

บทที่ 4

การสัมภาษณ์เชิงลึก

ในบทนี้จะกล่าวถึงรายละเอียดการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ประกอบการด้านสินค้าอันตราย 16 บริษัท และ 1 สมาคม ซึ่งประกอบด้วยบริษัทผู้ขนส่งสินค้าอันตรายแยกเป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ประกอบการรายใหญ่ กับผู้ประกอบการรายย่อย โดยใช้ทุนจดทะเบียนเป็นเกณฑ์ในการจำแนก และผู้ประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงผลการวิเคราะห์ต้นทุน สำหรับตารางการคำนวณ ต้นทุนจะอยู่ใน ภาคผนวก ค ส่วนในเนื้อหาในบทนี้จะกล่าวถึงค่าประมาณต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

4.1 บริษัทผู้ประกอบการรายใหญ่

บริษัทผู้ประกอบการรายใหญ่ในงานวิจัยนี้หมายถึงกลุ่มบริษัทที่มีทุนจะเบียนบริษัทตั้งแต่ 5 ล้านบาทขึ้นไป ซึ่งทางผู้วิจัยก็ได้รับความร่วมมือจากสมาคม HASLA ในการเข้าไปติดต่อเพื่อ สัมภาษณ์บริษัทผู้ประกอบการรายใหญ่ จึงได้สัมภาษณ์เชิงลึกทั้งหมด 10 บริษัท โดยบริษัทขนส่ง ประเภทนี้ส่วนใหญ่มีพนักงานของบริษัทมากกว่า 50 คน หรือรถคนจำนวน 20 คันขึ้นไป และ ผู้ประกอบการกลุ่มนี้จะได้รับข่าวสารข้อมูลด้านข้อกำหนด TP-II ตามที่รัฐบาลได้ประกาศสัมพันธว่า จะนำข้อกำหนด TP-II มาบังคับใช้ในอนาคต รวมถึงปัจจุบันก็ได้มีการบังคับใช้ในส่วนของการขนส่งด้วยรถแท็งก์ และแท็งก์คอนเทนเนอร์ ผู้ประกอบการกลุ่มนี้จึงได้มีการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของตนเองให้มีมาตรฐานสากลไปแล้วส่วนหนึ่ง หรือบางรายก็มีการปรับปรุง ไปจนสมบูรณ์แล้ว

4.1.1 บริษัทอินเตอร์พรีทิว จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณพิพัฒน์ ไอฟารต์ศนากุล

ตำแหน่ง ผู้จัดการ

วันที่สัมภาษณ์ 4 สิงหาคม 2553

ที่ตั้งบริษัท อาคารไทย ซี ซี ทาวเวอร์

บริษัทอินเตอร์พรีทิว เป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าอันตราย โดยขนส่งสินค้าอันตราย จำพวกสารเคมีเป็นหลัก และกลุ่มลูกค้าของบริษัทส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทต่างชาติ

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทมีรถติดตั้งแท็งก์ทั้งหมด 17 คัน และรถบรรทุกทั้งหมด 35 คัน มีการติดตั้งอุปกรณ์ประจำรถเพื่อความปลอดภัยอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถของบริษัทมีทั้งหมดประมาณ 50 คน ซึ่งพนักงานขับรถจะผ่านการอบรมด้านการขนส่งสินค้าอันตรายจากเจ้าหน้าที่ของ HASLA ปีละ 2 ครั้ง และพนักงานขับรถทุกคนได้รับใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 (สำหรับขับรถขนส่งสินค้าอันตราย) จากกรมการขนส่งทางบก |
| ด้านแท็งก์ | แท็งก์ส่วนใหญ่จะสั่งซื้อมาจากบริษัทสุธีแท็งก์เกอร์ ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทผู้ผลิตแท็งก์ที่ได้ดำเนินการตามมาตรฐานของกรมโรงงานอุตสาหกรรม (มาตรฐานของกรมโรงงานอุตสาหกรรม คือ TP-II ที่แปลมาจากข้อกำหนด ADR ที่ใช้กันในยุโรป) |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | มีถัง/บรรจุภัณฑ์ทั้งหมดประมาณ 10,000 ใบ สำหรับบรรจุภัณฑ์ที่ใช้แล้ว จะมีการนำกลับมาใช้ใหม่ โดยจะมีการทำความสะอาดและตรวจสอบทุกครั้งก่อนใช้ทุกครั้ง ว่าบรรจุภัณฑ์อยู่ในสภาพที่สะอาด พร้อมใช้งานในการขนส่งสินค้าอันตราย |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล |
| ด้านแท็งก์ | แท็งก์ที่เป็นไปมาตรฐาน ADR อยู่แล้ว และผ่านการรับรองจากกรมโรงงาน อุตสาหกรรม ไม่จำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนอีก |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์ที่ใช้ยังเป็นบรรจุภัณฑ์ทั่วไปจะยังไม่มีมาตรฐานนักจึงอาจจะต้องมี การเปลี่ยนแปลงค่อนข้างมาก ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดที่จะออกมาในอนาคต |

- แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

นอกจากนี้ในปัจจุบันทางบริษัทได้เริ่มมีการปรับปรุงระบบต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลอย่างค่อยเป็นค่อยไป เพราะเล็งเห็นความสำคัญในด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงคาดว่าเมื่อถึงเวลาที่มีการออกนโยบายทางบริษัทก็น่าจะพร้อมเข้าสู่มาตรฐานแล้ว

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

แม้คาดว่าจะเกิดต้นทุนขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่ไม่ก่อให้เกิดความกังวลในการดำเนินการ เนื่องจากคาดว่าต้นทุนที่เพิ่มขึ้นนี้จะถูกเฉลี่ยไปให้กับกลุ่มลูกค้า (ผู้ว่าจ้างขนส่งสินค้าอันตราย) ในรูปของค่าบริการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอีกทอดหนึ่ง โดยรวมแล้วทางบริษัทคาดว่าต้นทุนจากการเปลี่ยนแปลงที่ต้องรับภาระไม่น่าจะมากกว่าร้อยละ 10 ของต้นทุนการขนส่ง

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

ในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ภาครัฐเองก็ยังไม่มีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับสินค้าอันตราย ทำให้ไม่สามารถกำกับดูแลการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดปัญหาขณะมีการตรวจสอบรถขนส่งสินค้าอันตรายบนถนน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่สามารถตรวจสอบสภาพด้วยตนเอง อาจจะต้องมีการกักรถไว้เพื่อรอการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญ ทำให้สินค้าเคมีที่บรรจุอยู่เกิดความเสียหาย ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อทางธุรกิจเป็นอันมาก ดังนั้นทางบริษัทจึงต้องการให้มีการอบรมทักษะให้ความรู้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐและตำรวจ เพื่อให้สามารถดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายได้อย่างถูกต้องเหมาะสมหากจะมีการออกข้อกำหนด/นโยบายด้านการขนส่งสินค้าอันตราย

การวิเคราะห์การสัมภาระ

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

จะเห็นได้ว่าทางบริษัทมีการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากลแล้วในบางส่วน เนื่องจากบริษัทมีการติดต่อธุรกิจกับบริษัทต่างประเทศ แต่หากมีการออกนโยบายปรับปรุงการขนส่งสินค้าอันตรายให้ได้มาตรฐานสากลบริษัทดังกล่าวอาจจะต้องดำเนินการปรับปรุงรถบรรทุกขนส่ง และบรรจุภัณฑ์ เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดที่ชัดเจนเกี่ยวกับด้านบรรจุภัณฑ์ บริษัทจึงใช้บรรจุภัณฑ์สำหรับเคมีที่พบเห็นได้ทั่วไป อย่างไรก็ตามทางบริษัทยังมีแนวทางในการปรับตัวหากต้นทุนด้านการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยปรับราคาค่าขนส่งให้เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายดังกล่าวบริษัทก็ไม่ต้องเป็นผู้แบกรับทั้งหมด

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์พบว่าบริษัทอินเตอร์พรีทีฟได้รับผลกระทบจากนโยบายน้อยมาก คาดว่า จะมีต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นประมาณ 1.28 เปอร์เซ็นต์เท่านั้น (ตารางที่ ค-1) เนื่องจากบริษัทดังกล่าวได้ทำการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานแล้วพอสมควร ส่วนที่ต้องปรับเน้นไปที่แท็งก์บางส่วนที่ยังไม่ได้ใช้มาตรฐานเดียวกับสากล

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

โดยรวมบริษัทอินเตอร์พริทฟิค่อนข้างมีความพร้อมในการปรับตัวเข้าสู่มาตรฐานสากล แต่เคยประสบกับปัญหาการดำเนินงานล่าช้าของทางภาครัฐบาลที่ดูแลด้านการขนส่งวัตถุดิบอันตราย ดังนั้นทางบริษัทจึงได้ให้ข้อคิดเห็นในส่วนของการอบรมเจ้าหน้าที่ เพื่อให้ทางหน่วยงานรัฐสามารถอำนวยความสะดวกในการกำกับดูแลการขนส่งให้ทางบริษัทได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

4.1.2 บริษัท เอ็นวายเค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|------------------------|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณโชคชัย เลสกุล |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่บริษัท |
| วันที่สัมภาษณ์ | อาคารไทยสมุทรประกันภัย |
| ที่ตั้งบริษัท | 26 ตุลาคม 2553 |

บริษัทเอ็นวายเค โลจิสติกส์เป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าให้บริการขนส่งทั้งสินค้าอันตรายและสินค้าทั่วไป โดยสินค้าอันตรายที่ขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอันตรายประเภท 3 ของเหลวไวไฟ

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | มีรถขนส่งประเภทรถบรรทุก 18 ล้อ 50 คัน และรถแท็งก์ 15 คัน โดยรถแท็งก์จะใช้มาตรฐานของกรมโรงงานอุตสาหกรรม |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถ 63 คน โดยมีการอบรมพนักงานขับรถด้านการขนส่งสินค้าอันตรายทุกๆ 1 ปี และพนักงานขับรถจะมีใบขับขี่ประเภท 4 ทุกคน |
| ด้านแท็งก์ | แท็งก์ทั้งหมด 50 ใบ ตัวแท็งก์จะมีมาตรฐานที่สูงกว่ากฎหมายไทย เนื่องจากสั่งประกอบจากต่างประเทศ และมีการตรวจสอบสภาพใช้งานทุกๆ 3 ปี หลักการใช้งานจะมีการส่งแท็งก์ไปทำความสะอาด และตรวจสอบสารเคมีตกค้างทุกครั้ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | มีการใช้บรรจุภัณฑ์ประเภท Tote และ Drum แต่บรรจุภัณฑ์ทั้งหมดจะรับมาจากเจ้าของสินค้าอันตราย บริษัทจะทำหน้าที่เพียงขนส่งเท่านั้น |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|--------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล |
|--------------|---|

| | |
|------------------|--|
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล |
| ด้านแท็งก์ | อาจจะมีค่าใช้จ่ายด้านการปรับปรุงแท็งก์เนื่องจากมาตรฐานที่ใช้ ไม่ตรงกับ ADR |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากไม่มีบรรจุภัณฑ์ |

- แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

ในอนาคตบริษัทคาดว่าจะต้องดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล แต่ก็ไม่แน่ใจว่าจะต้องทำการปรับปรุงปัจจัยขนส่งมากหรือน้อยเท่าใด เนื่องจากนโยบายจากทางรัฐบาลยังไม่ออกมาชัดเจน หากเป็นไปได้ทางบริษัทก็ต้องการข้อมูลอย่างละเอียด เพื่อให้ทราบว่าต้องดำเนินการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงส่วนใดบ้าง และหากต้องมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นบริษัทก็ยินดีที่จะดำเนินการตามกฎหมายรัฐเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่มีความปลอดภัย

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ในส่วนของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นบริษัทกังวลในส่วนของแท็งก์ เนื่องจากการปรับปรุงแท็งก์นั้น ทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการค่อนข้างสูง ประมาณร้อยละ 25 ของราคาแท็งก์ และช่วงระหว่างการปรับปรุงจะทำให้บริษัทเสียโอกาสทางธุรกิจได้

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. ควรมีการจัดสัมมนาเพื่อให้ความรู้ผู้ประกอบการว่าจะต้องดำเนินการตามนโยบายอย่างไร รัฐบาลควรมีการชี้แจงโดยละเอียดเพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกันระหว่างผู้ประกอบการกับภาครัฐบาล
2. ควรมีการทบทวนข้อกำหนด ADR อีกครั้ง เนื่องจากทางบริษัทเห็นว่าข้อกำหนด ADR มีบางส่วนไม่สอดคล้องกับกฎหมายไทย การจะนำมาใช้ควรมีการปรับให้เหมาะสมกับประเทศไทย
3. อยากให้ภาครัฐใช้เวลาในการปรับปรุงระบบอย่างน้อย 2 ปี
4. อย่างไรก็ตามทางบริษัทเห็นว่าควรปรับปรุงกฎหมายปัจจุบันให้ดีเสียก่อนจะออกนโยบายใหม่

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

แม้ว่าทางบริษัทจะมีมาตรฐานด้านการขนส่งค่อนข้างสูง แต่เนื่องจากมาตรฐานที่ใช้ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด ADR/TP-II ดังนั้นหากมีการออกนโยบาย บริษัทก็จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการ

ปรับปรุงปัจจัยการขนส่งต่างๆ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว โดยคาดว่าจะต้องปรับปรุงด้านแท็งก์ให้เป็นไปตามข้อกำหนด

