

สรุปการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๓.๐๐ - ๑๖.๓๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

การประชุมดังกล่าว ผู้อำนวยการกองแผนงานได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุมและนำเสนอวิสัยทัศน์เรื่อง ผลการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในโอกาสครบรอบ ๗๓ ปี หลังจากนั้นได้กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการต่อท่านอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ประธานที่ประชุม ได้กล่าวเปิดการประชุม โดยแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ขบ.ดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับปัจจุบันซึ่งจะสิ้นสุดลงในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบกับกับบริบทต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลง โดยมีคำถามที่ต้องการทราบความคิดเห็นจากทุกท่านว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้าต้องการให้ ขบ.เป็นอะไร ภายใต้พันธกิจที่สำคัญ ๓ ด้าน คือ ๑) การควบคุมกำกับดูแล ๒) ความปลอดภัย ๓) การบริการ โดย ขบ.กำลังให้ความสำคัญและตั้งใจกับงานด้านการควบคุมกำกับดูแลและด้านความปลอดภัย คาดหวังว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้า ขบ.จะทำให้มีประสิทธิภาพให้ได้ การควบคุมคือการเป็นผู้กำหนดทุกอย่าง กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการ เงื่อนไขการเดินรถ จำนวนรถ กำหนดมาตรฐานทุกอย่าง เมื่อควบคุมทุกอย่างแล้ว ขบ.จะกำกับให้เป็นไปตามที่ได้มีการกำหนดไว้ การดูแล คือการส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและระบบการขนส่งทางถนนเติบโตตอบสนองต่อบริบทการขับเคลื่อนของประเทศ จึงขอเรียนแนวคิดการยกร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓ ซึ่งคาดหวังว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะได้วาง Position ขบ.เป็นอย่างไรใน ๓ พันธกิจที่สำคัญ และ ขบ.จะนำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับไปจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ต่อไป

ศ.ดร.สกันธ์ วรรณวิวัฒนา ได้ขยายความถึงวัตถุประสงค์การประชุมเชิงปฏิบัติการในวันนี้ว่า เป็นการจัดเวทีเพื่อขอรับฟังความคิดเห็น ประเด็นปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องกับ ขบ.ว่าทิศทางการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙-๒๕๖๓ ควรจะเป็นอย่างไร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขาดผิบบทบาทของ ขบ.ในอนาคตเป็นอย่างไร เพื่อนำข้อมูลที่ได้ไปบูรณาการในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบกฉบับต่อไป และนำเข้าสู่การประชุมเชิงปฏิบัติการฯ โดยขอให้ทุกๆท่านแสดงความคิดเห็นในประเด็นข้อคำถาม ดังนี้

๑. ให้ท่านช่วยวาดฝันว่าระบบการขนส่งทางถนนของไทยอีก ๕ ปีข้างหน้า จะเป็นอย่างไร

ผู้เข้าร่วมประชุมได้ร่วมแสดงความคิดเห็นกันอย่างกว้างขวางในหลายเรื่องที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

๑.๑ เกี่ยวกับรถแท็กซี่และรถบรรทุก

๑) รถแท็กซี่ ควรให้มีการออกใบอนุญาตที่ยากขึ้นและมีการคัดเลือกผู้ขับรถที่มีคุณภาพและมีความเป็นมืออาชีพ ต้องการให้ในอนาคตการกำกับดูแลรถแท็กซี่ เหมือนที่ ขบ.ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน(การเข้มงวดในเรื่องการให้บริการและมีการลงโทษผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังและจัดทำแอปพลิเคชัน DLT Check in

ให้ประชาชนร่วมตรวจสอบและแจ้งข้อมูล พฤติกรรมของผู้ขับรถแท็กซี่ที่กระทำการที่ไม่เหมาะสมผ่านแอป พลิกะชั้น (ดังกล่าว) และการวางตัวเป็นกลางของ ขบ.ที่รับฟังความคิดเห็นของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ(ประชาชน)

