการ ประชาชนในพื้นที่ชนบท ที่ห่างไกล ขนส่งผู้รับบริการและอาหารภาคเกษตรที่จำเป็น ในครัวเรือน ทัวถึง รวดเร็ว สร้างความพึงพอใจ ให้กับผู้รับบริการ ตอบสนองความต้องการ ได้ รวดเร็ว ทัวถึง ส่งเสริมการจัดการศึกษาของเด็ก และเยาวชนให้มีโอกาสเดินทางสะดวก ยกระดับ

		คุณภาพชีวิตครอบครัวของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ
		๖. ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน หมายถึง แนวทางการสร้างความสามัคคีผูกพันในหมู่เครือญาติ ส่งเสริมและให้โอกาสการเข้าถึงกิจกรรม วัฒนธรรม ประเพณี ของชุมชน สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการได้ครอบคลุมทุกภูมิภาค ในรูปของสมาคม สมาพันธ์ ส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างผู้ประกอบการกับภาครัฐ ส่งเสริม ช่วยเหลือ พัฒนาวิชาชีพ จรรยาบรรณ ให้สามารถพึ่งตนเองได้
ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์	หมายถึง	ข้อเสนอแนะจากการนำนโยบายสู่การปฏิบัติ ผ่านการวิเคราะห์ สังเคราะห์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด/แนวดำเนินการ ในด้านความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศของผู้ประกอบการรายย่อยโดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย
รถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก	หมายถึง	รถตู้ รถยนต์บริการ รถยนต์สาธารณะที่ขนส่งโดยสารที่มีขนาดเล็ก ที่มีผู้โดยสารประมาณ ๑๕ คน น้ำหนักไม่เกิน ๔,๐๐๐ กิโลกรัม
รถตู้	หมายถึง	รถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก รูปร่างคล้ายกล่อง มักมีประตูเปิดปิดด้านเดียว บรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ ไม่เกิน ๑๕ คน
ผู้ประกอบการ	หมายถึง	เจ้าของกิจการให้บริการรถตู้โดยสารที่มีใบอนุญาตประกอบการขนส่งซึ่งจดทะเบียนสำนักงานขนส่งจังหวัดหรือที่ไม่มีใบอนุญาต
ผู้ขับขี่รถตู้โดยสาร	หมายถึง	ผู้ขับขี่รถตู้โดยสารทั้งที่เป็นลูกจ้างและเจ้าของรถตู้เอง เป็นผู้ประกอบการเองหรือสถานประกอบการ

ผู้ให้บริการรถตู้โดยสาร	หมายถึง	ขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ที่ให้บริการ ให้บริการรถตู้ทุกประเภททุกเส้นทาง ข้าราชการ นักเรียน นักศึกษา พ่อค้า และ ประชาชนทั่วไป ที่ให้บริการรถตู้โดยสาร
เจ้าหน้าที่ขนส่ง	หมายถึง	นักวิชาการขนส่งและนายช่างตรวจสภาพรถที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด
เจ้าหน้าที่ตำรวจ	หมายถึง	ข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจรและ การใช้ถนน สังกัดตำรวจนครบาล ตำรวจภูธร และตำรวจทางหลวง
นักวิชาการ	หมายถึง	นักวิชาการที่สังกัดสถาบันอุดมศึกษาและ นักวิชาการอิสระ
มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัติรถยนต์ ๒๕๒๒		
"รถ"	หมายความว่า	รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถ แทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดใน กฎกระทรวง "รถยนต์" หมายความว่า รถยนต์ สาธารณะ รถยนต์บริการและรถยนต์ส่วนบุคคล "รถยนต์สาธารณะ" หมายความว่า (๑) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์ รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้ รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้ เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด (๒) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุก คนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือ รถยนต์สาธารณะ อื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง รถยนต์บริการ หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคน โดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน เจ็ดคน ดังต่อไปนี้ (๑) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้ บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือ เดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรม



ที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการ  
ของผู้บริการธุรกิจนั้น

(๒) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่  
ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่ง  
คนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว

(๓) รถยนต์บริการให้เช่า ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่จัดไว้  
ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุก  
คนโดยสารหรือสิ่งของ

รถยนต์ส่วนบุคคล

(๑) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน

(๒) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกิน  
สิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มี  
น้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้  
ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่า  
ด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก ๒๕๒๒

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์  
หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ

(๒) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่ง  
เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

(๓) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า  
การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

(๔) “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า  
การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคนและสิ่งของ  
รวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการ  
กำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุก  
รวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

(๕) “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การ  
ขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มี  
น้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม

(๖) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่าง จังหวัดกับจังหวัด

มาตรา ๑๙ ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่ง ทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทาง และการขนส่งไม่ประจำทาง

(๒) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ ขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำ ทางในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและ ระหว่างประเทศ

(๓) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและ จำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขต กรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่าง ประเทศ

(๔) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ ขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่ง โดยรถ ขนาดเล็ก

## บทที่ ๒

### การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษารูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีกับงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. นโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาเกี่ยวกับ ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน
๒. แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ
  - ๒.๑ วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
  - ๒.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการคมนาคมการขนส่งไทยในระยะ ๒๐ ปี
๓. บริบทความเป็นมาและการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก
๔. แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ
  - ๔.๑ ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
  - ๔.๒ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก
    - ๔.๒.๑ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และฉบับปรับปรุงแก้ไข
    - ๔.๒.๒ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒
    - ๔.๒.๓ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๓๕
  - ๔.๓ ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม
  - ๔.๔ คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ
  - ๔.๕ คุณภาพชีวิตและการศึกษา
  - ๔.๖ การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน
๕. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๖. กรอบแนวคิดในการวิจัย

### นโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เกี่ยวกับ ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

วิสัยทัศน์เชิงนโยบายการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย หรือ โมเดลพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล ภายใต้ การนำของ พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีและหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ เข้ามาบริหารประเทศบนวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ที่มีภารกิจสำคัญในการขับเคลื่อนปฏิรูปประเทศ ด้านต่าง ๆ เพื่อปรับแก้ จัดระบบ ปรับทิศทาง

และสร้างหนทางพัฒนาประเทศให้เจริญ สามารถรับมือกับ โอกาสและภัยคุกคามแบบใหม่ ๆ  
ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว รุนแรงในศตวรรษที่ ๒๑ ได้ ดังนั้น ประเทศไทย ๔.๐ จึงมีความมุ่งมั่นที่จะ

ปรับเปลี่ยนเป็น“เศรษฐกิจที่ ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” (Value-Based Economy) โดยมีฐานคิดหลัก คือ เปลี่ยนจากการผลิตสินค้า “โภคภัณฑ์” ไปสู่สินค้าเชิง“นวัตกรรม” เปลี่ยนจากการขับเคลื่อนประเทศด้วยภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การ ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม และเปลี่ยนจากการเน้นภาคการผลิตสินค้า ไปสู่ การเน้นภาคบริการมากขึ้น จึงควรมี การเปลี่ยนวิธีการทำที่มีลักษณะสำคัญ คือ เปลี่ยนจากการเกษตรแบบดั้งเดิมในปัจจุบัน ไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ ที่เน้นการบริหารจัดการและเทคโนโลยี (Smart Farming) โดยเกษตรกรต้อง ร่ำรวยขึ้น มีลักษณะเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneur) เปลี่ยนจาก Traditional SMEs หรือ SMEs ที่เป็นอยู่เดิมและรัฐต้องให้ความช่วยเหลืออยู่ตลอดเวลา ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startup บริษัทเกิดใหม่ที่มีศักยภาพสูง เปลี่ยนจาก Traditional Services ซึ่งมีการสร้างมูลค่า ค่อนข้างต่ำ ไปสู่ High Value Services และเปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และ ทักษะสูง (บวร เทศารินทร์,๒๕๖๐)

เห็นได้ว่า นโยบายเรื่องความมั่นคง มั่งคั่งและยั่งยืน นำไปสู่การพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ การพัฒนานวัตกรรม ที่จะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยการขับเคลื่อนให้บรรลุ เป้าหมายในรูปแบบของยุทธศาสตร์ชาติ ในระยะ ๒๐ ปี

## แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ

แนวความคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) นำไปสู่การปฏิบัติเพื่อ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ นำเสนอตามลำดับดังนี้

### ๑. วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนา ตามหลัก ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อสนองตอบ ต่อผลประโยชน์แห่งชาติอันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย การดำรงอยู่อย่างมั่นคง และยั่งยืนของ สถาบันหลักของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติ อย่างสันติสุข เป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของ ความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐาน ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษา ผลประโยชน์ของชาติภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่าง ประเทศ และการอยู่ร่วมกัน อย่างสันติประสานสอดคล้องกันด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียน และประชาคมโลกอย่างมีเกียรติ และศักดิ์ศรี ความมั่นคง หมายถึง การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัย และการเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศ และภายนอกประเทศในทุกๆระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือน และปัจเจกบุคคล และ มีความมั่นคงในทุกมิติทั้งมิติทางการทหาร เศรษฐกิจ

สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง เช่น ประเทศ มีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีการปกครองระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็น ประมุข สถาบันชาติศาสนา พระมหากษัตริย์มีความเข้มแข็งเป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจ ของประชาชน มีระบบการเมืองที่มั่นคงเป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล ๖ ประการ ให้สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถผนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชน มีความเข้มแข็ง ครอบคลุม มีความอบอุ่น ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียง กับการดำรงชีวิต มีการออมสำหรับวัยเกษียณ ความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำ มีที่อยู่อาศัย และความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน ความมั่งคั่ง หมายถึง ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีความยั่งยืน จนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากรมีความอยู่ดีมีสุขได้รับ ผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างทั่วถึงทุกภาคส่วนมีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ไม่มีประชาชนที่อยู่ในภาวะความยากจน เศรษฐกิจในประเทศไทยมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ทั้งในตลาดโลกและตลาดภายในประเทศเพื่อให้สามารถสร้างรายได้ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป และประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีโลก และมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ และการค้าอย่างแน่นแฟ้นกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ เพื่อให้เป็นพลังในการพัฒนา นอกจากนี้ยังมีความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่องไปได้ได้แก่ ทุนมนุษย์ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม และทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้การรักษา และการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช่ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดีไม่สร้างมลภาวะ ต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศ การผลิต และการบริโภค เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์มากขึ้น และสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง เพื่อการพัฒนาอย่างสมดุล มีเสถียรภาพ และยั่งยืน โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศคือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศใน หลากหลายมิติ พัฒนาค้นในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดีเก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาส และความเสมอภาค

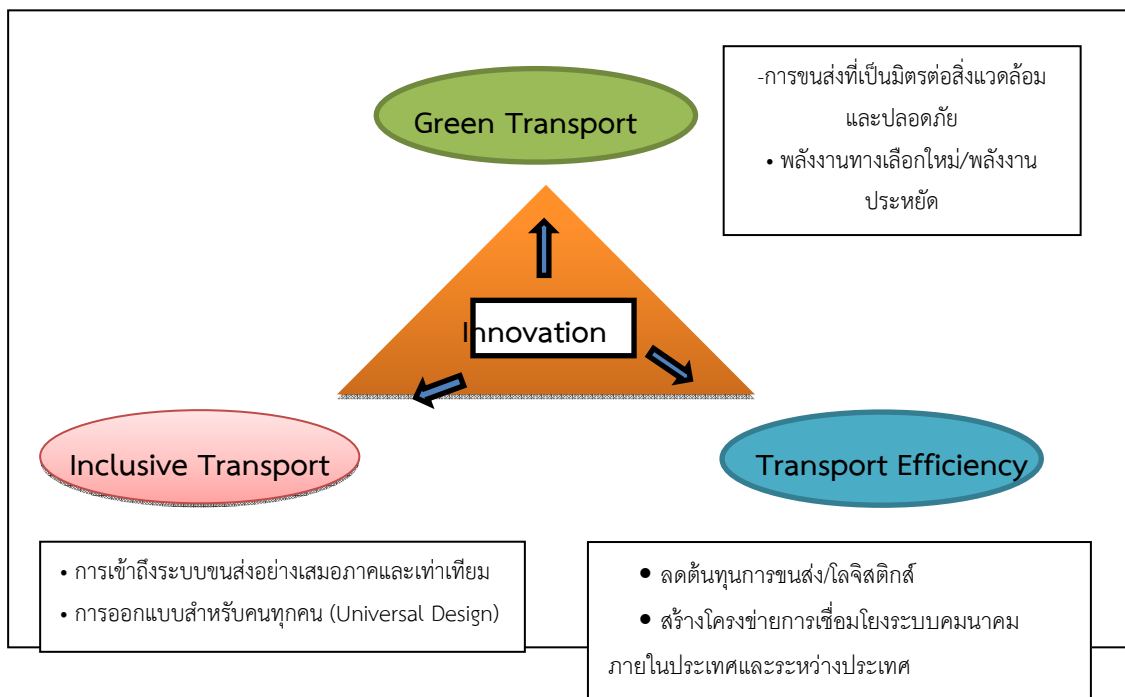
ทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของ ประชาชน เพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม (ราชกิจจานุเบกษา, ๒๕๖๑)

สรุปได้ว่า วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มุ่งเน้นการพัฒนา ประเทศในทุกมิติ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะความท้าทายต่อการ พัฒนาการเข้าถึงระบบบริการสาธารณะ การศึกษา บริการสาธารณสุข โครงสร้างพื้นฐานและการ ค้ำครองทางสังคมอื่นๆ ของคนไทย รวมทั้งระบบคมนาคมขนส่งของไทยด้วย

## ๒. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี

แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต ตามแผนยุทธศาสตร์การ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ปี พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ดังแผนภาพที่ ๒ - ๑

แผนภาพที่ ๒ - ๑ : การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”



จะเห็นได้ว่า สภาพที่ผ่านมาระบบการคมนาคมขนส่งของไทยยังมีปัญหา อุปสรรคหลายประการ จึงทำให้ต้องปรับให้มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน เพื่อ

๑. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
๒. รองรับการขยายตัว และการเปลี่ยนแปลงของสังคม
๓. ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

เห็นได้จาก สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด ใน พ.ศ. ๒๕๕๘ ร้อยละ ๘.๔๘ ดังนั้นเป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ตั้งไว้ที่ ร้อยละ ๒.๗๗ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๑.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๕๐.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒ โดยมีแนวทางพัฒนา คือ

๑. ระยะเร่งด่วน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยกระดับคุณภาพการให้บริการภาคขนส่งให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และสร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน

๒. ระยะกลาง ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร

๓. ระยะยาว ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ,๒๕๖๐)

จากแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งดังกล่าว จึงขอเสนอแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งและระบบขนส่งของประเทศไทย ดังรายละเอียดดังนี้

### **๒.๑ แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ในระยะ ๒๐ปี มีดังนี้**

๒.๑.๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีความสอดคล้องกับนโยบาย อาทิ การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ให้มีความสอดคล้องและ เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบิน เป็นต้น

๒.๑.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่ง ให้ความสำคัญระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพื่อให้เป็นระบบการขนส่งหลักของ ประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพในเขตเมือง อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสาร เป็นต้น

๒.๑.๓ การพัฒนาระบบขนส่งโดยคำนึงถึงการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง โดยในส่วนของมาตรการด้านความ



ปลอดภัยทางถนนอาจเป็นการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย เป็นต้น

๒.๑.๔ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เช่น ระบบตัวร่วม ระบบนำทาง (GPS Application) ITS ในการให้บริการขนส่งสาธารณะ

๒.๑.๕ การสร้างมาตรฐานและบริการด้านการขนส่ง (Standard/Services) เช่น ปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง Universal Design เพื่อคนทุกกลุ่ม

๒.๑.๖ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง (Land Use Planning and Transport Development) เช่น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD)

๒.๑.๗ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมต่อหรือเข้าถึงแหล่งอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงกับประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑.๘ การบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจร เช่น การบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด การสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชน มีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่ง การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร อาทิเช่น การปรับปรุงโครงสร้าง/กลไก/ความร่วมมือ ในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของชาติเชิงบูรณาการ เพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๒.๑.๙ การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ที่รวมถึงความต้องการบุคลากร การพัฒนาบุคลากร เช่น การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางราง บุคลากรด้านการบิน เป็นต้น

๒.๑.๑๐ การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการกำกับดูแล (Regulations) เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กรมการขนส่งทางราง เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ซึ่งกรมเจ้าท่าอาจปรับตัวเป็นผู้กำกับดูแล และให้หน่วยงานปฏิบัติเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

๒.๑.๑๑ การบริหารจัดการคุณภาพและมาตรฐาน (Quality and Standard) รวมถึงการนำนวัตกรรม (Innovation) มาใช้ (ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ, ๒๕๖๐)

## ๒.๒. ระบบขนส่งของประเทศไทย

การขนส่งในประเทศไทย มีความหลากหลายและยังไม่มีความเป็นระเบียบ การขนส่งแต่ละประเภทไม่มีความโดดเด่นมากนัก ได้แก่ ระบบการขนส่งทางถนน ที่เป็นหลักของการขนส่งสินค้าทั่วประเทศ การขนส่งทางรถประจำทางที่มีการขนส่งระยะไกลไปยังจังหวัดต่าง ๆ มีการใช้รถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในการเดินทางระยะสั้นแทนการใช้จักรยาน การใช้รถยนต์ส่วนตัว ซึ่งมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วมีส่วนทำให้การจราจรเกิดความแออัดทั้งในกรุงเทพมหานครและเมืองสำคัญ

ต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังมีการขนส่งระบบรางที่เชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่าง ๆ แต่ยังคงมีความล่าช้า ถึงแม้จะมีแผนขยายการให้บริการที่มีรถไฟความเร็วสูงไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศก็ตาม การขนส่งทางอากาศภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันยังมีสายการบินไม่มากนัก แต่ยังคงมีความโดดเด่นด้วยวิธีการขนส่งที่มีความแปลกใหม่จากสายตาของชาวต่างประเทศ เช่น รถตุ๊กตุ๊ก รถสองแถว เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีรถบริการสาธารณะขนาดเล็ก ได้แก่ รถตุ๊กตุ๊ก ดั้งนั้น การขนส่งจึงเป็นลักษณะขนส่งในเมือง ในต่างจังหวัด และระหว่างเมือง และการขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งน้ำ ดังรายละเอียดดังนี้

๒.๒.๑ การขนส่งในเมือง หรือที่เรียกว่า City Logistics” เป็นกระบวนการในการกระจายสินค้าในเขตเมืองที่มีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี แบ่งการขนส่งออกเป็น ๓ ประเภทใหญ่ๆ ได้แก่

๒.๒.๑.๑ การขนส่งแบบรวม หรือการขนส่งสาธารณะ (Collective Transportation) วัตถุประสงค์ของการขนส่งแบบรวม คือ การให้ความคล่องตัวและเข้าถึงได้ของการขนส่งสำหรับประชาชนในเขตเมือง การดำเนินการต่างๆจะถูกบริหารจัดการโดยหน่วยงานหรือองค์กรใดองค์กรหนึ่ง ผู้ใช้บริการจะต้องจ่ายค่าโดยสารสำหรับการบริการ ในขณะที่ประสิทธิภาพ “Efficiency” ของการขนส่งแบบรวมจะขึ้นกับจำนวนผู้โดยสาร ยิ่งมากยิ่งขึ้นถึงระดับจุดคุ้มทุน (Economies of Scales) การขนส่งแบบนี้รวมถึง การขนส่งโดยสารราง รถไฟ รถโดยสารสาธารณะ / ประจำทางหรือแม้แต่เรือเฟอร์รี่ข้ามฟากด้วย

๒.๒.๑.๒ การขนส่งส่วนบุคคล (Individual Transportation) เป็นการเดินทาง/ขนส่งเพียงคนเดียว ซึ่งรวมถึงการเดินทางด้วยตนเองในรูปแบบของการขับรถยนต์ส่วนบุคคล การขี่จักรยาน/จักรยานยนต์ หรือแม้แต่การเดินทางด้วยเช่นกัน คนส่วนใหญ่มักเดินทางด้วยตนเอง แต่รูปแบบจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ เช่น ๘๘% ของประชากรในเมืองโตเกียวของประเทศญี่ปุ่นจะเดินทางโดยการเดิน ในขณะที่ประชากรในเมืองลอสแอนเจลิส เมืองที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของประเทศสหรัฐอเมริกาจะเดินทางโดยการเดินเพียง ๓ % เป็นต้น

๒.๒.๑.๓ การขนส่งสินค้า (Freight Transportation) เมื่อเมืองกลายเป็นศูนย์กลางของการผลิตและการอุปโภคบริโภค กิจกรรมส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นการขนส่งสินค้ามากมายมหาศาล การขนส่งที่เกิดขึ้นมักเป็นการขนส่งระหว่างโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์กระจายสินค้า และร้านค้าปลีก หรือจากท่าเรือ สถานีรถไฟ สนามบินมายังศูนย์กระจายสินค้าด้วยเช่นกัน ยิ่งมีการเติบโตของการค้าออนไลน์ (E-commerce) ยิ่งทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้า/พัสดุในเขตเมืองเกิดขึ้นมากมายตามไปด้วย

๒.๒ การขนส่งในชนบท ซึ่งส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งแรงงานและกระจายสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่ใช้รถบริการสาธารณะขนาดเล็กเพื่อสะดวกในการเดินทางที่มีรถยนต์ขนาดเล็ก

จำนวนคนน้อยลง เพื่อสะดวกและรวดเร็ว รักษาเวลา เพื่อประกอบการทำมาหากิน จึงเกิดเป็นรถยนต์ที่เรียกชื่อต่าง ๆ กัน

สรุปได้ว่า ยุทธศาสตร์ชาติมุ่งสู่ความมั่นคง มั่นคง ยั่งยืน และยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเห็นได้ว่า “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน ดังจะเห็นจาก ยุทธศาสตร์ การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยกกระดับคุณภาพการให้บริการภาคขนส่งให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และสร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน ยุทธศาสตร์ การพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชน แลยุทธศาสตร์ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร รวมทั้งยุทธศาสตร์ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาขนส่งของประเทศไทยทั้งในชุมชนเมืองและชนบท

## บริบท ความเป็นมาและการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก

บริบทความเป็นมาการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก  
ขอนำเสนอด้วยรายละเอียดต่อไปนี้

### ๑. บริบทและความเป็นมา

รถตู้โดยสารเกิดขึ้นมาจากช่องว่างการให้บริการขนส่งมวลชนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) และบริษัทขนส่ง (บขส.) เกิดขึ้นประมาณปี พ.ศ. ๒๕๓๗ ที่การจราจรในกรุงเทพฯ ค่อนข้างจะติดขัด แต่ในระยะนั้นการเดินทางรถตู้โดยสารยังไม่เป็นที่นิยมแพร่หลายกันมากนัก จนในปี พ.ศ. ๒๕๓๑-๒๕๓๒ มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด การขยายตัวของรถตู้ก็สูงด้วย แต่เป็นไปในลักษณะที่ปราศจากการบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเคร่งครัด สาเหตุหลักที่ทำให้รถตู้ขยายตัวอย่างรวดเร็วมีดังนี้ (อรุณ วิชกิจ, ๒๕๔๘)

- ๑.๑ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของประชากรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
- ๑.๒ การเติบโตของที่อยู่อาศัยในเขตปริมณฑลและเมืองใหญ่ทำให้ประชาชนอยู่ไกลจากถนนใหญ่หรืออยู่ไกลจากที่ทำงาน
- ๑.๓ ความต้องการของผู้ใช้บริการในการเลือกระบบการขนส่งที่ให้ความสะดวกรวดเร็ว
- ๑.๔ องค์กรภาครัฐที่ให้บริการด้านประชาชน ในการขนส่งมวลชนยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และการบริการที่ดีเท่าที่ควร

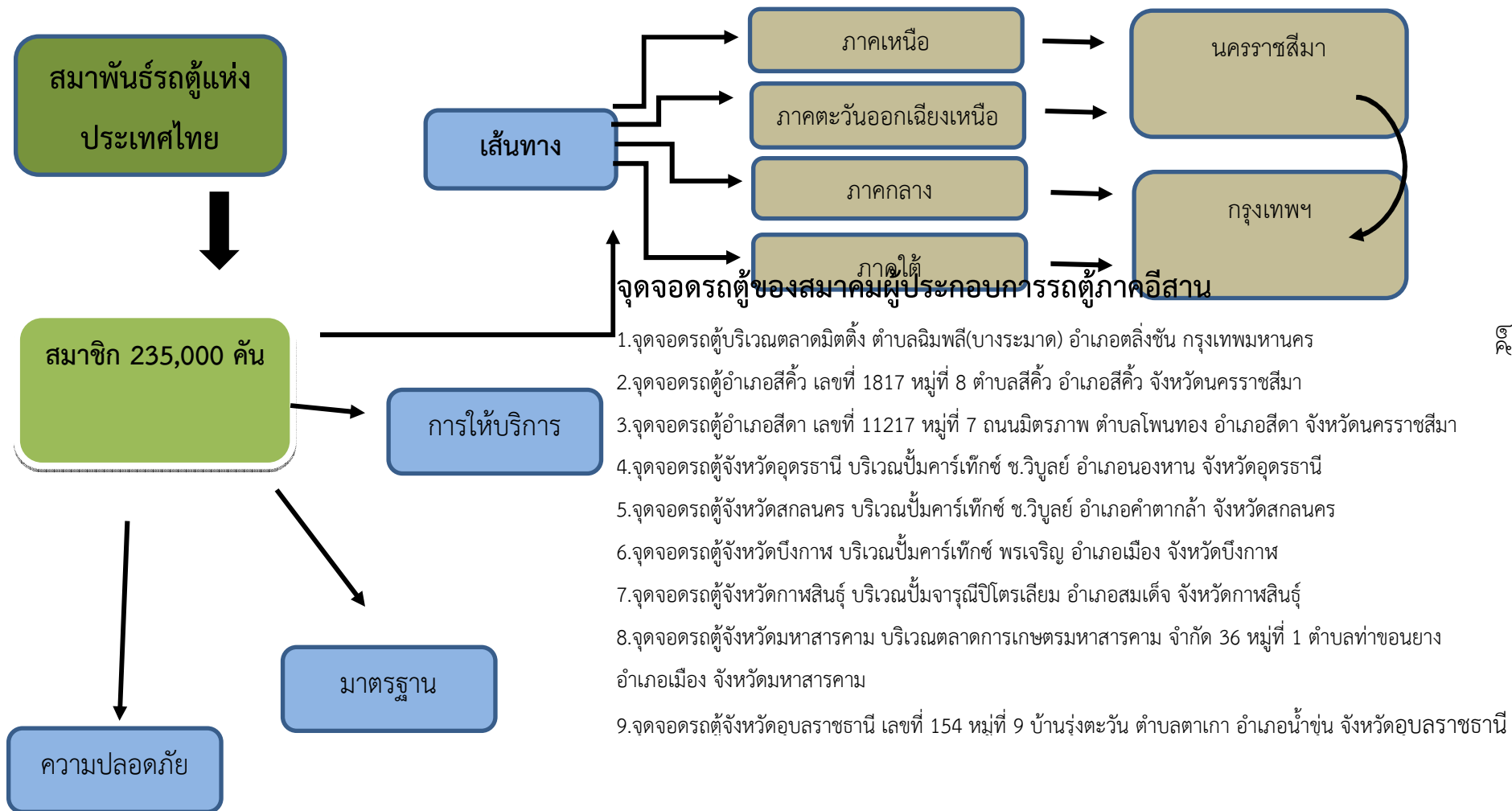
๑.๕ ประชาชนนิยมใช้บริการเพราะค่าโดยสารใกล้เคียงกับรถประจำทาง ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางไปสู่จุดหมายได้สะดวกรวดเร็วกว่ารถโดยสารประจำทางปกติ

ทั้งหมดนี้ทำให้จำนวนรถตู้โดยสารที่ให้บริการการเดินทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเพิ่มขึ้นจากประมาณ ๑,๘๐๐ คัน เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๐ เป็นประมาณ ๓,๕๐๐ คันในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ (บุญรักษ์ กุณาสล, ๒๕๔๓) และต่อมาในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ มีจำนวนรถตู้โดยสารที่ให้บริการ ทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และเส้นทางกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัดในระยะทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๙,๒๐๐ คัน คิดเป็นจำนวนผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะทั้งสิ้น ๙๐๐,๐๐๐ คนต่อปี (กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๖๐)

## ๒. โครงสร้างและการบริหารองค์กร

สมาคมรถตู้แต่ละภาคของประเทศไทย ได้ร่วมกันพัฒนาเครือข่ายรวมเป็นสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ได้จดทะเบียนนิติบุคคลเป็นสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทยเมื่อปี ๒๕๕๗ โดยมี นายวุฒิชัย คุ้มกัน เป็นนายกสมาพันธ์ฯ มีโครงสร้างและระเบียบข้อบังคับในการบริหารงานสมาพันธ์ ดังรายละเอียดโครงสร้าง ดังนี้

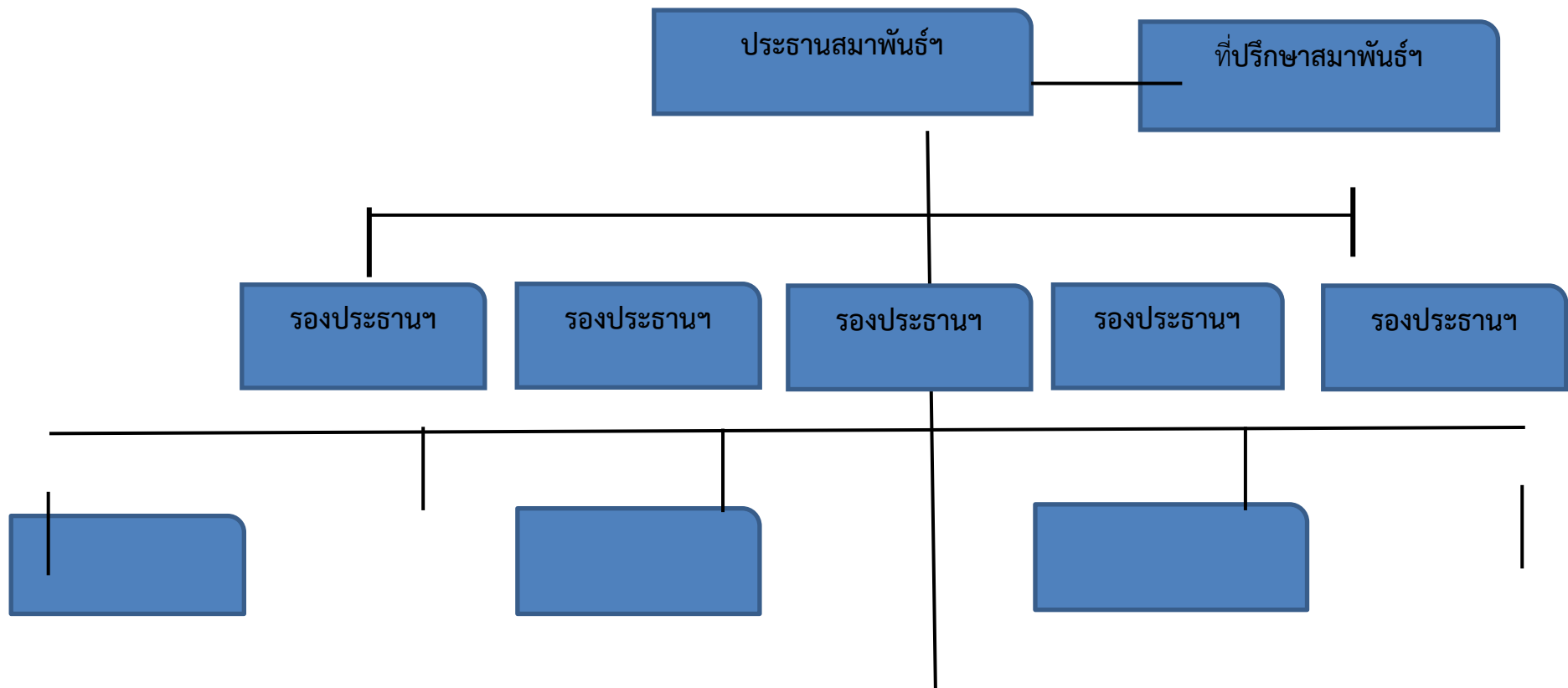
ความสัมพันธ์ของโครงสร้างการประกอบกิจการ รถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย (รถตู้)



แผนภาพ ๒ - ๒ โครงสร้างและการบริหารองค์กร (ต่อ)

### โครงสร้างการบริหารสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย

ที่มา : ผู้วิจัย, ๒๕๖๑.