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการคำนวณจะเห็นว่าบริษัทเอ็นวายเคได้รับผลกระทบจากนโยบายค่อนข้างน้อย คาดว่าจะมีต้นทุนเพิ่มขึ้นในการปรับปรุงระบบการขนส่งประมาณ 3.75 เปอร์เซ็นต์ของยอดการขนส่ง (ตารางที่ ค-2) เนื่องจากบริษัทดังกล่าวได้ทำการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐาน นอกจากนี้บริษัทยังมีการติดต่อธุรกิจกับบริษัทต่างประเทศทำให้ต้องมีการปรับมาตรฐานให้เป็นสากล ดังนั้นจะเห็นว่าบริษัทมีความพร้อมที่จะเข้าสู่มาตรฐานสากล

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

พบว่าทางบริษัททำให้ไม่ค่อยเห็นด้วยกับการออกนโยบายดังกล่าว เนื่องจากกฎหมายปัจจุบันได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับวัตถุอันตรายอยู่แล้ว การออกนโยบายใหม่จะทำให้เกิดความซ้ำซ้อน และฝ่ายผู้ประกอบการก็ต้องดำเนินการปรับปรุงปัจจัยการขนส่งทำให้เกิดความยุ่งยากเพื่อไม่ให้ต้องเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัทจึงต้องการให้ใช้กฎหมายเดิมในการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายมากกว่าการออกนโยบายใหม่

4.1.3 บริษัทบีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณโสรัจ ช่อชูวงศ์

ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่บริษัท

วันที่สัมภาษณ์ 2 พฤศจิกายน 2553

ที่ตั้งบริษัท ณ บริษัทบีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด สมุทรปราการ

บริษัทบีเอ็มทีแปซิฟิกเป็นบริษัทผู้ให้บริการขนถ่ายจากท่าเรือและมีการขนส่งสินค้าไปให้ลูกค้า โดยสินค้าที่ทำการขนส่งมีทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าอันตราย

- การขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านยานพาหนะ บริษัทมีรถขนส่งสินค้าประเภทรถหัวลากทั้งหมดจำนวน 36 คัน

ด้านพนักงานขับรถ มีพนักงานขับรถทั้งหมด 29 คน ที่มีใบขับขี่ประเภทที่ 4 ทุกคน

ด้านแท็งก์ ในส่วนของแท็งก์จะรับมาจากท่าเรือจะเป็นของเจ้าของสินค้า

ด้านบรรจุภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์ประเภทตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่จะรับมาจากเจ้าของสินค้า

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | คาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงให้เป็นข้อกำหนด TP-II เนื่องจากมาตรฐานที่ใช้คนละมาตรฐาน อย่างไรก็ตามรถขนส่งที่มีค่อนข้างมีความปลอดภัยเนื่องจากเป็นไปตามมาตรฐาน SQAS และกฎหมายไทย |
| ด้านพนักงานขับรถ | อาจจะมีค่าใช้จ่ายในการอบรมตาม TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากไม่มีแท็งก์ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากไม่มีบรรจุภัณฑ์ |

- แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

คาดว่าจะต้องปรับปรุงการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นไปตามมาตรฐานที่ประเทศไทยเลือกใช้ อย่างไรก็ตามหากการบังคับใช้ไม่มีประสิทธิภาพ เข้มงวดกับบริษัทขนาดใหญ่ แต่ไม่เข้มงวดกับบริษัทรายย่อย หรือยังมีบริษัทขนาดเล็กที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด ทำให้บริษัทต้องเสียเปรียบด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเพียงฝ่ายเดียว บริษัทก็ไม่ยินดีที่จะดำเนินการในส่วนนั้น เพราะนอกจากจะทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น อาจจะทำให้ต้องเสียโอกาสทางธุรกิจเนื่องจากมีค่าขนส่งแพงกว่าบริษัทอื่น

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ในส่วนของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนโดยใช้มาตรฐานของ SQAS ในการดูแลด้านความปลอดภัยในขั้นตอนการขนส่งสินค้าอันตราย แต่ในส่วน of ข้อกำหนด TP-II จะไม่ได้นำมาใช้ ดังนั้นหากออกนโยบายให้ดำเนินการตาม TP-II ทั้งหมด บริษัทอาจจะมีค่าใช้จ่ายในส่วนของการฝึกอบรมพนักงานขับรถตามข้อกำหนดดังกล่าว และการปรับปรุงรถหัวลาก

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. โดยมีความเห็นว่าปัจจุบันประสบกับปัญหาที่ประเทศไทยไม่มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน พบว่าผู้ประกอบการรายย่อยบางรายยังคงใช้รถ แท็งก์ และบรรจุภัณฑ์ที่ไม่มีความปลอดภัย เสี่ยงต่อการที่สินค้าอันตรายจะรั่วไหล แต่ก็ไม่มีการควบคุมดูแลที่เคร่งครัด เนื่องจากการดำเนินการตามมาตรฐานก่อให้เกิดต้นทุนสูงทำให้ผู้ประกอบการที่ดำเนินการตามมาตรฐานเสียดุลการค้า เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการที่ไม่ได้ดำเนินการตามมาตรฐานแต่สามารถขนส่งสินค้าได้ในราคาที่ต่ำกว่า
2. ข้อเสนอด้านการออกป้ายทะเบียนและใบรับรองสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายควรจะเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล เพื่อความสะดวกในการติดต่อค้าขายกับบริษัท

ต่างประเทศ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็จะทำได้ง่ายขึ้น ควรมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในส่วนดังกล่าว

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

คาดว่าบริษัทจะได้ผลกระทบจากการปรับปรุงปัจจัยการขนส่งให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II อย่างไรก็ตามเนื่องจากบริษัทมีการขนส่งที่มีมาตรฐานอยู่แล้ว ก็เพียงแต่ประยุกต์ให้เข้ากับมาตรฐานสากลที่ประเทศไทยนำมาใช้เท่านั้น ซึ่งจุดนี้อาจจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการจัดหารปัจจัยใหม่ทั้งหมด อย่างไรก็ตามบริษัทจะไม่ได้รับค่าใช้จ่ายด้านแท็งก์และบรรจุภัณฑ์เนื่องจากแท็งก์และบรรจุภัณฑ์ทั้งหมดเป็นของเจ้าของสินค้าอันตราย

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการสำรวจคาดว่าบริษัทมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบตามนโยบายประมาณ 5.95 ของยอดการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัท (ตารางที่ ค-3) เนื่องจากบริษัทมีการใช้ระบบการขนส่งสินค้าอันตรายที่ได้มาตรฐานบางส่วนแล้ว เพียงแต่ไม่ใช่มาตรฐานเดียวกับ ADR การปรับปรุงจึงไม่จำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินการ นอกจากนี้ในส่วนของแท็งก์และบรรจุภัณฑ์ก็เป็นส่วนที่เจ้าของสินค้าอันตรายต้องรับผิดชอบไม่เกี่ยวข้องกับส่วนขนส่ง

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

บริษัทบีเอ็มที แปซิฟิก เป็นบริษัทขนถ่ายสินค้าทั้งสินค้าทั่วไป และสินค้าอันตรายที่ทำเรื่องมีคลังเก็บสินค้า และรถหัวลากสำหรับการขนส่งสินค้าเป็นตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ สำหรับสินค้าอันตราย บริษัทก็จะมีการดูแลพิเศษเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งการจัดเก็บและการขนส่ง แต่มาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งยังไม่ได้เป็นมาตรฐานเดียวกับ TP-II เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวยังไม่มียกบังคับใช้ทางกฎหมาย บริษัทจึงใช้มาตรฐานที่ทางลูกค้าเป็นฝ่ายกำหนด ซึ่งเป็นมาตรฐานที่กำกับดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับสินค้าอันตรายเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามในปัจจุบันบริษัทพบปัญหาว่าการดำเนินการตามมาตรฐานสากลที่มีความปลอดภัยสูงจะก่อให้เกิดต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับบริษัทที่ไม่มีมาตรฐานแต่ต้นทุนต่ำได้ ทำให้ทางบริษัทยังไม่ได้ดำเนินการในส่วนดังกล่าว

4.1.4 บริษัทเคมทรานส์ หรือเกียรตินาขนส่ง จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|---|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณวีระ สุดคมขำ |
| ตำแหน่ง | ผู้จัดการ สาขาสมุทรปราการ |
| วันที่สัมภาษณ์ | 3 พฤศจิกายน 2553 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทเกียรตินาขนส่ง จำกัด จังหวัดสมุทรปราการ |

บริษัทเกียรตินาขนส่งเป็นผู้ให้บริการขนส่ง โดยเน้นขนส่งสินค้าอันตรายเป็นหลัก มีรถขนส่งขนาดใหญ่คอยให้บริการขนส่งสินค้า โดยสินค้าอันตรายคิดเป็นร้อยละ 80 ของสินค้าทั้งหมดที่ทำการขนส่ง

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทมีรถขนส่งสินค้าทั้งหมดจำนวน 400 คัน ได้ปรับปรุงให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II แล้ว 130 คัน (ข้อมูลในส่วนนี้เป็นข้อมูลของทั้งบริษัท ข้อมูลในส่วนของการคำนวณจะคิดเพียงสาขาสมุทรปราการ) |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถทั้งหมด 40 คน ได้รับการอบรมตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ใช้ไอโซแท็งก์ในการขนส่ง มีทั้งหมด 40 ใบ และได้ปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานแล้ว 30 ใบ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์ทั้งหมด 120 ใบ และผ่านมาตรฐานตาม ADR |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | อาจจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐาน |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากพนักงานขับรถได้รับการฝึกอบรมตามมาตรฐาน |
| ด้านแท็งก์ | อาจจะต้องปรับปรุงแท็งก์ที่ยังผ่านมาตรฐานให้เป็นตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากบรรจุภัณฑ์เป็นไปตามมาตรฐาน |

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

สำหรับการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายให้ได้มาตรฐานสากล บริษัทคาดว่าอาจจะมีต้นทุนเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทมีการขนส่งที่ปลอดภัย และนอกจากนี้บริษัทยังทราบเรื่องที่ว่ารัฐบาลจะปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็น

มาตรฐานสากล ดังนั้นจึงได้ดำเนินการปรับปรุงรถขนส่งและแท็กซี่ให้ได้มาตรฐานไปแล้วบางส่วน อย่างไรก็ตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจะเป็นในส่วนของรถและแท็กซี่เก่าที่ยังไม่ได้รับการปรับปรุง

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

ในส่วนของกรนำข้อกำหนด ADR มาใช้เป็นกฎหมายนั้น ทางบริษัทยังรู้สึกไม่เห็นด้วยเท่าใด เนื่องจากคิดว่าทั้งภาครัฐบาล และผู้ประกอบการรายย่อย ต่างยังไม่พร้อมที่จะดำเนินการกฎหมายในปัจจุบันก็เพียงพอที่จะควบคุมการขนส่งให้เกิดความปลอดภัย ในขณะที่การจะนำข้อกำหนดของต่างประเทศมาใช้ อาจจะก่อให้เกิดความสับสน อย่างไรก็ตามการออกนโยบายจะเป็นผลดีกับทางบริษัท เนื่องจากได้ใช้ระเบียบดังกล่าวอยู่แล้ว ดังนั้นหากทางรัฐบาลมีการเตรียมพร้อมอย่างเพียงพอที่ดำเนินการตามนโยบายและสามารถบังคับใช้ข้อกำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทจึงจะเห็นด้วยกับการนำข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

เนื่องจากบริษัทมีการปรับตัวเข้าสู่มาตรฐาน ADR ไปบางส่วนแล้ว หากมีการออกนโยบายบริษัทดังกล่าวคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนค่อนข้างต่ำ ในส่วนของข้อปฏิบัติและการดำเนินการนั้นบริษัทมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดดังกล่าว เพราะได้นำมาใช้แล้ว ขาดแต่การปรับปรุงให้ครบทั้งระบบ นอกจากนี้ทางบริษัทก็พร้อมที่จะปรับปรุงระบบแม้ว่าอาจจะก่อให้เกิดต้นทุนที่เพิ่มขึ้นบางส่วน

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการสอบถามพบว่าบริษัทมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบตามนโยบายประมาณร้อยละ 5.62 ของยอดการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัท (ดูตารางที่ ค-4) เนื่องจากบริษัทมีการใช้ระบบการขนส่งสินค้าอันตรายที่ได้มาตรฐานบางส่วนแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงในการดำเนินการ ดังนั้นหากมีการออกนโยบายบริษัทดังกล่าวจึงมีความพร้อมที่จะเข้าสู่มาตรฐานสากล

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

บริษัทยังต้องการให้ภาครัฐบาลเข้ามาดูแลในเรื่องการทดสอบ ควบคุม และออกใบอนุญาตมาตรฐานรถแท็กซี่ ให้ถูกต้องเหมาะสมตามที่ได้ออกข้อกำหนด TP-II เนื่องจากการดำเนินการดังกล่าวยังไม่มียุทธวิธีแบบเดียวระดับสากล ทำให้ในปัจจุบันบริษัทยังไม่ค่อยเห็นด้วยในการออกนโยบายให้ดำเนินการมาตรฐานสากล

4.1.5 บริษัทกิตติแสงชัยบริการ จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|--|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณธัญธรณ์ ไกรศรี |
| ตำแหน่ง | ผู้จัดการฝ่ายบริหารงานขนส่ง |
| วันที่สัมภาษณ์ | 10 พฤศจิกายน 2553 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทกิตติแสงชัยบริการ จำกัด จังหวัดระยอง |

บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเคมี โดยเน้นขนส่งสินค้าอันตรายประเภท 3 ของเหลว ทั่วไป จัดเป็นร้อยละ 90 ของสินค้าทั้งหมดที่ทำการขนส่ง