๒) รถบรรทุก

- ควรกำหนดให้มีช่องทางเดินรถเฉพาะของรถบรรทุกเพื่อให้สามารถเดินทางได้สะดวก และรวดเร็วยิ่งขึ้น
- ให้ขบ.เพิ่มหลักสูตรการสอบขับรถโพล์คลิป์ และรถเครนสำหรับยกของ เพื่อพัฒนาผู้ขับรถบรรทุกให้มีศักยภาพเพิ่มขึ้น และเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่ AEC
- ให้ ขบ.จัดให้มีจุดพักรถบรรทุกที่เหมาะสมและมีมาตรฐาน

๑.๒ เกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาการดำเนินงาน

เนื่องจากปัจจุบันมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากให้ ขบ.กำหนดให้มีการใช้เทคโนโลยีมาควบคุมการขับรถของผู้ขับรถที่เมาสุราทำให้รถสตาร์ทไม่ติด และให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังฐานข้อมูลผู้ขับรถและไปถึงการต่อทะเบียนรถ และ ตรอ. เพื่อการลงโทษผู้กระทำความผิด และให้มีการ พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งในทุกมิติให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมสากล สามารถควบคุม และตรวจสอบอย่างได้ผลสัมฤทธิ์

๑.๓ ให้มีการลงโทษผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายจราจรโดยให้มาบำเพ็ญประโยชน์แบบจิตอาสาให้กับสังคม เช่น การช่วยซ่อมถนน พาคนข้ามถนน การจัดระเบียบรถ เป็นต้น เพื่อให้คนเหล่านั้น ตระหนักและไม่กระทำความผิดอีก หรือกำหนดไว้ในบทเรียนของนักเรียนและปลูกฝังให้การปฏิบัติตามกฎหมายจราจรให้เป็นค่านิยมของสังคมไทย

๑.๔ การประชาสัมพันธ์ เช่น การรณรงค์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้มากโดยเฉพาะในส่วนของภูมิภาค โดยเน้นถนนสายไหนที่มีอุบัติเหตุเกิดมากหรือมีผู้เสียชีวิตมาก การนำผู้พิการที่เกิดความพิการอันเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาช่วยในการประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

๑.๕ การขนส่งที่เข้าสินค้าระหว่างประเทศ ให้ ขบ.พิจารณามุมมองการค้าข้ามชาติ ศึกษากฎระเบียบการค้าข้ามแดนและการกำหนดมาตรฐานของรถขนส่งสินค้าที่เข้ามาในประเทศไทย โดยให้มีการวางกลยุทธ์เพื่อเตรียมการเข้าสู่อาเซียน การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการของไทยแข่งขันสู้กับผู้ประกอบการขนส่งข้ามชาติได้ เช่น การหาทางในการจับคู่ทางการค้าระหว่างผู้ประกอบการของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการลงทุน SME การให้บริการขนส่งสินค้าร่วมกับบริษัทไปรษณีย์ไทย เป็นต้น ตลอดจนการกำกับดูแลรถบรรทุกของประเทศอื่นที่เข้ามาใช้ถนนในประเทศไทยจะทำอย่างไร

๑.๖ การกำหนดราคาค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทาง ให้มีความยืดหยุ่นลักษณะต้นทุนต่ำ และเพื่อดึงดูดความสนใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการมากขึ้น

๑.๗ เรื่องความปลอดภัยของตัวรถ และคนขับรถ เป็นปัญหาเชิงระบบ ขบ.ควรให้มีการคัดกรองผู้ที่จะเข้ามาประกอบการขนส่ง จัดระบบการประกอบการขนส่ง เช่น การบังคับความปลอดภัยของตัวรถ และ