แผนภาพ ๒ - ๒ โครงสร้างและการบริหารองค์กร (ต่อ)

ที่มา : ผู้วิจัย, ๒๕๖๑.

นียบคณะกรรมการ **ผู้รับบริการ** ไทย

นายวุฒิภัทร คงมัน  
ประธานสมพันธ์

นายบุญส่ง ศรีสกุล  
รองประธานสมพันธ์ฯ

นางรุ่งเรือง ทองคำ  
รองประธานสมพันธ์

นายเกรียงศักดิ์ ศรีบุญ  
รองประธานสมพันธ์ฯ

นายสมศักดิ์ ศรีกิตติพัฒน์  
รองประธานสมพันธ์ฯ

พ.อ.อ.นพดล พุ่มประดิษฐ์  
รองประธานสมพันธ์ฯ

นายสุรศิลป์ สายแหว  
ประธานสมพันธ์รถตู้ภาคกลาง

นายโสฬส พรหมรักษ์  
ประธานสมพันธ์รถตู้ภาคเหนือ

นายเอกพัทธ์ อัครถาวร  
ประธานสมพันธ์รถตู้ภาคอีสาน

นายชัยยะ มีมาก  
ประธานสมพันธ์รถตู้ภาคตะวันออก

นางฉวีวรรณ อารีเอื้อ  
เลขาธิการสมพันธ์

นางศิริพิศ เจตนาดี  
รองเลขาธิการสมพันธ์

นางวัชรพรรณ สุริยะโคตร  
เหรียญิกสมพันธ์

นางชนิษฐา วิจารย์  
รองเหรียญิก

นายศักดิ์ชัย บุญเฉลียว  
นายทะเบียน

นางฉวีวรรณ สังข์รัตน์  
ประชาสัมพันธ์

ดร.พงษ์ศักดิ์ ชิมม่อนด์ส  
นักวิชาการ समाพันธ์

ที่มา : ผู้วิจัย, ๒๕๖๑.

นายชัยยศ ชูแสง  
ปฏิคม समाพันธ์

นายเดชา ศกุนตนาคลาภ  
ผู้ช่วยปฏิคม

นางนุชนารถ บุญปันเชื้อ  
รองประชาสัมพันธ์



### ๓. สถานการณ์ปัจจุบันของรถตู้โดยสารสาธารณะ

สถานการณ์ปัจจุบันของรถตู้โดยสารสาธารณะมีข้อมูลรายละเอียดดังนี้

ตุลาคม ๒๕๕๒ : มีการจัดระเบียบรถตู้เถื่อนให้มาเป็นรถตู้ถูกกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกและบังคับใช้กฎหมาย มิถุนายน ๒๕๕๓ : มีการกำหนดอายุของรถตู้โดยสารไม่เกิน ๑๐ ปี นับจากวันที่จดทะเบียน เมษายน ๒๕๕๕ : มีการตรวจจับความเร็วโดยใช้เทคโนโลยี RFID มกราคม ๒๕๕๖ : มีการกำหนดให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง เพื่อเป็นการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกจึงได้นำระบบ GPS มาติดตั้งในรถตู้โดยสารสาธารณะ โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ได้กำหนดให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารต้องติดตั้งระบบ GPS ในรถตู้ที่ใช้ประกอบการขนส่ง พร้อมทั้งรายงานข้อมูลตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด และต้องดำเนินการจัดให้มีการอบรมผู้ขับรถหรือส่งผู้ขับรถเข้ารับการอบรมกับกรมการขนส่งทางบก หรือหน่วยงานที่กรมการขนส่งทางบกมอบหมาย ตามหลักสูตรและระยะเวลาที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด เริ่มตั้งแต่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เป็นต้นไป โดยในระยะแรกจะนำร่องเฉพาะรถตู้โดยสารประจำทางของบริษัท ขนส่ง จำกัด ที่วิ่งในเส้นทางหมวด ๒ (รถที่วิ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังต่างจังหวัด) ซึ่งปัจจุบันมีประมาณ ๘๐๐ คัน และจะขยายให้ครอบคลุมรถตู้โดยสารสาธารณะทุกประเภทในระยะต่อไป (กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๕)

อย่างไรก็ตามการติดตั้งระบบ GPS จะต้องควบคู่ไปกับการสร้าง ศูนย์ควบคุมส่วนกลางซึ่งจะต้องมีเจ้าหน้าที่ ประจำการอยู่ตลอดเวลา มาตรการติดตั้งระบบ GPS เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจึงจะได้ผล เพราะหากติดตั้งระบบ GPS เพียงอย่างเดียว แต่ไม่มีศูนย์ควบคุมสั่งการที่มีประสิทธิภาพก็ไร้ความหมาย (สยามธุรกิจ, ๒๕๕๖)

ขณะเดียวกันในกรณีรถที่มีความสูง การขับขึ้นรถบนทางลาดชันและรัศมีจุดโค้งแคบรถจะแกว่งและเอียง ทำให้จุดศูนย์ถ่วงออกนอกทรงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ กรมขนส่งทางบกจึงระบุให้รถที่มีความสูงเกิน ๓.๖๐ เมตร และจดทะเบียนหลังวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ ทุกคันต้องขึ้นทดสอบการทรงตัวบนแท่นเอียง ๓๐ องศา รถที่ผ่านการทดสอบจึงจะสามารถจดทะเบียนได้ โดยรถตู้โดยสารที่จดทะเบียนก่อนวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ ต้องทดสอบแบบเดียวกันในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ จึงจะสามารถต่อภาษีได้ โดยเครื่องทดสอบในประเทศไทยให้บริการที่กรมการขนส่งทางบก จังหวัดปทุมธานี ใช้เวลาในการทดสอบคันละ ๑ ชั่วโมง (สมาคมผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย, ๒๕๖๐)

สมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน (๒๕๖๐) เสนอไว้ว่าจากการประกอบการขนส่งรถตู้ทั่วประเทศประมาณ ๒๓๕,๐๐๐ คัน เมื่อคิดรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายจะเหลือรายได้สุทธิคันละ ๑,๐๐๐ บาท/คัน/วัน จะมีรายได้กลับคืนสู่ท้องถิ่นถึงปีละกว่า ๘๕,๗๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (แปดหมื่นห้าพันเจ็ดร้อยเจ็ดสิบห้าล้านบาท) เพราะผู้ประกอบการเกือบทั้งหมดเป็นคนในพื้นที่ นอกจากนี้การประกอบการขนส่งรถตู้ยังมีผลกระทบต่อภาคธุรกิจการเงินและภาคธุรกิจต่าง ๆ ในวงกว้าง เพราะรถตู้ที่ใช้ในการประกอบการขนส่งเกือบทั้งหมดได้มาจากการเช่าซื้อจึงมีภาระในการผ่อนส่งโดยเฉลี่ยคันละ ๑๕,๐๐๐-๒๐,๐๐๐ บาท/เดือน ใช้เชื้อเพลิงเฉลี่ยคันละ ๑,๐๐๐-๑,๕๐๐ บาท/วัน มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงประมาณ ๕,๐๐๐ บาท/คัน/เดือน เฉพาะวงเงินหมุนเวียนในส่วนนี้ ไม่น้อยกว่าปีละ ๑๔๑,๐๐๐,๐๐๐,๐๐๐ - ๑๘๗,๔๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท (สมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน, ๒๕๖๐) หักค่าใช้จ่ายจะมีรายได้เหลือเฉลี่ยวันละ ๑,๐๐๐ บาทต่อคัน จึงส่งผลกระทบต่อสร้างรายได้ด้านกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ ๘๔,๖๐๐,๐๐๐,๐๐๐บาท (แปดหมื่นสี่พันหกร้อยล้านบาท) หากผู้ประกอบการต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากความเสียหายต่อการประกอบอาชีพซึ่งเป็นช่องทางของผู้แสวงหาผลประโยชน์จากช่องว่างของกฎหมายดังกล่าว จึงทำให้ไม่มีเหลือที่จะดำรงชีพ

## แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

### แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศไทย

ภัทรชมน รัตนางกูร (๒๕๕๒) นำเสนอเกี่ยวกับปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศไทย ยุทธศาสตร์ การพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน ว่าการที่ประเทศต่างๆ เร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม สาเหตุเพราะต้องการยกระดับมาตรฐานการครองชีพ (Standard of Living) และความเป็นอยู่ของประชาชน (Well being) ให้ดีขึ้น ขณะที่การพัฒนาเศรษฐกิจต่างก็มีจุดหมายเพื่อต้องการเพิ่มระดับรายได้ประชาชาติในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรในประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากการพัฒนาประเทศจะเป็นไปได้มาก-น้อยเพียงใดต่างก็ขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ซึ่งการพัฒนาเศรษฐกิจ (Economics Development) คือกระบวนการที่ก่อให้เกิดความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่องในระยะเวลาที่นานพอที่จะทำให้เกิดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงสภาพทางสังคมโดยมุ่งเน้นเพื่อยกระดับการดำรงชีพของประเทศให้สูงขึ้น ก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคล (Per capita real income) ในระยะเวลาที่ยาวนานพอ เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้อย่างเสมอภาคเกิดมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนโดยส่วนรวมที่ดีขึ้นกว่าเดิมโดยประกอบด้วยองค์ประกอบดังนี้

๑. มีความเจริญทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นในระดับสูง
๒. ความเจริญทางเศรษฐกิจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
๓. มีการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างทางสังคมที่เหมาะสม

การพัฒนาเศรษฐกิจเป็นการวิเคราะห์ในระยะยาวที่มุ่งให้อุปทานรวม (Aggregate Supply) สูงขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตเพื่อให้ผลผลิตของระบบเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น มีการใช้ทรัพยากรหรือการจ้างงานภายในประเทศเพิ่มขึ้น

### จุดประสงค์ของการพัฒนาเศรษฐกิจ

๑. เพื่อให้รายได้ประชาชาติของประเทศเพิ่มขึ้น โดยใช้มาตรการและนโยบายต่าง ๆ ส่งเสริมการออม การลงทุน การผลิต ซึ่งแสดงถึง สภาพความเป็นอยู่และฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนในประเทศที่ดีขึ้น

๒. เพื่อให้การจ้างงานอยู่ในระดับสูง การว่างงานจะเกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้น รัฐบาลต้องหาวิธีการส่งเสริมการลงทุนในประเทศเพื่อให้เกิดการจ้างงานประชาชนในประเทศมีงานทำ กระตุ้นการบริโภคและการลงทุนภายในประเทศ

๓. สร้างและรักษาเสถียรภาพระดับราคาสินค้าในประเทศ หมายถึง การควบคุมภาวะเงินเฟ้อภายในประเทศให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม เนื่องจากประชากรที่เพิ่มขึ้นส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศขยายตัว ปริมาณเงินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น โอกาสที่จะเกิดเงินเฟ้อภายในประเทศสูง รัฐบาลจึงต้องหาวิธีควบคุมภาวะเงินเฟ้อโดยใช้นโยบายการเงินและการคลัง

๔. กระจายรายได้อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม เมื่อการพัฒนาเศรษฐกิจเจริญเติบโตเต็มที่ แต่ผลของการพัฒนาไม่กระจายสู่คนหมู่มากถือว่าการพัฒนาเศรษฐกิจที่ไม่สมบูรณ์ ต้องมีการกระจายรายได้ กระจายความมั่งคั่งสู่ประชาชนภายในประเทศให้เท่าเทียมกันเพื่อให้ช่องว่างของรายได้ลดลง

### องค์ประกอบความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเศรษฐกิจ

ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจคือการขยายกำลังการผลิตสินค้าและบริการโดยเพิ่มปริมาณและคุณภาพของทรัพยากร ปัจจัยการผลิต และประสิทธิภาพในการผลิต ซึ่งมีผลทำให้ผลิตภัณฑ์ประชาชาติเบื้องต้น (Real GNP) และรายได้ที่แท้จริงต่อบุคคล (Real GNP per capita) สูงขึ้น ส่วนการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นกระบวนการแห่งการเจริญและพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สม่ำเสมอเป็นเวลานาน ซึ่งมีผลทำให้รายได้ที่แท้จริงต่อบุคคลสูงขึ้น และเกิดการกระจายรายได้ อย่างเสมอภาค ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับประโยชน์จากรายได้ที่เพิ่มขึ้นอย่างเท่าเทียมกัน ดำรงชีวิตได้อย่างสบาย มีคุณค่า และอิสรภาพในด้านต่างๆ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม ระบบการเมือง ทศนคติ การบริหาร การศึกษาและค่านิยมทางสังคมให้เหมาะสม โดยอาศัยอัตราความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (GNP Growth Rate) เป็นเครื่องวัดการพัฒนาเศรษฐกิจ

เป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมมี ๕ ประการคือ

๑. การมีรายได้และมาตรฐานการครองชีพที่สูงขึ้น

๒. การกระจายรายได้ดีขึ้น

๓. การมีงานทำ

๔. การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและ

๕. การควบคุมการเกิดมลภาวะเป็นพิษ

ภัทรชมน รัตนางกูร (๒๕๕๒)การพัฒนาเศรษฐกิจมีแนวคิดที่สำคัญดังต่อไปนี้

๑. การเติบโตแบบสมดุล (Balanced Growth) เป็นการลงทุนพร้อมกันทุกส่วนในระบบเศรษฐกิจของประเทศเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งระบบ เนื่องจากอุตสาหกรรมหนึ่งจะก่อให้เกิดตลาดและเป็นที่มาของอุปทานของอุตสาหกรรมอื่น ๆ และควรส่งเสริมให้มีการค้าระหว่างประเทศ เพื่อขยายตลาด

๒. การเติบโตแบบขาดดุล (Unbalanced Growth) เป็นการลงทุนเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอัตราการพึ่งพิงระหว่างกันสูง ทำให้การพัฒนาประเทศเป็นไปอย่างรวดเร็ว แต่การพัฒนาจะกระจุกตัวส่งผลให้การกระจายรายได้ไม่กว้างขวาง

๓. การพัฒนาแบบสมดุล (Balanced Development) เป็นการพัฒนาทั้งในเชิงปริมาณ คุณภาพ และความเป็นธรรมในสังคมควบคู่กันไป ทำให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการกระจายรายได้และการกระจายการพัฒนาไปสู่ส่วนภูมิภาค ตลอดจนการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

การพัฒนาแบบยั่งยืน (Sustainable Development) เป็นการพัฒนาที่รักษาความสมดุลทั้งในด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมทั้งเชิงปริมาณ คุณภาพ และความเป็นธรรม ในสังคมควบคู่กันไปอย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ ใช้ทรัพยากรสนองความต้องการในปัจจุบัน โดยไม่ทำลายความสามารถในการใช้ทรัพยากรของคนในรุ่นหลัง

ภัทรชมน รัตนางกูร (๒๕๕๒) นำเสนอวิธีการในการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคตวิธีการที่จะส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยคือ

๑. สร้างงานสร้างอาชีพในชนบทเพิ่มรายได้แก่ คนในชนบทและเน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ

๒. กระจายการพัฒนาเมืองศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค การพัฒนาเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคทำให้เกิดงาน อาชีพ และรายได้รวมทั้งการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ

๓. การผลิตภาคเกษตร ต้องให้สอดคล้องกับภาวะการตลาด และการอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าในอนาคต

๔. พัฒนาความร่วมมือระหว่างกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ เช่น กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยในภูมิภาคอาเซียน APEC (Asian Pacific Economic cooperation) กลุ่มการค้าเสรีอาเซียน AFTA (Asian Free Trade Area) และกลุ่มการค้าเสรีอเมริกาเหนือ NAFTA (North

American Free Trade Area) ภาครัฐจะต้องดำเนินนโยบายให้ชัดเจน เพื่อผลประโยชน์ และการพัฒนาเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการผลิตสินค้า เพื่อให้สามารถแข่งขันกับกลุ่มประเทศต่าง ๆ ได้

๕. ส่งเสริมการนำเอาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตสินค้า

สรุปได้ว่า ความเข้มแข็ง ความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ เป็นกระบวนการพัฒนาการประกอบกิจการทางด้านเศรษฐกิจ รายได้ ความปลอดภัย คุณภาพชีวิต ระเบียบ กฎหมาย ข้อบังคับ ที่ทำให้มีความมั่นคง เข้มแข็งประกอบด้วย ๖ องค์ประกอบ คือ

๑. ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
๒. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง
๓. ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม
๔. คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ
๕. คุณภาพชีวิตและการศึกษา
๖. การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

ขอเสนอรายละเอียดต่อไปนี้

## ๑. ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

### ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ภัทรชมน รัตนางกูร (๒๕๕๒) นำเสนอว่า ในภาวะที่กำลังพัฒนาประชาธิปไตย กองทัพจะต้องประคับประคองการปกครองระบอบประชาธิปไตยรักษาความมั่นคงในประเทศ ขณะที่ทั่วโลกมีการแข่งขันทางเทคโนโลยี โดยเป็นที่ยอมรับว่าเศรษฐกิจของประเทศที่เจริญแล้ว สามารถดูดเอาทรัพยากรธรรมชาติจากประเทศที่ด้อยพัฒนา ดังนั้นโอกาสความเสียเปรียบด้านดุลการค้า และฐานทางเศรษฐกิจของประเทศย่อมจะมีผลกระทบด้านความมั่นคงปลอดภัยของชาติ จึงเป็นปัญหาต่อการพัฒนาประเทศโดยตรง การรักษาและเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการประเทศสู่ ดุลยภาพและความยั่งยืน โดยการพัฒนาศักยภาพ บทบาท และภารกิจของหน่วยงานด้านการป้องกันประเทศ ความมั่นคง และการรักษาความสงบเรียบร้อย ให้มีประสิทธิภาพมีความพร้อมในการป้องกันประเทศและตอบสนองต่อภัยคุกคามในทุก รูปแบบสถานการณ์ได้ฉับไว พร้อมทั้งผนึกพลังร่วมกับภาคส่วนต่างๆ ดำเนินการป้องกันและพัฒนาประเทศให้สามารถพิทักษ์รักษาเอกราช สถาบันพระมหากษัตริย์ ผลประโยชน์ของชาติและการปกครองตามระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข รวมทั้งสามารถสร้างความมั่นคงของประชาชนและสังคมให้มีความอยู่รอดปลอดภัยโดย ยึดหลักธรรมาภิบาลในทุกระดับ

ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสถานะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง

ปลอดภัย เอกราช อธิปไตย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติสังคม ชุมชน มุ่งเน้นการพัฒนาคน เครื่องมือ เทคโนโลยีและระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ให้มีความพร้อมสามารถรับมือกับภัยคุกคาม และภัยพิบัติได้ทุกรูปแบบ และทุกระดับความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ ทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน และมิตรประเทศทั่วโลกบนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติด้านอื่น ๆ ให้สามารถขับเคลื่อนไปได้ตามทิศทางและเป้าหมายที่กำหนด

สรุปได้ว่า ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการเสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ สร้างรายได้ให้แก่ชุมชน แก้ปัญหาการผูกขาดของผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ กระจายรายได้จากภาคธุรกิจกลับสู่ประชาชนในท้องถิ่นชนบท ลดภาระงบประมาณในการจัดการขนส่งของภาครัฐ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รักษาและเสริมสร้างความมั่นคง เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการประเทศสู่ดุลยภาพเกิดความยั่งยืน สร้างงานสร้างอาชีพในชนบทเพิ่มรายได้แก่คนในชนบท เน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ กระจายการพัฒนาเมืองศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค การพัฒนาเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคทำให้เกิดงาน อาชีพ รายได้รวมทั้งการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ

## **๒. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก**

ภัทธมน รัตนางกูร (๒๕๕๒) ได้เสนอไว้ว่าการปฏิรูปกฎหมาย กฎระเบียบ และขั้นตอน กระบวนการเกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อสร้างความสมดุลในการจัดสรรประโยชน์จากการพัฒนา ด้วยการเปิดโอกาสให้ภาคีและกลุ่มต่างๆ มีส่วนร่วมในการเสนอแนะและตรากฎหมายเพื่อประสานประโยชน์ของภาคส่วนต่างๆ ให้เสมอภาคและมีความสมดุล โดยการปฏิรูปกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมทางเศรษฐกิจ ลดการใช้ดุลพินิจของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ รวมทั้งสร้างความเข้มแข็งของกลไกการบังคับใช้กฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ เพื่อสร้างความเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการขนาดเล็กและผู้ประกอบการใหม่

ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก เกี่ยวข้องกับกฎหมายสำคัญได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยเฉพาะรถยนต์โดยสาร จึงขอเสนอกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

**๒.๑ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ และฉบับปรับปรุงแก้ไข** ความหมายของรถยนต์ ตามมาตรา ๔ ซึ่งมาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

รถ หมายความว่า รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถพ่วง รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

รถยนต์ หมายความว่า รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

รถยนต์สาธารณะ หมายความว่า (๑) รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนที่ใช้รับจ้างระหว่างจังหวัด โดยรับส่งคนโดยสารได้เฉพาะที่นายทะเบียนกำหนด (๒) รถยนต์รับจ้าง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่น นอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง รถยนต์บริการ หมายความว่า รถยนต์บรรทุกคนโดยสารหรือให้เช่าซึ่งบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน ดังต่อไปนี้ (๑) รถยนต์บริการธุรกิจ ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ใช้บรรทุกคนโดยสารระหว่างท่าอากาศยาน ท่าเรือเดินทะเล สถานีขนส่งหรือสถานีรถไฟกับโรงแรมที่พักอาศัย ที่ทำการของผู้โดยสารหรือที่ทำการของผู้บริการธุรกิจนั้น (๒) รถยนต์บริการทัศนอาจร ซึ่งได้แก่รถยนต์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับการท่องเที่ยวใช้รับส่งคนโดยสารเพื่อการท่องเที่ยว (๓) รถยนต์บริการให้เช่าซึ่งได้แก่ รถยนต์ที่จัดไว้ให้เช่าซึ่งมิใช่เป็นการเช่าเพื่อนำไปรับจ้างบรรทุกคนโดยสารหรือสิ่งของ

\*รถยนต์ส่วนบุคคล หมายความว่า (๑) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคน (๒) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก \* [บทนิยามนี้แก้ไขโดยพระราชบัญญัติฯ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒]

รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์หรือกำลังไฟฟ้า และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อและให้หมายความรวมถึงรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์ด้วย

รถพ่วง หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

รถบดถนน หมายความว่า รถที่ใช้ในการบดอัดวัสดุบนพื้นให้แน่น และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง หรือใช้รถอื่นลากจูง

รถแทรกเตอร์ หมายความว่า รถที่มีล้อหรือสายพาน และมีเครื่องยนต์ขับเคลื่อนในตัวเอง เป็นเครื่องจักรกลขั้นพื้นฐานในงานที่เกี่ยวกับการขุด ตัก ดัน หรือฉุดลากเป็นต้น หรือรถยนต์สำหรับลากจูงซึ่งมิได้ใช้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

**๒.๒ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒** มีรายละเอียดดังในมาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๕) ช่องเดินรถประจำทาง หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(๑๕) รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(๑๖) รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(๑๗) รถจักรยานยนต์ หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(๑๘) รถจักรยาน หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มีใช่เป็นการลากเข็น

(๑๙) รถฉุกเฉิน หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการ บริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาคและราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับ อนุญาตจากอธิบดีให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบหรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่าง อื่นตามที่กำหนดให้

(๒๐) รถบรรทุก หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(๒๑) รถบรรทุกคนโดยสาร หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุก คนโดยสารเกินเจ็ดคน

(๒๒) รถโรงเรียน หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(๒๓) รถโดยสารประจำทาง หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตาม ทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(๒๔) รถแท็กซี่ หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน เจ็ดคน

(๒๕) รถลากจูง หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถ หรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั่นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(๒๖) รถพ่วง หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(๒๗) มาตรฐานแท็กซี่ หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถ แท็กซี่ โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(๒๘) ผู้ขับขี่ หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

นอกจากนี้ ลักษณะ ๑ กล่าวถึงการใช้รถ ในหมวด ๑ ลักษณะของรถที่ใช้ ในทาง ดังนี้

มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิด อันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือ ส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี โดยสภาพของรถที่อาจทำให้ เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ที่กำหนดในกฎกระทรวง



มาตรา ๗ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้ำง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัย มาใช้ในทางเดินรถ

#### **ลักษณะ ๕ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ**

มาตรา ๖๗ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วชั้นสูงหรือชั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๘๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

#### **๒.๓ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒**

**คำจำกัดความรถโดยสารและลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร (กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๖)**

##### **คำจำกัดความรถโดยสาร**

รถโดยสารประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

รถโดยสารไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร เพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

รถโดยสารส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองซึ่งบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ ๑๒ ที่นั่งขึ้นไป และมีน้ำหนักรถเกินกว่า ๑,๖๐๐ กิโลกรัมขึ้นไป

รถขนาดเล็ก หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และหรือสิ่งของ เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกิน ๔,๐๐๐ กิโลกรัม

มาตรา (๔) ๒ การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของหรือคน และสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม

##### **รูปและลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร**

ลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น ๗ มาตรฐาน ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๒๔) ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ดังนี้

มาตรฐาน ๑ คือ รถปรับอากาศพิเศษ มาตรฐาน ๒ คือ รถปรับอากาศ มาตรฐาน ๓ คือ รถที่ไม่มีเครื่องปรับอากาศ มาตรฐาน ๔ คือ รถสองชั้น มาตรฐาน ๕ คือ รถพ่วง มาตรฐาน ๖ คือ รถกึ่งพ่วงมาตรฐาน ๗ คือ รถโดยสารเฉพาะกิจ

#### ๒.๔ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์พ.ศ. ๒๕๓๕

ความหมายตาม มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้ “รถ” [๒] หมายความว่ารถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก รถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหาร และหมายความรวมถึงรถอื่น ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

จากความหมายเกี่ยวกับรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กโดยสรุป จะหมายถึงรถยนต์สาธารณะรับจ้างโดยสารที่บรรทุกโดยสารคนหรือสิ่งของหรือคน และสิ่งของรวมกัน เพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม ซึ่งเห็นได้ว่า ไม่ได้มีคำจำกัดความเกี่ยวกับรถยนต์ผู้โดยสารสาธารณะ

สรุปได้ว่า กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง เป็นการปฏิรูปกฎหมายตามบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป ออกแบบใบอนุญาตประกอบการขนส่งที่เป็นมาตรฐานสากล ควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด กำหนดความเร็ว เวลาและจำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่งตามเส้นทางที่ใช้ในการประกอบอาชีพ ตรากฎหมายกำหนดการประกอบกิจการรถตู้ มีกฎหมายการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการขนส่ง

### ๓. ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม

ในการพัฒนาเพื่อเสริมสร้างความสามารถของประเทศในระยะต่อไป โดยยึดเป้าหมายในการยกระดับประเทศไทยให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ทั้งระบบเพื่อสร้างภูมิคุ้มกัน และส่งผลให้เกิดการยกระดับรายได้และในขณะเดียวกันการพัฒนาดังกล่าวจะต้องส่งผลให้ความเหลื่อมล้ำ ลดลง ดังนั้น การพัฒนาประเทศในระยะต่อไป จำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องสร้างเครื่องยนต์ทางเศรษฐกิจใหม่ที่จะช่วยยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งการพัฒนาในช่วง ๒๐ ปีข้างหน้า จะมุ่งเน้นการวิจัย พัฒนานวัตกรรม และนำเทคโนโลยีใหม่มาปรับใช้และต่อยอดภาคการผลิตและบริการในปัจจุบัน เพื่อเพิ่มผลิตภาพ และสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งการปรับโครงสร้างภาคการผลิต บริการในปัจจุบันไปสู่ภาคการผลิตและบริการใหม่ที่มีศักยภาพการพัฒนารูปแบบการค้าให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การส่งเสริมให้เกิดสังคม

ผู้ประกอบการ การพัฒนาทักษะ และความสามารถของแรงงาน ดังนั้น เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงได้อย่างประสบความสำเร็จ (แผนยุทธศาสตร์ ๒๐ ปี, ๒๕๖๑)

ดังนั้นยุทธศาสตร์การเสริมสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการประเทศมุ่งเสริมสร้างความเป็นธรรมในสังคมอย่างยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการเสริมสร้าง และพัฒนาวัฒนธรรมประชาธิปไตยและธรรมาภิบาลให้เป็นส่วนหนึ่งของวิถีการดำเนินชีวิตในสังคมไทย โดยสร้างกระบวนการเรียนรู้ ปลุกฝังจิตสำนึก ค่านิยมวัฒนธรรมประชาธิปไตย และธรรมาภิบาลแก่เยาวชน และประชาชนทุกระดับอย่างต่อเนื่องจริงจัง พร้อมทั้งพัฒนาภาวะความเป็นผู้นำประชาธิปไตยที่มีคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล ในสังคมทุกระดับ เพื่อให้เป็นแบบอย่างที่ดีในสังคม ตลอดจนวางรากฐานกระบวนการประชาธิปไตยโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างแท้จริง และเพิ่มประสิทธิภาพกลไกและกระบวนการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐและการเมืองให้เข้มแข็งและเป็นอิสระมากขึ้น

สร้างภาคราชการที่มีประสิทธิภาพและมีธรรมาภิบาล เน้นการบริการแทนการกำกับควบคุม และทำงานร่วมกับหุ้นส่วนการพัฒนา เน้นการพัฒนาประสิทธิภาพ และความคุ้มค่าในการปฏิบัติการกิจการด้วยการปรับบทบาท โครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการภาครัฐและรัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ลดการบังคับควบคุม คำนึงถึงความต้องการของประชาชนและทำงานร่วมกับหุ้นส่วนการพัฒนา เพิ่มบทบาทภาคเอกชนในกิจการของรัฐและรัฐวิสาหกิจเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และคุณภาพการให้บริการสาธารณะ และลดภาระการลงทุนของภาครัฐ ตลอดจนพัฒนากลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็งเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม โปร่งใส โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศและคุ้มครองผู้ใช้บริการ โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการปลุกฝังจิตสำนึกข้าราชการให้เห็นความสำคัญและยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล และยึด/ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอย่างเคร่งครัด