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | มีรถขนส่งทั้งหมด 26 คัน เป็นรถบรรทุกสิบล้อ จำนวน 15 คัน และรถหัวลาก 9 คัน รถขนส่งดำเนินการตามมาตรฐานกรมโรงงานอุตสาหกรรม |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถจำนวน 23 คน ซึ่งผ่านการอบรมด้านการขนส่งสินค้าอันตรายตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านแท็งก์ | มีแท็งก์ติดตั้งทั้งหมด 15 ใบ โดยได้ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมทั้งหมด และทำการตรวจสภาพตามเวลากำหนดทุกใบ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | มีการใช้บรรจุภัณฑ์ประเภทแท็งก์คอนเทนเนอร์จำนวน 9 ใบ ซึ่งได้สั่งมาจากผู้จำหน่ายแท็งก์ภายในประเทศที่มีความน่าเชื่อถือ (ผู้จำหน่ายแท็งก์จะเป็นผู้ขออนุมัติแบบแท็งก์ที่ได้มาตรฐานจากกรมโรงงาน แล้วนำแท็งก์ที่ผ่านมาตรฐานแล้วมาจำหน่ายให้ลูกค้า) |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | คาดว่าจะไม่มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงด้านรถขนส่ง เนื่องจากรถขนส่งทั้งหมดได้มาตรฐานตาม TP-II และกฎหมายไทยในปัจจุบัน |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากพนักงานขับผ่านการอบรมตาม TP-II |
| ด้านแท็งก์ | อาจจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงแท็งก์บางส่วนให้มีมาตรฐานสากล |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | อาจจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงบรรจุภัณฑ์บางส่วนให้มีมาตรฐานสากล |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

สำหรับบริษัทเองเห็นว่าปัจจุบันได้ดำเนินการขนส่งด้วยมาตรฐานที่ใกล้เคียง ADR และหากนโยบายออกมาก็คาดว่าจะสามารถปรับตัวให้เข้ากับมาตรฐานดังกล่าวได้โดยสะดวก แต่อาจจะต้องปรับปรุงในส่วนของแท็งก์ให้ได้มาตรฐานตาม TP-II

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อด้านค่าใช้จ่ายในการจัดหาแท็งก์ใหม่ที่มีมาตรฐานตาม TP-II รวมไปถึงการดำเนินการด้านการทดสอบ/ตรวจสอบสภาพต่างๆ จะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายพอสมควร อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายดังกล่าวอาจจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับทางผู้จำหน่ายแท็งก์ด้วยว่าจะผลิตแท็งก์ที่ได้มาตรฐานออกมาในราคามากหรือน้อยอย่างไร

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. ถ้าประเทศไทยนำ TP-II มาใช้เป็นกฎหมาย ทางบริษัทเห็นด้วยในการดำเนินการดังกล่าว เพราะถือเป็นแนวปฏิบัติที่ดี ก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง
2. ก่อนดำเนินการภาคีรัฐบาลควรทำความเข้าใจเกี่ยวกับข้อกำหนดดังกล่าวให้ชัดเจนเสียก่อน ควรให้ความรู้เจ้าหน้าที่ภาครัฐและผู้ประกอบการให้เข้าใจตรงกัน เพื่อจะได้พร้อมที่จะปรับปรุงให้เป็นไปตามมาตรฐานทุกฝ่าย
3. ในส่วนปัญหาของทางบริษัทกังวลในการเปลี่ยนแปลง คือ เรื่องระยะเวลาในการดำเนินการ ภาครัฐควรมีระยะเวลาให้ทางผู้ประกอบการได้ปรับปรุงระบบให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างค่อยๆ ไป เนื่องจากต้องทำความเข้าใจกับระบบ
4. อยากให้ภาครัฐช่วยควบคุมผู้ผลิตแท็งก์ หรือรถบรรทุก เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน และมีราคาที่ไม่สูงจนเกินไป
5. เจ้าหน้าที่ภาครัฐควรมีความรู้ความสามารถที่จะตรวจสอบและออกใบรับรองให้กับแท็งก์ หรือรถขนส่งสินค้าอันตราย ตามมาตรฐานสากล

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

ในส่วนของบริษัทจะเห็นได้ว่ามีความคุ้นเคยกับข้อกำหนด TP-II อยู่แล้ว ทั้งยังได้ดำเนินการปรับปรุงระบบการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานไปบางส่วน เหลือแต่ส่วนของแท็งก์ที่ทางผู้ประกอบการกังวลว่าจะต้องปรับปรุงให้เป็นตามข้อกำหนด และการปรับปรุงดังกล่าวก็มี

ค่าใช้จ่ายและขั้นตอนต่างๆ ที่แตกต่างจากที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามบริษัทเห็นด้วยกับนโยบาย และมีความพร้อมเพียงพอในการเข้าสู่มาตรฐานสากล

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น :

คาดว่าจะมีต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.48 ของยอดการขนส่งสินค้า (ตารางที่ ค-5) เนื่องจากการปรับปรุงด้านแท็งก์และบรรจุภัณฑ์ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามทางบริษัทคาดว่าจะรัฐบาลจะสามารถช่วยเหลือด้านค่าใช้จ่ายให้กับผู้ประกอบการโดยการจัดหากองทุน หรือควบคุมราคาแท็งก์และบรรจุภัณฑ์ที่มีมาตรฐานให้ราคาไม่สูงจนเกินไป

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

สำหรับบริษัทกิตติแสงชัยบริการที่ได้มีการนำข้อกำหนด TP-II มาใช้ในการดำเนินการบางส่วน ทำให้บริษัทเห็นด้วยกับการดำเนินนโยบาย เพราะข้อกำหนดดังกล่าวได้ช่วยให้เกิดความปลอดภัยขณะขนส่งตามที่บริษัทได้นำมาปฏิบัติ แต่บริษัทยังกังวลในส่วนของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ขาดทักษะในการเป็นผู้ตรวจสอบและออกใบรับรองให้รถขนส่ง และแท็งก์ ที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย นอกจากนี้ยังเสนอให้ทางภาครัฐช่วยควบคุมราคาค่าแท็งก์ที่ได้มาตรฐานตามนโยบาย เนื่องจากหากมีการออกนโยบายผู้ผลิตแท็งก์บางส่วนอาจถือโอกาสขึ้นราคาแท็งก์ ทำให้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัท



รูปที่ 4-3 รถขนส่งบริษัทกิตติแสงชัย

ที่มา: เว็บไซต์บริษัทกิตติแสงชัย จำกัด, 2553

4.1.6 บริษัทเจดับเบิลยูดี ทรานสปอร์ต จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณอดิเทพ ระวีวงษ์

ตำแหน่ง ผู้จัดการการขนส่ง

วันที่สัมภาษณ์ 15 พฤศจิกายน 2553

ที่ตั้งบริษัท บริษัทเจดับเบิลยูดี ทรานสปอร์ต จำกัด ถนนกรุงเทพกรีฑา

บริษัทเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าอันตรายที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยเน้นขนส่งสินค้าอันตรายประเภท 3 ของเหลวไวไฟ และประเภท 8 สารกัดกร่อน

- การขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านยานพาหนะ มีรถหัวลากทั้งหมดประมาณ 70 คัน ซึ่งเป็นแบบรถหัวลากที่ได้มาตรฐานทั่วไป แต่มีการติดตั้งอุปกรณ์ประจำรถสำหรับรถขนส่งสินค้าอันตราย อาทิเช่น อุปกรณ์ดับเพลิง กล้องปฐมพยาบาล เป็นต้น ทั้งยังมีการตรวจสภาพรถทุกครั้งเมื่อระยะทางสะสมถึงกำหนด

ด้านพนักงานขับรถ พนักงานขับรถจำนวน 60 คน ได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 4 และผ่านการอบรมด้านการขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านแท็งก์ แท็งก์เป็นของเจ้าของสินค้าอันตราย

ด้านบรรจุภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์เป็นของเจ้าของสินค้าอันตราย ซึ่งจะใช้ไอโซแท็งก์ในการขนส่ง

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

ด้านยานพาหนะ คาดว่าอาจจะมีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ด้านพนักงานขับรถ ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากพนักงานขับรถได้รับการอบรมตามมาตรฐาน TP-II

ด้านแท็งก์ ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากแท็งก์เป็นของลูกค้า

ด้านบรรจุภัณฑ์ ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของลูกค้า

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

บริษัทจะทำการตรวจสอบรถขนส่งและพนักงานให้เป็นไปตามกฎหมาย หากทางรัฐบาลประกาศการบังคับใช้ข้อกำหนด TP-II ในส่วนการดำเนินการขนส่งนั้นทางบริษัทมีการตรวจสอบทุกครั้งก่อนทำการขนส่ง โดยรถ พนักงานขับที่ แท็งก์หรือบรรจุภัณฑ์จะต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมสำหรับการขนส่ง อย่างไรก็ตามในส่วนของการบรรทุกและพนักงานขับรถที่จ้างขนส่งอีกทอดหนึ่ง บริษัทไม่สามารถเข้าไปดูแลอย่างเต็มที่ เนื่องจากไม่มีอำนาจโดยตรง แต่ทางบริษัทก็ได้มีการตรวจสอบสภาพก่อนการขนส่งทุกครั้ง

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ทางบริษัทคาดว่า การปรับปรุงระบบอาจส่งผลกระทบต่อด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ค่าบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่างๆ เพราะเห็นว่าการออกใบอนุญาตในปัจจุบันยังไม่ตรงกันกับมาตรฐานข้อกำหนด ADR ในต่างประเทศ ดังนั้นหากประเทศไทยจะปรับปรุงระบบให้เป็นสากล ควรจะมีการเปลี่ยนแปลงการออกใบอนุญาตเช่นกัน

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. ก่อนจะออกนโยบายควรมีการให้ความรู้ผู้ประกอบการเกี่ยวกับข้อกำหนดอย่างละเอียด เพราะเห็นว่าในปัจจุบันผู้ที่มีความรู้ในส่วนดังกล่าวยังมีจำนวนน้อย
2. ในส่วนของบริษัทคาดว่าสามารถปรับตัวให้เข้ากับนโยบายใหม่ได้โดยไม่เกิดปัญหา แต่กังวลเกี่ยวกับบริษัทขนาดเล็กที่อาจจะต้องรับผลกระทบด้านต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น
3. การดำเนินการตาม TP-II จะก่อให้เกิดต้นทุนด้านการบำรุงรักษาปัจจัยการขนส่งด้วย เนื่องจากบริษัทได้ทำอยู่ จึงทราบว่าก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายพอสมควร ดังนั้นควรมีการประชาสัมพันธ์ให้เห็นข้อดี และประโยชน์ในการดำเนินการดังกล่าวว่าจะคุ้มค่าในการลงทุน

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

ในการดำเนินการนโยบายบริษัทเจดับเบิลยูดีคาดว่าจะมีการปรับตัวในส่วนของ การบำรุงรักษาปัจจัยการขนส่ง และอาจจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่ทางบริษัทก็สามารถรองรับค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตามทางบริษัทเองต้องการรายละเอียดที่ชัดเจนจากภาครัฐ ในการดำเนินการเพื่อให้สามารถทำตามแนวทางของภาครัฐได้อย่างถูกต้อง

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น :

จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจุบันบริษัทได้ดำเนินการตาม TP-II ไปแล้วประมาณร้อยละ 70-80 อย่างไรก็ตามหากมีการออกนโยบาย บริษัทคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้น รวมไปถึงค่าบำรุงรักษาปัจจัยในการขนส่ง เช่น การตรวจสอบสภาพ การทดสอบบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น โดยรวมแล้วคาดว่าจะบริษัทจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.75 ของต้นทุนการขนส่ง (ตารางที่ ค-6)

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

บริษัทเห็นด้วยกับการใช้ข้อกำหนดดังกล่าว เนื่องจากบริษัทได้ดำเนินการตามข้อกำหนด TP-II และการปฏิบัติตามจะช่วยให้การขนส่งสินค้าอันตรายมีความปลอดภัยมากขึ้น แต่ทางบริษัทยังเห็นว่าในปัจจุบันทั้งภาครัฐและภาคเอกชนยังมีผู้ที่มีความรู้ด้านดังกล่าวค่อนข้างน้อย จึงต้องการให้ทางภาครัฐบาลประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อกำหนดและนโยบายดังกล่าวมากขึ้น

4.1.7 บริษัทปี ทรานส์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณธนิต พุทธิพรมงคล กรรมการผู้จัดการบริษัท

คุณคทาชัย พินิจจันทร์ ที่ปรึกษาอาวุโสบริษัท

วันที่สัมภาษณ์ วันที่ 5 สิงหาคม 2553

ที่ตั้งบริษัท อาคารไทย ซี ซี ทาวเวอร์

บริษัทปีทรานส์เป็นบริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าอันตรายขนาดใหญ่ ซึ่งทำการขนส่งวัตถุอันตราย 90% ของสินค้าที่รับขนส่งทั้งหมด เน้นขนส่งสินค้าอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) และประเภทที่ 8 (สารกัดกร่อน) เป็นหลัก

- การขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านยานพาหนะ รถที่ใช้ขนส่ง 150 คัน รถทั้งหมดเป็นรถแท็งก์ที่เป็นตามมาตรฐาน ADR

ด้านพนักงานขับรถ พนักงานขับรถ ทั้งหมด 133 คน ผ่านการอบรมตามมาตรฐานในบทที่ 8 ของ ADR และมีการอบรมซ้ำทุกๆ 2 เดือน รวมไปถึงมีการอบรมด้านทักษะการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน

ด้านแท็งก์ แท็งก์จำนวน 120 ใบ แท็งก์ประกอบเฉพาะสำหรับสินค้าอันตราย และเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ด้านบรรจุกฎบัตร ไม่มีการใช้บรรจุกฎบัตร ขนส่งด้วยแท็งก์ทั้งหมด