คนขับรถ และค่อยๆพัฒนาไปสู่ระดับมาตรฐานสากลโดยให้อยู่บนฐานข้อมูลเชิงประจักษ์ เช่น การทบทวนการติดตั้งถังก๊าซในรถ การให้รถโดยสารและรถบรรทุกสาธารณะติด GPS ซึ่งให้กำหนดเป็นหลักเกณฑ์ขั้นพื้นฐานไว้ การวางระบบการติดตามและตรวจสอบ ให้มีการเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลการลงทะเบียน ผู้ประกอบการที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ดีและมีการให้บริการที่ดีสมควรให้มีการส่งเสริมและยกย่อง มีการมอบรางวัล เพื่อเป็นแบบอย่างแก่ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ

๑.๘ ต้องการให้ ขบ.ปรับปรุงให้มีระบบการขนส่งที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งเป็น ๓ ด้าน คือ

๑) ด้านเศรษฐกิจ ไทยสามารถเป็นผู้นำด้านการขนส่งทางบกใน AEC สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่ในต่างประเทศ และผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็กสามารถแข่งขันได้ภายในประเทศ

๒) ด้านสังคม มีมาตรฐานความมั่นคงและปลอดภัยที่ได้มาตรฐานสากล

๓) ด้านสิ่งแวดล้อม เป็น Green land transport

๒. ในอีก ๕ ปี กรมการขนส่งทางบกควรจะมีการปรับบทบาทหน้าที่อย่างไร

๒.๑ การปรับโครงสร้างการบริหารงานเกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น ปัญหาอุบัติเหตุไม่ปลอดภัยซึ่งเรื่องนี้เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายแต่หาเจ้าภาพเพื่อดำเนินการไม่ได้ ควรให้ออกแบบระบบให้เป็น วงจร PDCA และกำหนดผู้ดำเนินการที่ชัดเจนและปรับรูปแบบการสอบสวนเพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุไปที่ปัญหาของการเกิดอุบัติเหตุ การคลี่คลายปัญหา ขบวนการตรวจสอบ เพื่อให้สังคมรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นมีหน่วยงานที่ต้องร่วมรับผิดชอบหลายหน่วยงาน เพื่อไม่ให้ ขบ.ตกเป็นจำเลยของสังคม เช่น การรณรงค์การคาดเข็มขัดนิรภัย ต้องมีการอาศัยหน่วยงานอื่น ๆ ร่วมในการดำเนินการด้วยจึงจะประสบผลสำเร็จ

๒.๒ ให้ ขบ.นำรูปแบบการลงทุน แบบ PPP มาใช้ในการบริหารงาน โดย PPP คือ ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลและเอกชน (Public Private Partnership) ถือเป็นเป็นกลไกอย่างหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสร้างจัดทำโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ (Infrastructure) ได้เป็นอย่างมาก ทั้งนี้ PPP เป็นรูปแบบการดำเนินงานที่ภาครัฐให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการดำเนินโครงการในการให้บริการสาธารณะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานและบริการ โดยที่มุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพคุ้มค่ากับต้นทุนมากกว่าภาครัฐดำเนินการเอง

๒.๓ โรงเรียนสอนขับรถเอกชน ให้ ขบ.กำหนดแนวนโยบายให้ชัดเจนเพื่อที่จะตัดสินใจในการลงทุนในการดำเนินกิจการ

๒.๔ งานที่ควรให้เอกชนดำเนินการแทน ขบ. เช่น การจัดเก็บภาษีรถ โรงเรียนสอนขับรถ เป็นต้น โดยให้ ขบ.เป็นผู้ออกกฎระเบียบและกำกับดูแล ในการดำเนินการของภาคเอกชน เช่น การออกข้อสอบการขับรถ การเป็นผู้ฝึกอบรมเกี่ยวกับการดำเนินงานให้กับภาคเอกชน เป็นต้น