การกระจายอำนาจการบริหารจัดการประเทศสู่ภูมิภาค ท้องถิ่น และชุมชนเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยพัฒนาศักยภาพ และกระจายอำนาจการตัดสินใจให้ท้องถิ่นมีบทบาทสามารถรับผิดชอบในการบริหารจัดการ บริการสาธารณะ ตลอดจนแก้ไขปัญหาที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ และสามารถสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ท้องถิ่นอย่างแท้จริง พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นของตนเอง

ส่งเสริมภาคธุรกิจเอกชนให้เกิดความเข้มแข็ง สุจริต และมีธรรมาภิบาล โดยมีมาตรการส่งเสริมและสร้างแรงจูงใจให้ธุรกิจเอกชนทั้งที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ และธุรกิจเอกชนทั่วไปเป็น “บรรษัทภิบาล” เพิ่มมากขึ้นสร้างจิตสำนึกในการประกอบธุรกิจอย่างซื่อสัตย์ ยุติธรรมต่อผู้บริโภคและเป็นธรรมกับธุรกิจคู่แข่งพร้อมทั้งยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสังคม แบ่งบัน

ผลประโยชน์คืนสู่สาธารณะ ตลอดจนสนับสนุนสถาบันวิชาชีพธุรกิจประเภทต่างๆ ให้มีบทบาทในการสร้างธรรมาภิบาลแก่ภาคธุรกิจมากขึ้น

สรุปได้ว่า ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม เป็นการแสวงหาวิธีการลดความเหลื่อมล้ำ ช่องว่าง ตามความต้องการของการเดินทางระหว่างคนเมืองกับคนชนบท การมีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์และเสนอ กฎหมาย ข้อปฏิบัติเข้าถึงประชาชนในพื้นที่ห่างไกลที่สะดวก รวดเร็วสร้างความภาคภูมิใจในอาชีพ และการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นธรรม

#### ๔. คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ

**หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก สำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร และรถขนาดเล็ก**

จากประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการตรวจสอบสภาพรถ และข้อปฏิบัติของผู้ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ พ.ศ. ๒๕๕๕ กำหนดให้ผู้ควบคุมการตรวจสอบสภาพรถและเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสภาพรถ ต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพรถและวินิจฉัยผลการตรวจสอบสภาพรถตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดท้ายประกาศ หลักเกณฑ์และวิธีการตรวจสอบสภาพรถ ได้กำหนดรายการตรวจไว้จำนวน ๖๐ รายการ เช่น มาตรฐานรถและประเภทการขนส่ง แผ่นป้ายทะเบียนรถชนิดเชื้อเพลิง ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น เพลาล้อกงล้อและยาง ที่นั่งผู้โดยสาร และแผงที่นั่ง เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัย เครื่องดับเพลิง จำนวนผู้โดยสารในหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดท้ายประกาศ ได้ระบุถึงวิธีการตรวจ เกณฑ์การวินิจฉัยผล และระบุหมายเหตุในกรณีที่มีวิธีการทดสอบ ระบุเฉพาะประเภทรถ เช่น รายการตรวจลำดับที่ ๖ ระบบเชื้อเพลิงหรือระบบพลังงานอื่น กรณีรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงได้ระบุวิธีการตรวจว่า ให้มีการตรวจสอบหนังสือรับรองการติดตั้ง และหนังสือรับรองการตรวจและทดสอบ ให้มีการตรวจถังก๊าซอุปกรณ์ส่วนควบ ตรวจอายุถังก๊าซตรวจเครื่องหมายแสดงการตรวจและทดสอบเครื่องหมายแสดงการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ดังตารางที่ ๒-๑ แสดงรายการตรวจสอบสภาพรถ วิธีการตรวจ และเกณฑ์การวินิจฉัยผล

การตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายนี้ เพื่อรับรองสภาพรถสำหรับรถที่จะต่ออายุทะเบียนหรือเสียภาษีประจำปี ซึ่งจากการสอบถามจากเจ้าของรถตู้ และผู้ประกอบการเจ้าของวินรถตู้ พบว่าได้ดำเนินการตามกฎหมายมาโดยตลอด

ตารางที่ ๒-๑ : รายการตรวจ วิธีการตรวจ และเกณฑ์การวินิจฉัยผล

รายการตรวจ ลำดับที่	วิธีการตรวจ	เกณฑ์การวินิจฉัยผล	หมายเหตุ
๑. มาตรฐานรถ และประเภท การขนส่ง	๑. ตรวจมาตรฐานรถ ๒. ตรวจประเภทการขนส่ง	๑. มาตรฐานรถและประเภทการขนส่ง ถูกต้องตามเอกสารหลักฐาน	
๓๘. ที่นั่ง ผู้โดยสารและผัง ที่นั่ง	๑. ตรวจสอบสภาพที่นั่ง ผู้โดยสารการยึดและการ ติดตั้ง ๒. ตรวจสอบและการจัด วางที่นั่งผู้โดยสาร	๑. ที่นั่งผู้โดยสาร และ วัสดุหุ้ม ที่นั่ง ต้องไม่ชำรุด เสียหายหรือฉีกขาด ที่นั่ง ต้องตรึงแน่นกับพื้นรถหรือ ตัวถังรถ อย่างมั่นคงแข็งแรง ๒. แบบและการจัดวางที่นั่งผู้โดยสาร ต้องเป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด	
๕๗. จำนวน ผู้โดยสาร	๑. ตรวจสอบ จำนวน ผู้โดยสาร นั่งโดยการนับจำนวนที่นั่ง ๒. ตรวจสอบจำนวนผู้โดยสาร ยืน (ถ้ามี) โดยการวัด พื้นที่ ราบเพื่อนำมาคำนวณ	๑. จำนวนผู้โดยสารนั่ง จำนวน ผู้โดยสารยืนและจำนวนผู้โดยสารรวม ถูกต้องตามเอกสารหลักฐาน	

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๕.

### มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับรถขนส่ง

มาตรฐาน Q-Mark มีรายละเอียดดังนี้ (สำนักงานเลขาธิการคณะกรรมการร่วม  
ภาคเอกชนสามสถาบัน, ๒๕๕๖)

๑. ความเป็นมาของมาตรฐาน Q-Mark ด้วยความมุ่งมั่นและความพยายามของ  
สามสถาบันของภาคเอกชน ในการที่จะสร้างผู้ประกอบการให้เป็นที่ยอมรับของสาธารณชน  
โดยมุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกของผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ ในการผลิตสินค้าและให้บริการที่ได้  
มาตรฐาน และมีจริยธรรมในการทำธุรกิจต่อผู้บริโภค อันเป็นการสร้างความนิยมในสินค้าและบริการ

ของผู้ประกอบการไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดย่อมให้ยั่งยืน คณะกรรมการร่วม สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสมาคมธนาคารไทย หรือ กกร. จึงมีความเห็นร่วมกันที่จะดำเนินงานโครงการตราสัญลักษณ์ Q-Mark ขึ้น

๒. วัตถุประสงค์ของมาตรฐาน Q-Mark เพื่อยกระดับมาตรฐานของผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อส่งเสริมให้ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ ตระหนักถึงคุณภาพ และจรรยาบรรณในการทำธุรกิจ และความรับผิดชอบต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง และสังคม เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ผู้ผลิต ผู้ค้า ผู้ให้บริการ และตลาดโดยรวมของประเทศ โดยการยกระดับความเชื่อมั่นให้ผู้ประกอบการในประเทศไทย

### ๓. คุณสมบัติของตราสัญลักษณ์ Q-Mark

Q-Mark เป็นตราสัญลักษณ์ที่รับรองถึง ความรับผิดชอบต่อผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการในการส่งมอบสินค้า และบริการที่มีคุณภาพ ตลอดจนการเอาใจใส่ต่อผู้บริโภคและการมีจรรยาบรรณในการประกอบธุรกิจตามแนวทางต่อไปนี้

๓.๑ สินค้าและบริการมีความปลอดภัย มีสมรรถนะ และมีคุณภาพตรงตามที่คุณผลิตระบุไว้ในฉลาก และตามข้อตกลงที่ให้กับผู้บริโภค

๓.๒ ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการมีความรับผิดชอบต่อสินค้าและมีบริการหลังการขายที่ดี รวมทั้งจรรยาบรรณในการทำธุรกิจ

๓.๓ ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการ มีจรรยาบรรณในการทำธุรกิจและรับผิดชอบต่อสังคม

### ๔. ประเภทการรับรองตราสัญลักษณ์ Q-Mark

การรับรองตราสัญลักษณ์ Q-Mark แบ่งเป็น ๓ ภาค คือ

๔.๑ ภาคการค้าและบริการ

๔.๒ ภาคการผลิต

๔.๓ ภาคการเงินและการธนาคาร

การให้การรับรองตราสัญลักษณ์ Q-Mark แบ่งเป็น ๓ กรณี คือ

กรณี ๑ : รับรองทั้งองค์กร หรือทั้งธุรกิจ หรือทุกสินค้า หรือทุกประเภทของบริการ

กรณี ๒ : รับรองเฉพาะประเภทของสินค้า หรือบริการ หรือบางสาขาของธุรกิจ

กรณี ๓ : รับรองเฉพาะบางผลิตภัณฑ์ แบ่งเป็น ๔ ประเภท ดังนี้

๑. คุณภาพตรงตามฉลาก
๒. คุณภาพตามมาตรฐานกลุ่มอุตสาหกรรม
๓. คุณภาพตามมาตรฐานประเทศคู่ค้า
๔. คุณภาพตามมาตรฐานประเทศไทย

๕. คุณสมบัติของผู้ขอการรับรองตราสัญลักษณ์ Q-Mark

กรณีที่เป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย มีผู้มีอำนาจในการบริหารฝ่ายไทย ร่วมบริหารในระดับการจัดการเพื่อดำเนินการผลิตและบริการนั้น ๆ เป็นสมาชิกของหอการค้าไทย หรือสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย หรือสมาคมธนาคารไทย และ/หรือเป็นสมาชิกของสมาคมการค้า หรือสถาบันวิชาชีพที่กิจการของตนเองสังกัดมีภาพลักษณ์ ของกิจการที่ดี มีความรับผิดชอบต่อสินค้า บริการ และมีจริยธรรมในการประกอบธุรกิจ และไม่มี ประวัติต่างพร้อย หรือเสื่อมเสียในการประกอบธุรกิจ การผลิต การค้า และการบริการที่จะขอรับตรา สัญลักษณ์ Q-Mark ต้องเป็นสินค้า หรือบริการที่ผลิตหรือมีขึ้นในประเทศไทย

๖. ผลประโยชน์ที่จะได้รับ

ผู้ได้รับ Q-Mark มีสิทธิใช้เครื่องหมายตราสัญลักษณ์ เป็นเวลา ๒ ปี

๖.๑ เพื่อเป็นเครื่องหมายแห่งคุณภาพสินค้า และบริการ

๖.๒ เพื่อเป็นเครื่องหมายแสดงถึงความมีจริยธรรม และความรับผิดชอบต่อผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ให้บริการในการเอาใจใส่ต่อคุณภาพสินค้า และบริการ

ผู้ที่ได้รับอนุญาตมีสิทธิโฆษณาประชาสัมพันธ์การได้รับ Q-Mark ผ่านทางสื่อมวลชน ต่าง ๆ สามารถแสดงเครื่องหมายรับรองตราสัญลักษณ์ Q-Mark ได้อย่างเปิดเผย

มาตรฐาน Q-Mark เป็นมาตรฐานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก วัตถุประสงค์หลักของการออกมาตรฐาน Q-Mark คือ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ ในประเทศไทย ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีสากล แต่อย่างไรก็ตามมาตรฐาน Q-Mark ยังไม่มีการระบุ ชัดเจนถึงเรื่องความปลอดภัยในการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องด้าน มาตรฐานต่าง ๆ พบว่า มีมาตรฐานในระดับสากลที่กล่าวถึง มาตรฐานความปลอดภัยทางท้องถนนนั้น คือ ISO ๓๙๐๐๑: ๒๐๑๒

**มาตรฐานระดับสากล ISO ๓๙๐๐๑: ๒๐๑๒**

มาตรฐาน ISO ๓๙๐๐๑ : ๒๐๑๒ Road Traffic Safety (RTS) Management Systems Requirements with Guidance for use จากการทบทวนเอกสารพบว่า สำนักงานมาตรฐาน ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแห่งชาติ (สมอ.) เคยมีการจัดสัมมนา เพื่อประชาสัมพันธ์มาตรฐานความ

ปลอดภัยในการบนท้องถนน เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๓ หลังจากนั้นมีความคืบหน้า คือ มีการร่างแผนงานทศวรรษความปลอดภัยคมนาคม เพื่อนำไปใช้พัฒนามาตรฐาน ISO ๓๙๐๐๑ มีการตั้งคณะกรรมการพัฒนาและกำหนดมาตรฐาน สำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม ISO ๓๙๐๐๑ ซึ่งเป็นมาตรฐานประเภทสมัครใจ โดยเอกสารข้อกำหนดมาตรฐานจะกำหนดแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สามารถนำไปประยุกต์ให้สอดคล้องกับกฎหมายจราจรของประเทศต่าง ๆ ได้ (สถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ, ๒๕๕๔)

### มาตรฐานที่กำหนดเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะ

มาตรฐานที่กำหนดเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะมีกำหนดไว้ ๒ มาตรฐานดังนี้

#### ๑. มาตรฐาน ๒ จ

มาตรฐาน ๒ จ เป็นลักษณะของรถที่เดิมเป็นบริษัทรถทัวร์มาก่อน แล้วปรับเปลี่ยนมาวิ่งรถตู้ รถทัวร์ ๑ คัน สามารถปรับเป็นรถตู้ได้ ๓ คัน (รถทัวร์มี ๔๐ ที่นั่ง รถตู้มี ๑๔-๑๕ ที่นั่ง) ส่วนใหญ่ผู้รับสัมปทานจะเป็นบริษัทรถทัวร์ที่ต้องการเพิ่มตัวเลือกในด้านบริการหรือไม่ประสบความสำเร็จในการเดินรถทัวร์โดยสารจนขาดทุน จึงต้องปรับลดมาเป็นรถตู้แทน ระยะทางในการเดินรถทุกเส้นทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ฯ รถตู้มาตรฐาน ๒ จ ชนิดนี้จะมีวิ่งในเส้นทางหลักตามสัมปทานของบริษัทขนส่ง มาตรฐาน ๒ จ เป็นรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศร่วมบริการที่จัดเดินรถในเส้นทางเดิมของรถทัวร์โดยสารประจำทางที่ประสบปัญหาขาดทุน หรือเพิ่มทางเลือกในการให้บริการที่สะดวก และคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งมีให้บริการเฉพาะเส้นทางสายหลักเท่านั้น รถจะคาดแถบ สีฟ้า-แดง หรือฟ้า-ส้ม

#### ๒. มาตรฐาน ๒ ต

มาตรฐาน ๒ ต เป็นรถตู้โดยสารที่มาจากนโยบายของกระทรวงคมนาคม ที่ต้องการให้รถตู้ป้ายดำในต่างจังหวัดที่มีรัศมีห่างจาก กทม. ไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตร เข้ามาอยู่ในระบบอย่างถูกต้องตามกฎหมายรถชนิดนี้จะมีให้บริการทั้งในเส้นทางหลักของ บขส. และช่วงแยกต่าง ๆ ที่รถตู้สายนั้น ๆ เดินอยู่แล้วเดิม ระยะทางในการเดินรถทุกเส้นทางไม่เกิน ๓๐๐ กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ฯ มาตรฐาน ๒ ต เป็นรถตู้โดยสารประจำทางปรับอากาศที่เปิดเดินรถในเส้นทางที่แยกย่อยจากเส้นทางเดินรถสายหลัก แบ่งเป็นช่วงเส้นทางต่าง ๆ แยกย่อยกันไปตามจุดต่าง ๆ ส่วนใหญ่ประเภทนี้จะเป็นรถตู้ที่เป็นรถตู้โดยสารป้ายดำเดิมที่เดินรถอยู่แล้ว นำเข้ามาอยู่ในระบบการเดินรถของทางราชการ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎหมายรถจะคาดแถบสีฟ้า-เขียว

สำหรับรถตู้โดยสารนั้น ได้กำหนดให้ใช้รุ่นใหม่ทั้งหมด คือ TOYOTA NEW COMMUTER รุ่นใช้ก๊าซ NGV แต่ก็ยังมีบางสายในมาตรฐาน ๒ ต ใช้รถรุ่นเก่าอยู่บางเส้นทางและการ



จอตรับส่งก็ไม่เหมือนกันด้วย มาตรฐาน ๒ จ จอตตามจอตรับส่งเท่านั้น มาตรฐาน ๒ ต จอตรับส่งตามจุดที่ผู้โดยสารต้องการจะลง

ตารางที่ ๒-๒ : เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๒ ต

ข้อเปรียบเทียบ	มาตรฐาน ๒ จ	มาตรฐาน ๒ ต
ระยะทาง	ไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ	ไม่เกิน 300 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ
เส้นทาง	เส้นทางหลักตามสัมปทานบขส.	เส้นทางหลักของบขส. และช่วงแยกต่าง ๆ ที่วิ่งอยู่เดิม
ความจุ	14-15 ที่นั่ง	14-15 ที่นั่ง
จุดจอตรับส่ง	จอตตามจอตรับส่งเท่านั้น	จอตรับส่งตามจุดที่ผู้โดยสารต้องการขึ้นลง
เจ้าของ (เดิม)	บริษัทรถทัวร์	รถตู้ผิดกฎหมาย
สีคาดแถบ	สีฟ้า-แดง หรือสีฟ้า-ส้ม	สีฟ้า-เขียว

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๕๕.

### ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถตู้ประจำทางสาธารณะ

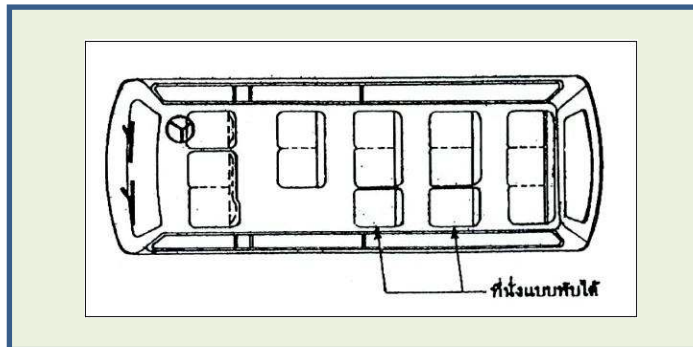
กรมการขนส่งทางบกได้นำระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับรถตู้มาปรับใช้ ดังนี้ (สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย, ๒๕๕๔)

#### ๑. ลักษณะรถตู้ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ จ หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งไม่เกิน ๒๐ ที่นั่ง โดยไม่กำหนดที่สำหรับผู้โดยสารยืน ซึ่งมีคัสซีเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๓ จ หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่มีจำนวนที่นั่งตั้งแต่ ๑๓ ถึง ๒๔ ที่นั่ง ซึ่งคัสซีจะเป็นคัสซีรถโดยสารหรือไม่ก็ได้ มีทางขึ้นลงด้านข้างหรือที่ด้านท้ายของรถ จะกำหนดที่สำหรับผู้โดยสารหรือไม่ก็ได้ และจะมีที่เก็บสัมภาระด้วยหรือไม่ก็ได้

แผนภาพที่ ๒-๓ : ลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๓ จ



ที่มา: สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย, ๒๕๔๔

แบบที่นั่งผู้โดยสาร แบบที่นั่งสำหรับรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมี ๔ แบบ ดังนี้

๑. ที่นั่งเดี่ยว มีความสูงพอสมควร เบาะนั่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๔๐ เซนติเมตร และไม่เกิน ๕๐ เซนติเมตร เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๑ ก และมาตรฐาน ๔ ก เบาะนั่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๕๕ เซนติเมตร ที่นั่งและพนักพิงหลังต้องมีเบาะหนาพอสมควรติดตรึงไว้อย่างมั่นคงแข็งแรง ในสภาพปกติพนักพิงหลังต้องเอนไปข้างหลังเป็นมุมประมาณ ๙๕ องศาจากแนวราบ

๒. ที่นั่งคู่ มีความสูงพอสมควร เบาะนั่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๘๐ เซนติเมตร และไม่เกิน ๙๐ เซนติเมตร ที่นั่งและพนักพิงหลังต้องมีเบาะหนาพอสมควรติดตรึงไว้อย่างมั่นคงแข็งแรงในสภาพปกติพนักพิงหลังต้องเอนไปข้างหลังเป็นมุมประมาณ ๙๕ องศาจากแนวราบ

๓. ที่นั่ง ๓ ที่นั่ง มีความสูงพอสมควร เบาะนั่งต้องมีความยาวไม่น้อยกว่า ๑๒๐ เซนติเมตร และไม่เกิน ๑๒๕ เซนติเมตร ที่นั่ง และพนักพิงหลังต้องมีเบาะหนาพอสมควรติดตรึงไว้อย่างมั่นคงแข็งแรง ในสภาพปกติพนักพิงหลังต้องเอนไปข้างหลังเป็นมุมประมาณ ๙๕ องศาจากแนวราบ

๔. ที่นั่งแถวยาวเกินกว่า ๓ ที่นั่ง มีความสูงพอสมควร จำนวนที่นั่งให้ถือเกณฑ์ความยาว ๔๐ เซนติเมตรต่อหนึ่งที่นั่ง ที่นั่งและพนักพิงหลังต้องมีเบาะหนาพอสมควรติดตรึงไว้อย่างมั่นคงแข็งแรง

สำหรับรถตู้ประจำทางสาธารณะ ซึ่งจัดเป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๓ จ กำหนดให้จัดแบบที่นั่ง ดังนี้

**รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน ๒ จ**

๑. แบบที่นั่ง จะเป็นแบบใดแบบหนึ่งตามที่กำหนดไว้ก็ได้ พนักพิงหลังหรือที่พิงหลัง มีความสูงพอสมควร จะปรับเอนได้หรือไม่ก็ได้

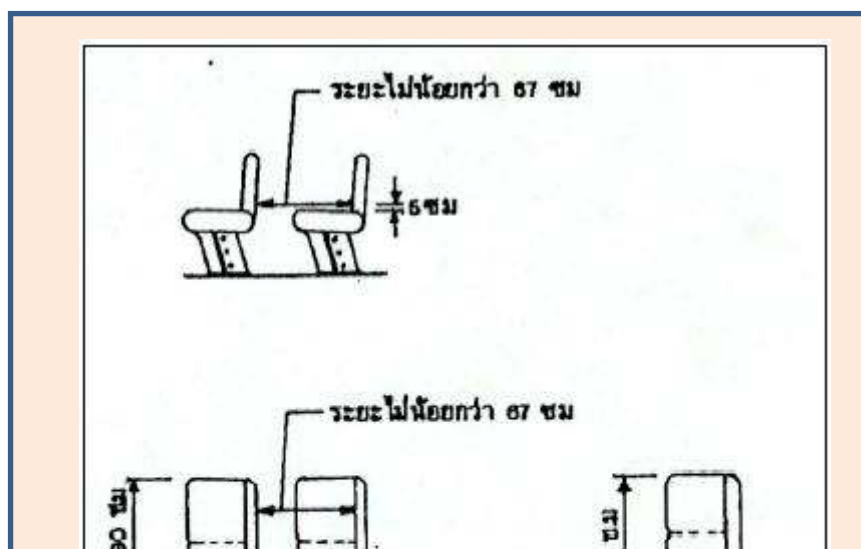
๒. การจัดวางที่นั่ง โดยเว้นให้มีช่องทางเดิน มีความกว้างพอสมควร ที่นั่งต้องติดตรึงกับตัวรถอย่างมั่นคงแข็งแรง ในกรณีที่มีการจัดวางที่นั่งลำเข้าไปในช่องทางเดิน ที่นั่งนั้นต้องเป็นแบบพับได้ ในกรณีที่นั่งพับไปในทางเดียวกัน โดยวัดในระดับเหนือเบาะนั่งไม่เกิน ๕ เซนติเมตร ระยะห่างระหว่างที่นั่งจากด้านหลังพนักพิงหลังของที่นั่งด้านหน้า ถึงด้านหน้าพนักพิงหลังของที่นั่งถัดไป ต้องไม่น้อยกว่า ๖๗ เซนติเมตร เว้นแต่กรณีเป็นที่นั่งปรับเอนได้ ระยะห่างระหว่างที่นั่งจากด้านหลังพนักพิงหลังของที่นั่งด้านหน้า ถึงด้านหน้าพนักพิงหลังของที่นั่งถัดไป ต้องไม่น้อยกว่า ๗๕ เซนติเมตร กรณีที่เป็นที่นั่งหันหน้าเข้าหากัน โดยวัดในระดับเหนือเบาะนั่งไม่เกิน ๕ เซนติเมตร ระยะห่างระหว่างด้านหน้าพนักพิงหรือที่พิงหลังของที่นั่งที่หันหน้าเข้าหากัน ต้องไม่น้อยกว่า ๑๓๕ เซนติเมตร

#### รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร มาตรฐาน ๓ จ

๑. แบบที่นั่งจะเป็นแบบใดแบบหนึ่งตามที่กำหนดไว้ก็ได้ พนักพิงหลังหรือที่พิงหลัง ต้องมีความสูงพอสมควร

๒. การจัดวาง โดยเว้นให้มีช่องทางเดินมีความกว้างพอสมควร ที่นั่งต้องติดตรึงกับตัวรถอย่างมั่นคงแข็งแรง ในกรณีที่มีการจัดวางที่นั่งลำเข้าไปในช่องทางเดิน ที่นั่งนั้นต้องเป็นแบบพับได้ในกรณีที่นั่งหันไปในทางเดียวกันโดยวัดในระดับเหนือเบาะนั่งไม่เกิน ๕ เซนติเมตร ระยะห่างระหว่างที่นั่งจากด้านหลังพนักพิงหลังของที่นั่งด้านหน้า ถึงด้านหน้าพนักพิงหลังของที่นั่ง ถัดไปต้องไม่น้อยกว่า ๖๗ เซนติเมตร และกรณีที่เป็นการที่นั่งหันหน้าเข้าหากัน โดยวัดในระดับเหนือเบาะนั่งไม่เกิน ๕ เซนติเมตร ระยะห่างระหว่างด้านหน้าพนักพิงหรือที่พิงหลังของที่นั่งที่หันหน้าเข้าหากันต้องไม่น้อยกว่า ๑๓๕ เซนติเมตร

แผนภาพที่ ๒-๔ : การจัดวางที่นั่งรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๓ จ

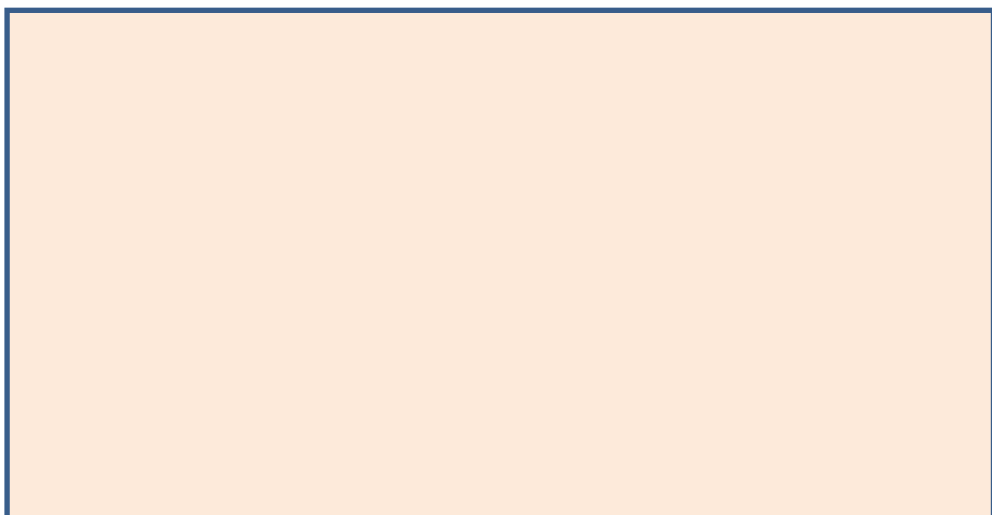


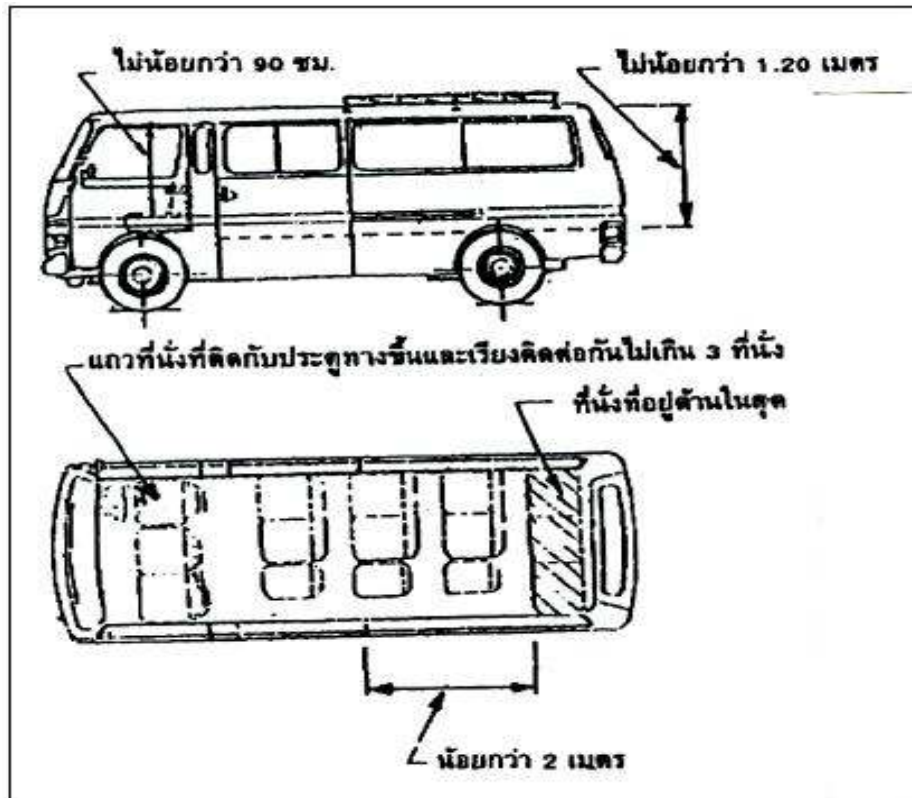
ที่มา: สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย, ๒๕๕๔.

## ๒. ความสูงภายในรถตู้ประจำทางสาธารณะ

สำหรับรถตู้ประจำทางสาธารณะ เป็นรถที่ไม่มีที่ยืนสำหรับผู้โดยสาร จึงกำหนดเรื่องความสูงไว้ดังนี้ กรณีที่เป็นรถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารที่ไม่กำหนดให้มีที่สำหรับผู้โดยสารยืน เมื่อวัดในแนวตั้งจากพื้นที่ใช้เป็นช่องทางเดินถึงส่วนต่ำสุดของเพดานรถ ความสูงภายในตลอดช่องทางเดินต้องไม่น้อยกว่า ๑.๖๐ เมตร ทั้งนี้ เว้นแต่รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารนั้น มีความยาวตลอดช่องทางเดินไม่เกิน ๒ เมตร เมื่อวัดในแนวตั้งจากพื้นที่ใช้เป็นช่องทางเดินถึงส่วนต่ำสุดของเพดานรถ ความสูงภายในตลอดช่องทางเดินจะน้อยกว่า ๑.๖๐ เมตร ก็ได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่า ๑.๒๐ เมตร แกวที่นั่งติดกับประตูทางขึ้นลงและแกวที่นั่งมีที่นั่งเรียงติดต่อกันไม่เกิน ๓ ที่นั่ง เมื่อวัดในแนวตั้งจากกึ่งกลางเบาะที่นั่งถึงส่วนต่ำสุดของเพดานรถ ความสูงต้องไม่น้อยกว่า ๙๐ เซนติเมตร ความยาวของช่องทางเดินตามวรรคหนึ่ง ให้วัดจากประตูทางขึ้นลงถึงที่นั่งผู้โดยสารที่อยู่ด้านในสุดของช่องทางเดิน

แผนภาพที่ ๒-๕ ความสูงของรถตู้ที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารมาตรฐาน ๒ จ และมาตรฐาน ๓ จ





ที่มา : สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย, ๒๕๕๔.