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

ด้านยานพาหนะ ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล

ด้านพนักงานขับรถ ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล

ด้านแท็งก์ ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล

ด้านบรรจุกฎบัตร ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากไม่มีการใช้บรรจุกฎบัตร

- แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

ปัจจุบันบริษัทได้ให้การสนับสนุนกลุ่มบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายด้วยกัน โดยการส่งหน่วยฉุกเฉินเข้าไปช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุ ตามความเหมาะสม นอกจากนี้ด้วยความที่บริษัทมีมาตรฐานที่สูงในด้านความรู้เกี่ยวกับมาตรฐาน ADR ในอนาคตบริษัทสามารถให้ความร่วมมือในการเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายได้

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ทางบริษัทมีความเห็นว่าในส่วนของบริษัทมีความพร้อมที่จะดำเนินการตามมาตรฐานสากล เพียงทางรัฐบาลออกนโยบายทางบริษัทก็จะสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากได้ใช้ระบบขนส่งที่มีความเป็นสากลอยู่แล้ว ดังนั้นในส่วนของต้นทุนก็คาดว่าจะมีเพียงค่าเสียเวลาในการดำเนินการเท่านั้น อย่างไรก็ตามต้นทุนการขนส่งจะเพิ่มขึ้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับกรอบนโยบายของภาครัฐบาลว่าจะสอดคล้องกับระบบของบริษัทมากน้อยเพียงไร

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. ภาครัฐบาลควรมีหน่วยงานหลักรับผิดชอบ ที่มีความชำนาญเพียงพอในการควบคุม กำกับการให้เป็นไปตามนโยบาย นอกจากนี้ควรมีการกำหนดหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศูนย์ทดสอบ ผู้ออกใบรับรอง เป็นต้น
2. ทางบริษัทให้ข้อเสนอแนะว่าการออกนโยบายใหม่ควรมีรายละเอียดที่ชัดเจนทั้งขั้นตอนการขอใบอนุญาตต่างๆ และการขนส่งสินค้า รวมไปถึงปัจจัยต่างๆ ด้านการขนส่ง เช่น รถขนส่ง พนักงานขับรถ เป็นต้น เพื่อให้ผู้ประกอบการทราบว่าต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลงด้านใด อย่างไรบ้าง
3. เจ้าหน้าที่ภาครัฐบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะต้องผ่านการฝึกอบรมด้านสินค้าอันตรายจนมีความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่ของตน
- 4. ควรมีการบังคับใช้นโยบายอย่างเคร่งครัด และมีมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

เนื่องจากบริษัทพีทรานส์เป็นบริษัทขนส่งที่มีการติดต่อค้าขายกับบริษัทต่างประเทศทำให้มีการนำมาตรฐานสากลมาใช้เป็นส่วนมาก การขนส่งส่วนใหญ่ใช้รถแท็กซี่ในการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งรถแท็กซี่ดังกล่าวก็ถูกกำกับด้วยกฎหมายของไทย ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นผู้กำหนดให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ทั้งพนักงานของบริษัทยังมีความรู้ความชำนาญเกี่ยวกับข้อกำหนด ADR และ TP-II เป็นอย่างดี มีความพร้อมต่อการปรับเข้าสู่มาตรฐานสากลถึงร้อยละ 90 และคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากนโยบายดังกล่าวอย่างน้อยที่สุด

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

ในส่วนของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการดำเนินนโยบายพบว่าทางบริษัทพีทรานส์ไม่จำเป็นที่จะต้องปรับปรุงปัจจัยการขนส่งอีก เนื่องจากทั้งรถ แท็กซี่ และพนักงานขับที่มีมาตรฐานที่สูง และเป็นไปตาม ADR อยู่แล้ว และไม่มีการใช้บรรจุภัณฑ์เป็นของบริษัทเอง ดังนั้นจึงไม่ได้รับผลกระทบจากนโยบาย อย่างไรก็ตามทางบริษัทคาดว่าจะได้รับผลกระทบการทำงาน หากมีการออกนโยบาย เช่น การขอเอกสาร และใบอนุญาตต่างๆ เป็นต้น แต่หากจะนำมาคำนวณ พบว่าต้นทุนในการดำเนินการดังกล่าวค่อนข้างต่ำ และอยู่ในรูปของการเสียเวลาในการทำงานบางส่วน ซึ่งจะนอกเหนือขอบเขตงานวิจัยฉบับนี้ นอกจากนี้ในส่วนของค่าประกันภัยทางรัฐบาลก็ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการดำเนินการในส่วนของการประกันภัยสินค้าอันตรายทำให้ไม่สามารถนำมาคำนวณรวมในค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นได้

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

ในส่วนของความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายพบว่าทางบริษัทเห็นว่าภาครัฐบาลควรมีการออกนโยบายให้มีความชัดเจน และปรับปรุงในส่วนของการเป็นผู้กำกับดูแลตามกฎหมายให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากบริษัทดังกล่าวมีความพร้อมสำหรับการเข้าสู่มาตรฐานสากล จึงไม่ต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐบาล แต่ต้องการให้ทางรัฐบาลพัฒนาการบังคับใช้กฎหมายมากกว่า



รูปที่ 4-1 บริษัทบีทรานส์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด
ที่มา : เว็บไซต์บริษัทบีทรานส์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด, 2553



รูปที่ 4-2 รถขนส่งบริษัทบีทรานส์
ที่มา : เว็บไซต์บริษัทบีทรานส์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด, 2553

4.1.8 บริษัท ฮาซเคมีโลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|-----------------------------|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณเฉลิมศักดิ์ กาญจนวรินทร์ |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่ |
| วันที่สัมภาษณ์ | 1 พฤศจิกายน 2553 |

ที่ตั้งบริษัท

อาคารอสังหาริมทรัพย์ พระราม 3

บริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ มีทั้งส่วนของการขนส่งสินค้าอันตราย และคลังสินค้าอันตราย โดยสินค้าอันตรายส่วนมากที่ขนส่งเป็นสินค้าอันตรายประเภท 3 ของเหลว ไวไฟ แต่การขนส่งจะทำการจ้างบริษัทรถบรรทุกอีกทอดหนึ่งในการขนส่ง และบริษัททำหน้าที่ ตรวจสอบและควบคุมการขนส่งดังกล่าว

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทจะทำการจ้างบริษัทรถบรรทุกอีกทอดหนึ่งเพื่อทำการขนส่งสินค้า |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถจะเป็นคนของบริษัทรถบรรทุกที่ได้จ้างขนส่ง อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการอบรมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากลให้พนักงานขับรถ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยขณะทำการขนส่ง |
| ด้านแท็งก์ | ด้วยไอโซแท็งก์จะประกอบโดยให้แบบที่ได้รับการอนุมัติจากต่างประเทศ ทำให้มีมาตรฐานที่สูง ทั้งยังได้ใบรับรองมาจากต่างประเทศ มีทั้งหมดประมาณ 60 ใบ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์จะเป็นของเจ้าของสินค้าเป็นผู้จัดหามาให้ แต่มาตรฐานบรรจุภัณฑ์ของผู้ผลิตแต่ละรายไม่เท่ากัน เนื่องจากมีผู้ผลิตที่ทั้งทราบและไม่ทราบเกี่ยวกับมาตรฐานสากล ทางบริษัทก็จะทำหน้าที่รับสินค้าที่ถูกต้องแล้วไปส่งให้ถึงปลายทางเท่านั้น แต่หากมีบรรจุภัณฑ์ที่ไม่ได้มาตรฐานหรือไม่มีความปลอดภัยในการขนส่งทางบริษัทก็จะทำการเตือนไปที่บริษัทลูกค้าเพื่อให้ปรับปรุงไม่ให้เกิดความเสียหายขณะการขนส่ง อย่างไรก็ตามขึ้นอยู่กับทางผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการทางบริษัททำได้เพียงเตือนเท่านั้น |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | ไม่มีค่าใช้จ่ายโดยตรงเนื่องจากเป็นรถขนส่งที่จ้างมาอีกต่อหนึ่ง |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่ายโดยตรงเนื่องจากเป็นพนักงานขับรถที่จ้างมาอีกต่อหนึ่ง |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากเป็นไปตามมาตรฐานสากล |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่ายเนื่องจากไม่มีบรรจุภัณฑ์ |

- แนวทางการดำเนินงานในอนาคต

อาจจะต้องมีการควบคุมดูแลให้ส่วนการขนส่งเป็นไปตามนโยบายใหม่ มีการตรวจสอบบริษัทรถบรรทุกที่ทำการขนส่งให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น และเป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมไปถึงในด้านความปลอดภัยบริษัทก็ยินดีที่จะจัดหาการอบรมให้กับพนักงานขับรถของบริษัท

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

หากจะต้องดำเนินการตามนโยบายบริษัทจะไม่จำเป็นต้องปรับปรุงปัจจัยระบบขนส่งสินค้าอันตรายด้วยตนเอง เนื่องจากทั้งรถและพนักงานขับรถไม่ได้เป็นของบริษัทเอง แต่จ้างผู้ขนส่งอีกทอดหนึ่ง ดังนั้นบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบด้านต้นทุนในการขนส่งโดยตรง

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. ทางผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายว่าการนำข้อกำหนด ADR มาใช้มีข้อจำกัดสำหรับประเทศไทย เนื่องจากข้อกำหนด ADR ได้ระบุเกี่ยวกับการใช้บรรจุภัณฑ์ แต่ในประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐานด้านบรรจุภัณฑ์ที่ชัดเจนทำให้ไม่มีผู้ที่ทำหน้าที่ออกไปรับรองรวมไปถึงการทดสอบ
2. ประเทศไทยมีศูนย์ทดสอบอย่าง เช่น สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) แต่ก็ยังไม่มีการออกกฎหมายอย่างชัดเจนว่าจะให้ศูนย์ดังกล่าวเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
3. ปัญหาด้านความสับสนระหว่างสินค้าอันตราย กับวัตถุอันตราย เนื่องจากหากเป็นวัตถุอันตรายจะถูกควบคุมดูแลโดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมอยู่แล้ว ในขณะที่เรื่องของการขนส่งควรกำกับโดยกระทรวงคมนาคม ทำให้ผู้ประกอบการภาคขนส่งเกิดความสับสนว่าใครจะเป็นผู้ดูแล
4. หน่วยงานภาครัฐบาลควรจะให้มีการแยกหน้าที่กันอย่างชัดเจน ในส่วนของการเริ่มดำเนินการทางผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าควรจะดำเนินการโดยกระทรวงคมนาคมเป็นหลัก แล้วแยกออกไปเป็นแต่ละรูปแบบการขนส่ง และควรจะมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานก่อนจะออกนโยบาย

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

เนื่องจากการขนส่งของบริษัทจะทำโดยการจ้างบริษัทรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าอีกทอดหนึ่ง ทำให้ไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงหากมีการออกนโยบายแล้วจะต้องปรับปรุงปัจจัยที่ใช้ในการ

ขนส่ง อย่างไรก็ตามบริษัทอาจจะมีค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งเพิ่มขึ้นหากบริษัทรถบรรทุกขึ้นค่าบริการขนส่งเนื่องจากต้องปรับปรุงระบบ

- ประเด็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

ไม่มีค่าใช้จ่ายโดยตรงเนื่องจากปัจจัยต่างๆ จะไม่ใช่ของบริษัทเอง มีเพียงแท็งก์ที่เป็นของบริษัท แต่พบว่าแท็งก์ที่ใช้ก็เป็นแท็งก์สั่งประกอบด้วยแบบที่ได้ออนุมัติจากต่างประเทศ ด้วยมาตรฐานที่สูงกว่ามาตรฐานทั่วไป จึงคาดว่าจะไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ แต่หากผู้ขนส่งจำเป็นต้องปรับปรุงปัจจัยและเพิ่มราคาค่าจ้างบรรทุกขนส่งสินค้า บริษัทก็จะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนเพิ่มขึ้นเช่นกัน แต่จะมากหรือน้อยไม่สามารถระบุได้ ขึ้นอยู่กับทางบริษัทรถบรรทุกที่บริษัทใช้บริการจะเป็นอย่างไร

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

สำหรับบริษัทฮายเคมเป็นบริษัทที่มีการใช้มาตรฐานสากลเกือบทั้งหมด เนื่องจากมีการติดต่อธุรกิจกับบริษัทต่างประเทศ และมีการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งการขนส่งทางน้ำและอากาศออกต่างประเทศจะมีการดูแลควบคุมที่เข้มงวด แต่การขนส่งทางถนนตามกฎหมายไทยจะค่อนข้างยืดหยุ่นกว่าการขนส่งประเภทอื่น บริษัทจึงค่อนข้างเป็นห่วงในการดำเนินการออกนโยบายของภาครัฐบาลเกี่ยวกับการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน จึงมีข้อคิดเห็นที่มีประโยชน์หลายส่วนในการปรับปรุงมาตรฐานสากลให้เหมาะสมกับประเทศไทย

4.1.9 การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณยุทธศักดิ์ โชคมาน

ตำแหน่ง พนักงานบริหารงานขนส่ง

วันที่สัมภาษณ์ 22 พฤศจิกายน 2553

ที่ตั้งบริษัท บริษัทการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย สาขาพระรามสี่

บริษัทการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยเป็นผู้ผลิตน้ำมัน และเคมีภัณฑ์รายใหญ่ของประเทศไทย ทั้งยังมีการขนส่งสินค้าไปสู่สาขา และสถานีบริการน้ำมันทั่วประเทศ

- การขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านยานพาหนะ รถขนส่งทั้งหมดเป็นของผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้บริการ แต่บริษัทคอยดูแลตรวจสอบให้มีมาตรฐานตาม TP-II โดยรถหัวลากจะใช้งาน

| | |
|------------------|--|
| | ประมาณ 8 ปี และแจ้งเปลี่ยนรถทันทีเมื่อเห็นว่ารถขนส่งอยู่ในสภาพไม่พร้อมใช้งาน |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถมาจากบริษัทขนส่ง แต่ทาง ปตท.ได้ตรวจสอบว่าพนักงานทุกคนผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทุกๆ 1 ปี และจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 4 |
| ด้านแท็งก์ | แท็งก์ที่ใช้เป็นแท็งก์ติดตั้งมาจกตัวรถ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | มีการใช้บรรจุภัณฑ์ประเภทถัง และครึ่งบางส่วน ซึ่งเป็นแบบนำกลับมาใช้ใหม่ โดยจะใช้งานประมาณ 15 ปีต่อไป |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากรถขนส่งเป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากพนักงานขับรถได้รับการอบรมตามมาตรฐาน TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากแท็งก์เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ในอนาคตบริษัทสามารถสนับสนุนการดำเนินการของรัฐบาลได้ เนื่องจากได้ดำเนินการใช้ข้อกำหนด TP-II มาตั้งแต่แรกเริ่มที่รัฐบาลมีแนวคิดจะปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็นตามมาตรฐานสากล ดังนั้นทางบริษัทจึงมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดดังกล่าว และได้ดำเนินการทั้งหมด และหากทางรัฐบาลออกนโยบายดังกล่าวบริษัทก็พร้อมที่จะเข้าสู่มาตรฐานสากลทันที

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

แม้ว่าจะมีการออกนโยบายก็คาดว่าทางบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบด้านต้นทุนการขนส่งรวมไปถึงด้านอื่นๆ เนื่องจากบริษัทได้ปรับตัวให้เข้ากับข้อกำหนด TP-II มาเป็นเวลานาน จนปัจจุบันมาตรฐานการขนส่งของบริษัทผ่านข้อกำหนด TP-II อย่างสมบูรณ์ เหลือแต่ใบรับรองต่างๆ ที่จะต้องออกโดยภาครัฐ แต่ปัจจุบันภาครัฐยังไม่มีหน่วยงานดำเนินการในส่วนดังกล่าว

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

บริษัทไม่มีความเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบาย แต่เห็นด้วยในส่วนของ การนำข้อกำหนดมาใช้ เพราะสามารถช่วยให้เกิดความปลอดภัยขณะทำการขนส่ง

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

จากการที่บริษัทได้ปรับตัวให้เข้ากับข้อกำหนด TP-II มาเป็นเวลานานทำให้มีความคุ้นเคยกับข้อกำหนดดังกล่าว ดังนั้นบริษัทจึงคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบจากนโยบายดังกล่าว

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

คาดว่าจะไม่มีค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทได้ใช้ข้อกำหนด TP-II อยู่แล้ว แต่อาจจะมีการขอใบรับรองการตรวจสอบสภาพรถ หรือแท็งก์ใหม่ ตามโครงสร้างหน่วยงานของรัฐ กรณีมีการปรับปรุง

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

เนื่องจากบริษัทมีความพร้อมอย่างมากในการดำเนินการสู่มาตรฐานสากล จึงไม่ได้มีข้อคิดเพิ่มเติม และบริษัทก็ได้รับข่าวสารจากภาครัฐโดยตรง ทำให้รับรู้ถึงข่าวสารขั้นตอนการดำเนินการปรับปรุงระบบอย่างต่อเนื่อง

4.1.10 บริษัทเอเชียแปซิฟิกปิโตรเคมีคอล จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|--|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณสิริธร |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่บริษัท |
| วันที่สัมภาษณ์ | 23 พฤศจิกายน 2553 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทเอเชียแปซิฟิกปิโตรเคมีคอล ชลบุรี |

บริษัทเป็นผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ โดยสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าอันตรายประเภทปิโตรเคมี ทั้งนี้บริษัทจะให้บริการนำส่งสินค้าไปยังจุดหมายตามที่ลูกค้ากำหนด โดยในส่วนของกาขนส่งจะมีการจ้างบริษัทขนส่งอีกทอดหนึ่ง บริษัททำหน้าที่เป็นผู้ตรวจสอบมาตรฐานการขนส่งอีกชั้นหนึ่ง

- การขนส่งสินค้าอันตราย

ด้านยานพาหนะ ด้านรถขนส่งให้บริการผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งทางบริษัทได้เลือกบริษัทขนส่งที่มีมาตรฐานการขนส่งเป็นไปตามข้อกำหนด TP-II เช่น บริษัทบีทรานส์ จำกัด บริษัทศรีไทย จำกัด เป็นต้น

| | |
|------------------|--|
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถจากบริษัทขนส่ง ที่ผ่านการอบรมด้านการขนส่งสินค้าอันตราย และมีใบอนุญาตขับขี่ประเภท 4 |
| ด้านแท็งก์ | แท็งก์ที่ใช้เป็นแท็งก์ติดตึ๊งมากับตัวรถ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์จะมาจากต้นทางผู้ผลิตปิโตรเคมีต่างประเทศ ซึ่งมีมาตรฐานตามข้อกำหนดของสากล |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากรถขนส่งเป็นของผู้ประกอบการขนส่ง |
| ด้านพนักงานขับรถ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากพนักงานขับรถมาจากผู้ประกอบการขนส่ง |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากแท็งก์เป็นของผู้ประกอบการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของผู้ผลิต |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

หากมีนโยบายจากภาครัฐบริษัทก็จะยกระดับมาตรฐานของบริษัทให้ดียิ่งขึ้น มากกว่ามาตรฐานกำหนด เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือต่อกลุ่มลูกค้า ทั้งยังจะดำเนินการติดต่อประสานงานกับบริษัทขนส่งที่ใช้บริการให้ปรับปรุงมาตรฐานให้ดียิ่งขึ้น

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

บริษัทคาดว่าจะเกิดต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งที่บริษัทใช้บริการจะต้องการเพิ่มค่าบริการ ในการปรับปรุงระบบขนส่งให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น เทียบเท่ามาตรฐานสากล อย่างไรก็ตามหากสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายด้านรถ และแท็งก์ได้ ก็คาดว่าจะเกิดผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งไม่สูงนัก

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

1. โดยรวมแล้วบริษัทเห็นด้วยที่จะมีนโยบายดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และความชัดเจนในการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายอย่างถูกวิธีและเป็นมาตรฐานเดียวกับสากล
2. นอกจากนี้บริษัทต้องการให้ภาครัฐด้วยดูแลด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ให้ความสะดวกด้านการออกใบรับรองต่างๆ เพื่อให้ทางบริษัทไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ในการดำเนินการปรับปรุงระบบ
3. ในส่วนของ การออกเอกสารต่างๆ ของภาครัฐควรทำอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการทำงานที่ล่าช้าจะส่งผลเสียทางธุรกิจ

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

บริษัทคาดว่าจะได้รับผลกระทบในส่วนของ การดำเนินงาน การขอใบอนุญาต ใบรับรอง ต่างๆ และจะได้รับผลกระทบในส่วนของค่าใช้จ่ายด้านค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ด้วยความที่บริษัทมีนโยบายยกมาตรฐานให้สูงกว่าระดับที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นหากมีนโยบายของทางรัฐออกมา บริษัทก็จะปรับปรุงมาตรฐานของตนให้สูงยิ่งกว่า ตามแนวทางธุรกิจ

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

ในส่วนของต้นทุนคาดว่าต้นทุนด้านการขนส่งจะไม่เพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทนี้ได้ใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งที่มีมาตรฐานสูง อย่างไรก็ตามอาจจะมีต้นทุนส่วนอื่นนอกเหนือจากค่าขนส่ง ซึ่งบริษัทได้คาดว่าอาจจะเกิดขึ้นไม่เกิน 10% ของยอดสินค้าที่นำเข้า อย่างไรก็ตามในทางตรงกันข้ามหากบริษัทที่ทำการจ้างขนส่งเพิ่มราคาค่าขนส่งขึ้นสูงบริษัทก็จะได้รับผลกระทบตามไปด้วย

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

บริษัทมีทัศนคติที่ดีต่อนโยบายเนื่องจากต้องการให้การขนส่งสินค้าอันตรายของตนมีมาตรฐานและการรับรองที่สูงขึ้น แต่ยังคงค่อนข้างกังวลเกี่ยวกับประสานงานระหว่างภาครัฐ และดำเนินธุรกรรม เอกสารต่างๆ ที่อาจจะก่อความล่าช้า ส่งผลเสียทางธุรกิจ

4.2 บริษัทผู้ประกอบการรายย่อย

บริษัทผู้ประกอบการรายย่อยในงานวิจัยฉบับนี้จะหมายถึงบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 5 ล้านบาท ทั่วไปจะมีพนักงานจำนวนน้อยกว่า 50 คน หรือรถขนส่งน้อยกว่า 20 คัน โดยทางผู้วิจัยได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการกลุ่มนี้จำนวน 5 บริษัท เนื่องจากเกิดปัญหาในการติดต่อประสานงานเพื่อเข้าไปสัมภาษณ์ทำให้จำนวนบริษัทรายย่อยที่สัมภาษณ์มีน้อยกว่าบริษัทรายใหญ่ และพบว่าผู้ประกอบการรายย่อยมักจะไม่ให้ความร่วมมือด้วยเกรงว่าจะเกิดปัญหาตามมา สำหรับบริษัทผู้ประกอบการกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะขาดความรู้ความเข้าใจในข้อกำหนด TP-II ที่ทางรัฐบาลออกมาเป็นข้อกำหนดในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ดังนั้นผู้ประกอบการกลุ่มนี้จะได้รับผลกระทบจากการปรับปรุงระบบตามนโยบายมาตรฐานสากลค่อนข้างมาก

4.2.1 บริษัทเอสพีเค เคมิคอล จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|---|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณสะอาด ช่อชูวงศ์ |
| ตำแหน่ง | ผู้จัดการ |
| วันที่สัมภาษณ์ | 4 พฤศจิกายน 2553 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทเอสพีเค เคมิคอล จำกัด ถนนพัฒนาการ |

บริษัทเป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้าอันตรายประเภท 8 สารกัดกร่อน โดยมีสินค้าอันตรายคิดเป็นร้อยละ 20 ของสินค้าทั้งหมด บริษัทจะรับสินค้ามาจากโรงงานผลิต แบ่งใส่บรรจุภัณฑ์ และส่งไปถึงลูกค้า

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|--|
| ด้านยานพาหนะ | ใช้รถกระบะส่วนตัวในการขนส่ง จำนวน 1 คัน |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถจำนวน 1 คน ซึ่งยังไม่ได้ทำใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 4 |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | มีการใช้บรรจุภัณฑ์ประเภทถังแก๊สขนาด 25-30 ลิตร ซึ่งหาซื้อได้ทั่วไป |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | คาดว่าจะต้องปรับปรุง หรือหาซื้อรถขนส่งที่มีความเหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าเคมี |
| ด้านพนักงานขับรถ | จะเกิดต้นทุนในการส่งเข้าอบรมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | อาจจะต้องหาซื้อบรรจุภัณฑ์ใหม่ที่ได้มาตรฐาน มีฉลากและป้ายเตือนอย่างครบถ้วนสำหรับใส่สินค้าอันตรายโดยเฉพาะ |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ทางบริษัทคาดว่าจะต้องปรับปรุงปัจจัยการขนส่ง เช่น รถขนส่ง และพนักงานขับรถ ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ทางรัฐบาลกำหนด แต่เนื่องจากไม่ได้เข้าถึงข่าวสารเกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้าอันตราย หรือสินค้าเคมีที่ดูแลอยู่ ดังนั้นจึงไม่ทราบว่าจะต้องดำเนินการในส่วนใดบ้าง แต่

หากมีกฎหมายบังคับใช้ทางบริษัทก็ยินดีจะดำเนินการตาม โดยจะเริ่มจากการให้พนักงานขับชื้อขอใบอนุญาตขับรถประเภท 4 เสียก่อน

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ในการปรับปรุงระบบการขนส่งทางบริษัทก็อาจจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายด้านการจัดหารถใหม่ บรรจุภัณฑ์ใหม่ แบบที่เป็นไปตามมาตรฐานที่ทางรัฐบาลต้องการ อย่างไรก็ตามต้นทุนที่เกิดขึ้นไม่ควรจะเกินร้อยละ 5-10 ของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เพราะหากค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นสูงอย่างทันทีทางบริษัทคงจะไม่สามารถดำเนินการตามได้ เนื่องจากจะก่อให้เกิดผลกระทบกับการดำเนินธุรกิจ

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

เกี่ยวกับนโยบายผู้ประกอบการเห็นว่าปัญหาที่พบคือ รัฐบาลยังไม่ค่อยเผยแพร่ข้อมูลต่างๆ ทำให้ไม่ได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็น เช่น ทางบริษัทรู้แค่ว่ากรมอุตสาหกรรมมีเพื่อทำการตรวจสอบ และให้ใบอนุญาตเท่านั้น แต่ไม่รู้ว่าควรจะต้องปฏิบัติอย่างไรบ้างในการขนส่งสินค้าอันตราย รถขนส่งที่ได้มาตรฐานจะมีลักษณะอย่างไร หรือเกี่ยวกับการอบรมพนักงานขับรถ บริษัทก็อยากให้ทางภาครัฐช่วยเหลือในการจัดการอบรมให้มีความเหมาะสม