๒.๕ ให้ ขบ.กำหนดการออกแบบรถจักรยานยนต์เพื่อรับจ้างและการปรับกฎระเบียบวินรถจักรยานยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ที่จะมาขับรถจักรยานยนต์รับจ้างยากขึ้นเพื่อให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการยิ่งขึ้น และให้เห็นว่าเป็นอาชีพที่สามารถช่วยเหลือสังคม เช่น ในการช่วยสอดส่องดูแลสิ่งที่ไม่ถูกต้องและแจ้งเบาะแสข้อมูลให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐทราบข้อมูล และควรกำหนดให้ต้องมีหมวกกันน็อกไว้ให้บริการกับผู้โดยสารและอาจมีการแจกหมวกคลุมศีรษะเพื่ออนามัยสำหรับผู้โดยสารและให้มีการจัดระเบียบอย่างจริงจัง มีการดูแลอาชีพขับรถจักรยานยนต์รับจ้างให้มีการให้บริการแบบมืออาชีพและมีมาตรฐานสังคมยอมรับ

๒.๖ ให้ ขบ.พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ ในงานการกำกับดูแลมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๒.๗ ขบ.ในฐานะ Regulator ควรพัฒนาบทบาทในด้านการเป็น Regulator ให้เข้มข้นขึ้น ทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงสร้างเชิงสถาบัน เช่น โครงสร้างองค์กรในส่วนของ ขบ. และ Operator กฎระเบียบ/กฎหมาย โดยให้มีการพัฒนาใน ๓ มาตรการ ดังนี้ คือ

๑) การสั่งการและควบคุม (Control Approach) เช่น การกำหนดมาตรฐานการออกใบอนุญาต ประกอบการขนส่ง ควรมีการกำหนดมาตรฐานให้เป็นสากล มีการบังคับใช้ อย่างเข้มข้นและกำหนดบทลงโทษให้หนัก

๒) ด้านเศรษฐศาสตร์ (Economic Approach) เช่น การอุดหนุนและเก็บค่าธรรมเนียม

๓) การสร้างแรงจูงใจ (Incentive Approach) ควรให้ความสำคัญเกี่ยวกับการสร้างแรงจูงใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผลกระทบ เช่น การสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ความร่วมมือภาครัฐและเอกชน

๒.๘ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน ภาครัฐอื่นๆ ตลอดจนภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ให้ได้ร่วมในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์การบริหาร และเป็นผู้ให้บริการอย่างแท้จริง เพื่อเกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุด

๒.๙ ให้มีการทบทวนข้อกฎหมาย ที่กำหนดไว้เดิมว่ามีความทันสมัยและสอดคล้องกับปัจจุบันหรือไม่ และสอบถามความคิดเห็นจากผู้มีความรู้ ผู้ประกอบการ และนำข้อมูลไปประกอบการพิจารณาในการแก้ไขกฎหมาย และในการเปลี่ยนแปลงกฎหมายทุกครั้ง ควรคำนึงถึงการปฏิบัติได้จริงหรือไม่

๒.๑๐ ให้ มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานของรัฐ เช่น ปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งมีปัญหาใช้รถบรรทุกผิดประเภทมาขนส่งสินค้า การจดทะเบียนรถบรรทุกที่นอกประกาศของกรมทางหลวง ปัญหาดังกล่าวควรมีการพิจารณาหรือมีคณะกรรมการร่วมในการพิจารณา

๓. ท่านคิดว่าในอีก ๕ ปีข้างหน้ากรมการขนส่งทางบกต้องมุ่งพัฒนางานในด้านใดเพราะอะไร

๓.๑ เรื่องเร่งด่วน ขบ.ควรดำเนินการในเรื่อง การควบคุม กำกับดูแลความปลอดภัย ให้มีการทำงานให้เป็นระบบเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ของ ขบ. และให้ดำเนินการในระบบวงจร PDCA การเรียนรู้ การติดตาม ประเมินผล คนทุกคนในองค์กรเรียนรู้รับทราบไปด้วยกันและกำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ของ ขบ.ให้ชัดเจนอย่างไรให้

โครงสร้างองค์กรเข้มแข็ง เป็นหัวใจในการดำเนินงานและคนทุกคนในองค์กรเรียนรู้รับทราบและร่วมกันแก้ไข ปัญหาไปด้วยกัน ส่งเสริมด้านความปลอดภัย โดยตั้งเป้าการลดอุบัติเหตุการเสียชีวิตจากจราจรทางถนน

๓.๒ ให้ ขบ.นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการกำกับดูแลมากขึ้น เช่น การกำกับการเดินทางเกี่ยวกับ จำนวน เทียบ จำนวนรถ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ผ่านเข้ามาในประเทศควรให้ติด GPS ทุกคัน เพื่อกำกับดูแลและการตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการทำงานแทน เจ้าหน้าที่ของขบ.ที่มีไม่เพียงพอ และการควบคุม กำกับ ตรอ.