### ความปลอดภัยในการให้บริการรถตู้โดยสาร

ถิรยุทธ ลิมานนท์ (๒๕๕๕) ได้จัดทำแบบประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่รถโดยสารสาธารณะก่อนเดินทาง ซึ่งประกอบด้วย ๓ ส่วนดังนี้

๑. ประเมินความพร้อมทั่วไป คือคนขับมีการทดสอบระบบเบรก ตรวจสอบภายนอกและภายในตัวรถพร้อมกรอกแบบฟอร์มก่อนออกเดินทาง

๒. ประเมินจากประสบการณ์การขับขี่ในระยะเวลา ๓ ปีที่ผ่านมา คือประเมินจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวนครั้งที่มีการฝ่าฝืนหรือละเมิดกฎต่างๆ เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ การขับรถโดยเมาสุราหรือใช้สารเสพติด ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต และขับรถด้วยความเร็วเกินกำหนด เป็นต้น

๓. ประเมินการเตรียมการขับรถ คือการมีใบอนุญาตในระหว่างขับขี่ การแต่งกายในชุดยูนิฟอร์ม มีการหมั่นปรับระดับกระจก มีการคาดเข็มขัดนิรภัย ปรับตำแหน่งเบาะนั่งคนขับให้เหมาะสม มีการขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานเกิน ๔ ชม. เป็นต้น จากการประเมินความพร้อมของผู้ขับขี่ก่อนการเดินทางทั้งหมด ผู้ประเมินจะให้คะแนนความรุนแรงจากการละเมิดในแต่ละรายการ

ซึ่งคะแนนความรุนแรงจากการละเมิดจะกำหนดจากความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือความร้ายแรงของอุบัติเหตุ สามารถสรุปได้ตามช่วงดังนี้

○ คะแนนดีมาก (มีความพร้อมในการขับขี่)

๑-๒ คะแนน ดี

๓-๔ คะแนน พอใช้

๕-๖ คะแนน ค่อนข้างแย่

๗-๑๐ คะแนน แย่ (ไม่พร้อมขับขี่หรือไม่สมควรขับขี่) การตรวจสอบพฤติกรรมของคนขับระหว่างการขับขี่

Ohio Department of Education (2013) ได้จัดทำแบบประเมินเพื่อตรวจสอบพฤติกรรมคนขับรถตู้ระหว่างการขับขี่ไว้ ๙ ส่วนดังนี้

๑. ตรวจสอบพฤติกรรมเตรียมพร้อมก่อนการเดินทาง คือการมองกระจกต่างๆ ตรวจสอบเข็มขัดนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย การปรับเบาะที่นั่งคนขับเป็นต้น

๒. ตรวจสอบการเข้าสู่กระแสจราจร คือการใช้สัญญาณไฟ ใช้ความเร็วและเกียร์ที่เหมาะสมเป็นต้น

๓. ตรวจสอบการออกจากกระแสจราจร คือการใช้สัญญาณไฟ ใช้ความเร็วและเกียร์ที่เหมาะสม การใช้ช่องทางที่เหมาะสมเป็นต้น

๔. ตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ทั่วไป คือใช้ความเร็วตามกฎหมายกำหนด การใช้เบรกที่เหมาะสม การปฏิบัติตามป้ายจราจรเป็นต้น

๕. ตรวจสอบการเลี้ยว คือการอยู่ในช่องทางที่เหมาะสม ตรวจสอบเช็คกระแสจราจร ใช้ความเร็วความเร่งให้เหมาะสม เป็นต้น

๖. ตรวจสอบการหยุดรถ คือตรวจเช็คกระแสจราจร หยุดในช่องทางที่กำหนด โดยไม่ขวางการจราจรเป็นต้น

๗. ตรวจสอบการเข้าสู่ทางแยก คือตรวจเช็คกระแสจราจร ใช้ความเร็วที่เหมาะสม เป็นต้น

๘. ตรวจสอบการเปลี่ยนช่องจราจร คือตรวจเช็คกระแสจราจร ให้สัญญาณไฟ เป็นต้น

๙. ตรวจสอบการเข้าโค้ง คือตรวจเช็คกระแสจราจร การใช้ช่องทางของตนเอง เป็นต้น

ในการประเมินนี้จะต้องได้รับ Very Good หรือ Good จึงจะผ่านแต่ถ้าได้ผลเป็น Needs Work จะไม่ผ่านการประเมินนี้จะใช้เกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ Very Good คือ ผู้ขับขี่ไม่มีการฝ่าฝืน Good คือ ผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืน ๑-๓ ครั้ง Needs Work คือ ผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืนมากกว่า ๔ ครั้ง

ถิรยทล ลิมานนท (๒๕๕๕) ได้จัดทำแบบประเมินพฤติกรรมระหว่างการขับขี่รถโดยสารสาธารณะไว้ ๕ ส่วนดังนี้

๑. การขับขี่ทั่วไป คือคนขับมีการขับขี่ไม่สุภาพ การเร่งและชะลอความเร็วไม่นุ่มนวล การขับขี่ไม่อยู่ตรงกลางของช่องจราจร การรักษาระยะห่างไม่เหมาะสมกับรถคันข้างหน้า เป็นต้น

๒. การใช้ความเร็วอย่างไม่เหมาะสม คือรู้สึกไม่ปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ความเร็ว และการใช้ความเร็วในพื้นที่ก่อสร้าง ทางโค้ง ทางแยก ชุมชน เป็นต้น

๓. การเลี้ยว และการเปลี่ยนช่องจราจร คือคนขับใช้ช่องทางเลี้ยวไม่เหมาะสม การเลี้ยวที่ไม่นุ่มนวล การเปลี่ยนช่องจราจรอย่างไม่เหมาะสม เป็นต้น

๔. การหยุด และการแซง คือคนขับมีการหยุดไม่ปลอดภัย มีการแซงไม่เหมาะสม มีการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารไม่ปลอดภัย เป็นต้น

๕. การขับชื้ออย่างไม่ระวัง คือคนขับมีการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ คนขับไม่ให้ความสำคัญไฟขณะขับขี่ เป็นต้น การประเมินพฤติกรรมระหว่างการขับขี่รถโดยสารสาธารณะนี้จะมีช่องสำหรับให้ผู้ประเมินทำการตรวจสอบความถี่พร้อมกับระบุช่วงเวลาที่มีคนขับมีการละเมิดและช่องให้คะแนนความรุนแรงจากการละเมิด ซึ่งทางผู้วิจัยจะทำการกำหนดขึ้น การตรวจสอบความพร้อมยานพาหนะก่อนการขับขี่

Kansas Department of Transportation (2012) ได้จัดทำรายการตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะก่อนออกเดินทางไว้ ๓ ส่วนได้แก่

๑. ตรวจสอบโดยรอบยานพาหนะ คือตรวจการรั่วไหลของน้ำ น้ำมันด้านใต้ท้องรถ ตรวจสอบแรงดันลมยาง ความผิดปกติของล้อ ระบบไฟต่างๆ และกระจกมองข้างมองหลัง เป็นต้น

๒. ตรวจสอบห้องเครื่องยนต์โดยไม่ติดเครื่องยนต์ คือตรวจระดับน้ำ ระดับน้ำมันของเครื่องยนต์ ระดับน้ำหล่อเย็น น้ำยาเซ็ตกระจก การรั่วไหลของสายไฟ และท่อของไหล เป็นต้น

๓. ตรวจสอบโดยสตาร์ทเครื่องยนต์ คือ ตรวจระดับน้ำมันเกียร์ ตรวจสอบเกจวัดระดับต่างๆ ว่าสามารถทำงานได้เป็นปกติหรือไม่ แตรรถ แอร์ ฮีตเตอร์ พวงมาลัย และเบรกมือ เป็นต้น จากรายการที่ตรวจสอบผู้ทำการประเมินจะทำการตรวจเช็ค ว่าอุปกรณ์ใดที่เป็นปกติ (ผ่าน) หรือมีข้อบกพร่อง (ไม่ผ่าน) พร้อมกับระบุปัญหาที่พบและต้องแก้ไขเพื่อประกอบในการพิจารณาตัดสินใจว่ารถคันดังกล่าว มีความพร้อมที่จะใช้ในการเดินทางหรือไม่

Weaver and Jourdan (1997) ได้จัดทำคู่มือสำหรับการให้บริการขนส่งนอกเมือง ซึ่งได้กล่าวถึงในส่วนการตรวจสอบความพร้อมยานพาหนะไว้ ๑๓ ส่วน คือ

๑. การตรวจสอบทั่วไป คือ ตรวจสอบโดยการเดินดูรอบๆตัวรถ ดูความสะอาดของ กระจกและหน้าต่างเป็นต้น

๒. การตรวจสอบยาง คือ ตรวจสอบความลึกของดอกยาง ความดันลมยางและสภาพ โดยรวมของยางเป็นต้น

๓. การตรวจสอบป้ายทะเบียน คือ ตรวจสอบให้แน่ใจว่าแผ่นป้ายทะเบียนยึดได้อย่าง ปลอดภัยและสะอาด

๔. การตรวจสอบหน้าต่างและกระจก คือ ตรวจสอบว่าจะไม่แตกหรือหัก

๕. การตรวจสอบการสะท้อนแสง เพื่อดูว่าการสะท้อนอยู่ในระดับและสภาพที่ดี

๖. การตรวจสอบไฟ คือ ตรวจสอบระบบไฟส่องสว่างทั้งหมด

๗. การตรวจสอบการรั่วไหล คือ ตรวจสอบการรั่วน้ำมันเกียร์และน้ำมันอื่นๆ

๘. การตรวจสอบแบตเตอรี่ คือ ตรวจสอบระดับของเหลว การเชื่อมต่อสายไฟและ สภาพการกักถ่อนเป็นต้น

๙. การตรวจสอบเข็มขัดนิรภัย คือ ตรวจสอบว่าจะไม่รั่วหรือชำรุด

๑๐. การตรวจสอบวาล์ว คือ ตรวจสอบการรั่วไหลไม่เปราะ หรือแตก หรือเป็นรูพรุน

๑๑. การตรวจสอบน้ำมัน คือ ตรวจสอบระดับน้ำมัน

๑๒. การตรวจสอบหม้อน้ำ คือ ตรวจสอบในระดับที่เหมาะสม

๑๓. การตรวจสอบน้ำยาล้างกระจก คือ ตรวจสอบให้อยู่ระดับเต็มอยู่เสมอ

Ohio Department of Education (2013) ได้จัดทำรายการตรวจสอบความพร้อมรถผู้ ก่อนออกเดินทางไว้ ๔ ส่วน คือ

๑. การตรวจสอบทั่วไป คือ ความเอียงของรถ การรั่วไหลของของเหลว ความผิดปกติ รอบตัวรถ อุปกรณ์ความปลอดภัยต่างๆ เป็นต้น

๒. ห้องเครื่องยนต์ คือ ระดับน้ำหล่อเย็น น้ำมันเครื่อง การรั่วไหลของของเหลว วาล์ว สายไฟ สายแบตเตอรี่ น้ำมันเบรกพวงมาลัยพาวเวอร์ เป็นต้น

๓. ที่นั่งคนขับ คือสตาร์ทเครื่องยนต์ มาตรวัด แตร ระบบเบรก ระบบเกียร์ เช็คระจก ทั้งหมด หน้าต่าง ที่ปิดน้ำฝน พวงมาลัยและระบบไฟต่างๆ เป็นต้น

๔. ภายนอกรถ คือ ตรวจสอบทางด้านหน้า ตรวจสอบยางด้านหลัง ตรวจสอบประตูลัง ไฟเลี้ยวต่างๆ ฝาเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ความเสียหายของตัวรถ การรั่วไหลของท่อไอเสีย ประตูด้านข้าง เข็มขัดที่นั่งผู้โดยสาร ตรวจสอบไฟทั้งด้านหน้าและด้านหลัง เป็นต้น ซึ่งคนขับจะต้องกรอกการ ตรวจสอบนี้ก่อนที่จะมีการออกเดินทาง



ถิรยทุธ ลิมานนท (๒๕๕๕) ได้จัดทำแบบประเมินความพร้อมของรถโดยสารสาธารณะ ก่อนการเดินทางไว้ ๔ ส่วนดังนี้

๑. การตรวจสอบสภาพภายนอกของตัวรถ คือตรวจสอบระบบไฟภายนอกรถต่างๆ การรั่วไหลของน้ำ น้ำมัน แรงดันลมยาง ความผิดปกติของล้อ กระจกมองข้าง ก้านปัดน้ำฝน และกันชน เป็นต้น

๒. การตรวจสอบสภาพภายในของตัวยานพาหนะ คือตรวจไฟในห้องโดยสาร ประตูขึ้น-ลงผู้โดยสาร แตรรถ เกจวัดระดับ พวงมาลัย ระบบเกียร์ ระบบเบรกต่างๆ เข็มชดนิรภัยสำหรับคนขับและผู้โดยสาร และที่นั่งคนขับ และผู้โดยสาร เป็นต้น

๓. การตรวจสอบเครื่องยนต์ ระดับน้ำหรือน้ำมันต่างๆ คือระดับน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเบรก คลัตช์ น้ำมันพาวเวอร์ และแบตเตอรี่ เป็นต้น

๔. การตรวจสอบอุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ คือ อุปกรณ์ดับเพลิง อุปกรณ์ซ่อมรถฉุกเฉินและยางอะไหล่ เป็นต้น ในการตรวจสอบนี้ผู้ประเมินจะทำการตรวจเช็คอุปกรณ์ต่าง ๆ ว่ามีการทำงานปกติ (✓) หรือมีข้อบกพร่อง (X) พร้อมกับสรุปข้อบกพร่องของรถทั้งหมด หากพบความผิดปกติหรือข้อบกพร่องก็จะทำการแก้ไขซ่อมแซมให้ทำงานเป็นปกติก่อนการออกเดินทาง

#### **มาตรการเชิงนโยบายเพื่อความปลอดภัยในการให้บริการรถตู้โดยสาร**

กรมการขนส่งทางบก (๒๕๕๒) ได้จัดทำคู่มือพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยมีข้อกำหนดไว้ ๕ ด้าน ดังนี้

๑. ด้านองค์กร คือ มีโครงสร้างการบริหารงานที่ชัดเจน มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน มีการกำหนดตัวชี้วัดประสิทธิภาพในการบริหารงานและมีแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๒. ด้านปฏิบัติการขนส่ง คือ มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงาน มีคู่มือการปฏิบัติงานขนส่ง มีการบันทึกการปฏิบัติงาน มีคู่มือที่ใช้จัดการเหตุฉุกเฉินระหว่างการขนส่งและมีการบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุต่างๆไว้ เป็นต้น

๓. ด้านพนักงาน คือ มีการกำหนดขั้นตอนและระเบียบรับสมัครพนักงานที่ชัดเจน กำหนดกฎระเบียบ และประกาศให้ทราบอย่างทั่วถึง แผนการอบรมต่างๆ มีการตรวจสอบสุขภาพและตรวจโรคที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่แก่พนักงานขับรถตามกำหนด จัดทำบันทึกลงในสมุดของพนักงานขับรถในเรื่องการปฏิบัติงาน มีแผนตรวจระดับแอลกอฮอล์ และสารเสพติดของพนักงานขับรถอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น

๔. ด้านยานพาหนะ คือ มีการบันทึกข้อมูลการใช้เชื้อเพลิง มีแผนตรวจสภาพและบำรุงรักษาตามระยะเวลา จัดทำประวัติการ และซ่อมบำรุงของรถรายคัน เป็นต้น

๕. ด้านลูกค้าและภายนอก คือ มีข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการ เพื่อทราบความต้องการของลูกค้า เป็นต้น

กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร (๒๕๕๔) ได้จัดทำแนวทางการพัฒนาประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง ประกอบด้วยมาตรฐานคุณภาพการให้บริการรถโดยสารประจำทางซึ่งได้กำหนดคุณภาพไว้ ๓ ด้าน ดังนี้

๑. ด้านบริการ คือ เรื่องตัวโดยสาร การพักผ่อนของผู้โดยสารระหว่างเดินทาง การดูแลผู้โดยสารระหว่างเดินทาง การดูแลผู้โดยสารเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง การดูแลทรัพย์สินของผู้โดยสาร การดูแลผู้โดยสารหลังการเดินทาง การดูแลความสะดวก การดูแลความพร้อมอุปกรณ์ในการให้บริการ และการดูแลรักษามาตรฐานด้านเวลาในการเดินทาง เป็นต้น

๒. ด้านความปลอดภัย คือ มีมาตรการการตรวจและเตรียมพร้อมคนขับรถตู้ก่อนออกให้บริการ มีมาตรการการตรวจและเตรียมพร้อมของยานพาหนะก่อนออกให้บริการ มีการตรวจสอบอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ต้องมีแผนในการตรวจสอบและบำรุงรักษารถโดยสารที่ชัดเจน มีประกันภัยในระหว่างการเดินทางให้ผู้โดยสาร นอกเหนือจากพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และต้องมีแผนการแก้ไขปัญหา ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ หรือเกิดอุบัติเหตุขณะให้บริการ และ

๓. ด้านสิ่งแวดล้อม คือ การทิ้งขยะหรือสิ่งปฏิกูลจากรถโดยสารต้องทิ้งในที่ที่จัดเก็บไว้ และต้องจัดให้มีสถานที่เก็บซ่อมและบำรุงรักษารถ

ณรงค์ ป้อมหลักทองและคณะ (๒๕๕๕) ได้ศึกษามาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง การกำหนดมาตรฐานการบังคับใช้และการตรวจสอบ ไว้ดังนี้

๑. มาตรฐานด้านตัวรถ พบว่า ไม่มีการกำกับดูแลผู้ประกอบการเกี่ยวกับมาตรฐานการต่อตัวถังรถโดยสาร มาตรฐานความปลอดภัยที่สูง ส่งผลต่อต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

๒. การตรวจสภาพรถ พบว่า ขาดเครื่องมือทางวิศวกรรมในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ผู้ประกอบการที่ถือใบอนุญาตประมาณ ร้อยละ ๖๐ ไม่มีรถโดยสาร ผู้ประกอบการที่มีรถคันเดียวร่วมบริการ ประมาณร้อยละ ๙๔

๓. ความพร้อมของยานพาหนะ พบว่า ขาดการตรวจสภาพแบบเรียกตรวจ พนักงานขับรถจะเป็นผู้ตรวจความพร้อมของรถโดยสารประจำทางก่อนให้บริการ เป็นต้น

๔. การบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ระยะเวลาในการออกกฎระเบียบใช้เวลานาน การกำกับดูแลผู้ประกอบการร่วมทำได้ยาก

๕. ความเชื่อมโยงของหน่วยงาน พบว่า หน่วยงานที่ให้ใบอนุญาตประกอบการและหน่วยงานด้านความปลอดภัยยังขาดความเชื่อมโยง

จากปัญหาดังกล่าวจึงมีเสนอแนะดังนี้ มีการกำกับดูแลผู้ประกอบการที่ต่อตัวถังรถโดยสาร โดยภาครัฐจะต้องตรวจสอบ และประเมินผลด้านความปลอดภัย

๑. พัฒนาเครื่องมือการทดสอบควบคู่กับการใช้เทคโนโลยีติดตาม และประมวลผล

๒. มีฐานข้อมูลต้นทุนการประกอบการรถโดยสารประจำทาง

๓. ให้การอุดหนุนด้านการเงิน โดยวิเคราะห์ต้นทุน และผลประโยชน์จากการนำมาตราฐานสากลมาใช้

๔. นำแนวทางมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นมาตรฐานสากลมาประยุกต์ใช้ เช่น ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ UNECE และ ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของออสเตรเลีย ADR

๕. พัฒนากลไกการตรวจสอบสภาพขณะเดินรถ (เรียกตรวจ) และพัฒนาแนวทางการเชื่อมโยงการตรวจสอบสภาพ และการให้ใบอนุญาตประกอบการ

๖. มีการใช้ระบบเรตติ้งกับผู้ประกอบการ เพื่อช่วยในการตรวจสอบผู้ประกอบการ และลดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ประกอบการที่มีประวัติดี

๗. กำหนดทุนจดทะเบียนตามจำนวนรถที่บรรจุตามเงื่อนไขการเดินรถ

๘. ใช้การสุ่มตรวจสอบสภาพ ขณะให้บริการ เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความกระตือรือร้นในการบำรุงรักษา

๙. ตั้งสถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อฝึกอบรมเทคนิคด้านต่างๆ เช่น การขับรถอย่างปลอดภัย เทคนิคการดูแลรถโดยสาร เป็นต้น- สร้างภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชนและผู้โดยสาร

๑๐. มีบทลงโทษที่ชัดเจน เช่น การปรับ การสั่งพักการเดินรถ และการยกเลิกการประกอบการ เป็นต้น

๑๑. ติดตามและประมวลผลการยื่นแผนธุรกิจ และดัชนีด้านความปลอดภัย เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการให้ใบอนุญาตประกอบการ

๑๒. ตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกรมการขนส่งทางบก สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม เพื่อกำหนดมาตรฐานด้านความปลอดภัยของชิ้นส่วนรถโดยสารประจำทาง

๑๓. สร้างองค์ความรู้ด้านเทคนิคแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน

๑๔. ภาครัฐควรพัฒนาโปรแกรมประยุกต์ในการบันทึกข้อมูลด้านการประกอบการรถโดยสาร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (๒๕๕๑) ได้จัดทำโครงการปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คือการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนคนขับรถเรียนรู้วิธีการขับรถด้วยตัวเองร้อยละ ๗๘ ในส่วนของพฤติกรรมเสี่ยงที่ผู้ใช้บริการประสบคือการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนผู้ประกอบการไม่มีการตรวจสอบสภาพระหว่างการใช้งาน จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสารพบว่า

๑. คนขับรถโดยสาร ไม่เคารพกฎหมาย สภาพร่างกายไม่พร้อมขับขี่ ไม่ตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง

๒. ผู้ประกอบการ มีการจำหน่ายตัวเกินจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร นำรถที่มีสภาพไม่พร้อม มาให้บริการ

๓. คนขับรถโดยสารและผู้ประกอบการ พบว่า คนขับรถต้องมีการหยุดพักเมื่อขับนานถึง ๔ ชั่วโมงแต่ในความเป็นจริงกลับไม่ได้พัก

๔. เจ้าหน้าที่ไม่เคร่งครัดในการบังคับใช้กฎหมาย ความคิดเห็นของผู้ไม่ใช้บริการรถโดยสาร พบว่าสาเหตุหลักของการไม่ใช้บริการรถโดยสาร คือ มียานพาหนะส่วนตัวทั้งจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัว ผลการตรวจสภาพรถโดยสารพบล้อรถไม่มีสภาพดอกยางเหลืออยู่เลยและหม้อดอายุการใช้งาน ไม่มีถึงดับเพลิง ค้อนทุบกระจกเป็นต้น เทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มความปลอดภัยของรถโดยสาร คือ ใช้มาตรฐานรถโดยสารของประเทศออสเตรเลีย และยังได้เสนอข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาไว้ ๓ ส่วน คือ คนขับรถโดยสาร ผู้ประกอบการรถโดยสารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับรถโดยสาร ดังนี้

#### ๔.๑ คนขับรถโดยสาร

๔.๑.๑ ปลุกจิตสำนึกให้ทุกคนขับรถให้ถูกกฎจราจร

๔.๑.๒ ยกระดับการศึกษาโดยกำหนดวุฒิการศึกษาขั้นต่ำชั้นมัธยมปลาย

๔.๑.๓ ให้เรียนรู้การขับรถอย่างถูกวิธีผ่านจากโรงเรียนสอนขับรถที่มีมาตรฐาน

๔.๑.๔ ตรวจสอบสภาพร่างกายให้พร้อมที่จะขับรถอยู่เสมอ- ให้ตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถก่อนออกเดินทางทุกครั้ง ผู้ประกอบการ

๔.๑.๕ กำหนดเวลาปฏิบัติหน้าที่ของคนขับรถอย่างชัดเจน เช่น ปฏิบัติหน้าที่ได้ไม่เกินวันละ ๘ ชั่วโมง และภายในหนึ่งอาทิตย์ต้องมีวันหยุดไม่ต่ำกว่า ๑ วัน

๔.๑.๖ ไม่ขายตัวเกินเกณฑ์การบรรทุกน้ำหนัก- การรับพนักงานขับรถต้องกำหนดคุณสมบัติและรายได้ที่ชัดเจน

๔.๑.๗ วิธีการจ้างพนักงานขับรถไม่ควรจ่ายเป็นร้อยละของรายได้จากการขายตัวซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการแย่งผู้โดยสารกัน

๔.๑.๘ การติดตั้งอุปกรณ์ช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินและตรวจสอบอยู่เสมอ

๔.๑.๙ ตรวจสอบสภาพรถและดูแลบำรุงรักษารถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

๔.๑.๑๐ เส้นทางที่มีระยะทางไกลควรมีที่พัก เพื่อคนขับคนที่สองจะได้นอนพัก

๔.๑.๑๑ รถที่วิ่งในระยะทางไกล ควรมีคนขับอย่างน้อย ๒ คน

๔.๑.๑๒ มีคนขับรถสำรองทดแทนในเวลาฉุกเฉิน เช่น กรณีคนขับรถหลักเจ็บป่วย หน่วยงานและเจ้าหน้าที่รัฐ

๔.๑.๑๓ เพิ่มความเข้มงวดในการขออนุญาตใบขับขี่ซึ่งจะต้องมีประสบการณ์ขับขี่รถโดยสารระยะสั้น อย่างน้อย ๒ ปี มีสุขภาพที่ดี มีความเข้าใจในเรื่องของกฎจราจรที่ถูกต้อง พร้อมจัดทำเป็นประวัติส่วนตัว

๔.๑.๑๔ ปรับปรุงมาตรฐานในการตรวจสอบสภาพรถ โดยนำเทคโนโลยีมาใช้

๔.๑.๑๕ การตรวจสอบสภาพรถ ควรมีการออกข้อกำหนดหรือกฎหมายที่ชัดเจน และมีบทลงโทษ เช่น ใน รูปแบบของค่าปรับ และมีการสุ่มตรวจตามท้องถนนเพิ่มขึ้น เป็นต้น

๔.๑.๑๖ จัดตั้งศูนย์รณรงค์เรียนเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

๔.๑.๑๗ จัดอบรมให้คนขับรถและผู้ประกอบการเกี่ยวกับความปลอดภัย  
รถโดยสาร

๔.๑.๑๘ สถานีรถโดยสารควรจัดให้มีที่พักให้กับคนขับรถ

๔.๑.๑๙ ถนนที่เสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุต้องแก้ไขทันทีและบริเวณข้างทางจะต้องปลอดภัย

๔.๑.๒๐ เพิ่มงบประมาณสำหรับการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร เช่น จัดระบบการเดินรถให้สามารถส่งผู้โดยสารถึงปลายทางได้ในการเดินทางเพียงครั้งเดียว

๔.๑.๒๑ นำแนวทางมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถโดยสาร ความแข็งแรงของที่นั่ง ตามมาตรฐานของยุโรป UNECE Regulation มากำหนดใช้

๔.๑.๒๒ กำหนดให้รถโดยสารหมวด ๒ และ ๓ ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง

๔.๑.๒๓ จัดอบรมผู้ประกอบการตัวถังรถโดยสารให้เข้าใจมาตรฐานใหม่ของการขนส่ง และจะต้องปฏิบัติตามภายใน ๓ ปี

๔.๑.๒๔ ปรับราคาค่าโดยสารให้สะท้อนค่าดำเนินการที่เป็นจริงและให้เงินเดือนพนักงานขับรถตามมาตรฐานของคนขับ

๔.๑.๒๕ ตรวจสอบสภาพรถที่มีอยู่อย่างเข้มงวด เพื่อกำจัดรถที่ไร้สมรรถนะออกจากระบบ

๔.๑.๒๖ กำหนดให้มีการตรวจสุขภาพคนขับประจำปี

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๕๖) ได้จัดทำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะซึ่งสรุปได้ ๓ ส่วนดังนี้  
ข้อเสนอเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสาร

๑. ควรระงับการจดทะเบียนรถตู้โดยสารใหม่ให้เป็นรถประจำทางชั่วคราว ให้เร่งรัดมาตรการเร่งด่วน เพื่อควบคุมการเพิ่มปริมาณรถตู้โดยสาร และให้รถโดยสารขนาดใหญ่ ควรระงับการใช้มาตรการ RFID (Radio-Frequency Identification) จนกว่าจะมีการประเมินประสิทธิผล ความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับเทคโนโลยีอื่นๆ ตั้งกองทุนคุ้มครองสิทธิผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ เพื่อส่งเสริมช่วยเหลือผู้ประกอบการที่มีแผน เพื่อพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อความปลอดภัย และช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยให้การชดเชย ในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่สามารถชดเชยได้ ด้านการปรับปรุงระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยรถตู้โดยสาร

๒. การจดทะเบียนรถ โครงสร้างและการตรวจสภาพรถ คือควรตรวจสอบการดัดแปลงรถตู้ ควรทดสอบสมรรถนะของรถดัดแปลงตามมาตรฐานให้เป็นที่ยอมรับของสากล นำแนวทางมาตรฐานสากลมาประยุกต์ใช้ บังคับใช้กฎหมายเป็นบทลงโทษสำหรับผู้ประกอบการที่ละเมิดมาตรฐานความปลอดภัยของตัวรถ และการตรวจสภาพ การกำหนดคุณสมบัติของรถตู้โดยสารสาธารณะให้ชัดเจน เช่น ประเภทของรถตู้โดยสารสาธารณะ ชนิดของเชื้อเพลิง และจำนวนที่นั่ง กรรมการขนส่งทางบกควรออกมาตรการตรวจสอบสภาพอย่างจริงจัง เมื่อถึงเวลาที่ต้องต่อทะเบียนรถ

๓. ในด้านพนักงานขับรถ ควรเข้มงวดการออกใบอนุญาตขับขี่โดยกำหนดอายุ ๓๐ - ๖๐ ปี การศึกษาขั้นต่ำมัธยมศึกษาปีที่ ๓ การพัฒนาฝึกอบรมอย่างเป็นระบบในทุกมิติ การกำหนดจุดจอดรถตู้ มาตรการกำกับดูแลและบทลงโทษพฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถ

๔. ในด้านผู้ประกอบการ ควรเพิ่มดัชนีด้านความปลอดภัยในแผนประกอบการ ผู้ประกอบการขนส่ง โดยให้ผู้ประกอบการมีกลไกการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ควรมีมาตรการ บังคับใช้กฎหมายบทลงโทษที่ชัดเจนกับผู้ประกอบการที่ละเมิดมาตรฐานด้านความปลอดภัยทั้งเรื่อง ของมาตรฐานตัวรถและมาตรฐานพนักงานขับรถ โครงสร้าง และบทบาทคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง

๕. ปรับโครงสร้างคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง ควรนำเรื่องของความปลอดภัยรถตู้โดยสารสาธารณะมากำหนดเป็นนโยบาย