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัทค่อนข้างน้อย อย่างไรก็ตามสินค้าที่มีการขนส่งจัดเป็นสินค้าอันตรายประเภท 8 สารกัดกร่อน ทำให้ต้องมีการปรับปรุงระบบในส่วนดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่จะออก โดยคาดว่าจะต้องปรับปรุงด้านรถขนส่งให้มีความปลอดภัย มีการติดป้ายเตือนว่าเป็นรถขนส่งสินค้าอันตราย พนักงานขับชื้อก็จะต้องมีใบอนุญาตขับรถประเภท 4 และผ่านการอบรมเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย รวมไปถึงบรรจุภัณฑ์ก็ควรใช้แบบที่เหมาะสมสำหรับขนส่งสินค้าอันตรายโดยเฉพาะ

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

พบว่าบริษัทมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบตามนโยบายประมาณร้อยละ 45.57 ของยอดการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัท (ดูตารางที่ ค-5) เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทขนาดเล็กที่มีการขนส่งสินค้าเคมี ควบคู่กับการจำหน่ายสินค้าอื่นๆ ทำให้ส่วนของสินค้าเคมีไม่ได้รับการเอาใจใส่เท่าที่ควร ผู้ประกอบการเองก็ไม่ทราบว่าจะต้องมีการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของตนให้เป็นไปตามมาตรฐานใดจะมีความปลอดภัยและเป็นไปตามแนวทางของภาครัฐบาล จึงไม่มี

การดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามข้อกำหนด TP-II มาก่อน ดังนั้นการจะปรับปรุงระบบการขนส่งทั้งหมดจะทำให้ผู้ประกอบการขนาดย่อยได้รับผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง อาจจะทำให้ผู้ประกอบการที่มีสถานการณดังกล่าวไม่ให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามนโยบาย

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

จะเห็นได้ว่าในอนาคตบริษัทมีแผนที่จะดำเนินการปรับปรุงการขนส่งสินค้าเคมีให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัยมากขึ้น เนื่องจากทางกลุ่มลูกค้าของบริษัทเองก็ได้แจ้งมาว่าต้องการให้มีการขนส่งที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน แต่เนื่องจากยังไม่มีงบจัดซื้อจากภาครัฐบาลให้เร่งการดำเนินการ การปรับปรุงระบบในส่วนนี้จึงล่าช้า เพราะทางผู้ประกอบการก็ไม่สะดวกที่จะรับภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบในทันที

4.2.2 ห้างหุ้นส่วนจำกัดภัทรนันท์ขนส่ง

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|--|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณพงษ์ศักดิ์ เกาศรี |
| ตำแหน่ง | เจ้าของบริษัท |
| วันที่สัมภาษณ์ | 5 มกราคม 2554 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทเอเชียแปซิฟิคปิโตรเคมีคอล ชลบุรี |

หจก.ภัทรนันท์ขนส่ง เป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ โดยมีพื้นที่ให้บริการหลัก คือ แถบภาคใต้ สินค้าที่ขนส่งมีทั้งสินค้าที่ขนส่งทั้งแบบเหมาคัน และสินค้าที่ขนส่งแบบเบ็ดเตล็ด รวมถึงมีการขนส่งสินค้าอันตรายบ้างในบางครั้ง ขึ้นอยู่กับการว่าจ้างของลูกค้าแต่ถือเป็นส่วนน้อย โดยทั่วไปจะเป็นสินค้าประเภทสี และทินเนอร์ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 5 ของสินค้าที่ทำการขนส่งทั้งหมด

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | ด้านรถขนส่งผู้ประกอบการใช้รถบรรทุก 10 ล้อ แบบรถพ่วง จำนวน 20 คัน ซึ่งหากมีการขนส่งสินค้าเคมี จะมีการติดป้ายประกาศ ตามที่กฎหมายกำหนด |
| ด้านพนักงานขับรถ | พนักงานขับรถสำหรับสินค้าอันตรายจะมีการให้ความรู้ด้านตัวสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถดูแลสินค้าที่ทำการขนส่งได้ |

ด้านแท็งก์ ไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง
 ด้านบรรจุภัณฑ์ บรรจุภัณฑ์จะมาจากผู้ผลิตสินค้า ซึ่งหากเป็นสินค้าประเภททินเนอร์จะ
 อยู่ในบรรจุภัณฑ์ประเภทขวดแก้วสีชา หากเป็นสีจะอยู่ในถังสีอย่าง
 เรียบร้อย

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

ด้านยานพาหนะ มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถ แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้ามีจำนวนน้อย
 จึงคาดว่า การปรับปรุงรถขนส่ง ควรดำเนินการเพียง 5% เท่ากับ
 อัตราส่วนของการขนส่ง
 ด้านพนักงานขับรถ มีค่าใช้จ่ายในการอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II โดยควรฝึกอบรม
 พนักงานขับรถอย่างน้อย 5% ของทั้งหมด
 ด้านแท็งก์ ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากไม่มีการใช้แท็งก์
 ด้านบรรจุภัณฑ์ ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของผู้ผลิต



- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ในปัจจุบันบริษัทยังไม่มีนโยบายการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายของตนให้เป็น
 มาตรฐานสากล หรือการใช้ข้อกำหนด TP-II แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตรายของ
 บริษัทมีจำนวนน้อยมาก และการดำเนินการดังกล่าวก็ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงเกินความจำเป็น
 ตามมา อย่างไรก็ตามหากภาครัฐบาลออกข้อกำหนดดังกล่าวบังคับใช้เป็นกฎหมายบริษัทก็จะ
 ดำเนินตามข้อกำหนดดังกล่าวเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้าอันตราย

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

บริษัทคาดว่าจะเกิดต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากจะต้องปรับปรุงรถขนส่งให้มี
 มาตรฐานตามที่ข้อกำหนด TP-II ระบุ นอกจากนี้ยังต้องส่งพนักงานขับรถขนส่งทั้งหมดไปอบรม
 เพื่อให้มีความรู้ และสามารถขับรถขนส่งสินค้าอันตรายได้ทั้งหมด รวมไปถึงอาจจะต้องดำเนินการ
 ขออนุญาตใบขับขี่ประเภท 4 เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าอันตรายด้วย

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

ทางบริษัทเห็นว่านโยบายดังกล่าวก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตราย แต่
 หากการปรับปรุงระบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II นั้นก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายมากเกินไป บริษัท
 อาจจะยกเลิกการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวออกไป เพื่อตัดค่าใช้จ่ายที่จะต้องเพิ่มขึ้นดังกล่าว

อย่างไรก็ตามหากในอนาคตกลุ่มลูกค้ามีการว่าจ้างขนส่งสินค้าอันตรายเพิ่มมากขึ้น จนคุ้มค่าที่จะดำเนินการปรับปรุงระบบ บริษัทก็ยินดีจะดำเนินการตามนโยบายของภาครัฐบาล

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

คาดว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนในการปรับปรุงรถขนส่ง และพนักงานขับรถให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II โดยในส่วนของปัจจัยการขนส่งการดำเนินการปรับปรุงอาจจะทำเพียง 5% ของจำนวนรถขนส่งที่มีและพนักงานขับรถที่มี เพื่อให้เท่าเทียมกับปริมาณการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัท

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์ต้นทุนพบว่าบริษัทจะมีต้นทุนการขนส่งสินค้าอันตรายที่เพิ่มขึ้นประมาณ 15.78% ของยอดการขนส่งสินค้าอันตราย ดูตารางที่ ค-8 ซึ่งจากการสอบถามพบว่าบริษัทสามารถยอมรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้เพียง 10% เท่านั้น แสดงว่าการปรับปรุงการขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็นไปตาม TP-II ของบริษัทอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบทางธุรกิจได้

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

บริษัทเห็นว่านโยบายดังกล่าวสามารถช่วยด้านการขนส่งสินค้าอันตรายให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้นได้จริง แต่การปรับปรุงระบบให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II นั้นก็เกิดค่าใช้จ่ายสูงทำให้บริษัทเห็นว่าการลงทุนดังกล่าวอาจจะไม่คุ้มค่าสำหรับบริษัท ดังนั้นหากมีการออกนโยบายบริษัทนี้คงจะมีการตัดสินใจอีกครั้งว่าจะปรับปรุงระบบ หรือยกเลิกการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งเป็นสินค้าจำนวนน้อยออกไป

4.2.3 บริษัททარიโก้ จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|---|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณเกรียงไกร อินทรกัณฑ์ |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่ฝ่ายบุคคล |
| วันที่สัมภาษณ์ | 16 มีนาคม 2554 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัททარიโก้ จำกัด เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ |

บริษัททริโก้เป็นบริษัทผู้จำหน่ายสินค้าเคมี และให้บริการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้า โดยสารเคมีที่ทำการขนส่งส่วนใหญ่คือ สารฟลูออเรสเซนซ์ โดยการขนส่งจะอยู่ในรูปของบรรจุภัณฑ์ที่ทางโรงงานผู้ผลิตสารเคมีเป็นผู้ส่งมาให้ และพนักงานของบริษัทจะทำการบรรจุขึ้นรถและขนส่งไปยังลูกค้าตามที่ต่างๆ

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทมีรถกระบะ 2 คัน และรถบรรทุกหกล้อ 1 คัน |
| ด้านพนักงานขับรถ | บริษัทมีพนักงานขับรถทั้งหมด 3 คน แต่ไม่ได้มีการอบรมด้านข้อกำหนด TP-II โดยเฉพาะ มีเพียงการให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์จะมาจากโรงงานผู้ผลิตสินค้า |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถขนส่ง |
| ด้านพนักงานขับรถ | มีค่าใช้จ่ายในการอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากไม่มีการใช้แท็งก์ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของผู้ผลิต |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ในอนาคตบริษัทจะมีการขนส่งมากขึ้น เนื่องจากมีโอกาสในการขยายขนาดธุรกิจ ในส่วนของการขนส่งสินค้าเคมี หากทางรัฐบาลได้ออกข้อกำหนด TP-II มาเป็นข้อบังคับบริษัทก็จะต้องดำเนินการปรับปรุงปัจจัยการขนส่งของตนให้มีความเหมาะสม

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

การปรับปรุงปัจจัยการขนส่งสินค้าอันตรายอาจจะก่อให้เกิดต้นทุนที่สูงขึ้น โดยบริษัทกังวลในส่วนต้นทุนของการจัดหาซื้อรถใหม่ เนื่องจากรถขนส่งมีราคาค่อนข้างสูง และก่อให้เกิดต้นทุนมากกว่าด้านอื่นๆ เช่น ด้านพนักงานขับรถ หรือการดำเนินงาน

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

บริษัทไม่เคยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับข้อกำหนด TPII มาก่อน จึงต้องการทราบถึงรายละเอียด หากภาครัฐจะนำมาใช้เป็นนโยบายในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน อย่างไรก็ตามบริษัทเห็นว่า การดำเนินการตามมาตรฐานสากลเป็นโอกาสที่ดีในการเปิดเสรีทางการค้าของไทย

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

บริษัทคาดว่าจะได้รับผลกระทบ แต่เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทขนาดย่อมจึงไม่อยากจะรับภาระต้นทุนที่เพิ่มได้สูงมากนัก ซึ่งมีแนวโน้มว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบด้านการปรับปรุงรถขนส่ง และพนักงานขับรถเป็นหลัก โดยอาจจะต้องเปลี่ยนรถขนส่งให้มีความเหมาะสม รวมไปถึงพนักงานขับรถก็จะต้องได้รับการอบรมตามข้อกำหนด TP-II และได้รับใบอนุญาตขับขี่ประเภทที่ 4 สำหรับขับรถขนส่งสินค้าอันตราย

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการคำนวณ (ตารางที่ ค-9) พบว่าบริษัทจะได้รับต้นทุนเพิ่มขึ้นถึง 27.34 % ของยอดการขนส่ง โดยสมมติว่าต้องเปลี่ยนเป็นรถขนส่งใหม่ 3 คันที่มีลักษณะถูกต้องตามข้อกำหนด TP-II โดยมีการติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันความเสียหายให้กับตัวสินค้าและสิ่งรอบข้างเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เช่น โครงยึด หรือผ้าใบ ตามความเหมาะสม ส่วนพนักงานขับรถก็ต้องอบรมตามข้อกำหนด TP-II ทำให้บริษัทต้องรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

เนื่องจากบริษัทนี้ไม่สามารถเข้าถึงข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II ทำให้ไม่มีการดำเนินการปรับปรุงระบบการขนส่งให้เป็นไปตามนโยบายมาก่อน ดังนั้นบริษัทจึงต้องการรายละเอียดเพื่อใช้ในการปรับปรุงการขนส่งให้ถูกต้องเหมาะสม และเกิดความปลอดภัย อย่างไรก็ตามการปรับปรุงระบบก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ภาครัฐบาลควรมีการช่วยเหลือในส่วนดังกล่าว

4.2.4 บริษัทกมลชัย เทรดดีล จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|--|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณสวัสดิพร |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่ทั่วไป |
| วันที่สัมภาษณ์ | 17 มีนาคม 2554 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัทกมลชัย เทรดดีล จำกัด อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร |

บริษัทเป็นผู้จำหน่ายและขนส่งน้ำมันให้กับลูกค้า โดยจะมีการรับสินค้าจากโรงงานอุตสาหกรรมนำมาใส่รถขนส่งของบริษัทและส่งขายไปยังลูกค้าที่จุดหมายปลายทางต่างๆ