๓.๓ เรื่องอื่น ๆ

๑) การปรับเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์
๒) การกำหนดการขนส่งให้มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟรางคู่
๓) การส่งเสริมให้มีการใช้รถใช้พลังงานไฟฟ้า
๔) ให้มีการตรวจสอบรถที่เจ้าของรถถูกฟ้องล้มละลายแต่รถไม่ถูกอายัด
๕) การให้ อปท.เข้ามาบริหารงานร่วมกับ ขบ. และให้ขบ.ไม่ต้องทำกิจกรรมย่อย ๆ มากนักแต่ให้ทำเรื่องใหญ่ๆ โดยเน้นด้านการส่งเสริมเชิงกลไก โดยสร้างระบบการกำกับมีกลไกที่ดี มีมาตรฐาน ไม่ให้มีภาระงานมากส่งเสริมเฉพาะงานใหญ่ๆ ที่สำคัญ เช่น พ.ร.บ.บริหารจัดการขนส่ง เป็นต้น

๖) การปรับปรุงการออกใบอนุญาตขับรถให้มีมาตรฐานยิ่งขึ้น

๗) การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้ได้ Q-Mark และการนำระบบ ITS มาใช้ควบคุมการขนส่งสินค้า ไม่ให้ใช้รถผิดประเภท การควบคุมการ เดินทางให้มีการกำหนดเวลาการ พักรถทุก ๔ ชม. เพื่อไม่ให้ผู้ขับขี่เมื่อยล้าและเป็นการลดการเกิดอุบัติเหตุ

๘) กำหนดให้มีสภาผู้ประกอบการขนส่ง

๙) การให้มี พ.ร.บ.ส่งเสริมด้านโลจิสติกส์

๑๐) งานด้านการให้บริการ การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการประชาชนในทุกๆ ด้าน และให้มีมาตรฐานที่เหมือนกันในทุกจังหวัดทั่วประเทศ

๑๑) การบูรณาการข้อมูลต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ทำงานร่วมกันเพื่อจะได้นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนการขนส่งในภาพ



สรุปการประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๘ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๓.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๑ อาคาร ๑ ชั้น ๓ กรมการขนส่งทางบก

การประชุมดังกล่าว ผู้อำนวยการกองแผนงานได้กล่าวต้อนรับผู้เข้าร่วมประชุม หลังจากนั้นได้กล่าวรายงานวัตถุประสงค์ของการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ครั้งที่ ๒/๒๕๕๘ ต่ออธิบดีกรมการขนส่งทางบก ประธานที่ประชุม ได้กล่าวเปิดการประชุม โดยแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า ในการจัดทำยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ได้กำหนดแนวคิดโดยต้องการให้กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล ที่ทรงอำนาจ โดยการควบคุม คือ การกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานในภารกิจด้านการขนส่งทางถนน ให้มีมาตรฐานของงาน การกำกับ คือ การกำกับให้ประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด และดูแล คือ การส่งเสริมและพัฒนาให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินงานอยู่ได้ และต้องทำทั้ง ๓ อย่างไปพร้อม ๆ กัน โดยมีเป้าประสงค์ ๓ เรื่อง คือ คนขับขี่อย่างปลอดภัย (Smart Drivers) รถปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safe & Environmentally Friendly Vehicles) และการขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ (Efficient&Quality Public Transport) ปัจจุบัน ขบ.ดำเนินงานในงานด้านการบริการจนประสบผลสำเร็จและได้รับรางวัลจากสнг. กพร. เป็นจำนวนมากแต่ภารกิจด้านการควบคุมกำกับดูแล งานในภารกิจของขบ.ยังไม่มีประสิทธิภาพ โดยได้สื่อสารให้บุคลากรทุกระดับของขบ.มีความเข้าใจเป็นแนวทางเดียวกันทั้งหมดและให้กองการเจ้าหน้าที่นำแนวคิดนี้ไปออกเป็นข้อสอบในการสอบของข้าราชการของกรมฯ ด้วย โดยได้วาง Position ของ ขบ.ใหม่และมีการนำนวัตกรรมมาใช้ในการควบคุมกำกับดูแลงานในภารกิจของขบ.ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดย ขบ.จะมีการดำเนินการควบคุมกำกับดูแลงานในภารกิจของขบ. ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙ และดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทุกปี เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ โดยจะมีการใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการกำกับดูแลงานในภารกิจของ ขบ. ซึ่งจะทำให้ ขบ.ดำเนินงานได้ง่ายขึ้น และการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งให้เข้าสู่ระบบที่ยากและออกจากระบบง่ายขึ้น

รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ฝ่ายบริหาร (นายจิรุตม์) ต่อไปการประกอบการของรถแท็กซี่จะเน้นการควบคุมกำกับดูแลและมีการมาขอประกอบการที่ยากขึ้น เนื่องจากจะมีการควบคุมเชิงคุณภาพโดยเน้นว่าผู้ที่ขอประกอบการจะให้ป็นนิติบุคคลไม่ให้ป็นบุคคลธรรมดา

ผู้อำนวยการกองแผนงาน ได้นำเสนอข้อมูลร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ เกี่ยวกับวิสัยทัศน์ ค่านิยม พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัดและกลยุทธ์และร่างแผนที่ยุทธศาสตร์

อธิบดีกรมการขนส่งทางบก แจ้งให้ผู้เข้าร่วมประชุมให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับร่างแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้เสนอข้อมูลในประเด็นที่สำคัญสรุปได้ ดังนี้

๑. ด้านการขนส่งสาธารณะ

- การใช้รถโดยสารสองแถวไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้เป็นรถโดยสารประจำทางและปัจจุบันมีการขับที่ใช้ความเร็วสูงมากสมควรที่จะจำกัดความเร็วในการเดินรถไม่ควรเกิน ๓๐ กม./ชม.
- ให้ ขบ.ออกกฎระเบียบเรื่อง การกำหนดมาตรฐานของอุปกรณ์ส่วนควบของตัวรถโดยสารสาธารณะที่มีความปลอดภัยแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ
- ปัจจุบันมีการนำรถไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ คือ การนำรถส่วนบุคคลไปเดินรถรับ-ส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก
- ให้ ขบ.ดำเนินการกวดขันและปราบปรามลงโทษอย่างจริงจังกับบุคคลที่นำรถที่ไม่ได้ต่อทะเบียนและเสียภาษีให้ถูกต้องมาเดินรถให้บริการแก่ผู้โดยสาร
- การขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ขบ.ควรให้ สขจ. ในแต่ละจังหวัดเสนอแนะหาวิธีการช่วยในการควบคุม กำกับ ดูแลรถโดยสารสาธารณะในจังหวัด โดยต้องการให้มีรถโดยสารที่ดีมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยให้บริการประชาชนได้ทั่วถึงทุก ๆ หมู่บ้าน