๖. ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการรถตู้โดยสารสาธารณะ

๗. ผู้ประกอบการต้องดำเนินงานตามแผนธุรกิจที่ได้ยื่นต่อกรรมการขนส่งทางบก โดยเฉพาะด้านความปลอดภัย

๘. ควรมีมาตรการกำกับดูแลเส้นทางรถตู้โดยสารสาธารณะ

๙. หน่วยงานภาครัฐต้องสนับสนุนการดำเนินงานที่คุ้มครองผู้บริโภคและส่งเสริมหรือสนับสนุนผู้ประกอบการ

Department of Motor Vehicle (2015) ในรัฐนิวยอร์กประเทศสหรัฐอเมริกาได้ กำหนดขั้นตอนในการขอรับใบอนุญาตขับขี่ไว้ ดังนี้

๑. ต้องมีอายุ ๑๖ ปีขึ้นไป
๒. ต้องมีใบอนุญาตผู้เรียนของ Department of Moter Vehicle และมีคุณสมบัติดังนี้
  - ๒.๑ ผ่านการทดสอบทางด้านสายตา- ผ่านการประเมินความรู้ไม่น้อยกว่า ๑๔ ข้อ จากข้อสอบทั้งหมด ๒๐ ข้อ
  - ๒.๒ ผ่านการทดสอบความรู้ด้านจราจรไม่น้อยกว่า ๒ ข้อในจำนวนข้อสอบทั้งหมด ๔ ข้อ
  - ๒.๓ ถ้ามีอายุ ๑๖ ปีต้องมีหนังสือรับรองจากผู้ปกครอง แต่ถ้าอายุ ๑๗ ไม่ต้องมีหนังสือรับรองจากผู้ปกครอง แต่ต้องมีหนังสือรับรองการขับรถ- ใบอนุญาตผู้เรียนนี้กำหนดอายุการใช้งานไว้ ๕ ปี
๓. การเตรียมตัวเพื่อสอบภาคปฏิบัติมีคุณสมบัติดังนี้
  - ๓.๑ ต้องมีใบอนุญาตผู้เรียน
  - ๓.๒ ฝึกอบรมภาคทฤษฎี ไม่น้อยกว่า ๕ ชั่วโมง ประกอบด้วย ความรู้เรื่องเครื่องหมายและป้ายจราจร การขับรถบนทางหลวง พฤติกรรมและทักษะการขับรถ ทศนคติและความเสี่ยงในการขับรถ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์และยาเสพติดกับการขับรถ
  - ๓.๓ เมื่อสอบผ่านจะได้รับหนังสือรับรองจาก Department of Moter Vehicle เพื่อนำไปยื่นขอสอบภาคปฏิบัติต่อไป
  - ๓.๔ การอบรมภาคปฏิบัติต้องมีการฝึกอบรมการขับรถจากสถาบันสอนขับรถ ไม่น้อยกว่า ๕๐ ชั่วโมงและใน ๕๐ ชั่วโมงนี้ ประกอบด้วย การเรียนขับรถในเวลากลางคืนไม่น้อยกว่า ๑๕ ชั่วโมง และการเรียนขับรถในสภาวะการจราจรหนาแน่นไม่น้อยกว่า ๑๐ ชั่วโมง เมื่อผ่านการอบรมตามขั้นตอนนี้แล้ว ก็สามารถสอบภาคปฏิบัติได้
  - ๓.๕ ข้อจำกัด คือถ้าผู้เรียนมีอายุน้อยกว่า ๑๘ ปี ต้องรอไปอีกอย่างน้อย ๖ เดือน แต่ถ้าอายุมากกว่า ๑๘ ปีไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน จึงสามารถนำใบอนุญาตผู้เรียนนี้ไปกำหนดวัน เวลา สถานที่เพื่อทดสอบภาคปฏิบัติ

### การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัย

United Nations Economic Commission for Europe [UNECE] (2015) ได้จัดทำมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะในยุโรปขึ้น โดยคณะทำงานที่ ๒๙ หรือที่เรียกว่า WP๒๙ คณะทำงานได้กำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและสิ่งแวดลอม ซึ่งมีมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยรถโดยสาร คือ

๑. มาตรฐาน R ๑๔ ว่าด้วยการยึดรั้งเข็มขัดนิรภัย
๒. มาตรฐาน R๑๖ ว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย
๓. มาตรฐาน R๑๗ ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่งและความแข็งแรงที่ยึดศีรษะ

๔. มาตรฐาน R ๓๖ ว่าด้วยการประกอบรถโดยสาร
๕. มาตรฐาน R ๖๖ ว่าด้วยความแข็งแรงของตัวโครงสร้างยานพาหนะ
๖. มาตรฐาน R ๘๐ ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่งและการยึดที่นั่ง
๗. มาตรฐาน R๑๐๗ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ทั่วไปของการประกอบรถโดยสาร
๘. มาตรฐาน R๑๑๕ ว่าด้วยการติดตั้งเพิ่มระบบ LPG และ NGV ของยานพาหนะ
๙. มาตรฐาน R๑๑๘ ว่าด้วยข้อกำหนดวัสดุทนไฟที่ใช้ติดตั้งในตัวยานพาหนะ

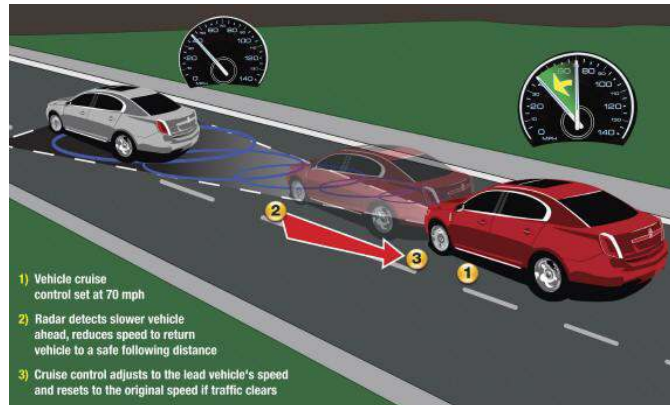
Department of Infrastructure and Regional Development (2014) ได้จัดทำมาตรฐานแห่งชาติขึ้น เพื่อความปลอดภัยของยานพาหนะในประเทศออสเตรเลียที่เรียกกันว่า Australia Design Rules [ADR] โดยมีมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของรถโดยสาร คือ

๑. มาตรฐาน ADR ๓ ว่าด้วยที่นั่งและการยึดที่นั่ง
๒. มาตรฐาน ADR ๔ ว่าด้วยเข็มขัดนิรภัย
๓. มาตรฐาน ADR ๕ ว่าด้วยเข็มขัดนิรภัยและที่ยึดครั้งแรก
๔. มาตรฐาน ADR ๕๘ ว่าด้วยข้อกำหนดรถโดยสาร
๕. มาตรฐาน ADR ๕๙ ว่าด้วยความแข็งแรงของตัวรถเมื่อพลิกคว่ำ
๖. มาตรฐาน ADR ๖๖ ว่าด้วยความแข็งแรงของที่นั่งและที่ยึดที่นั่ง
๗. มาตรฐาน ADR ๖๘ ว่าด้วยการป้องกันผู้โดยสารในรถ
๘. มาตรฐาน ADR ๖๙ ว่าด้วยการป้องกันผู้โดยสารจากแรงกระแทกด้านหน้า

Dararat (2011) กล่าวถึงระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติด้วยเรดาร์ (Adaptive Cruise Control Systems) ไว้ว่าระบบนี้จะควบคุมความเร็วคงที่เพื่อทำหน้าที่เตือนก่อนชน และยังมีการประมวลผลและสั่งการอย่างรวดเร็ว เพื่อปกป้องผู้ขับขี่และผู้โดยสารให้มีความปลอดภัย โดยมีข้อดี คือ

๑. ระบบควบคุมการขับเคลื่อนแบบปรับได้ภายใต้ระบบตรวจจับสัญญาณที่ติดตามการขับเคลื่อนข้างหน้าได้
  ๒. ระบบสามารถตรวจวัดระยะทางและติดตามการจราจรที่อยู่ข้างหน้าได้
  ๓. ระบบสามารถวัดอัตราความเร็วของรถ เมื่อกำลังวิ่งเข้าใกล้รถที่อยู่ข้างหน้า
  ๔. ระบบจะแจ้งสัญญาณเตือน เมื่อมีการจราจรติดขัด
  ๕. เมื่อพบว่ากำลังจะมีการชนระบบจะส่งสัญญาณเตือนสีแดงกะพริบบนหน้าปัด
  ๖. ระบบจะเตรียมพร้อม สำหรับการเบรกรถกะทันหัน
  ๗. หากคนขับถอนคันเร่งกะทันหันไป ซึ่งแสดงว่าต้องการจะลดความเร็วฉุกเฉินระบบจะทำการช่วยเบรกอัตโนมัติและ
  ๘. ระบบจะช่วยเบรกอัตโนมัติ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุการชน แสดงดังแผนภาพที่ ๒-๖
- แผนภาพที่ ๒-๖ : การทำงานของระบบควบคุมความเร็วอัตโนมัติด้วยเรดาร์

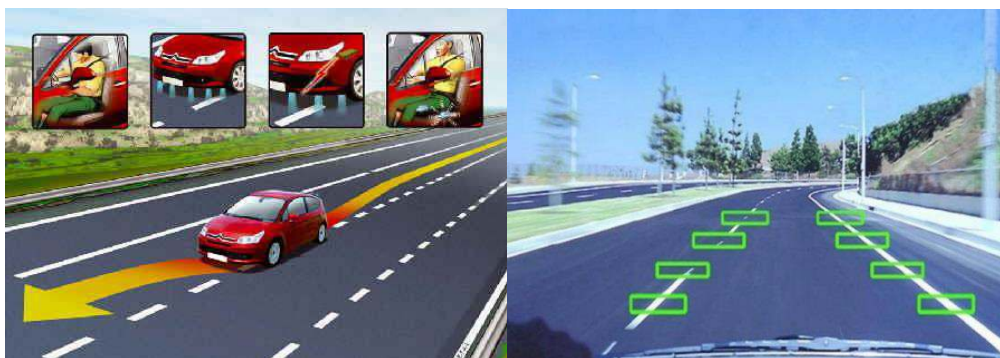




ที่มา : Ford, 2015.

ทรานสปอร์ต เจอร์นัล (๒๕๕๑) ได้กล่าวถึงระบบเตือนผู้ขับขี่เมื่อขับรถออกนอกช่องทางจราจร (Lane Departure Warning Systems, LDW) ไว้ว่าระบบนี้จะช่วยลดอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากผู้ขับขี่เกิดอาการเหนื่อยล้า การขับรถเป็นเวลานาน การหลับในและกิจกรรมของคนขับที่กระทำตอนขับขี่ จึงเป็นสาเหตุให้เสียการควบคุมรถจึงทำให้รถเบี่ยงออกนอกช่องทาง ระบบมีหลักการทำงานคือ จะมีกล้องติดอยู่บริเวณส่วนหน้าของรถระดับเดียวกับแผงหน้าปัดรถ เพื่อจับภาพถนนข้างหน้า และจะวิเคราะห์ภาพดิจิทัลในกล้อง โดยเน้นเส้นแบ่งถนน ระบบสามารถเตือนผู้ขับขี่ให้ทราบด้วยเสียง ผ่านตัวควบคุมหน้ารถ เมื่อรถข้ามเส้นแบ่งถนนอย่างไม่เหมาะสมที่ความเร็ว ๖๕ กม./ชม. เช่น กรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้เปิดไฟเลี้ยวหรือเลี้ยวอย่างกะทันหัน เป็นต้น ดังแสดงแผนภาพที่ ๒-๗

แผนภาพที่ ๒-๗ : การทำงานของระบบเตือนผู้ขับขี่เมื่อขับรถออกนอกช่องทางจราจร

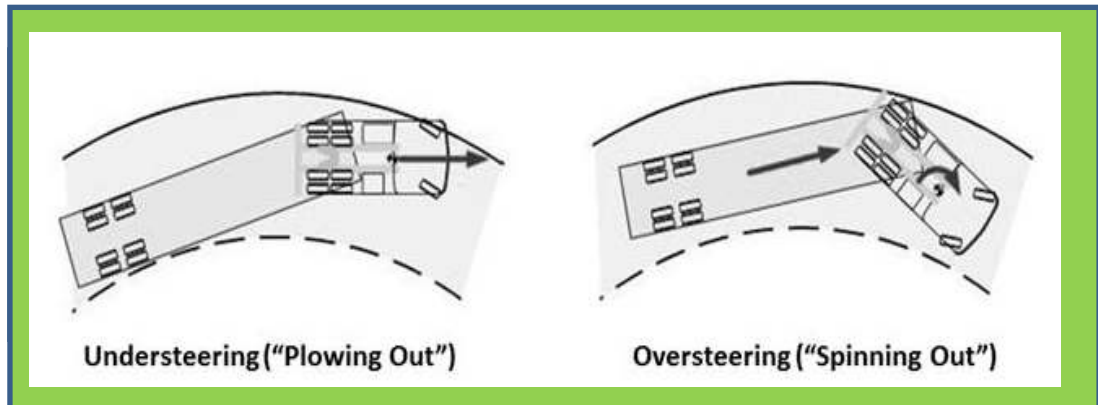


ที่มา : ธิรยุทธ ลิมานนท์, ๒๕๕๕

National Highway Traffic Safety Administration [NHTSA]. (2012) ได้กล่าวถึงระบบควบคุมการทรงตัว (Electronic Stability Control, ESC) ไว้ว่าระบบนี้จะช่วยให้สามารถลดความรุนแรง และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งได้พัฒนาเพื่อการบังคับ และควบคุมตัวรถกรณีมีการใช้ความเร็วเกินในขณะเข้าโค้ง การสั่นไถลของรถเมื่อหลบสิ่งกีดขวาง การเปลี่ยนช่องทาง

อยู่บนพื้นผิวถนนที่เปียกชื้น เป็นต้น ระบบควบคุมการจะมีการสั่งงานอัตโนมัติทันที เมื่อเซ็นเซอร์จับได้ว่ามีรถลื่นไถล และจะสั่งการ เพื่อให้เกิดแรงดึงรถกลับเข้าสู่ทิศทางปกติ แสดงดังแผนภาพที่ ๒-๘

แผนภาพที่ ๒-๘ : การเปรียบเทียบการใช้และไม่ใช้ระบบควบคุมการทรงตัว



ที่มา : National Highway Traffic Safety Administration, 2010.

Euro NCAP Advanced (2010) กล่าวถึง ระบบช่วยลดความรุนแรงในการชน กรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ (Collision Mitigation Braking System, CMBS) ว่าระบบนี้จะช่วยการควบคุมระยะห่างระหว่างรถ โดยที่ระบบจะเตือนผู้ขับขี่ทุกครั้งเมื่อขับรถอยู่ในระยะกระชั้นชิดกับรถคันข้างหน้า โดยมีอุปกรณ์เสริมประกอบด้วย เรดาร์เซ็นเซอร์บริเวณกระจังหน้ารถ เบรกในห้องเครื่องยนต์ เกจบริเวณหน้าปัด เข็มชี้เตือนภัยแบบดึงกลับอัตโนมัติ ปุ่มเปิด-ปิดบริเวณคอนโตรลหน้ารถ เมื่อติดตั้งแล้วเสร็จ ระบบจะช่วยเตือนคนขับเมื่อขับที่เร็วกว่า ๑๕ กม./ชม. เรดาร์เซ็นเซอร์ก็จะเริ่มทำงาน เมื่อตรวจจับพบว่ามารถเข้าใกล้คันหน้ามากเกินไป จะมีเสียงเตือนผู้ขับขี่ให้ชะลอความเร็ว แต่ถ้าผู้ขับยังไม่ชะลอความเร็วระบบจะสั่งการให้ระบบเบรกและเข็มชี้เตือนภัยทำงานทันที โดยที่เข็มชี้เตือนภัยจะกระชับมากยิ่งขึ้น แต่ระบบนี้มีข้อจำกัดคือ ระบบจะไม่ทำงานเมื่อคนขับได้ลดความเร็วลงน้อยกว่า ๑๕ กม./ชม. หรือเมื่อผู้ขับได้หักพวงมาลัย เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ แสดงดังแผนภาพที่ ๒-๙

แผนภาพที่ ๒-๙ : การทำงานของระบบช่วยลดความรุนแรงในการชน



ที่มา : Euro NCAP Advanced, ๒๐๑๐

## ทฤษฎีว่าด้วยความปลอดภัย

ในการศึกษาวิเคราะห์ทฤษฎี ว่าด้วยความปลอดภัย มันคงนั้นจำเป็นต้อง ศึกษาทฤษฎี และแนวความคิดที่อธิบายปรากฏการณ์ และปัญหาในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ สาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย ความปลอดภัยในการทำงานในสถานประกอบการ ทั้งที่เกิดขึ้นแล้วในอดีต และกำลังเป็นอยู่ในปัจจุบันความรู้ที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์สามารถนำไปใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารงานเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน ให้สามารถลดความเสี่ยงต่อการเกิดภัย และลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานให้ลดน้อยลง

การศึกษาแนวคิด และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการความปลอดภัยในการทำงานครั้งนี้ จะกระทำในกรอบวัตถุประสงค์ เพื่อประมวลความปลอดภัยในการทำงานต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในสถานประกอบการ เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคในการบริหารงานเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน และเพื่อเสนอแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาระบบการบริหารงานเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานที่เหมาะสม ผลจากการศึกษาองค์ความรู้จากเอกสาร และงานวรรณกรรมต่างๆ สามารถสรุปได้ดังนี้

### ๑. ความหมาย

คำว่าความปลอดภัย มีผู้ให้ความหมายไว้หลายท่าน ส่วนใหญ่จะให้ความหมายในเชิงเน้นให้เห็นถึง สภาวะการณ์ที่ปราศจากปัญหาที่นำไปสู่การเกิดอันตรายในการทำงานในภาคธุรกิจเป็นหลัก ดังต่อไปนี้

ชัยยุทธ ขวลิทธิกุล (๒๕๓๔) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการณ์ที่ปราศจากภัยหรือพ้นจากภัยอันตรายจากการบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย การสูญเสีย โดยเฉพาะอุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งเกิดจากสาเหตุนำ และสาเหตุโดยตรงจึงจำเป็นต้องมีการป้องกันอุบัติเหตุเหล่านั้น

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์ (๒๕๓๔) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานว่า ความปลอดภัยในการทำงาน คือ สภาพที่ไม่มีภัยหรืออันตราย และไม่เสี่ยงต่อสภาพที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือไม่ก่อให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใด ได้แก่ การบาดเจ็บ พิการหรือตาย การเจ็บป่วยหรือเป็นโรค และความเสียหายของทรัพย์สิน

วิฑูรย์ สิมะโชคดี (๒๕๓๗) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงานว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการณ์ที่ปราศจากภัย หรือพ้นภัย รวมถึงการปราศจากอันตรายการบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย หรือการสูญเสีย

โสภณ เสือพันธ์ (๒๕๓๘) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ว่าความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง การที่ร่างกายปราศจากอุบัติเหตุหรือทรัพย์สินปราศจากความเสียหายใดๆ เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ย่อมต้องการความปลอดภัยทั้งสิ้น ความปลอดภัยจะเป็นประโยชน์มากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปฏิบัติ หรือการกระทำของตนเอง

วิทยา อยู่สุข (๒๕๓๘) อ้างจากกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน รายงานการศึกษา การสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในการทำงานให้ครบวงจร , กรุงเทพฯ , ๒๕๔๘ หน้า ๒-๑ ให้ความหมายของความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ว่าความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Safety ) หมายถึง การปราศจากโอกาสที่จะเกิดภัย ซึ่งในที่นี้มีความหมายเฉพาะภัยที่เกิดจากการทำงานหรือการประกอบอาชีพ และอาชีวอนามัย (Occupational Health) หมายถึง การควบคุมดูแล อนามัยของผู้ประกอบอาชีพได้แก่ การป้องกัน และส่งเสริมสุขภาพอนามัย รวมทั้งการคงไว้ซึ่งสภาพร่างกายและจิตใจที่สมบูรณ์ของผู้ประกอบอาชีพทุกประเภท

วีริศ จิรไชยภาส (๒๕๔๑) ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน ว่าความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะที่ปราศจากภัย หรือ ภัยอันตราย รวมถึงการปราศจากอันตรายบาดเจ็บ หรือการสูญเสีย เสียหาย

กฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีว อนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. ๒๕๔๙ ได้ให้ความหมายของความปลอดภัย อาชีว อนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานว่า ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หมายถึง การกระทำ หรือสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งปลอดภัยจากเหตุอันจะทำให้เกิดการประสบอันตรายการเจ็บป่วย หรือความเดือดร้อนรำคาญ อันเนื่องมาจากการทำงานหรือเกี่ยวกับการทำงาน

จากความหมายที่กล่าวมา สรุปได้ว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการอันปราศจากอันตราย หรือการทำงานที่ไม่มีอันตราย ไม่อยู่ในสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บพิการ ตาย เกิดโรคจากการทำงาน และความเสียหายในทรัพย์สิน

## ๒. ความหมายของความปลอดภัยในการทำงาน

ในการปฏิบัติงานสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเสมอ คือ ความปลอดภัยซึ่งจะเป็นการป้องกัน อุบัติเหตุและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน คำนียาม ความหมายของการทำงาน ดังนี้

Anderson (1989) ได้ให้ความหมายของความปลอดภัยในการทำงานว่าเป็น ผลกระทบที่เกิดขึ้นน้อยที่สุดระหว่างตัวบุคคลและอันตราย โดยใช้หลักพื้นฐานในการป้องกัน อันตรายที่เกิดขึ้นกับตนเอง เช่น การเกิดการบาดเจ็บหรือโรคจากการประกอบอาชีพ

ชัยยุทธ ขวลิตนิธิกุล (๒๕๓๔) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน หมายถึง สภาวะการปราศจากภัย หรือพ้นจากภัยอันตรายจากการบาดเจ็บ การเสี่ยงภัย การสูญเสีย โดยเฉพาะ

อุบัติเหตุจากการทำงานซึ่งเกิดจากสาเหตุและสาเหตุโดยตรง จึงจำเป็นต้องมีการป้องกันอุบัติเหตุเหล่านั้น

ไพจิตร บุญยานุเคราะห์ (๒๕๓๔) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงาน คือ สภาพที่ไม่มีภัยหรืออันตราย และไม่เสี่ยงต่อสภาพที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ หรือไม่ก่อให้เกิดสิ่งหนึ่งสิ่งใด ได้แก่ การบาดเจ็บ พิการ หรือตาย การเจ็บป่วยหรือเป็นโรค และทรัพย์สินเสียหาย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ (๒๕๔๒) ให้คำจำกัดความของความปลอดภัย ดังนี้ ความปลอดภัยในการทำงาน หมายความว่า สภาพการทำงาน ซึ่งปราศจากเหตุอันจะทำให้เกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย โรค การเจ็บป่วย หรือความเดือดร้อนรำคาญ เนื่องจากการทำงาน หรือเกี่ยวกับการทำงาน (ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๐๓ กระทรวงมหาดไทย)

ความปลอดภัยทั่ว ๆ ไป หมายถึง การปราศจากภัย ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นไปได้ที่จะขจัดภัยทุกชนิดให้หมดไปโดยสิ้นเชิง ความปลอดภัยจึงให้รวมถึง การปราศจากอันตรายที่มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นด้วย

ความปลอดภัย หมายถึง วิธีทางที่สิ่งมีชีวิตในโลกพึงปรารถนา ไม่ว่าจะป็นมนุษย์หรือสัตว์ย่อมต้องการให้เข้าใจถึงสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความปลอดภัยนั้นมีความแตกต่างกัน

กรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน (๒๕๔๓) กล่าวว่า ความปลอดภัยในการทำงานที่ใช้ในประเทศไทย มีความหมายตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า (Occupation safety and health) หมายถึง ความปลอดภัยและสุขภาพอนามัยในการทำงานของผู้ประกอบอาชีพทั้งหลาย ซึ่งผู้ประกอบอาชีพ หรือผู้ใช้แรงงานนั้น อาจทำงานในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ขนส่ง เหมืองแร่ ป่าไม้ ประมง พาณิชยกรรม เกษตรกรรม หรืออาชีพอื่นก็ได้

สรุปได้ว่า ความปลอดภัย หมายถึง การที่ร่างกายปราศจากอุบัติเหตุหรือทรัพย์สินปราศจากความเสียหายใด ๆ เป็นสิ่งที่มนุษย์หรือสัตว์ย่อมต้องการ ความปลอดภัยทั้งสิ้น ความปลอดภัยจะเป็นประโยชน์มากหรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปฏิบัติหรือ กระทำของตนเอง

### ๓. หลักการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยนั้น ต้องมีหลักการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งทางด้านการเตรียมการป้องกันมิให้เกิดภัยอันตราย และด้านการปฏิบัติการรองรับ เมื่อเกิดภัยอันตรายขึ้นแล้ว สำหรับหลักการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานนี้ จากการทบทวนงานวรรณกรรม พอจะสรุปแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยฯ มีหลักการดังต่อไปนี้ คือ

บรรยงค์ โตจินดา (๒๕๔๓) ได้กล่าวถึงหลักการจัดการความปลอดภัยในการทำงานดังต่อไปนี้

๑. การจัดสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน การจัดบริเวณที่ทำงานให้ปลอดภัย เครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ควรมีการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอให้อยู่ในสภาพที่ดีพร้อมใช้งานได้อย่าง ปลอดภัยและหาวิธีการทำงานที่ปลอดภัยให้แก่บุคลากร

๒. จัดตั้งคณะกรรมการหรือมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำงาน มีการจัดร่างระเบียบกฎต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัย โดยมีคณะกรรมการรักษา ระเบียบ จัดทำป้ายคำเตือนที่ชัดเจน รวมทั้งให้มีผู้ดูแลรักษาความปลอดภัย โดยเฉพาะในสถานที่ อันตราย

๓. การให้การศึกษา และฝึกอบรมกับบุคลากรในด้านความปลอดภัย จัดทำคู่มือ แนะนำ เรื่องการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย จัดให้มีการวิจัย และพัฒนา ในด้านความปลอดภัยเสมอ จัดให้มีการซ้อมและเตรียมความพร้อมเป็นกิจกรรมเพื่อความปลอดภัย เช่น ซ้อมดับเพลิงในอาคารสูงและในโรงงาน เป็นต้น

นฤมล สัตตบุศย์ (๒๕๔๖) กล่าวถึงหลักการพื้นฐาน (Basic Principles) สำหรับผู้บริหารในการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการ หรือการป้องกัน อุบัติเหตุตามทฤษฎี และแนวคิดสมัยใหม่ ได้แก่

หลักการที่ ๑ การทำงานที่ไม่ปลอดภัย สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย และการ เกิดอุบัติเหตุถือเป็นอาการที่แสดงออกถึงความบกพร่อง หรือความผิดพลาดในการบริหารงาน

หลักการที่ ๒ ในบางสถานการณ์ หรือสภาพแวดล้อมบางอย่าง เราสามารถ ที่จะคาดการณ์ได้ว่า อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงขึ้นได้ สถานการณ์เหล่านี้สามารถตรวจพบและ แก้ไข ควบคุมได้

หลักการที่ ๓ งานด้านความปลอดภัย ควรได้รับการบริหารเช่นเดียวกับ กิจกรรมด้านอื่น ๆ ผู้บริหารต้องดำเนินการโดยกำหนดเป้าหมายที่สามารถบรรลุได้ การวางแผน การ จัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ การควบคุมติดตามผล เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

หลักการที่ ๔ หัวใจสำคัญสำหรับการทำงานความปลอดภัยให้ได้ผลและมี ประสิทธิภาพ ก็คือ การกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบแก่สายงาน หรือผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง อย่างชัดเจน

หลักการที่ ๕ ภารกิจของการสร้างความปลอดภัย คือ การค้นหาหรือระบุชี้ชัด ถึงความบกพร่องในการทำงานที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ มี ๒ แนวทาง คือ

๑. หาเหตุผลว่าทำไมถึงเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ และ

๒. ถามว่า การควบคุมที่มีประสิทธิภาพมีหรือยัง ถ้ามีแล้วถูกนำมาใช้หรือยัง

จากหลักการพื้นฐานในการบริหารความปลอดภัยในการทำงานที่กล่าวมาแล้ว ยังมีแนวความคิดอีกแนวหนึ่งที่กำลังกล่าวถึงการบริหารความปลอดภัยในการทำงาน คือ หลักจิตสำนึก

ปลอดภัย (Safety Square) (อ้างในวิฑูรย์ สิมะโชคดี และวีระพงษ์ เฉลิมจระรัตน์, ๒๕๔๑) หลักจตุรัสความปลอดภัย คือ ปัจจัยสำคัญ ๔ ประการที่ร่วมประสานขึ้นเป็นระบบที่มีความปลอดภัยต่อคนงาน ประกอบด้วยสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการทำงาน องค์กรเพื่อความปลอดภัย วิธีการทำงานที่ปลอดภัย และการซ่อมบำรุงเพื่อความปลอดภัย โดยผู้ที่รับผิดชอบในการประสานงาน คือ ผู้บริหารโรงงาน ผู้จัดการโรงงาน หรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจหน้าที่สั่งการในด้านความปลอดภัยจากผู้จัดการโรงงาน จตุรัสความปลอดภัยจึงเป็นเสมือนแนวทางแบบเบ็ดเสร็จในการปฏิบัติงานเพื่อบรรลุเป้าหมายทางความปลอดภัยของโรงงาน หน้าที่หลัก ๔ ประการของฝ่ายบริหารต่องานความปลอดภัย ได้แก่

๑. จัดทำสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัยในการทำงาน ประกอบด้วยงานหลัก ๔ ประการ ดังนี้

๑.๑ การจัดวางผังโรงงานให้ปลอดภัย

๑.๒ การทำฝากรอบเครื่องจักรกล

๑.๓ การเลือกใช้เครื่องจักร และเครื่องมือกลที่ปลอดภัย

๑.๔ การใช้วิธีการผลิตที่ปลอดภัย

๒. จัดโครงสร้างองค์กรเพื่อสนองต่อความปลอดภัยในการทำงาน และมอบอำนาจในการทำงานที่สร้างความปลอดภัยในการทำงาน อันประกอบด้วยปัจจัย ๔ ส่วนที่สำคัญ ได้แก่

๒.๑. คณะกรรมการเพื่อความปลอดภัย

๒.๒ เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย

๒.๓ ผู้ประสานงานเพื่อความปลอดภัย

๒.๔ โปรแกรมเพื่อความปลอดภัย

๓. ควบคุมให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างปลอดภัยโดยกระทำเป็น ๔ ลักษณะคือ

๓.๑ การฝึกอบรมคนงานเพื่อทำงานอย่างปลอดภัย

๓.๒ การตรวจสอบความปลอดภัย

๓.๓ การจัดประกวดแข่งขันเพื่อความปลอดภัย

๓.๔ การจัดโปรแกรมปรับปรุงสภาพความปลอดภัย

๔. ตรวจสอบติดตามและรักษาไว้ซึ่งระบบเพื่อความปลอดภัยในการทำงาน ๔ ระบบดังนี้

๔.๑ การป้องกันอัคคีภัย

๔.๒ การดูแลความสะอาด

๔.๓ การตรวจสอบสภาพโรงงาน

๔.๔ การตรวจสอบสุขอนามัยของคนงาน

#### ๔. หลักการควบคุมความปลอดภัย

หลักการควบคุมความปลอดภัย 3Es (วิโรจน์ เชาว์จิรพันธุ์, ๒๕๔๒) ได้กล่าวถึงอุบัติเหตุหรืออันตรายที่อาจเกิดขึ้นในโรงงาน มีวิธีป้องกันที่ใช้ได้ผล และกรมโรงงานอุตสาหกรรมใช้หลักการนี้อยู่ คือ หลัก 3Es ประกอบด้วย Engineering (วิศวกรรมศาสตร์) Education (การศึกษาอบรม) Enforcement (กฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับ)

จากหลักการนี้ สามารถดำเนินการได้โดยใช้หลักการป้องกันอุบัติเหตุอันตรายในสถานประกอบกิจการเบื้องต้น อันได้แก่ หลักการ 3Es คือ

๔.๑ การควบคุมทางวิศวกรรม (Engineering) ได้แก่ การนำความรู้ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์มาใช้ในการออกแบบอาคาร เครื่องมือ เครื่องจักร อุปกรณ์ให้เหมาะสมกับลักษณะการทำงาน และสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ หรือลดอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุลงได้ รวมถึงการจัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งการออกแบบแสงสว่าง การควบคุมเสียง ความร้อน ฝุ่น สารเคมีต่างๆ ให้อยู่ในระดับที่มีความปลอดภัยตามมาตรฐานหรือตามที่กฎหมายกำหนด

๔.๒ การให้ความรู้ (Education) การให้ความรู้หรือการส่งเสริมศึกษาแก่ผู้ปฏิบัติงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีความรู้และเข้าใจถึงภัยอันตรายในกระบวนการผลิตที่เกี่ยวข้อง และสามารถปฏิบัติงานอย่างถูกต้องปลอดภัย รวมถึงสามารถป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นทั้งต่อสุขภาพร่างกาย และจิตใจของผู้ปฏิบัติงาน และเพื่อนร่วมงานได้เป็นอย่างดี โดยใช้การฝึกอบรม การสนทนาความปลอดภัย (Safety Talk) การออกเสียงตามสาย การจัดนิทรรศการรณรงค์ ด้านความปลอดภัยในการทำงาน

๔.๓ การบังคับ (Enforcement) ได้แก่ การออกกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติหรือวิธีการปฏิบัติงานตามมาตรฐาน เพื่อควบคุม และบังคับให้มีการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย ภายใต้สภาพแวดล้อมที่ถูกต้องตามมาตรฐาน รวมถึงการนำเทคนิคต่างๆ ที่ใช้ในการส่งเสริม จูงใจ และบังคับให้ผู้ปฏิบัติงานมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการทำงาน และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องเหมาะสม E ตัวไหนสำคัญกว่ากัน คงไม่ใช่ประเด็นปัญหา สิ่งที่สำคัญที่สุดน่าจะหมายถึง “การนำหลักการนำ 3E ไปใช้กันอย่างจริงจัง” เพื่อให้การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการเสริมสร้างความปลอดภัยได้ผลอย่างชัดเจน (วิฑูรย์ สิมะโชคดี, ๒๕๓๙)

ในการบริหารความปลอดภัย ถึงรัฐบาลจะออกกฎข้อบังคับออกมาแล้วก็ตามก็ยังคงปรากฏการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานเป็นประจำ ฉะนั้นวิธีการสร้างให้เกิดความปลอดภัยในสถานประกอบกิจการนั้น ต้องเริ่มต้นที่การบริหารงาน โดยมีเป้าหมายจัดระบบงาน และสิ่งแวดลอมในการทำงานอย่างปลอดภัย หน้าที่การบริหารงานด้านความปลอดภัยต้องกำหนดนโยบายและการประสานนโยบายไปสู่การป้องกันและลดอุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพสูงสุด (ยุทธพงษ์ ไกยวรรณ, ๒๕๔๑)

#### หลักของ ๕ ส. สู่ความปลอดภัย



ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย (๒๕๔๓) หลักของ ๕ ส. สู่ความปลอดภัย เป็นการนำระบบ ๕ ส. มาช่วยสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน ระบบ ๕ ส. มีกิจกรรมที่ต้องทำ ๕ ประเภท ประกอบด้วย สะสาง สะดวก สะอาด สุขลักษณะ และสร้างนิสัย โดยมีรายละเอียดของแต่ละกิจกรรมดังนี้

๑. สะสาง คือ การแยกขีดระหว่างของที่จำเป็นกับของไม่จำเป็น และกำจัดของที่จำเป็นทิ้งไป

๒. สะดวก คือ การจัดวางสิ่งของให้เป็นระเบียบอยู่เสมอ เพื่อง่ายต่อการนำไปใช้ และการเก็บคืนที่เดิม ดังคำกล่าวที่ว่า หายก็รู้ อยู่ก็เห็น ดูแล้วเป็นระเบียบ

๓. สะอาด คือ การทำความสะอาด สถานที่ อุปกรณ์ สิ่งของเครื่องจักรให้สะอาด น่าดูอยู่เป็นนิจ

๔. สุขลักษณะ คือ สภาพที่สะอาดถูกลักษณะโดยการรักษาและปฏิบัติ ๓ ส. แรกให้คงเดิมหรือดีขึ้นเสมอ

๕. สร้างนิสัย คือ การปฏิบัติตามระเบียบวินัยที่กำหนดขึ้นมาจนติดเป็นนิสัย

๕ ส. เป็นระบบพื้นฐานในการบริหารงานความปลอดภัยในการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพโดยถ้าแบ่งปัจจัยการผลิตออกเป็น ๒ กลุ่ม คือ กลุ่มสิ่งมีชีวิต (คน) และกลุ่มสิ่งไม่มีชีวิต (วัสดุและเครื่องจักร) จะเห็นได้ว่า เมื่อปัจจัยการผลิตทั้งสองกลุ่มได้รับการบริหารจัดการอย่างถูกต้อง จะส่งผลให้การผลิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ความปลอดภัยในการทำงานเป็นเรื่องที่ครอบคลุมกว้างกว่า หลักของ ๕ ส. เพราะเกี่ยวข้องกับการกำจัดสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย เช่น ความรกรุงรังไม่เป็นระเบียบของการจัดเก็บวัสดุสิ่งของเครื่องจักรไม่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนที่เคลื่อนไหว ระบบไฟฟ้าชำรุดบกพร่อง แสงสว่างไม่เพียงพอ เป็นต้น และการกำจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย เช่น ทัศนคติที่ไม่ถูกต้อง ประมาท ปฏิบัติงานโดยขาดความรู้ความชำนาญ ละเอียด ทุรระเบียบ เป็นต้น ดังนั้นความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสถานที่ทำงาน ในส่วนของการสร้างเสริมความปลอดภัยในการทำงาน จึงต้องจัดเก็บวัสดุ สิ่งของอย่างเป็นระเบียบ ในส่วนนี้จึงตรงกับ ๓ ส. คือ สะสาง สะดวก สะอาด ส่วนการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยนั้น ต้องเริ่มจากการพัฒนาจิตสำนึกและสะสมทัศนคติที่ถูกต้องให้เกิดขึ้นในตัวของผู้เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทำงานอย่างปลอดภัย นิสัยรักความสะอาดและมีระเบียบวินัย จะแสดงถึงการเป็นผู้มีจิตสำนึกและทัศนคติที่ดีต่อความปลอดภัย เช่นเดียวกับการทำ ๓ ส. แรกอย่างต่อเนื่อง

### หลักกฎเบื้องต้นแห่งความปลอดภัย ๑๐ ประการ

หลักกฎเบื้องต้นแห่งความปลอดภัย อ้างใน (ศูนย์เทคโนโลยีความปลอดภัย, ๒๕๔๓ : ๘) ได้แก่

๑. ปฏิบัติตามคำแนะนำอย่างเคร่งครัด อย่าเปลี่ยนแปลงแก้ไข โดยไม่รู้จริง หากสงสัยต้องสอบถามก่อน

๒. ปรับปรุงแก้ไขหรือรายงานสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย
  ๓. ต้องช่วยกันรักษาความสะอาด และเป็นระเบียบเรียบร้อย
  ๔. ใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ให้ถูกต้องและปลอดภัย
  ๕. รายงานการบาดเจ็บ และการปฐมพยาบาล
  ๖. การใช้ การปรับแต่ง ตลอดจนการซ่อมแซม อุปกรณ์ต้องเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่เฉพาะ
  ๗. ใช้ข้อกำหนดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่างๆ เช่น สวมชุดหรืออุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล และควรเก็บในที่เหมาะสมให้เรียบร้อย
  ๘. ห้ามหยอกล้อเล่นกัน หลีกเลี่ยงการทำให้ผู้อื่นวอกแวก เสียสมาธิการทำงาน
  ๙. การยกสิ่งของต่างๆ ควรงอเข่า และถ้าเป็นของหนักให้ช่วยกันหลายคน
- สรุปได้ว่า คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ เป็นการกำหนด มาตรฐานการให้บริการในการประกอบการขนส่งที่ได้มาตรฐานสากล การกำหนดเวลาและจำนวน เที่ยวของการเดินรถที่เหมาะสมกับสภาพภูมิศาสตร์ การพัฒนาพฤติกรรม การขับขี่ และมารยาท จิตสำนึกในการให้บริการโดยคำนึงถึงความปลอดภัย ตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วย การขนส่ง ทางบก รักษา ดูแลสม่าเสมอและใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยี และระบบออนไลน์ สร้างความ มั่นใจให้กับผู้ใช้บริการมีความปลอดภัย

#### ๕. คุณภาพชีวิตและการศึกษา

ความหมายของคุณภาพชีวิต (Quality of Life) “คุณภาพชีวิต” ถือเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตในปัจจุบัน และมีนักวิชาการ หลายท่านได้ให้ความหมายของคุณภาพชีวิต ซึ่งผู้ศึกษาได้รวบรวมความหมายไว้ ดังนี้

สุพรรณีย์ ไชยอำพร และสนธิ สมัครงการ (๒๕๓๔ : ๑๒) ให้คำนิยามว่า “คุณภาพชีวิต” คือ สภาพ การดำรงชีวิตในสังคมที่เจ้าของชีวิตมีความพึงพอใจในช่วงเวลาหนึ่ง และความพึงพอใจนี้สามารถ วัดหรือประเมินได้ทั้งด้านจิตใจและวัตถุ ปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิต ในช่วงเวลานั้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องส่วนตัวหรือของสังคมก็ตาม

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๔๐ : ๑๒) ได้ให้ความหมายคุณภาพชีวิตว่า คุณภาพชีวิต คือ การดำรงชีวิตของมนุษย์ในระดับที่เหมาะสมตาม ความจำเป็นพื้นฐานในสังคมหนึ่ง ในช่วงเวลาหนึ่งๆ องค์ประกอบของความเป็นพื้นฐานที่เหมาะสม อย่างน้อยก็น่าจะมีอาหารที่เพียงพอ มีเครื่องนุ่งห่ม มีที่อยู่อาศัยที่เหมาะสม มีสุขภาพกาย และจิตใจดี ได้รับการศึกษาขั้นพื้นฐาน มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน รวมทั้งได้รับการ บริการพื้นฐาน ที่จำเป็น ทั้งทางเศรษฐกิจและสังคม เพื่อประกอบการดำรงชีพอย่างยุติธรรม

หทัย ชิตานนท์ (๒๕๔๐) ให้ความหมายคุณภาพชีวิต หมายถึง ความเข้าใจปัจเจก บุคคลว่าความต้องการของเขาได้รับการตอบสนองแล้ว และไม่ถูกปฏิเสธ โอกาสต่างๆ ที่เขาจะได้รับ ความสุขและความพึงพอใจ ไม่ว่าจะด้านสุขภาพกายหรือทางสังคม ทางเศรษฐกิจของเขาจะอยู่ใน สถานภาพอย่างไร

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (๒๕๔๕ : ๑๕๙) กล่าวว่า คือการตั้งเป้าหมายในชีวิตให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น มีความเป็นตัวตนที่สมบูรณ์เนื่องมาจากการพัฒนาอยู่เสมอ

UNESCO (๑๙๘๑) ได้ให้ความหมายคุณภาพชีวิตไว้ว่า คุณภาพชีวิตเป็นความรู้สึกของการอยู่อย่างพอใจต่อองค์ประกอบต่างๆ ของชีวิตที่มีส่วนสำคัญมากที่สุดของบุคคล

สรุปได้ว่า คุณภาพชีวิต หมายถึง การดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี มีความสุข มีความสมบูรณ์ ทั้งร่างกาย และจิตใจ สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและสังคมที่ตนอยู่ได้อย่างดี ขณะเดียวกันก็สามารถเผชิญปัญหาต่างๆ ได้อย่างเหมาะสม รวมทั้งสามารถใช้ศักยภาพส่วนบุคคลสร้างสรรค์ พัฒนาตนเองและสังคมให้อยู่รวมกันได้อย่างสันติสุข ซึ่งดูได้จาก

๑. รายได้ของครอบครัวที่พอเพียงแก่การดำรงชีวิตขั้นต้น
๒. การมีงานทำที่เพียงพอแก่การยังชีพ
๓. การศึกษาและอัตราการเรียนรู้หนังสือของประชาชน
๔. โอกาสการมีส่วนร่วมในการปกครองประเทศ
๕. การมีเอกราชของชาติที่ปราศจากการแทรกแซงครอบงำจากรัฐบาลอื่น

จากแนวคิดเกี่ยวกับความหมายของคุณภาพชีวิตที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า คุณภาพชีวิต คือ การดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม มีความสุขทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ สามารถปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมและสังคมที่ตนอยู่ได้เป็นอย่างดี ขณะเดียวกันก็สามารถเผชิญปัญหาต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมดังนั้น คุณภาพชีวิตจึงเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการ ดำรงชีวิตอยู่ของบุคคลในสังคม

กาญจนา เงารังสี (๒๕๕๙) การศึกษาสร้างคุณภาพชีวิต ทั้งนี้ เนื่องจากการพัฒนาที่ยั่งยืน หมายถึง คุณภาพชีวิตที่ได้รับการพัฒนาให้ก้าวหน้า มั่นคง และยั่งยืน การศึกษาจะต้องเน้นถึงความพยายามในการปรับปรุงคุณภาพชีวิต เช่น การศึกษาที่ช่วยยกระดับสถานภาพของเศรษฐกิจโลก ของครอบครัว ทำให้รายได้ในครอบครัว ชุมชน และสังคมดีขึ้น ทำให้อัตราการเสียชีวิตของทารกลดลง และมีการวางแผน เพื่อทำให้การศึกษาของคนรุ่นหลังมีการพัฒนาปรับปรุงดีขึ้นที่เห็นได้จากสภาพที่ดีมีมาตรฐานทางเศรษฐกิจและสังคม

**๕.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบฐานความหลากหลายทางชีวภาพและการสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ให้มีความสำคัญดังนี้**

๕.๑.๑. การรักษาฐานทรัพยากรและความสมดุลของระบบนิเวศ เพื่อรักษาสมดุลระหว่างการอนุรักษ์ และการใช้ประโยชน์ โดยพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสร้างองค์ความรู้ ส่งเสริมสิทธิชุมชนและการมีส่วนร่วมในการจัดการทรัพยากร

๕.๑.๒. การสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยการปรับแบบแผนการผลิตและพฤติกรรมภาคบริโภคไปสู่การผลิตและการบริโภค

ที่ยั่งยืน เพื่อลดผลกระทบต่อฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดนโยบายสาธารณะ และใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์ทั้งด้านการเงินและการคลัง รวมทั้งการสร้างตลาดสินค้าและบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อลดมลพิษและควบคุมกิจกรรมที่จะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต โดยผลักดันให้เกิดระบบประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ ระบบประเมินผลกระทบทางสังคม และสุขภาพในโครงการพัฒนาของรัฐ หรือที่รัฐอนุมัติ ให้เอกชนดำเนินการควบคู่กับการยกระดับขีดความสามารถขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน ในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม ตลอดจนมีกลไกกำหนดจุดยืนต่อพันธกรณีและข้อตกลงระหว่างประเทศด้านสิ่งแวดล้อม

๕.๑.๓. การพัฒนาคุณค่าความหลากหลายทางชีวภาพและภูมิปัญญาท้องถิ่น โดยใช้ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเป็นแนวทางสำคัญ เริ่มจากการจัดการองค์ความรู้และสร้างภูมิคุ้มกัน การคุ้มครองทรัพยากรความหลากหลายทางชีวภาพจากการคุกคามภายนอก โดยเฉพาะจากพันธกรณีระหว่างประเทศ สร้างระบบการคุ้มครองสิทธิชุมชน และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เป็นธรรม ส่งเสริมการใช้ความหลากหลายทางชีวภาพในการสร้างความมั่นคงของภาคเศรษฐกิจ ท้องถิ่นและชุมชน รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถและสร้างนวัตกรรมจากทรัพยากรชีวภาพที่เป็นเอกลักษณ์ของประเทศ โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืนได้ดังนี้ จากบริบทแห่งการเปลี่ยนแปลงในกระแสโลกาภิวัตน์ที่รวดเร็วและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น จำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เหมาะสม โดยเสริมสร้างความแข็งแกร่งของโครงสร้างของระบบต่างๆ ภายในประเทศให้มีศักยภาพ แข่งขันได้ในกระแสโลกาภิวัตน์ และสร้างฐานความรู้ให้เป็นภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้อย่างรู้เท่าทัน ควบคู่ไปกับการกระจายการพัฒนาที่เป็นธรรม และเสริมสร้างความเท่าเทียมกันของกลุ่มคนในสังคม และความเข้มแข็งของชุมชนท้องถิ่น พร้อมทั้งฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้คงความสมบูรณ์เป็นรากฐานการพัฒนาที่มั่นคง และเป็นฐานการดำรงวิถีชีวิตของชุมชนและสังคมไทย ตลอดจนการเสริมสร้างธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการประเทศทุกระดับ อันจะนำไปสู่การพัฒนาประเทศที่มั่นคงและยั่งยืนสามารถดำรงอยู่ในประชาคมโลก ได้อย่างมีเกียรติภูมิและมีศักดิ์ศรี

**๕.๒. ยุทธศาสตร์การพัฒนาคุณภาพคนและสังคมไทยสู่สังคมแห่งภูมิปัญญาและการเรียนรู้** โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญดังนี้

๕.๒.๑ การพัฒนาคนให้มีคุณธรรมนำความรู้ เกิดภูมิคุ้มกัน โดยพัฒนาจิตใจควบคู่กับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุกกลุ่มทุกวัยตลอดชีวิต เริ่มตั้งแต่วัยเด็กให้มีความรู้พื้นฐานเข้มแข็ง มีทักษะชีวิต พัฒนาสมรรถนะ ทักษะของกำลังแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการพร้อมก้าวสู่โลกของการทำงานและการแข่งขันอย่างมีคุณภาพ สร้างและพัฒนากำลังคนที่เป็นเลิศ โดยเฉพาะในการสร้างสรรค์นวัตกรรมและองค์ความรู้ ส่งเสริมให้คนไทยเกิดการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต จัดการองค์ความรู้ทั้งภูมิปัญญาท้องถิ่นและองค์ความรู้สมัยใหม่ตั้งแต่ระดับชุมชนถึงประเทศ สามารถนำไปใช้ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

๕.๒.๒ การเสริมสร้างสุขภาวะคนไทยให้มีสุขภาพแข็งแรงทั้งกายและใจ และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่น่าอยู่ เน้นการพัฒนาาระบบสุขภาพอย่างครบวงจร มุ่งการดูแลสุขภาพเชิงป้องกัน การฟื้นฟูสภาพร่างกายและจิตใจ เสริมสร้างคนไทยให้มีความมั่นคงทางอาหารและการบริโภคอาหารที่ปลอดภัย ลด ละ เลิกพฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ

๕.๒.๓ การเสริมสร้างคนไทยให้อยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างสันติสุข มุ่งเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีของคนในสังคมบนฐานของความมีเหตุมีผล ดำรงชีวิตอย่างมั่นคง ทั้งในระดับครอบครัวและชุมชน พัฒนาระบบการคุ้มครองทางเศรษฐกิจและสังคมที่หลากหลายและครอบคลุมทั่วถึง สร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งทุน ส่งเสริมการดำรงชีวิตที่มีความปลอดภัย น่าอยู่บนพื้นฐานของความยุติธรรมในสังคม เสริมสร้างกระบวนการยุติธรรมแบบบูรณาการและการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ควบคู่กับการเสริมสร้างจิตสำนึกด้านสิทธิและหน้าที่ของพลเมือง และความตระหนักถึงคุณค่าและเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์เพื่อลดความขัดแย้ง

สรุปได้ว่า คุณภาพชีวิตและการศึกษา เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้รับบริการประชาชนในพื้นที่ชนบท ที่ห่างไกลขนส่งผู้รับบริการและอาหารภาคเกษตรที่จำเป็นในครัวเรือน ทั่วถึง รวดเร็ว สร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการ ตอบสนองความต้องการ ได้รวดเร็ว ทั่วถึง ส่งเสริมการจัดการศึกษาของเด็กและเยาวชนให้มีโอกาสเดินทางสะดวก ยกกระดับคุณภาพชีวิตครอบครัวของผู้ให้บริการและผู้รับบริการ

## ๖. การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

๖.๑. ยุทธศาสตร์การสร้างเสริมความเข้มแข็งของชุมชนและสังคมให้เป็นรากฐานมั่นคงของประเทศ ให้ความสำคัญดังนี้

๖.๑.๑ การบริหารจัดการกระบวนการชุมชนเข้มแข็ง ด้วยการส่งเสริมการรวมตัว ร่วมคิด ร่วมทำในรูปแบบที่หลากหลาย และจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องตามความพร้อมของชุมชนมีกระบวนการจัดการองค์ความรู้และระบบการเรียนรู้ของชุมชนอย่างเป็นขั้นตอน มีเครือข่ายการเรียนรู้ทั้งภายใน และภายนอกชุมชน มีกระบวนการเสริมสร้างศักยภาพชุมชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สามารถพัฒนาต่อยอดให้เกิดประโยชน์แก่ชุมชนในการนำไปสู่การพึ่งตนเอง รวมทั้งการสร้างภูมิคุ้มกันให้ชุมชนพร้อมเผชิญการเปลี่ยนแปลง

๖.๑.๒ การสร้างความมั่นคงของเศรษฐกิจชุมชน ด้วยการบูรณาการกระบวนการผลิตบนฐานศักยภาพ และความเข้มแข็งของชุมชนอย่างสมดุล เน้นการผลิตเพื่อการบริโภคอย่างพอเพียงภายในชุมชน สนับสนุนให้ชุมชนมีการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ กลุ่มอาชีพ สนับสนุนการนำภูมิปัญญา และวัฒนธรรมท้องถิ่นมาใช้ในการสร้างสรรค์คุณค่าของสินค้าและบริการ และสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนในการลงทุนสร้างอาชีพและรายได้ที่มีการจัดสรรประโยชน์อย่าง

เป็นธรรมแก่ชุมชน ส่งเสริมการร่วมลงทุนระหว่างเครือข่ายองค์กรชุมชนกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งสร้างระบบบำเพาะวิสาหกิจชุมชนควบคู่กับการพัฒนาความรู้ด้านการจัดการการตลาด และทักษะในการประกอบอาชีพ

๖.๑.๓ การเสริมสร้างศักยภาพของชุมชนในการอยู่ร่วมกันกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างสันติและเกื้อกูล ด้วยการส่งเสริมสิทธิชุมชนและกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนในการสงวนอนุรักษ์ ฟื้นฟู พัฒนา ใช้ประโยชน์และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รวมทั้งการสร้างกลไกในการปกป้องคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น

**๖.๒. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน** ให้ความสำคัญดังนี้

๖.๒.๑ การปรับโครงสร้างการผลิตเพื่อเพิ่มผลิตภาพและคุณค่าของสินค้าและบริการบนฐาน ความรู้และความเป็นไทย โดยปรับโครงสร้างภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการที่ใช้กระบวนการพัฒนาคลัสเตอร์และห่วงโซ่อุปทาน รวมทั้งเครือข่ายชุมชนบนรากฐานของความรู้สมัยใหม่ ภูมิปัญญาท้องถิ่นและวัฒนธรรมไทย และความหลากหลายทางชีวภาพ เพื่อสร้างสินค้าที่มีคุณภาพและมูลค่าสูง มีตราสินค้าเป็นที่ยอมรับของตลาด รวมทั้งสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ และส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ ตลอดจนการบริหารองค์ความรู้อย่างเป็นระบบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การปฏิรูปองค์กร การปรับปรุงกฎระเบียบ และพัฒนาระบบมาตรฐานในด้านต่างๆ รวมทั้งการดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศให้สนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิต และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๖.๒.๒ การสร้างภูมิคุ้มกันของระบบเศรษฐกิจ โดยการบริหารเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจให้มั่นคงและสนับสนุนการปรับโครงสร้างการผลิตโดยการระดมทุนไปสู่ภาคการผลิตที่มีประสิทธิภาพ พัฒนารัฐวิสาหกิจให้มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพบนหลักการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเกิดประสิทธิภาพและสวัสดิการสูงสุดแก่ประเทศการส่งเสริมการออมอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นแหล่งระดมทุน และเป็นหลักประกันในชีวิตของประชาชน และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและการพัฒนาแหล่งพลังงานทางเลือก เพื่อลดการพึ่งพิงการนำเข้าพลังงาน และประหยัดเงินตราต่างประเทศ

๖.๒.๓ การสนับสนุนให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรมและการกระจายผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเป็นธรรม โดยส่งเสริมการแข่งขันการประกอบธุรกิจในระบบอย่างเสรี เป็นธรรม และป้องกันการผูกขาด กระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไปสู่ภูมิภาคอย่างสมดุล และเป็นธรรมให้ประชาชนเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่เพิ่มประสิทธิภาพและความครอบคลุมของการให้บริการของระบบการเงินฐานรากให้สามารถ

สนับสนุนการพัฒนาศักยภาพชุมชนและเศรษฐกิจฐานราก ด้วยการพัฒนาองค์กรการเงินชุมชน ให้เข้มแข็ง รวมทั้งดำเนินนโยบายการคลัง เพื่อส่งเสริมการกระจายรายได้ โดยกระจายอำนาจการจัดเก็บภาษี การจัดทำงบประมาณและการเบิกจ่าย และการก่องหนี่ภายใต้กรอบการรักษาวินัยทางการคลังสู่ท้องถิ่น

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคประชาชนให้สามารถเข้าร่วมในการบริหารจัดการประเทศ โดยส่งเสริมให้ประชาชนรวมตัวและรวมกลุ่มสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกันให้เข้มแข็ง ส่งเสริมให้เข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเท่าเทียม และร่วมในกระบวนการบริหารจัดการประเทศให้เกิดความเป็นธรรม และความโปร่งใสในการพัฒนาประเทศ เสริมสร้างความเข้มแข็ง และสร้างเครือข่ายการทำงานของกลไกตรวจสอบภาคประชาชน เพื่อติดตามตรวจสอบการใช้อำนาจของภาครัฐได้อย่างเข้มแข็งมีประสิทธิภาพ

### การพัฒนาประเทศ (National Development)

การพัฒนาประเทศคือการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีขีดความสามารถในการผลิตและการแข่งขันสูงขึ้น การพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศ การพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสม การพัฒนาทางด้านจิตใจ รวมทั้งการพัฒนาชนบทให้เป็นระบบและเกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพที่กล่าวมาคือความสำคัญ และแนวทางในการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยมุ่งเน้นให้มีเกิดการพัฒนาด้านต่างๆ ด้าน เพื่อเพิ่มศักยภาพดังต่อไปนี้

๑. การพัฒนาเกษตรกรรม เป็นเกษตรกรรมที่แปรรูปเป็นผลผลิตที่ทุกคนชาตินำไปใช้ได้ เช่น มันสำปะหลังอัดเม็ดทำแป้งผงไปปรุงอาหารที่เป็นต้องการของโลกทำให้เป็นสำเร็จรูป เพื่อเพิ่มมูลค่าในตัวสินค้าอื่นๆ

๒. อุตสาหกรรม ส่งเสริมการศึกษาในระบบการคำนวณ ภาษาต่างประเทศ เพื่อการติดต่อกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลกเพื่อการค้าการลงทุนการค้าคำนวณนั้นเหมาะกับด้านวิศวกรรมด้านการเงิน ระบบวิทยาศาสตร์ ฟิสิกส์ชีววิทยา เกิดจากการคำนวณ ดังนั้นควรปรับปรุงการศึกษาเร่งแก้ไขให้มีประสิทธิภาพอย่างถูกต้อง เพื่อการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์ และเทคโนโลยี สรุปได้ว่าการแปรรูปนั้น จะมีประสิทธิผลในด้านอุตสาหกรรมลดการพึ่งพาเทคโนโลยีของต่างชาติในด้านวิศวกรรมเทคโนโลยี ดังนั้นไทยจึงไม่สมควร แพ้ อเมริกัน และญี่ปุ่นอย่างแน่นอน

๓. ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนไทย ส่งเสริมให้มีกฎหมายที่ครอบคลุมเหมาะสมกับความยุติธรรมในสังคม ป้องกัน และปราบปรามปัญหาในสังคม ส่งเสริมการศึกษาให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของประเทศ ถ้าไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรมนั้นการเปลี่ยนแปลงการศึกษาและจริยธรรมคุณธรรมคือศาสนาให้มีความสอดคล้องกับเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม

๔. พัฒนาคูคลระดับประเทศให้มีความสามารถในด้านการเมือง การติดต่อการบริหารประเทศ รวมทั้งจริยธรรมแห่งชั้นชั้นปกครองให้เหมาะสม

๕. พัฒนาระบบกองทัพบก เรือ อากาศ ให้เข้มแข็งนำเกรงขาม เพื่อป้องปรามประเทศที่เป็นอริ และเพื่อการติดต่อเจรจาต่าง ๆ ให้ดี ประเทศเรานำเกรงขาม และเพื่อเป็นศักยภาพในการป้องกันประเทศ ซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นในระบบทหารอย่างทื่อเมริกันติดต่อกับประเทศอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ

### ปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาประเทศประกอบไปด้วยปัจจัยที่สำคัญดังนี้

๑. ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญคือ ทหารทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรมนุษย์ ผู้ประกอบการ และเทคโนโลยี

๑.๑ ทูน (Capital) ทูนถือเป็นปัจจัยสำคัญ เป็นกุญแจนำไปสู่ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สิ่งสำคัญของการพัฒนาก็คือ การกระจายการลงทุนไปให้กว้างและเป็นไปอย่างเพียงพอ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๑.๒ ทรัพยากรธรรมชาติ (Natural Resources) ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมมีประโยชน์ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า ที่ดิน แร่ธาตุ น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น และมีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ โดยมนุษย์ใช้ทรัพยากรเหล่านี้ในการพัฒนาเศรษฐกิจ ทรัพยากรธรรมชาติเป็นปัจจัยสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ หากประเทศใดมีทรัพยากรมาก จะทำให้ประเทศนั้นๆ มีโอกาสพัฒนาได้มาก แต่ก็ต้องรู้จักใช้ให้เกิดประโยชน์อย่างเพียงพอ นำมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการพัฒนาที่มีอยู่อย่างต่อเนื่องจะทำให้ประเทศนั้นๆ สามารถมีทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างยั่งยืน

๑.๒.๑ ทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ดีขึ้น จากการที่ประชาชนรัฐบาลได้มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้เกิดประโยชน์ต่อทางเศรษฐกิจ