๒. ด้านความปลอดภัย

- ให้ ขบ.ดำเนินงานในลักษณะบูรณาการเป็นเครือข่ายร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง
- ให้ ขบ.ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดให้อุณหภูมิการดำเนินการซ่อมบำรุงรักษารถให้มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- การกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะประเภทต่างๆ เช่น รถโดยสารไม่ประจำทาง(รถทัศน اجر) รถรับส่งพนักงาน เป็นต้น
- การเร่งรัดให้ ขบ.ประกาศใช้ระเบียบด้านมาตรฐานความแข็งแรงของโครงสร้างรถ มาตรฐานความแข็งแรงของเบาะที่นั่งและเข็มขัดนิรภัย โดยเฉพาะการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยที่เบาะหลัง และการใช้เข็มขัดนิรภัยกับผู้โดยสารที่เป็นเด็ก
- การดำเนินการชดเชยเยียวยาให้กับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและความเสียหายที่เกิดจากการอุบัติเหตุจากการโดยสารรถโดยสารสาธารณะ โดยการเสนอให้มีการปรับเพิ่มวงเงินประกันภัยภาคบังคับ การเพิ่มวงเงินค่ารักษาพยาบาล การแก้ไขการคำนวณค่าชดเชยอื่น ๆ และการเพิ่มวงเงินประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับรถโดยสารสาธารณะ
- การกำหนดมาตรการตรวจสอบรถจดทะเบียน
- การทบทวนมาตรการในการลดมลพิษที่เกิดจากรถว่าขบ. จะทำอย่างไรบ้าง เพื่อแสดงว่ารถเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เช่น การกำหนดอายุการใช้งานของรถทุกประเภทโดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ การซ่อมบำรุงรักษารถในระยะเวลาที่เหมาะสม เป็นต้น
- การพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถและการควบคุมการต่อเติมและการดัดแปลงตัวรถ

๓. ด้านงานให้บริการ

- ให้มีการจัดทำฐานข้อมูลด้านงานบริการการขนส่งในลักษณะเป็นเครือข่ายเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น สคบ. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น
- ให้ ทรอ.ดำเนินการผ่านระบบ Online และให้ขบ.ถ่ายโอนภารกิจนี้ให้เอกชนดำเนินการแทนทั้งหมด

๔. ที่เกี่ยวข้องกับร่างแผนยุทธศาสตร์ ขบ.

- ให้มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานให้มีการสื่อสารและสร้างความรู้ ความเข้าใจในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้ให้ไปในทิศทางเดียวกันทั้งองค์กร รวมทั้งการกำหนดค่าเป้าหมาย ตัวชี้วัดให้เชื่อมโยงกับผลการปฏิบัติงานของบุคลากรด้วย
- ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ให้เพิ่มกลยุทธ์ด้านสิ่งแวดล้อม และกลยุทธ์เกี่ยวกับการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์
- ขบ.จะมีมาตรการอย่างไรเกี่ยวกับตัวชี้วัดการลดจำนวนรถผิดกฎหมาย เช่น การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกับรถที่ไม่จดทะเบียน หรือบุคคลที่นำรถไปใช้ผิดประเภทการขนส่ง รวมถึงรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกิน อัตราที่กฎหมายกำหนด
- เสนอให้ ขบ.มีการรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัด เช่น จำนวนผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ
- ให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมตรวจสอบการกำกับดูแลการประกอบการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง
- ให้มีการกำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายให้ชัดเจนและสามารถวัดผลได้เป็นรูปธรรมโดยให้กำหนดค่าเป้าหมายเป็นตัวเลขน้อยละ ให้ชัดเจน

ศ.ดร.สกนธ์ ควรหาตัวชี้วัดที่เป็นลักษณะ Quick win ควรหาตัวชี้วัดที่ชัดเจนและมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

รศ.ดร.สรวิศ ให้ผู้เข้าร่วมประชุมเสนอแนะว่า ขบ.จะทำอะไรและบรรลุผลสำเร็จในอีก ๕ ปีข้างหน้า และท่านอยากเห็นอะไร โดยวางเป้าหมายร่วมกันโดยมองภาพรวมทั้งระบบ การควบคุมและกำกับ โดยใช้เทคโนโลยีจะทำให้ ขบ.กำกับผู้ประกอบการได้ง่ายขึ้น และรถโดยสารสาธารณะควรมีการติดตั้งอุปกรณ์เพื่อติดตามพฤติกรรมการขับขี่รถของพนักงานขับรถ ตลอดจนการแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งเป็นขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ เพื่อบริหารจัดการได้ง่ายขึ้น