๑.๒.๒ ทรัพยากรธรรมชาติเป็นปัจจัยพื้นฐานต่อการพัฒนาด้านการเกษตร การอุตสาหกรรม การบริการ การท่องเที่ยว ทำให้เกิดรายได้ทั้งจากภาคการผลิตโดยตรง และด้านการบริการ

๑.๒.๓ การนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ ที่ก่อให้เกิดรายได้ เช่น การขุดน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ แร่ธาตุต่างๆ นำมาใช้ประโยชน์ทดแทนการนำเข้าและยังสามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ ทำให้เกิดรายได้มาพัฒนาประเทศ

๑.๒.๔ ทรัพยากรธรรมชาติ สามารถนำมาใช้สร้างโรงงานพลังงานไฟฟ้า ผลิตกระแสไฟฟ้า เพื่อการบริโภคของประชาชน เช่น การนำแร่ธาตุ ถ่านหิน แก๊สธรรมชาติ น้ำมันและพลังงานน้ำ

๑.๒.๕ ทรัพยากรธรรมชาติ เช่นป่าไม้ แหล่งน้ำ ทะเล น้ำตก ภูเขา เป็นต้น ใช้เป็นที่พักผ่อน และเป็นแหล่งท่องเที่ยว สามารถเป็นรายได้มาพัฒนาประเทศได้



๑.๒.๖ ใช้ในการคมนาคมขนส่ง เช่น ทะเล แม่น้ำ ลำคลอง สามารถใช้ลำเลียงการขนส่งทางวัตถุดิบ สินค้า และการเดินทางสัญจรของประชาชน สนับสนุนการค้าขาย เพื่อพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ

๑.๓ ทรัพยากรมนุษย์ (Human Capital) เป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเน้นให้เห็นถึงประสิทธิภาพ และคุณค่าของประชากรเป็นหลักการศึกษา ประชากร ครอบคลุมไปถึงเพศ อายุ ระดับการศึกษา สภาพการทำงาน ภาวะเจริญพันธุ์ อัตราการเกิด อัตราการตาย และอัตราการย้ายถิ่น เป็นต้น คุณภาพของประชาชน เป็นหน่วยผลิตที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ และพัฒนาได้อย่างรวดเร็ว

๑.๔ ผู้ประกอบการ (Entrepreneurship) ถือเป็นปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการผลิตภาพและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ผู้ประกอบการจึงมีหน้าที่ และบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างแท้จริงหน้าที่ เป็นผู้ตัดสินใจเลือกการผลิตสินค้าและบริการว่าจะผลิตอะไร จำนวนเท่าไร จะเลือกปัจจัยในการผลิต เป็นผู้เลือกเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการผลิต การขยายตลาด สินค้าและบริการ เป็นผู้รับภาระความเสี่ยงภัย และความไม่แน่นอนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการลงทุน ผู้ประกอบการมีหน้าที่ดังกล่าวเพื่อให้ธุรกิจดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๕ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้เกิดประสิทธิผลและประสิทธิภาพการผลิต สินค้าและบริการเพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการจ้างงาน การกระจายรายได้ โครงสร้างตลาด การค้าและการลงทุน ซึ่งทำให้เศรษฐกิจและสังคมเปลี่ยนแปลง เนื่องจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

## ๒. ปัจจัยทางการเมือง

ปัจจัยทางการเมืองเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ และมีอิทธิพลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ แนวความคิดทางการเมือง หรือปรัชญาทางการเมืองมีหลายรูปแบบ แต่ละแบบต่างมีอิทธิพลต่อทางเศรษฐกิจและธุรกิจแตกต่างกัน เช่น ระบบการเมืองแบบสังคมนิยม เสรีนิยมหรือ คอมมิวนิสต์ เป็นต้น นอกจากนี้แนวนโยบายเศรษฐกิจย่อมมีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์ หรือเปลี่ยนแปลงไปได้ ภายใต้กรอบการเมืองด้วยกันเช่น เสถียรภาพทางการเมือง รูปแบบการปกครอง และการบริหารจัดการอธิบายได้ดังนี้

๒.๑ เสถียรภาพทางการเมือง ประเทศที่สงบสุข ปราศจากภัยสงคราม ระบบการเมืองในประเทศดำเนินไปอย่างเรียบร้อยอย่างต่อเนื่อง ประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมือง จะทำให้ประชาชน นักธุรกิจ นักลงทุน มีความมั่นใจการประกอบอาชีพ รัฐบาลสามารถวางนโยบายและกำหนดมาตรการทุก ๆ ด้านในการพัฒนาได้เต็มที่

๒.๒ รูปแบบการปกครอง มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เช่น ระบบคอมมิวนิสต์ ระบบสังคมนิยม ระบบเสรีนิยม เป็นต้น ระบบการปกครองไม่ว่าระบบใด หากผู้ปกครองประเทศ ขาดความรับผิดชอบ ไม่ซื่อสัตย์ ขาดวิสัยทัศน์ มุ่งแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน ก็ไม่สามารถนำพาประเทศให้ประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจได้ ดังนั้น ในการพัฒนาประเทศต้องเป็นผู้บริหารประเทศต้องมีความตั้งใจจริง มีความสามารถระดมความคิด ความร่วมมือ ร่วมใจจากประชาชนในประเทศ เพื่อให้ประเทศประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม

๒.๓ การบริหารจัดการ ผู้ปกครองประเทศนอกจากควรมีวิสัยทัศน์แล้ว การวางแผนกลยุทธ์ กำหนดนโยบายแผนเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว การบริหารจัดการบ้านเมืองให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ตามที่กำหนดไว้ เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ สร้างสังคม และบริหารจัดการให้การเมืองดำเนินไปได้อย่างมีเสถียรภาพ

### ๓. ปัจจัยทางสังคม

ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ค่านิยม ความสัมพันธ์ของบุคคล ครอบครัว ชนชั้นทางสังคม ศาสนา และวัฒนธรรม ค่านิยม เป็นสิ่งที่คนสนใจที่ปรารถนาที่จะได้ จะเป็น หรือแนวทางการดำเนินชีวิตซึ่งมีค่านิยมหลายแบบเช่น ค่านิยมทางสังคม จิตวิทยา ได้แก่ เชื่อฟังผู้ใหญ่ รักสันโดษ ค่านิยมทางจริยธรรมที่เชื่อในศาสนา กฎแห่งกรรม ยึดความเมตตา ค่านิยมทางการเมือง ได้แก่ ยึดหลักการปกครองตามระบบประชาธิปไตย ยึดถือความต้องการของประชาชน ความสัมพันธ์ของบุคคล บุคคลย่อมมีสมาชิกภาพเป็นส่วนหนึ่งของสังคมมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับกลุ่มที่ตนเองเป็นสมาชิก ครอบครัวถือว่าเป็นสถาบันที่เล็กที่สุด ครอบครัวมีส่วนปลูกฝังค่านิยมให้กับสมาชิกในครอบครัว ให้มีเหตุผล กล้าคิด กล้าตัดสินใจ ซื่อสัตย์ และอื่นๆ จึงถือว่าเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และชนชั้นทางสังคม ศาสนาและวัฒนธรรม ก็ถือว่ามีอิทธิพลต่อบุคคลมากด้วยคำสอนและธรรมเนียมปฏิบัติในศาสนาต่างๆ มีข้อปฏิบัติ และสิ่งปลูกฝังความเชื่อ ค่านิยมให้กับบุคคล เป็นเครื่องกระตุ้น หรือขัดขวางต่อการพัฒนาเศรษฐกิจได้

สรุปได้ว่า การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน เป็นการสร้างความสามัคคีผูกพัน ในหมู่เครือญาติ ส่งเสริม และให้โอกาสการเข้าถึงกิจกรรม วัฒนธรรม ประเพณี ของชุมชน สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการได้ครอบคลุมทุกภูมิภาค ในรูปของสมาคม สมาพันธ์ ส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างผู้ประกอบการกับภาครัฐ ส่งเสริม ช่วยเหลือ พัฒนาการวิชาชีพ จรรยาบรรณ ให้สามารถพึ่งตนเองได้

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความเข้มแข็งความมั่นคงในการประกอบกิจการโดยสาธารณชนขนาดเล็กของประเทศไทย ดังต่อไปนี้

สิทธิชัย ทนันทไชย (๒๕๔๒) ศึกษาทัศนคติของผู้ขับขี่รถสาธารณะต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจยังขาดการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง ทำให้เกิดปัญหาจราจร และส่งผลถึงความปลอดภัยในการโดยสารสิทธิชัยได้ให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า ควรมีการบังคับใช้กฎหมายให้ครอบคลุมและเคร่งครัด ไม่มีการเลือกปฏิบัติรวมทั้งควรปลูกจิตสำนึก ระเบียบสังคม การใช้รถใช้ถนนไปในตัว

บุญรักษ์ กุณาศล (๒๕๔๓) ได้ศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการให้และใช้บริการรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลพบว่า ผู้ใช้รถตู้และรถโดยสารปรับอากาศให้ความสำคัญกับระยะเวลาในการเดินทางมากที่สุด รองลงมาได้แก่ ความสบายในการเดินทาง ความแน่นอนในการให้บริการ ความปลอดภัย ความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการ ค่าโดยสาร และลักษณะของผู้ให้บริการตามลำดับ และยังพบว่า รถตู้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ได้เป็นอย่างดีคือ ผู้ใช้รถตู้มีความพึงพอใจสูงกับปัจจัยที่ผู้ใช้รถตู้ให้ความสำคัญมาก ในขณะที่ผู้ใช้รถโดยสารกลับมีความพึงพอใจน้อยกับปัจจัยที่ผู้ใช้รถโดยสารให้ความสำคัญมาก ในส่วนการให้บริการพบว่า ผู้ให้บริการรถตู้และรถแท็กซี่ให้ความสำคัญกับรายได้มากที่สุด รองลงมาได้แก่ ค่าใช้จ่าย ความปลอดภัยจากการให้บริการ ความสะดวกในการเข้ามาให้บริการ การยอมรับจากบุคคลต่างๆ และความสบายในการให้บริการตามลำดับ บุญรักษ์ได้ให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบรถตู้โดยสาร เช่น ลักษณะของรถตู้โดยสารควรมีระบบเบรกและยางคุณภาพสูงเหมาะกับการใช้งานหนัก ควรมีการกำหนดอายุการใช้งานของรถตู้ ควรจัดให้มีการอบรมพนักงานขับรถให้มีคุณภาพโดยเน้นถึงความปลอดภัย เป็นต้น

อดิสร ศิริวัชรไพบูลย์ (๒๕๔๖) ศึกษาถึง ความคิดเห็นของผู้โดยสารด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะว่าอยู่ในระดับปานกลาง โดยพฤติกรรมการขับขี่ ลักษณะเส้นทางที่ใช้เดินทาง และสภาพยานพาหนะที่ต่างกันทำให้มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะแตกต่างกัน ส่วนเพศ อายุ อาชีพ ความถี่ในการใช้บริการ การรับรู้ข่าวสาร และพฤติกรรมในการโดยสารที่ต่างกันไม่ ทำให้มีความคิดเห็นด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะแตกต่างกัน นอกจากนี้ ยังพบอีกว่า พฤติกรรมการขับขี่ของรถตู้ประจำทางสาธารณะ มีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความเร็วสูง การขับแข่งเพื่อแย่งผู้โดยสารและการแข่งรถอื่นในที่คับขันอันอาจเกิดอันตรายได้ จึงให้ข้อเสนอแนะไว้ว่าควรใช้มาตรการทางกฎหมายที่เด็ดขาด เช่น การเรียกตักเตือน การตัดคะแนนใบขับขี่ พร้อมบันทึกข้อมูลฐานความผิด และให้ใบสั่งเพื่อเสียค่าปรับ หากมีการตรวจพบว่ามีกรกระทำความผิดซ้ำก็ต้องยึดใบอนุญาตขับขี่ ให้พักการขับขี่เป็นการชั่วคราวตามเวลาที่กฎหมายกำหนดและต้องให้ผู้ขับขี่ไปสอบและอบรมเรื่องการขับขี่สาธารณะใหม่ เพื่อเป็นการปรับปรุงพฤติกรรมในการขับขี่ให้มีความปลอดภัยและคำนึงถึงผู้ใช้ถนนคนอื่นด้วย ในส่วนของพฤติกรรมในการโดยสาร อดิสรพบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่

ไม่ยอมจากรถยอมเสี่ยงที่จะใช้บริการต่อไปจนถึงจุดหมาย แม้จะมีเหตุการณ์อันนำไปสู่ความไม่ปลอดภัย ดังนั้นจึงควรณรงค์ให้ผู้โดยสารคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าปัจจัยอื่นๆ ด้วยการประชาสัมพันธ์ทางสถานีวิทยุ โทรทัศน์ หรือสื่อประเภทอื่น ๆ ซึ่งการทำให้ผู้โดยสารตระหนักในความปลอดภัยและทำให้ผู้โดยสารมีการระมัดระวังตัว ทำให้การโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะปลอดภัยมากขึ้น อันเนื่องมาจากผู้โดยสารมีการระมัดระวังตัวอยู่เสมอ อีกประการหนึ่งคือ ควรขอความร่วมมือจากผู้ขับขี่รถตู้ประจำทางสาธารณะให้บริการด้วยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เช่น การขับรถอย่างถูกต้องกฎจราจร ไม่ขับรถด้วยพฤติกรรมที่อาจก่อให้เกิดอันตราย เป็นต้น เพราะบางครั้งผู้โดยสารก็ขาดการระมัดระวังตนเองผู้ขับขี่จึงควรรับผิดชอบต่อผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น กรมการขนส่งทางบก หรือองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ก็ควรให้มีเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถตู้ประจำทางสาธารณะให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น อีกทั้งรถตู้ประจำทางสาธารณะส่วนใหญ่ไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น ถังดับเพลิง หรือค้อนทุบกระจก ทั้งที่กฎหมายบัญญัติให้รถที่ใช้ในการขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีอุปกรณ์เหล่านี้ ดังนั้นการจัดเจ้าหน้าที่ออกตรวจสภาพรถจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง

จารึก ไชยศรี (๒๕๔๖) ศึกษาความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถตู้ประจำทางเส้นทางรังสิต-มหาวิทยาลัยรามคำแหง พบว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อการใช้บริการของรถตู้โดยสารประจำทางในระดับปานกลางค่อนข้างไปทางพึงพอใจน้อยคือ หมวดความสะดวกสบาย ในขณะที่ใช้บริการ หมวดผู้ให้บริการบนรถโดยสาร หมวดความปลอดภัยในการใช้บริการ และหมวดระยะเวลาในการเดินทาง ตามลำดับ โดยจารึก ไชยศรีให้ข้อเสนอแนะไว้ว่า องค์การหรือหน่วยงานที่ควบคุมดูแลควรสร้างมาตรฐานของการบริการในด้านต่าง ๆ เช่น

๑. ด้านอัตราค่าโดยสาร ควรกำหนดอัตราค่าโดยสารเมื่อเทียบกับระยะทางที่มีมาตรฐานแน่นอนเพื่อความเป็นธรรมต่อผู้โดยสาร

๒. ด้านผู้ให้บริการบนรถโดยสาร ควรฝึกอบรมให้มีมารยาทในการบริการที่ดีปรับปรุงพฤติกรรมการทำงานให้มีลักษณะ Service Conscious คือมีจิตสำนึกต่อการให้บริการที่ดี และการบริการโดยมีจิตใจเป็นผู้ให้บริการ (Service Minded)

๓. ด้านความปลอดภัยในการใช้บริการต้องให้ความสำคัญเพิ่มขึ้น

๔. ด้านความสะดวกสบายในการใช้บริการ ควรกำหนดขนาดมาตรฐานรถตู้โดยสาร เช่น ช่วงยาว หลังคาสูง และจำนวนที่นั่ง

จตุพร นนทศิริ (๒๕๔๖) ศึกษาบทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพฯ ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง เหตุผล ๓ อันดับแรกที่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการ ได้แก่ ความรวดเร็วในการเดินทาง ระบบรถโดยสารประจำทางที่มีอยู่ไม่แออัด ความสบายในการ

เดินทาง และความสะดวกในการเข้าถึง ส่วนสาเหตุในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางนั้น พบว่าไม่มีส่วนต่อการตัดสินใจใช้บริการรถตู้โดยสารประจำทาง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงควรทำการปรับปรุงด้านการให้ความคุ้มครองประกันภัยให้แก่ผู้โดยสาร จตุพรยังให้ข้อเสนอแนะให้กลุ่มผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยดังนี้ การควบคุมอายุและสภาพรถตู้โดยสารประจำทางอย่างเข้มงวด บังคับให้ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทางจัดทำประกันภัยคุ้มครองผู้โดยสารที่สูงกว่าประกันภัยประเภท ๓ การประเมินคุณภาพการจัดการกิจการเดินรถตู้โดยสารประจำทาง การพัฒนาคุณภาพพนักงานขับรถตู้โดยสารประจำทาง อบรมและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการรถตู้โดยสารประจำทาง ให้ตระหนักถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ และให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษ เพื่อควบคุมด้านมารยาทในการขับขี่ เช่น ห้ามขับรถเลนขวา หรือบนไหล่ทาง ควรมีการฝึกอบรมมารยาทพนักงานอย่างต่อเนื่อง และพนักงานขับรถตู้โดยสารควรมีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน

อรุณ วิชกิจ (๒๕๔๘) ศึกษาความคาดหวังของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัด โดยใช้วิธีการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่าง ได้ข้อสรุปว่า ความคาดหวังการบริการและการบริการที่ได้รับจากผู้ให้บริการรถตู้ ทั้งจากบุคลากรผู้ให้บริการสถานที่ อุปกรณ์ และการบริการ ภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการยกระดับมาตรฐานในการบริการของรถตู้โดยสารว่า ควรมีการจัดทำประกันการเกิดอุบัติเหตุให้กับผู้โดยสาร ควรปรับปรุงสภาพของรถตู้โดยสารให้มีสภาพเหมาะสมกับการใช้งานและมีความปลอดภัย

สมยศ สืบจากดี (๒๕๔๘) ศึกษารูปแบบการดำเนินการขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาคุณภาพในการบริการ : กรณีศึกษาการประกอบการขนส่งด้วยรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า รถโดยสารร่วมบริการชนิดรถโดยสารขนาดเล็กมีระดับเกณฑ์คุณภาพที่ยังไม่ดี สภาพการให้บริการอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยที่เกิดจากพฤติกรรมขับขี่ ลักษณะตัวรถ ลักษณะพนักงานผู้ให้บริการ เป็นต้น สมยศกล่าวว่าการแก้ปัญหาคุณภาพในการบริการของรถโดยสารขนาดเล็ก การปรับปรุงคุณภาพมิอาจกระทำได้ง่าย และอาจจะเป็นทางเลือกที่ดีกว่าหากจะยกเลิกบริการขนาดเล็ก และจัดหารูปแบบการให้บริการโดยรถชนิดอื่น ๆ ที่มีคุณภาพมากกว่ามาให้บริการแทนที่

พร้อมพิไล บัวสุวรรณ (๒๕๕๐) ศึกษารูปแบบการรณรงค์สร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชน โดยเข้าไปทำงานร่วมกับ ๒๗ ชุมชน ใน ๓ จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา และหนองคาย และได้ให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการดำเนินการตั้งแต่ การศึกษาปัญหา การวางแผน การดำเนินการ และการประเมินผล ผลการวิจัยพบว่าการบังคับใช้กฎหมายเป็นการสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างได้ผล แต่มาตรการดังกล่าวอาจไม่สามารถกระทำ

อย่างทั่วถึงในระดับชุมชนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐอาจมีไม่เพียงพอ การรณรงค์สร้างความตระหนักให้คนในชุมชนรู้จักแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในชุมชนของตนเองเป็นสิ่งจำเป็น เพราะชุมชนรู้จักสภาพ และพฤติกรรมของคนในชุมชนตนเองดีที่สุด โดยหากชุมชนได้รับการชี้แนะให้เข้าใจกรอบแนวคิดที่สามารถเป็นเครื่องมือในการจัดการกับปัญหาของตนนั้นคือ รู้ปัญหาเอง ป้องกันเอง และแก้ไขเอง จะเป็นการแก้ปัญหาความไม่ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในระดับชุมชนได้อย่างยั่งยืน

วันชัย บัวกิตติ (๒๕๕๐) ศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อบริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ พบว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ควรรับรู้ปัญหาของการบริการของพนักงาน เช่น การหยุดรถ/ออกรถกระชากไม่นุ่มนวล การขับเร็ว/หวาดเสียวน่ากลัว และการจอดรับส่งผู้โดยสารไม่ตรงป้าย โดยควรจัดศูนย์บริการรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการบริการ ข้อร้องเรียนดังกล่าวมาปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศ และควรสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าโดยการกำหนดอายุขั้นต่ำของพนักงานขับรถที่จะขับชีรต์โดยสารประจำทางปรับอากาศพร้อมเพิ่มขีดความสามารถและทักษะในการขับขี่ของพนักงานขับรถ ซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารเป็นต้น

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (๒๕๕๑) จัดทำรายงานเบื้องต้นโครงการต่อเนื่อง ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทยเพื่อพัฒนาและเผยแพร่องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่องของกระบวนการเรียนรู้ รวมทั้งการถ่ายทอดองค์ความรู้ทางด้านความปลอดภัยทางถนน รายละเอียดของโครงการจะกล่าวถึงแนวทางการบริหารจัดการของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย โดยมุ่งเน้นที่การสืบค้นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการฟื้นฟูสภาพการเกิดอุบัติเหตุ การรวบรวมและการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ การถ่ายทอดองค์ความรู้ โดยการฝึกอบรมทั้งระยะสั้นและระยะยาว การจัดการประชุมสัมมนา เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเครือข่ายนักวิจัยและเผยแพร่ความรู้ทางด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับหน่วยงานต่าง ๆ จากผลการศึกษาของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย พบว่าประเด็นสำคัญที่ควรตระหนักในการนำไปสู่การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ อุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การขับขี่ด้วยความมึนเมา อุบัติเหตุรถพลิกคว่ำ พฤติกรรมขับขี่ของวัยรุ่น และอุบัติเหตุจากอันตรายข้างทางเป็นต้น

อภิรักษ์ สะตะพันธ์ (๒๕๕๑) ศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทยพบว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุคือขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดมากที่สุด รองลงมาขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด และอื่น ๆ เช่น อุปกรณ์รถชำรุด แขงอย่างผิดกฎหมาย หลับใน เมาสุรา เป็นต้น ผู้ขับขี่รถโดยสารส่วนใหญ่เรียนรู้วิธีการขับรถมาจากการเป็นเด็กแรกมาก่อนมากกว่าร้อยละ ๕๐ พฤติกรรมเสี่ยงของพนักงานขับรถโดยสารที่พบบ่อย ได้แก่ ขับรถเร็วเกินที่กำหนด ขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด ง่วง/หลับใน เมาสุรา เป็นต้น

อภิรักษ์ได้เสนอแนะมาตรการในการจัดการผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทยคือ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของพนักงานขับรถ การตรวจสอบและปรับปรุงถนนให้มีความปลอดภัย การตรวจสอบและปรับปรุงสภาพรถโดยสาร การเพิ่มอุปกรณ์ความปลอดภัยประจำตัวรถ เช่น การติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง การยึดเก้าอี้ที่นั่งกับตัวรถ และการเพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย

นาริรมย์ รัตนสมฤทธิ (๒๕๕๒) ศึกษาลักษณะและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก(รถสองแถว) ในอำเภอเมืองนครสวรรค์ พบว่า ลักษณะแนวโน้มต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขนาดเล็กส่วนใหญ่มีแนวโน้มอยู่ระดับปานกลาง ดังนั้นเจ้าหน้าที่และชุมชนที่เกี่ยวข้องควรจัดกิจกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร เช่น เพิ่มโครงการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย การฝึกทักษะการจัดการกับความเครียด เพื่อเป็นแนวทางในการลดแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ และเพิ่มความเข้มงวดของการบังคับใช้

พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย (๒๕๕๒) กล่าวว่าอัตราการเสียชีวิตของประชาชนจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีสูงมากติดอันดับต้น ๆ ของโลก แต่กำลังลดลงด้วยความร่วมมือของภาคีหลายหน่วยงาน ทุกวันนี้อุบัติเหตุจราจรคร่าคนไทยตายมากกว่าอาชญากรรม ๔-๕ เท่าต่อปี อุบัติเหตุจราจรยังเกิดขึ้นสูงในทุกเดือนมิใช่เฉพาะช่วงเทศกาลอุบัติเหตุจราจรสามารถควบคุมป้องกันได้เช่นเดียวกับอาชญากรรม ผลการวิจัยในต่างประเทศแสดงว่าการบังคับใช้กฎหมายสามารถลดอุบัติเหตุได้ถึงร้อยละ ๔๐ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายหรือบทลงโทษที่เข้มงวดรัดกุมจะสามารถช่วยให้ประชาชนได้รับความปลอดภัยจากการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (๒๕๕๓) กล่าวว่าสาเหตุหลักของอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง มาจากผู้ขับขี่และการขาดอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยเช่น เข็มขัดนิรภัย สภาพรถที่เก่าทรุดโทรม ตัวถัง เบรก ล้อ และอุปกรณ์เสริมหลายอย่าง ที่ไม่ได้มาตรฐาน ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนนจึงรวบรวมระดมสมองจากหลายภาคส่วนเพื่อช่วยกันกำหนดนโยบายยกระดับมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะและทิศทางการปรับปรุงเกี่ยวกับมาตรฐานรถดังนี้

๑. การกำหนดมาตรฐานของเข็มขัดนิรภัยการยึดติดกับเก้าอี้ที่นั่งของรถโดยสารสาธารณะ และกำหนดให้ติดตั้งในทุกที่นั่ง

๒. ฝึกอบรมพนักงานขับรถ กำหนดให้เป็นอาชีพเฉพาะที่ต้องมีใบประกอบวิชาชีพและส่งเสริมให้มีสวัสดิการที่ดี

๓. การบังคับใช้กฎหมายให้เกิดมาตรฐานของรถสาธารณะอย่างเข้มงวด

๔. หน่วยงานราชการควรเป็นแบบอย่างในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยโดยภาครัฐควรกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

๔.๑ ภาครัฐควรสนับสนุนผู้ประกอบการเพื่อยกระดับให้รถโดยสารสาธารณะมีความปลอดภัย เช่น จัดการสัมปทานที่เป็นธรรม ลดภาษีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย

๔.๒ ภาครัฐควรเข้ามาลงทุน เพื่อให้เกิดมาตรฐานและความปลอดภัยเต็มรูปแบบ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (๒๕๖๐) ได้ทำการศึกษาวิจัยเกี่ยวข้องกับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะโดยระบุว่า มาตรฐานการผลิตรถโดยสารสาธารณะของไทยขนาดเล็กและขนาดใหญ่ยังขาดระเบียบบังคับการทดสอบมาตรฐานโครงสร้างรถ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักของความเสียหายของผู้โดยสาร โดยจากการศึกษาเปรียบเทียบกับมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะของไทยกับต่างประเทศของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยนั้น พิจารณาจากขั้นตอนการออกแบบตัวรถและขั้นตอนการผลิต ซึ่งพบว่ามาตรฐานของไทยก็ไม่ต่ำไปกว่าของต่างประเทศ แต่ในรายละเอียดบางกรณี การกำหนดข้อกำหนดมาตรฐานของไทยอาจไม่เทียบเท่า จึงทำให้ยังไม่เกิดความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ เนื่องจากของต่างประเทศมีการกำหนดให้มีการทดสอบมาตรฐานโครงสร้างรถ แต่ปัจจุบันของไทยยังไม่มีระเบียบในการทดสอบที่บังคับใช้แก่ผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการ เนื่องจากอุปสรรคหลายประการของหน่วยงานที่รับผิดชอบรถโดยสารสาธารณะทั้งหมดมีการจดทะเบียนไปแล้วจนถึงปัจจุบันจึงเป็นรถที่ไม่ได้ผ่านกระบวนการนี้ ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารเมื่อเกิดอุบัติเหตุมักมาจากสาเหตุสำคัญดังนี้

๑. โครงสร้างของรถไม่แข็งแรงหลังคายุบ หรือฉีกขาดเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

๒. แก้วโดยสารไม่แข็งแรงมั่นคง มีการหลุดออกจากตัวรถ

๓. เข็มขัดนิรภัย ความแข็งแรงของเบาะที่นั่งซึ่งการตรวจสอบ/ ทดสอบมักเป็นมาตรฐานเชิงพินิจและตรวจสอบความแข็งแรงการตรวจสอบด้วยตาเปล่า โดยไม่ได้มีการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุ

ดังนั้นการทดสอบความแข็งแรงเชิงวัสดุของตัวรถ การทดสอบการพลิกคว่ำ เพื่อทดสอบโครงสร้างหลักของรถโดยสาร น่าจะเป็นก้าวสำคัญของการสร้างความปลอดภัยในกับผู้ใช้โดยสารในอนาคต

กชพร นานาผล และคณะ(๒๕๖๐) ได้ศึกษาผลการศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย พบว่า ปัญหาในการประกอบกิจการรถตู้มาจากการบังคับใช้กฎหมายที่ล่าช้าหลังอย่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ที่บังคับใช้มาเป็นเวลา ๓๘ ปี การจดทะเบียนทำให้ยากต่อการควบคุม ผู้ประกอบการจึงได้รับความเดือดร้อน โดยที่ไม่มีผู้ประกอบการรายใดต้องการเข้าสู่กระบวนการทางกฎหมาย เพราะถูกจำกัดความเร็วไม่เกิน ๘๐ และถูกปรับเงินในถนนทางด่วน โดยเฉพาะรถตู้ป้ายดำ ม.๒๓ ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำและมีช่องว่างระหว่างคนเมืองกับคนชนบท จากผลการสอบถาม พบว่าการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทยโดยรวม สภาพปัจจุบันมีปัญหาอยู่ในระดับมาก และมีสภาพที่พึงประสงค์ (ความต้องการ)



โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อวิเคราะห์ ค่า PNI modified เพื่อหาค่าดัชนีจัดเรียงลำดับความต้องการจำเป็นของการศึกษา พบว่า ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน มีความจำเป็นมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม ด้านเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่ง และด้านคุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ ตามลำดับ ส่วนแนวทางในการพัฒนาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย มีการเสนอเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังนี้คือ

๑. ควรมีการปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมกฎหมาย พระราชบัญญัติ ระเบียบ ข้อบังคับ ด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียนของรถ เพื่อให้เอื้อต่อการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย

๒. ควรให้มีการกำหนดเส้นทาง และเวลาการเดินรถ ในการให้บริการ รับ-ส่ง ผู้โดยสาร อย่างชัดเจน เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันของผู้ประกอบการ หรือผู้รับสัมปทานเส้นทางเดินรถ และลดปัญหาความขัดแย้งในการเดินรถ ทับเส้นทาง

๓. หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบควรมีการกำหนดมาตรฐานหรือมาตรการในการให้บริการของการประกอบกิจการรถตู้

๔. ควรส่งเสริมให้มีการจัดตั้งสมาคม/สมาพันธ์/องค์กรกลางของผู้ประกอบการประกอบกิจการรถตู้ เพื่อเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการและตัวแทนขององค์กรภาครัฐในการกำกับติดตาม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการประสานงาน และ

๕. ควรตั้งคณะกรรมการร่วมในการหาทางออกร่วมกัน การดำเนินกิจการของผู้ประกอบการตามระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

Taneerananon and Sutiwipakorn (1999) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถโดยสารในประเทศไทยและเสนอมาตรการแก้ไขไว้ จากการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุที่มีรถโดยสารเกี่ยวข้องมีประมาณร้อยละ ๕ ของอุบัติเหตุจราจร มีผู้เสียชีวิตประมาณ ๑,๕๐๐ คน และมีผู้บาดเจ็บประมาณ ๔,๕๐๐ คน สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจาก ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ร้อยละ ๓๙ ตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ ๑๕ และเบรกช้าร้อยละ ๘ จากการสำรวจความคิดเห็นของพนักงานขับรถประมาณร้อยละ ๕๐ ให้ความสำคัญกับอุบัติเหตุมาก สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดจากพนักงานขับรถประมาณร้อยละ ๕๕ ไม่ได้ตรวจสอบสภาพและทดสอบสายตาในระยะ ๒๐ เมตร ร้อยละ ๙ ข้อเสนอแนะในการจัดการอุบัติเหตุรถโดยสารประกอบด้วย ๔ ปัจจัย ได้แก่ การแก้ไขพฤติกรรมของพนักงานขับรถ สภาพแวดล้อมของถนน ความปลอดภัยของยานพาหนะ และการบังคับใช้กฎหมาย

Srisakda (2010) ศึกษา Safety Issues of Bus Transport in Thailand-A Lesson Learnt From an In-Depth Accident Investigation พบว่าสาเหตุหลัก และปัจจัยที่มีผลต่อการ

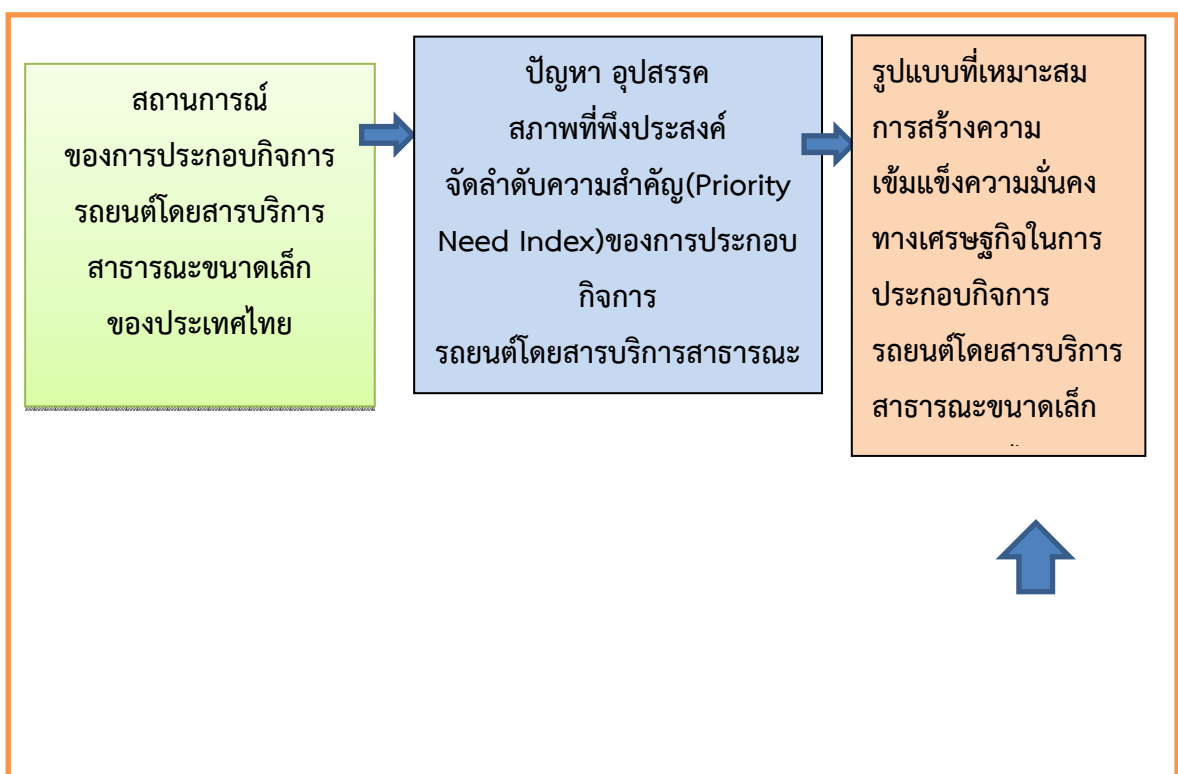
เกิดอุบัติเหตุได้แก่ คนขับ ยานพาหนะ ถนน และสภาพแวดล้อม การศึกษาข้อมูลเชิงลึกของการเกิดอุบัติเหตุกรณีรุนแรงต่าง ๆ จะสามารถหาแนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุซ้ำได้ และจากการศึกษากรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงในรถโดยสารสาธารณะ ๑๙ กรณีศึกษาพบว่าปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง คือ คนขับไม่ชำนาญเส้นทาง และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่สามารถบังคับรถได้ การใช้ความเร็วเกินกำหนด สภาพของตัวรถ เช่น เบาะที่นั่ง เข็มขัดนิรภัย ขาดอุปกรณ์ดับเพลิงเบื้องต้น ระบบเบรกไม่ทำงาน เป็นต้น

Lamtrakul et al. (2007) ได้ศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทยผ่านบทสะท้อนจากผู้ให้บริการ ได้ทำการสำรวจเชิงลึกจากกลุ่มบุคคลต่างๆที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้บริการซึ่งได้แก่ ผู้โดยสาร โดยทำการสำรวจด้วยวิธีสัมภาษณ์ผู้ให้บริการใน ๔ ภาค คือ กรุงเทพมหานคร ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ โดยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้เส้นทางของการเดินทางด้วยรถโดยสารทั้ง ๓ ประเภทของการใช้บริการของรถโดยสาร ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า กลุ่มผู้โดยสารส่วนใหญ่นั้นยังขาดการตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทาง สะท้อนให้เห็นว่า สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นเป็นผลสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมคนขับที่อ่อนแอไม่เหมาะสมของผู้ขับรถโดยสาร โดยข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการแก้ไขต่อเจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน และเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายในดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในเชิงรุกอย่างเหมาะสม

## กรอบแนวคิดของการวิจัย

กรอบแนวคิดในการวิจัย ผู้วิจัยดำเนินการดังนี้

แผนภาพที่ ๒ - ๑๐ : กรอบแนวคิด



๑. ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
๒. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก
๓. ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม
๔. คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ
๕. คุณภาพชีวิตและการศึกษา

## สรุป

สรุปได้ว่า การสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้ ๖ องค์ประกอบหลักคือ

๑. ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ
๒. กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็ก
๓. ความเหลื่อมล้ำและช่องว่างของสังคม
๔. คุณภาพ มาตรฐานและความปลอดภัยในการให้บริการ
๕. คุณภาพชีวิตและการศึกษา
๖. การส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

#### หนังสือ

- กชพร นำนานผล และคณะ. รายงานการศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา สภาพที่พึงประสงค์และแนวทางการแก้ไขปัญหาการประกอบกิจการรถตู้ของประเทศไทย”. ร้อยเอ็ด : มหาวิทยาลัยราชภัฏ : สมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย, ๒๕๖๐.
- การขนส่งทางบก, กรม. คู่มือพัฒนามาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก. กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๕๒.
- กลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสาร. แนวทางการพัฒนาประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทาง. กรุงเทพฯ : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๕๔.
- พลังเครือข่ายเพื่อถนนปลอดภัย. การบังคับใช้กฎหมาย Law Enforcement. กรุงเทพฯ : ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค, ๒๕๕๒.
- ณรงค์ ป้อมหลักทองและคณะ. โครงการมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถในระบบรถโดยสารประจำทาง : การกำหนดมาตรฐานการบังคับใช้และการตรวจสอบ. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, ๒๕๕๕.
- ถิรยุทธ ลิมานนท์. โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการประเมินความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดในประเทศไทยรายงานปริมาณการ. กรุงเทพฯ : สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ, ๒๕๕๕.
- เลขาธิการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ, สำนักงาน. ยุทธศาสตร์ชาติพ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๑.
- วิศวกรรมและความปลอดภัย, สำนัก. คู่มือการตรวจสอบสภาพรถสำหรับสถานตรวจสอบรถเอกชน. กรุงเทพฯ : กรมการขนส่งทางบก, ๒๕๔๔.
- สาธารณะสุขแห่งชาติ, มูลนิธิ. ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุรถโดยสารในประเทศไทย กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. กรุงเทพฯ : กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, ๒๕๕๑.
- สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ความเห็นและข้อเสนอแนะความปลอดภัยในการใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๖.
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. โครงการความร่วมมือในการศึกษาวิจัยด้านอุบัติเหตุ. รายงานฉบับสุดท้าย พ.ศ. ๒๕๕๐. กรุงเทพฯ : สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย ปทุมธานี, ๒๕๕๐.

## วารสาร

รับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.), สถาบัน. “จดหมายข่าวเพื่อการเตือนภัยด้านมาตรฐานภายใต้โครงการสร้างระบบข้อมูล องค์ความรู้ และการเตือนภัยด้านมาตรฐานระบบการจัดการ”, จดหมายข่าวเพื่อการเตือนภัยด้านมาตรฐาน. ปีที่ ๑ ฉบับที่ ๒ เดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๔, ๒๕๕๔.

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. “วารสารร่วมทาง ฉบับพิเศษ ปฐมฤกษ์”. ร่วมเดินทาง ฉบับที่ ๑, ๒๕๕๓. หน้า ๑๓.

## วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย

จตุพร นนทศิริ. “บทบาทของรถตู้โดยสารประจำทางในการเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน : กรณีศึกษา บริเวณท่ารถอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ กรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง, ๒๕๕๖.

จารึก ไชยศรี. “ความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการใช้บริการรถตู้ประจำทาง เส้นทางรังสิต-มหาวิทยาลัยรามคำแหง”. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม), มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๕๖.

นาริรมย์ รัตนสัมฤทธิ์. “ลักษณะและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก (รถสองแถว) ในอำเภอเมืองนครสวรรค์”. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ๒๕๕๒.

บุญรักษ์ กุณาศล. “การศึกษาสาเหตุและแรงจูงใจในการให้และใช้บริการรถตู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล”. วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, ๒๕๔๓.

พร้อมพิไล บัวสุวรรณ. “รูปแบบการรณรงค์สร้างเสริมความปลอดภัยทางถนนในชุมชน”. ในการประชุมทางวิชาการของมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ครั้งที่ ๔๕, สาขาศึกษาศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์และบริหารธุรกิจสาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๕๐.

วันชัย บัวกิตติ. “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางปรับอากาศขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ”. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ๒๕๕๐.

สมยศ สืบจากดี. “รูปแบบการดำเนินการขนส่งมวลชนที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาคุณภาพในการบริการ : กรณีศึกษาการประกอบการขนส่งด้วยรถประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, ๒๕๔๘.

สิทธิชัย ทนันทไชย. “ทัศนคติของผู้ขับขีรถสาธารณะต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการเมือง และการปกครอง, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, ๒๕๔๒.

อดิศร ศิริวัชรไพบุลย์. “ความคิดเห็นของผู้โดยสารด้านความปลอดภัยในการโดยสารรถตู้ประจำทางสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชา รัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, ๒๕๔๖.

อภิรักษ์ สะตะพันธ์. “ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถโดยสารในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา(วิศวกรรมขนส่ง), มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, ๒๕๕๑.

อรุณ วิชกิจ. “ความคาดหวังของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารระหว่างกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัด”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๔๘.

## บทความวิชาการ

กาญจนา เจริญชัย. “การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาที่ยั่งยืน Education for Sustainable Development (ESD)”. บทความวิชาการ. ๒๕๖๐.

ชัยวัฒน์ ทองคำคุณ. “การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)”. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรยุทธศาสตร์. บทความวิชาการ. ๒๕๖๐.

ผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน, สมาคม. “เอกสารสรุปข้อมูลและข้อบังคับของสมาคมผู้ประกอบการรถตู้ภาคอีสาน”. จังหวัดร้อยเอ็ด, ๒๕๖๐.

วัลลภา เขยบัวแก้ว RN., DSN “กรอบแนวคิดคุณภาพชีวิต (Conceptual Framework of “Quality of Life”)”. บทความวิชาการ. ๒๕๖๐.

## ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

การขนส่งทางบก, กรม. “ข่าวสารกรมการขนส่งทางบก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.dlt.go.th/th>, ๒๕๖๐.

- พัฒนาธุรกิจการค้า, กรม. “สถิติจำนวนธุรกิจร้านอาหารในประเทศไทย ปี ๒๕๖๐”. (ออนไลน์).  
เข้าถึงได้จาก : [http://www.dbd.go.th/download/document\\_file/Stastic/2560/T26/T26\\_201703.pdf](http://www.dbd.go.th/download/document_file/Stastic/2560/T26/T26_201703.pdf), ๒๕๖๐.
- เลขานุการคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนสามสถาบัน, สำนักงาน. “โครงการตราสัญลักษณ์ QMARK. สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนสามสถาบัน (กกร.)”. (ออนไลน์). เข้าถึง  
ได้จาก : <http://www.qmark.or.th/>, ๒๕๖๐.
- บวร เทศารินทร์, “ประเทศไทย 4.0โมเดลเศรษฐกิจใหม่”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :  
<http://www.drborworn.com/articledetail.asp?id=16223>, ๒๕๖๐.
- วิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, สถาบัน. “เรียกรื้อสร้างมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ”.  
(ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.isranews.org>, ๒๕๖๐.
- ผู้ประกอบการรถขนส่งทั่วไทย, สมาคม. “เขย่าวงการรถทัวร์ทดสอบการทรงตัวด้วยการเอียงรถ ๓๐ องศา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.busthai.net/>, ๒๕๖๐.

## ภาษาต่างประเทศ

### Books

- Dararat, R. *Adaptive Cruise Control Systems*. กรุงเทพฯ : กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 2011.

### Non – Published Document

- Euro NCAP Advance. “Honda Collision Mitigation Brake System”. Brussels Belgium, 2010.
- Iamtrakul, P., Taneerananon, P., Taneerananon, S., Srisakda, L., Tanwanichkul, L., and Sataphan, A.. “A Reflection of Bus Accident in Thailand on Passengers’ View”. Proceeding of National Transportation Conference 5<sup>th</sup>, November 23, 2007, Chiang Mai Thailand, 2007.
- National Highway Administration [NHTSA]. “Electronic Stability Control Systems On Heavy Vehicles”. Preliminary Regulatory Impact Analysis. Office of Regulatory Analysis and Evaluation National Center for Statistics and Analysis. U.S. Department of Transportation, 2012.

## Journals

Srisakda, L.. “Safety Issues of Bus Transport in Thailand-A Lesson Learnt From an In-Depth Accident Investigation”, Naresuan University Engineering Journal. volume 5. Naresuan University, 2010.

## Thesis

Taneerananon, P., & Sutiwipakorn, W.. “Bus safety in Thailand Final Report Department of Civil Engineering Faculty of Engineering”. Prince of Songkla University, Hat Yai. 1991.

Weaver, P., and Jourdan, D.. “A Handbook for Rural Transit Providers : Transit Vehicle Inspections Delivery, Pre-Trip and Annual Inspection Procedures”. Kansas University Transportation. Kansas Department of Transportation. U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration, 1997.

## Electronic Data Base

Department of Infrastructure and Regional Development. “Australia Design Rules [ADR]”. 3rded. Australian Government. (Online). Available : [https://infrastructure.gov.au/roads/motor/design/adr\\_online.aspx](https://infrastructure.gov.au/roads/motor/design/adr_online.aspx), 2017.

Department of Motor Vehicle. “Driver License & Learner Permit”. New York : USA. (Online). Available : <http://dmv.ny.gov/>, 2017.

Kansas Department of Transportation [KDOT]. “KDOT Public Transportation Pre-Trip Inspection”. (Online). Available : <https://www.ksdot.org/burtransplan/pubtrans/TransitForms.asp>, 2017.

Ohio Department of Education. “Van Driver Evaluation Form Documents”. (Online). Available : <http://education.ohio.gov/Topics/Finance-and-Funding/School-Transportation/Forms-Resources/Van-Driver-Evaluation-Form>, 2017.

Ohio Department of Education. “Van Driver Pre-trip Inspection Form”. (Online). Available : <http://education.ohio.gov/Topics/Finance-and-Funding/School-Transportation/Forms-Resources/Van-Driver-Pretrip-Inspection-Form>, 2017.

United Nations Economic Commission for Europe [UNECE]. “Transport”. (Online). Available : <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>, 2017.



ภาคผนวก

## ผนวก ก

### แนวคำถามการสนทนากลุ่ม

แบบบันทึกการประชุมสนทนากลุ่ม  
รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร  
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

ชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ .....

วันเวลาที่ประชุม.....

๑.ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับ สถานการณ์ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการ  
สาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

๑.๑) ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

.....

๑.๒) ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

.....

๑.๓) ด้านความเหลื่อมล้ำและลดช่องว่างของสังคม

.....

๑.๔) ด้านคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยการให้บริการ

.....

๑.๕) ด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา

.....

๑.๖) ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

.....

๒.ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัญหาอุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ในการประกอบกิจการรถยนต์  
โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย มีอะไรบ้าง (๖ ด้าน)

๓. ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการสร้างเสริมเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทยอย่างไรบ้าง (๖ ด้าน)

## ผนวก ข

### แนวคำถาม แบบสอบถาม

แบบสอบถามเกี่ยวกับ

ปัญหา อุปสรรค สภาพที่พึงประสงค์ของการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะ

ขนาดเล็กของประเทศไทย

\*\*\*\*\*

#### ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงที่เกี่ยวกับท่าน

๑) สถานภาพผู้ตอบ

ผู้ประกอบการ

ผู้ใช้บริการ

อื่นๆ (โปรดระบุ).....

๒) เพศ

๑) ชาย

๒) หญิง

๓) อายุ

๑) ต่ำกว่า ๑๘ ปี

๒) ๑๘ - ๓๐ ปี

๓) ๓๑ - ๔๕ ปี

๔) ๔๖ - ๖๐ ปี

๕) ๖๑ ปีขึ้นไป

๔) ระดับการศึกษา

ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า

มัธยมศึกษา

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

๕) พื้นที่ให้บริการ/ใช้บริการ

ภาคเหนือ

ภาคกลาง

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ภาคใต้





ผนวก ค

แนวคำถาม การประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ

แบบบันทึกการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ

รูปแบบการสร้างเสริมความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร  
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

ชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ .....

วันเวลาที่ประชุม.....

ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับ รูปแบบการสร้างเสริมความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ  
ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย  
๑.ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อ ความเหมาะสม ความเป็นไปได้ และความมีประโยชน์ ของ  
รูปแบบการสร้างเสริมความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร  
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

๑.๑)ความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ

.....

๑.๒) ด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง

.....

๑.๓) ด้านความเหลื่อมล้ำและลดช่องว่างของสังคม

.....

๑.๔) ด้านคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยการให้บริการ

.....

๑.๕) ด้านคุณภาพชีวิตและการศึกษา

.....

๑.๖) ด้านการส่งเสริมความเข้มแข็งของชุมชน

.....

๒. ท่านมีความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับ รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

## แนวคำถาม การประเมินผลการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ

แบบประเมินความเหมาะสม ความเป็นไปได้และความเป็นประโยชน์  
ของผู้ทรงคุณวุฒิ ในการประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ  
เรื่อง

รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการประกอบกิจการรถยนต์โดยสาร  
บริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย

คำชี้แจง แบบประเมินนี้แบ่งออกเป็น ๒ ตอน

ตอนที่ ๑ ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบประเมิน

### ๑. สถานภาพ

- ( ) ๑.๑ ผู้บริหาร ( ) ๑.๓ นักวิชาการ ด้าน.....  
( ) ๑.๒ รองผู้บริหาร ( ) ๑.๔ อื่นๆ ระบุ.....

### ๒. เพศ ( ) ชาย ( ) หญิง

๓. อายุ  ต่ำกว่า ๒๕ ปี  ๒๖-๓๐ ปี  ๓๑-๓๕ ปี  ๓๖-๔๐ ปี  
 ๔๑-๔๕ ปี  ๔๖-๕๐ ปี  ๕๐ ปีขึ้นไป

### ๔. ระดับการศึกษา ปริญญาตรี ปริญญาโท ปริญญาเอก

๕. ประสบการณ์ทำงาน  ต่ำกว่า ๕ ปี  ๖-๑๐ ปี  ๑๑-๑๕ ปี  ๑๖-๒๐ ปี  
 ๒๑-๒๕ ปี  ๒๕-๓๐ ปี  ๓๑ ปีขึ้นไป

ตอนที่ ๒ ความคิดเห็นเรื่อง รูปแบบการสร้างความเข้มแข็งความมั่นคงทางเศรษฐกิจในการ  
ประกอบกิจการรถยนต์โดยสารบริการสาธารณะขนาดเล็กของประเทศไทย



**คำชี้แจง** โปรดเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงคำถามละ ๑ ช่อง  
โดยทำเครื่องหมาย (✓) ลงในช่องว่างหลังข้อความที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

- ๕ หมายถึง มีความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ มากที่สุด  
๔ หมายถึง มีความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ มาก  
๓ หมายถึง มีความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ ปานกลาง  
๒ หมายถึง มีความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ น้อย  
๑ หมายถึง มีความเหมาะสม/ความเป็นไปได้/ความเป็นประโยชน์ น้อยที่สุด

(ตัวอย่าง)แบบประเมินของผู้ทรงคุณวุฒิ

รายการประเมิน	ความเหมาะสม					ความเป็นไปได้					ความเป็นประโยชน์				
	๕	๔	๓	๒	๑	๕	๔	๓	๒	๑	๕	๔	๓	๒	๑
<b>๑.ด้านความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ</b>															
๑.๑ เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ สร้างรายได้ให้แก่ชุมชน															
๑.๒ แก้ปัญหาการผูกขาด ผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่															
๑.๓ กระจายรายได้จากภาคธุรกิจ กลับสู่ประชาชนในท้องถิ่นชนบท															
๑.๔ ลดภาระงบประมาณในการจัดการขนส่งของภาครัฐ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง															
๑.๕ รักษาและเสริมสร้างความมั่นคงเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการประเทศสู่ ดุลยภาพ เกิดความยั่งยืน															
๑.๖ สร้างงานสร้างอาชีพในชนบทเพิ่มรายได้แก่คนในชนบท เน้นการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ															





ผนวก จ  
รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ

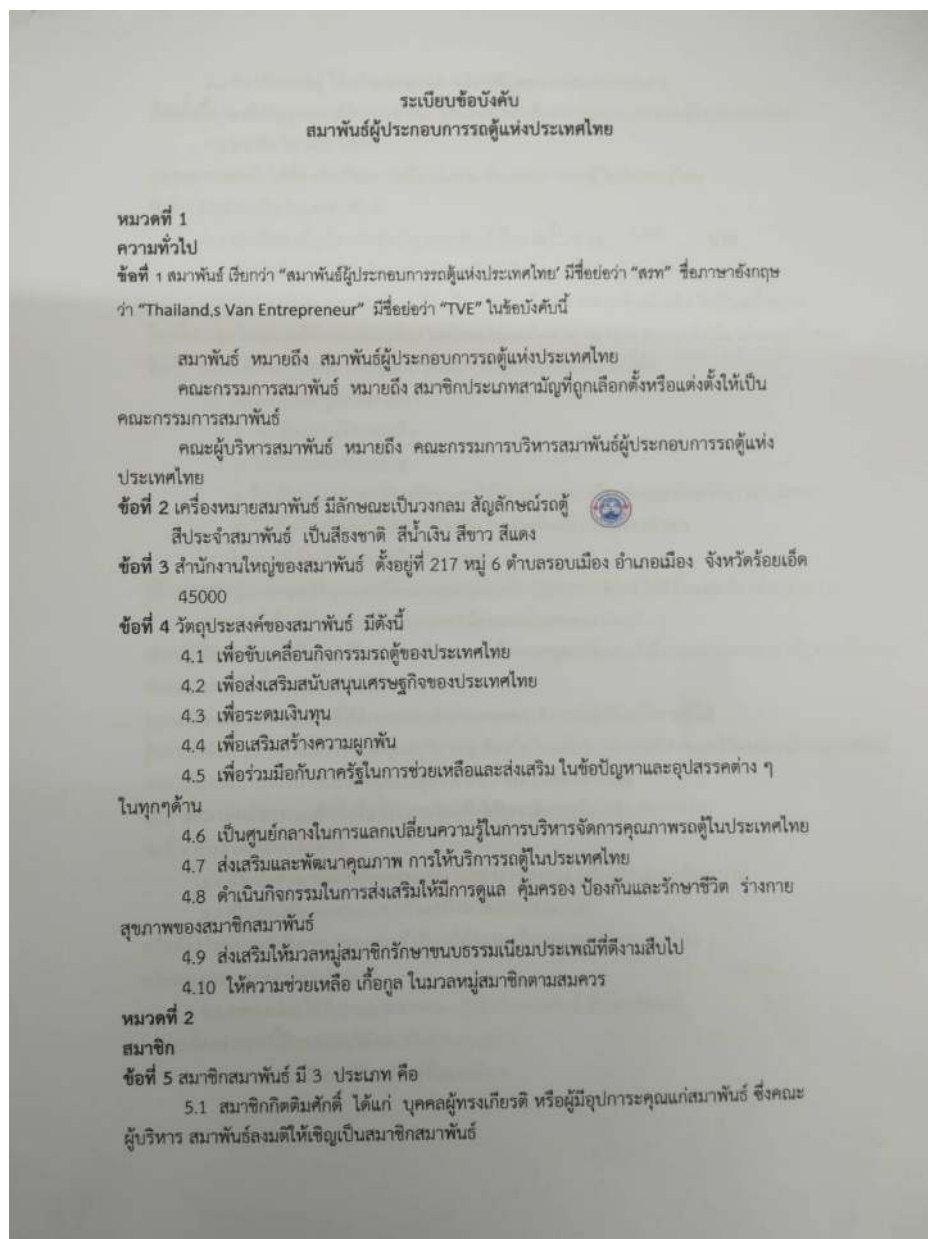
การประชุมสนทนากลุ่ม

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| ๑. ดร.ตวง            | อันทะไชย    |
| ๒. พ.ต.อ. สุกิต      | เพชรโยธา    |
| ๓. พ.ท.สมบัติ        | มั่นคง      |
| ๔. รศ.ดร.กชพร        | น่านาผล     |
| ๕. นายวุฒิกภัทร      | คงมัน       |
| ๖. ดร.วิสิทธิ์ศักดิ์ | ชัยเกิด     |
| ๗. นางสิริกัญจน์     | กาญจนสุวรรณ |
| ๘. ดร.อัมพร          | กุลาเพ็ญ    |
| ๙. นายโสฬส           | พรหมรักษ์   |

การประชุมอิงผู้เชี่ยวชาญ

- |                      |             |
|----------------------|-------------|
| ๑. ดร.ตวง            | อันทะไชย    |
| ๒. พล.ต.กิตติรัฐ     | พันธุ์เพชร  |
| ๓. นางพิกุล          | ศรีมหันต์   |
| ๔. นายแพทย์แท้จริง   | ศิริพาณิชย์ |
| ๕. นายณพล            | เขยคำแหง    |
| ๖. นายวุฒิกภัทร      | คงมัน       |
| ๗. ดร.อัมพร          | กุลาเพ็ญ    |
| ๘. ดร.วิสิทธิ์ศักดิ์ | ชัยเกิด     |
| ๙. รศ.ดร.กชพร        | น่านาผล     |

**ผนวก ฉ**  
**สำเนาระเบียบข้อบังคับ**  
**สมาพันธ์ผู้ประกอบการรถตู้แห่งประเทศไทย**  
**(ตัวอย่าง)**



## ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ : พันเอก ธวัชชัย แจ่มประจักษ์
- วัน เดือน ปีเกิด : ๑๖ กรกฎาคม ๒๕๐๖
- การศึกษาในประเทศ
- : ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ ๓ โรงเรียนดอนเมืองทหารอากาศบำรุง
  - : นักเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๓
  - : นักเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ ๓๔
  - : หลักสูตรชั้นนายร้อย รุ่นที่ ๘๑ ค่ายธนะรัชต์ โรงเรียนทหารราบ ศูนย์การทหารราบ
  - : หลักสูตรชั้นนายพัน รุ่นที่ ๕๖ ค่ายธนะรัชต์ โรงเรียนทหารราบ ศูนย์การทหารราบ
  - : หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ ๗๔ โรงเรียนเสนาธิการทหารบก การศึกษาต่างประเทศ
  - : ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยบัณฑิตบริหารธุรกิจ ปี ๒๕๕๑

### ประวัติการทำงาน โดยย่อ

#### การปฏิบัติงานที่ตั้งปกติ

- : ผู้บังคับหมวดปืนเล็ก กองพันทหารราบที่ ๒ กรมทหารราบที่ ๑๖
- : ผู้บังคับกองร้อยอาวุธเบา กองพันทหารราบที่ ๓ กรมทหารราบที่ ๑๖
- : ผู้บังคับกองพันทหารราบที่ ๒ กรมทหารราบที่ ๑๖
- : เสนาธิการ กรมทหารราบที่ ๑๖
- : ผู้บังคับการ กรมทหารพรานที่ ๒๓
- : เสนาธิการ กองพลทหารราบที่ ๖
- : รองผู้บัญชาการ มณฑลทหารบกที่ ๒๗

#### การปฏิบัติราชการสนาม

- : ตามแผนป้องกันประเทศ กองกำลังสุรนารี พื้นที่ชายแดนไทย-ลาว-กัมพูชา ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๐ - ๑ ตุลาคม ๒๕๓๑, ๒๖ กันยายน ๒๕๓๓ - ๑ ตุลาคม ๒๕๓๔, ๒๖ กันยายน ๒๕๓๖ - ๖ ตุลาคม ๒๕๓๗, ๒๖ ตุลาคม ๒๕๔๐ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๔๔, ๑๗ มิถุนายน ๒๕๕๒ - ๓๐

กันยายน ๒๕๖๐

: ตามแผนป้องกันประเทศ กองกำลังเทพสตรี พื้นที่ชายแดนไทย – พม่า  
๑ ตุลาคม ๒๕๔๗ - ๓๑ มีนาคม ๒๕๔๘

: กองอำนวยการเสริมสร้างสันติสุข จังหวัดชายแดนภาคใต้ ตั้งแต่ ๑  
ตุลาคม ๒๕๔๘ - ๙ มกราคม ๒๕๕๐ และหน่วยเฉพาะกิจที่ ๒  
จังหวัดปัตตานี ตั้งแต่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ - ๓๐ กันยายน ๒๕๕๐  
โครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ

: โครงการส่งเสริมศิลปอาชีพในกองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน  
ภาค ๒ ตั้งแต่ ๑ ตุลาคม ๒๕๔๔ - ๓๐ กันยายน ๒๕๔๗

#### การศึกษาดูงานต่างประเทศ

- : ประเทศสวีเดน
- : ประเทศกัมพูชา
- : ประเทศมาเลเซีย
- : ประเทศเมียนมาร์
- : ประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- : ประเทศสิงคโปร์
- : ประเทศฟิลิปปินส์
- : ประเทศเกาหลีใต้
- : ประเทศญี่ปุ่น
- : ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
- : ประเทศออสเตรเลีย
- : ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

#### ตำแหน่งปัจจุบัน

- : รองผู้บัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๒๓
- : กองบัญชาการมณฑลทหารบกที่ ๒๓ ค่ายศรีพัชรินทร์ ตำบลศิลา  
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ๔๐๐๐๐