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทมีรถกระบะ 2 คัน |
| ด้านพนักงานขับรถ | บริษัทมีพนักงานขับรถทั้งหมด 1 คน แต่ไม่ได้มีการอบรมด้านข้อกำหนด TP-II โดยเฉพาะ มีเพียงการให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์จะมาจากโรงงานผู้ผลิตสินค้า |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถขนส่ง |
| ด้านพนักงานขับรถ | มีค่าใช้จ่ายในการอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากไม่มีการใช้แท็งก์ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของผู้ผลิต |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ในอนาคตหากมีการออกข้อกำหนด TP-II ให้ใช้อย่างทั่วถึงสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน บริษัทก็ยินดีที่จะปรับปรุงปัจจัยการขนส่งสินค้าอันตรายของตนให้เป็นไปตามข้อกำหนดดังกล่าว แต่บริษัทอยากทราบรายละเอียดของรถขนส่งที่จะต้องใช้ รวมไปถึงการอบรมพนักงานตามข้อกำหนดดังกล่าว

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ในส่วนของต้นทุนบริษัทคาดว่าจะยอมรับต้นทุนเพิ่มขึ้นได้ไม่เกิน 5% หากเกินกว่านั้นอาจจะส่งผลเสียทางธุรกิจ ทำให้บริษัทขาดทุนได้ โดยอาจจะต้องหาทางที่จะสามารถดำเนินการตามนโยบายโดยส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้อยที่สุด

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

บริษัททราบเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II แต่ข้อกำหนดดังกล่าวยังไม่ได้ออกเป็นกฎหมายสำหรับรถขนส่งสินค้าอันตราย ในปัจจุบันบริษัทยังขาดพนักงานขับรถ และต้องการจ้างงานเพิ่มโดยเร่งด่วน ดังนั้นหากนโยบายออกมาก่อนจะมีการจ้างพนักงานขับรถ บริษัทจะได้ดำเนินการจ้างพนักงานที่มีคุณสมบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวด้วย ดังนั้นบริษัทจึงอยากจะทราบข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนดดังกล่าวอย่างละเอียด

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

จะเห็นได้ว่าบริษัทดังกล่าวจะต้องปรับปรุงด้านรถขนส่ง และพนักงานขับรถเป็นหลัก แม้ว่าบริษัทจะเคยทราบถึงข้อกำหนด TP-II แต่มีความเข้าใจว่ากรมโรงงานอุตสาหกรรมออกข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้สำหรับกำกับผู้ขนส่งด้วยรถขนาดใหญ่จำพวกรถสิบล้อ หรือรถแท็กซี่ บริษัทจึงเห็นว่าการดำเนินการดังกล่าวไม่เกี่ยวข้อง จึงไม่ได้ดำเนินการตามมาก่อน ทั้งพนักงานขับรถขนส่งสินค้าอันตรายก็ไม่ได้ทำใบขับขี่ประเภท 4 แต่อย่างใด

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการคำนวณพบว่าบริษัทจะได้ต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณ 36.46% (ตารางที่ ค-10) ซึ่งเกินกว่าที่บริษัทคาดว่าจะสามารถยอมรับได้ โดยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นสูงคือส่วนของค่าใช้จ่ายด้านรถขนส่ง ที่ต้องเปลี่ยนเป็นรถกระบะที่มีการติดแก๊สป้องกันสำหรับสินค้าอันตรายประเภท 3 นอกจากนี้ยังต้องมีการขอใบอนุญาตต่างๆ และติดป้ายประกาศต่างๆ อย่างเหมาะสมในการขนส่งน้ำมัน

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

เนื่องจากข้อกำหนด TP-II ยังไม่ได้ออกเป็นกฎหมาย บริษัทดังกล่าวจึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว อย่างไรก็ตามหากมีการออกนโยบายให้ใช้กันทั้งประเทศ บริษัทก็ยินดีจะนำข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้

4.2.5 บริษัท เค.เอ.บี.สตีวี่โดริง จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

| | |
|----------------|---|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณวันชัย |
| ตำแหน่ง | เจ้าหน้าที่ทั่วไป |
| วันที่สัมภาษณ์ | 17 มีนาคม 2554 |
| ที่ตั้งบริษัท | บริษัท เค.เอ.บี.สตีวี่โดริง จำกัด เขตบางคอแหลม กรุงเทพฯ |

บริษัทบริษัท เค.เอ.บี.สตีวี่โดริง จำกัด เป็นบริษัทผู้ให้บริการขนส่ง และขนถ่ายสินค้าทางถนน ในประเทศไทย โดยสินค้าที่ทำการขนส่งมีทั้งสินค้าทั่วไปและสินค้าที่จัดอยู่ในหมวดสินค้าอันตราย เช่น สารเคมีต่างๆ ที่อยู่ในบรรจุภัณฑ์ โดยคิดเป็น 20% ของสินค้าทั้งหมดที่ขนส่ง

- การขนส่งสินค้าอันตราย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | บริษัทมีรถกระบะสำหรับขนส่งสินค้าทั้งหมด 7 คัน |
| ด้านพนักงานขับรถ | บริษัทมีพนักงานขับรถทั้งหมด 7 คน แต่ไม่ได้มีการอบรมด้านข้อกำหนด TP-II โดยเฉพาะ มีเพียงการให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น เนื่องจากบริษัทไม่ได้ขนส่งสินค้าอันตรายเป็นหลัก |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีการใช้แท็งก์ในการขนส่ง |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | บรรจุภัณฑ์จะมาจากโรงงานผู้ผลิตสินค้า |

- ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากนโยบาย

| | |
|------------------|---|
| ด้านยานพาหนะ | มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงรถขนส่ง |
| ด้านพนักงานขับรถ | มีค่าใช้จ่ายในการอบรมให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II |
| ด้านแท็งก์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องจากไม่มีการใช้แท็งก์ |
| ด้านบรรจุภัณฑ์ | ไม่มีค่าใช้จ่าย เนื่องบรรจุภัณฑ์เป็นของผู้ผลิต |

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

ในอนาคตหากรัฐบาลมีการออกข้อกำหนด TP-II เป็นกฎหมาย บริษัทก็ยินดีที่ปฏิบัติตาม อย่างไรก็ตามหากการปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวก่อให้เกิดต้นทุนมากเกินไป บริษัทอาจจะปรับเปลี่ยนการขนส่งเป็นรับจ้างเฉพาะสินค้าประเภทอื่นๆ ที่ไม่ใช่สารเคมี หรือสินค้าอันตราย ตามความเหมาะสม

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการมีความเห็นว่าบริษัทอาจจะได้รับผลกระทบในการปรับปรุงการขนส่งสินค้าอันตรายในส่วนของการจัดหาซื้อรถขนส่งใหม่ ที่มีมาตรฐานตามข้อกำหนด TP-II ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะมากหรือน้อยก็เป็นผลมาจากบริษัทจำหน่ายรถกระบะด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ในส่วน of พนักงานขับรถคาดว่าจะเกิดค่าใช้จ่ายในการอบรม และฝึกทักษะให้กับพนักงานพอสมควร แต่บริษัทเห็นว่าเป็นเรื่องที่คุ้มค่าในการดำเนินการเนื่องจากพนักงานขับรถเป็นผู้ที่ปฏิบัติงานใกล้ชิดกับสินค้า และมีความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ แต่หากพนักงานมีความรู้ความสามารถก็จะสามารถลดความเสี่ยงด้านดังกล่าวลงได้ บริษัทจึงเห็นด้วยกับการปรับปรุงในส่วน of พนักงานขับรถ แม้ว่าอาจจะก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้น

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

เนื่องจากบริษัทยังไม่ได้รับข้อมูลด้านข้อกำหนด TP-II จากรัฐบาลมากนัก จึงไม่สามารถออกความเห็นอย่างละเอียดได้ แต่ในส่วนของบริษัทก็ยินดีที่จะสนับสนุนนโยบายของภาครัฐบาล และคาดว่านโยบายดังกล่าวจะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนได้จริง

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

- ประเด็นด้านผลกระทบจากนโยบาย

จะเห็นได้ว่าบริษัทจะต้องปรับปรุงทั้งด้านรถขนส่ง และพนักงานขับรถ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปริมาณการขนส่งสินค้าอันตรายของบริษัทมีจำนวนน้อยเมื่อเทียบกับสินค้าอื่นๆ ที่ทำการขนส่ง จึงจะคิดการปรับปรุงในปริมาณ 20% ของจำนวนปัจจัยการขนส่ง เท่ากับอัตราส่วนของสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่ง นอกจากนี้เนื่องจากบริษัทไม่เคยรับทราบเกี่ยวกับข้อกำหนดดังกล่าวมาก่อน ดังนั้นจึงอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนในส่วนของการทำงานด้วย เช่น การขอใบรับรองต่างๆ สำหรับตัวรถ และพนักงานขับที่ รวมไปถึงการให้ความรู้พนักงานที่เกี่ยวข้อง

- การวิเคราะห์ต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการคำนวณในตารางที่ ค-11 พบว่าบริษัทนี้จะได้รับต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณ 45.57% ซึ่งถือว่าได้รับต้นทุนเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูง ซึ่งบริษัทเองอาจจะไม่สามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ทั้งหมด โดยบริษัทอาจจะต้องหาวิธีแก้ปัญหา เพื่อให้สามารถดำเนินการปรับปรุงระบบขนส่งโดยไม่ส่งผลกระทบต่อทางธุรกิจ

- ประเด็นด้านความคิดเห็นต่อนโยบาย

จะเห็นได้ว่าบริษัทดังกล่าวไม่เคยทราบถึงข้อกำหนด TP-II มาก่อน ดังนั้นจึงไม่เคยมีการศึกษาข้อกำหนดดังกล่าว และยังไม่มีการดำเนินการปรับปรุง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อกำหนด TP-II ได้อ้างอิงมาจากข้อกำหนดสากล บริษัทจึงมีความเชื่อถือว่าข้อกำหนดดังกล่าวจะช่วยให้การขนส่งมีความปลอดภัยเพิ่มขึ้นได้จริง และยินดีปฏิบัติตามนโยบาย คาดว่าผู้ประกอบการจะปฏิบัติตามโดยหาวิธีให้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้อยที่สุด หรืออยู่ในขอบเขตที่บริษัทจะสามารถยอมรับได้

4.3 ผู้ประกอบการและสมาคมที่มีส่วนเกี่ยวข้อง

นอกจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายแล้ว ทางผู้วิจัยยังได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย คือ บริษัทสุธีแท็งเกอร์ สเปเชียล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผู้ประกอบการแท็งก์รายใหญ่ของประเทศไทย เพื่อให้ทราบถึงลักษณะการผลิตแท็งก์ที่

ใช้กันในประเทศไทย และยังสามารถเข้าไปสัมภาษณ์เชิงลึกที่สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุดิบราย หรือ HASLA ซึ่งสมาคมดังกล่าวจัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายให้ได้ มาตรฐานสากลของภาครัฐบาล

4.3.1 บริษัท สุธิ แท็งเกอร์แอนด์ สเปนเซียล จำกัด

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของบริษัท

ผู้ให้สัมภาษณ์ คุณสุชุมล ชวนาทิศ

ตำแหน่ง เจ้าหน้าที่บริษัท

วันที่สัมภาษณ์ 3 พฤศจิกายน 2553

ที่ตั้งบริษัท บริษัทสุธิแท็งเกอร์ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

บริษัทสุธิแท็งเกอร์เป็นบริษัทผู้ผลิตแท็งก์รายใหญ่ของประเทศไทย ในส่วนของแท็งก์ สำหรับขนส่งสินค้าอันตราย บริษัทก็จะสร้างแท็งก์ที่มีมาตรฐานตามข้อกำหนดของกรมโรงงาน อุตสาหกรรมว่าสามารถนำไปใช้สำหรับการขนส่งวัตถุดิบอันตราย โดยบริษัทได้ผ่านการรับรอง ISO9001:2000 จากสถาบัน SCG ว่าเป็นผู้ผลิตแท็งก์สารเคมีที่มีมาตรฐาน และเป็นหนึ่งในบริษัท ที่ก่อตั้งสมาคม HASLA

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่บริษัทสุธิแท็งเกอร์พบว่าในส่วนของแท็งก์สำหรับสินค้า อันตราย บริษัทจะมีแบบแท็งก์ที่ได้รับการอนุมัติจากกรมโรงงานอุตสาหกรรมเพื่อใช้ขนส่งสินค้า ดังกล่าว กลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้ขนส่งหรือเจ้าของสินค้าอันตราย ก็จะซื้อแท็งก์ที่ได้รับมาตรฐานไป สำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย ดังนั้นบริษัทจึงเป็นหนึ่งในผู้จำหน่ายแท็งก์ที่ได้มาตรฐานสำหรับ การขนส่งสินค้าอันตราย

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุนของผู้ประกอบการ

ทางบริษัทได้ให้รายละเอียดเกี่ยวกับราคาค่าแท็งก์ และบรรจุภัณฑ์ที่จำหน่าย พบว่า สำหรับราคาค่าแท็งก์โดยทั่วไป จะแบ่งเป็นแท็งก์เหล็กราคาประมาณ 800,000 บาทต่อแท็งก์ และ แท็งก์สแตนเลส ราคาประมาณ 1,100,000 บาทต่อแท็งก์ สำหรับราคาแท็งก์ที่เป็นไปตาม ข้อกำหนด TP-II จะมีราคาสูงกว่าแท็งก์ทั่วไปประมาณ 10 เปอร์เซ็นต์ของราคาแท็งก์

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย

บริษัทเห็นด้วยต่อการปรับปรุงมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็นมาตรฐานสากล เพราะจะทำให้เกิดความปลอดภัย และเชื่อว่าแท็งก์ของบริษัทก็เป็นหนึ่งในแท็งก์ที่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายไทยกำหนด

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์พบว่าทางบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบเพิ่มเติมจากนโยบายดังกล่าว เนื่องจากปัจจุบันบริษัทได้สร้างแท็งก์ที่เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II ที่ออกโดยกรมโรงงานอุตสาหกรรมอยู่แล้ว อย่างไรก็ตามหากบริษัทลูกค้าจะสั่งแท็งก์ที่มีลักษณะเฉพาะอื่นๆ บริษัทก็สามารถทำได้ และหากเป็นแท็งก์สำหรับขนส่งสินค้า/วัตถุอันตราย บริษัทจะมีการดำเนินการขออนุมัติแบบแท็งก์กับกรมโรงงานอุตสาหกรรมก่อนที่จะทำการผลิต

จะเห็นได้ว่าบริษัทสุธีแท็งเกอร์สามารถเป็นผู้ผลิตแท็งก์ที่ได้มาตรฐาน ดังนั้นหากมีการออกนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายให้เป็นมาตรฐานสากล บริษัทก็มีความพร้อมที่จะดำเนินการตามนโยบายดังกล่าว

4.3.2 สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตราย (HASLA)

ข้อมูลการสัมภาษณ์

- ข้อมูลพื้นฐานของสมาคม

| | |
|----------------|--|
| ผู้ให้สัมภาษณ์ | คุณประสาน ฐิติการพานิช |
| ตำแหน่ง | ผู้จัดการสมาคม |
| วันที่สัมภาษณ์ | 11 มกราคม 2554 |
| ที่ตั้งบริษัท | อาคารสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน ชอยตรีมิตร ถนนพระราม 4 |

สืบเนื่องมาจากประกาศมติคณะกรรมการวัตถุอันตรายเรื่อง การขนส่งวัตถุอันตรายทางบก พ.ศ.2545 ตามมาตรา 20(1) แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.๒๕๓๕ ที่มีการจัดทำมาตรฐานการขนส่งวัตถุอันตรายในประเทศไทย ทำให้มีการจัดตั้งสมาคมผู้ประกอบการวัตถุอันตรายหรือ HASLA ขึ้น เพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการ

- พันธกิจของสมาคม (เว็บไซต์สมาคม HASLA,2010)

1. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์แก่สมาชิก

2. ฝึกอบรมและให้ความรู้กับสมาชิก ผู้เกี่ยวข้อง และผู้สนใจทั่วไป
3. รับฟังและให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตราย
4. ส่งเสริมและผลักดันการจัดทำตำรามาตรฐานสำหรับการขนส่งวัตถุอันตราย
5. พัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ (Hazardous Substances Logistics Management Development)
6. ส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุอันตรายให้มีมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งวัตถุอันตรายทางน้ำและทางอากาศ

- สมาชิกของสมาคม

สำหรับสมาชิกของสมาคมจะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับวัตถุอันตรายทั้งหมด ประมาณ 160 บริษัท โดยจะประกอบด้วยโรงงานผู้ผลิตสารเคมีร้อยละ 30, ผู้ประกอบการขนส่งร้อยละ 30 และผู้นำเข้าส่งออกวัตถุอันตรายร้อยละ 30 นอกจากนี้จะเป็นผู้ประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ผลิตแท็งก์ ผู้ผลิตบรรจุภัณฑ์

- แนวทางการดำเนินการในอนาคต

โดยส่วนมากสมาชิกของสมาคมจะเป็นบริษัทขนาดใหญ่และขนาดกลาง ซึ่งจะได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการปรับปรุงนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากลผ่านทางสมาคม รวมไปถึงข้อกำหนดในการขนส่งสินค้าอันตรายที่ถูกต้อง ดังนั้นทางสมาคมจึงเป็นความเห็นว่าสมาชิกของสมาคมส่วนใหญ่จะดำเนินการตามข้อกำหนด TP-II ในส่วนของสมาคม หากมีการออกนโยบายก็สามารถเป็นสื่อกลางระหว่างภาครัฐในการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการทราบถึงนโยบาย และให้ความรู้บริษัทต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นสมาชิกและไม่ได้เป็นสมาชิก

- ข้อคิดเห็นด้านต้นทุน

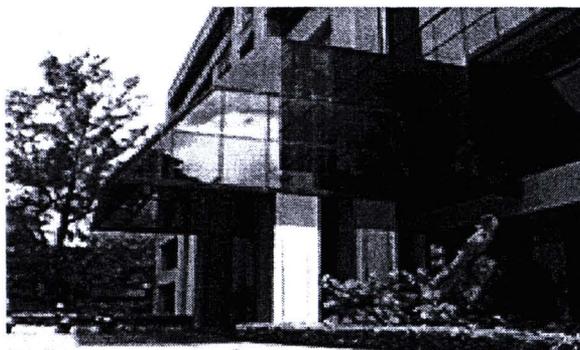
สำหรับบริษัทที่เป็นสมาชิกสมาคมและได้รับข่าวสารด้านมาตรฐาน TP-II ที่ทางรัฐบาลแนะนำให้ใช้เป็นแนวทางสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนน้อยที่สุด เนื่องจากได้ดำเนินการปรับปรุงระบบขนส่งเป็นเวลานานแล้ว แต่บริษัทที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสมาคมและไม่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายอาจจะได้รับผลกระทบด้านค่าใช้จ่ายการขนส่งที่น่าจะเพิ่มขึ้นประมาณ 50 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนการขนส่ง

- ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบาย
 1. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ภาครัฐควรดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
 2. นโยบายดังกล่าวมีการพูดถึงมาเป็นเวลานาน แต่การจัดทำนโยบายไม่มีความต่อเนื่อง เพราะเจ้าหน้าที่ระดับสูงของภาครัฐมีการย้ายตำแหน่ง ทำให้การดำเนินงานหยุดชะงักในบางครั้ง
 3. ในการที่ต้องการให้สมาคมเป็นผู้เผยแพร่ความรู้ ทางสมาคมคาดหวังว่าจะได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล
 4. รัฐควรมีการให้นิยามที่ความแตกต่างระหว่างสินค้าอันตรายกับวัตถุอันตราย
 5. เรื่องการประกันควรมีการออกกฎหมายที่ชัดเจน และราคาค่าประกันไม่ควรสูงเกินไป มิฉะนั้นอาจส่งผลกระทบต่อทางธุรกิจ
 6. ในปัจจุบันบรรจุกฎที่ใช้กันโดยทั่วไปยังไม่มีมาตรฐาน ไม่ว่าจะ เป็นบรรจุกฎที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้าจากต่างประเทศ ควรมีการตรวจสอบอย่างทั่วถึง

การวิเคราะห์การสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์พบว่าทางสมาคมได้คุ้นเคยกับข้อกำหนด TP-II ที่ทางรัฐบาลนำมาใช้เป็นแนวทางในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนมาเป็นเวลานาน ทำให้มีการประสานงานให้สมาชิกสมาคมได้นำข้อกำหนดดังกล่าวไปใช้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ในขณะที่ภาคเอกชนกลุ่มนี้ดำเนินการตามข้อกำหนดไปแล้ว แต่ภาครัฐบาลมีการดำเนินนโยบายที่ล่าช้าว่าซึ่งเป็นผลกระทบจากการโยกย้ายตำแหน่งของผู้บริหารระดับสูง อย่างไรก็ตามทางสมาคมก็เล็งเห็นว่าบริษัทที่ไม่เป็นสมาชิกสมาคมก็มีทั้งที่ทราบและไม่ทราบถึงข้อกำหนดดังกล่าว

หากมีการออกนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากล สมาคมก็พร้อมที่จะเข้าร่วม รวมไปถึงบริษัทที่เป็นสมาชิกก็คาดว่าจะมีความพร้อมในการดำเนินการดังกล่าว นอกจากนี้สมาคมยังได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายที่เป็นประโยชน์สำหรับภาครัฐในการจะดำเนินการนโยบายดังกล่าว



รูปที่ 4-4 สมาคมผู้ประกอบการธุรกิจวัตถุอันตราย (HASLA)

ที่มา: เว็บไซต์สมาคม HASLA, 2553

4.4 การเปรียบเทียบผลกระทบด้านต้นทุน

จากการคำนวณจะพบว่าผู้ประกอบการจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายตามนโยบายสากลได้ดังนี้

ตารางที่ 4-1 ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นโดยประมาณของผู้ประกอบการรายใหญ่

| ลำดับ | รายชื่อบริษัท | ต้นทุนทั้งหมดที่เพิ่มขึ้น | ต้นทุนรถขนส่ง | ต้นทุนพนักงานขับรถ | ต้นทุนแท็งก์ | ต้นทุนบรรจุภัณฑ์ |
|--|--|---------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|------------------|
| 1 | อินเตอร์พรีทีฟ จำกัด | 1,530,000 (100%) | - | - | 1,530,000 (100%) | - |
| 2 | เอ็นวายเค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด | 4,500,000 (100%) | - | - | 4,500,000 (100%) | - |
| 3 | บีเอ็มที แปซิฟิก จำกัด | 7,145,852 (100%) | 6,942,852 (97%) | 203,000 (3%) | - | - |
| 4 | เกียรติธนาขนส่ง จำกัด | 6,749,965 (100%) | 3,149,965 (47%) | - | 3,600,000 (53%) | - |
| 5 | กิตติแสงชัยบริการ จำกัด | 1,566,000 (100%) | - | - | 1,350,000 (86%) | 216,000 (12%) |
| 6 | เจดับเบิลยูดี จำกัด | 13,499,990 (100%) | 13,499,990 (100%) | - | - | - |
| ผลรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นจากทั้ง 6 บริษัท | | 34,991,807 (100%) | 23,592,807 (67%) | 203,000 (1%) | 10,980,000 (31%) | 216,000 (1%) |
| ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (%) | | 100% | 41% | 1% | 56% | 2% |

จากตาราง 4-1 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนของ การปรับปรุงรถขนส่งและแท็งก์เป็นหลัก โดยจะมีค่าใช้จ่ายด้านแท็งก์มาเป็นอันดับแรก รองมาคือ รถขนส่ง บรรจุก๊าซ และสุดท้ายคือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการอบรมพนักงานขับรถ เนื่องมาจาก ผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II มาก่อน ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะ ปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายของตนไปบางส่วน โดยจะเริ่มจากส่วนที่สามารถทำได้ง่ายที่สุด ก่อน คือ การอบรมพนักงานขับรถ โดยจากการสัมภาษณ์จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จะมีการ อบรมพนักงานขับรถให้มีความรู้ความสามารถในการขับรถขนส่งสินค้าอันตรายอย่างปลอดภัย แต่อาจจะไม่เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II ทั้งหมด แต่ทุกบริษัทจะมีการอบรมในส่วนของพนักงาน ขับรถให้มีความรู้เกี่ยวกับตัวสินค้าอันตรายเป็นหลัก เพื่อให้มีความปลอดภัย ซึ่งในส่วนของ การ อบรมพนักงานขับรถนี้จะสามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้จริง

ตารางที่ 4-2 ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นโดยประมาณของผู้ประกอบการรายย่อย

| ลำดับ | รายชื่อบริษัท | ต้นทุน ทั้งหมดที่ เพิ่มขึ้น | ต้นทุน ด้านรถขนส่ง | ต้นทุนด้าน พนักงานขับรถ | ต้นทุน ด้าน แท็งก์ | ต้นทุน ด้านบรรจุก๊าซ |
|--|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|----------------------|
| 1 | บริษัทเอสพีเคเคมิคอล จำกัด | 45,571 (100%) | 38,571 (85%) | 7,000 (15%) | - | - |
| 2 | ห้างหุ้นส่วนภักทรันท์ขนส่ง | 78,429 (100%) | 71,429 (91%) | 7,000 (9%) | - | - |
| 3 | บริษัททริโก้ จำกัด | 136,713 (100%) | 115,713 (85%) | 21,000 (15%) | - | - |
| 4 | บริษัทกมลชัย เทรดิ่ง จำกัด | 91,142 (100%) | 77,142 (85%) | 14,000 (15%) | - | - |
| 5 | บริษัท เค.เอ.บี. สตีวีโดริง จำกัด | 91,142 (100%) | 77,142 (85%) | 14,000 (15%) | - | - |
| ผลรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นจากทั้ง 5 บริษัท | | 442,997 (100%) | 379,997 (86%) | 63,000 (14%) | - | - |
| ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (%) | | 100% | 86% | 14% | 0% | 0% |

จากตาราง 4-2 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายย่อยจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนในการ ปรับปรุงรถขนส่งและพนักงานขับรถทั้งหมด เนื่องจากผู้ประกอบการรายย่อยจะไม่ได้รับข้อมูล เกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II มาก่อน ทำให้ต้องเริ่มปรับปรุงระบบตั้งแต่ส่วนของรถขนส่ง และพนักงาน ขับรถ แต่จะพบว่าบริษัทผู้ประกอบการรายย่อยจะไม่มีการขนส่งสินค้าด้วยแท็งก์ เนื่องจากแท็งก์ สำหรับสินค้าอันตรายจะต้องสั่งทำเฉพาะชนิดของสินค้าทำให้มีราคาสูง ดังนั้นจึงไม่มีการใช้แท็งก์

จากตาราง 4-1 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนของการปรับปรุงรถขนส่งและแท็งก์เป็นหลัก โดยจะมีค่าใช้จ่ายด้านแท็งก์มาเป็นอันดับแรก รองมาคือรถขนส่ง บรรจุภัณฑ์ และสุดท้ายคือค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการอบรมพนักงานขับรถ เนื่องมาจากผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II มาก่อน ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายของตนไปบางส่วน โดยจะเริ่มจากส่วนที่สามารถทำได้ง่ายที่สุดก่อน คือ การอบรมพนักงานขับรถ โดยจากการสัมภาษณ์จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จะมีการอบรมพนักงานขับรถให้มีความรู้ความสามารถในการขับรถขนส่งสินค้าอันตรายอย่างปลอดภัย แต่อาจจะไม่เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II ทั้งหมด แต่ทุกบริษัทจะมีการอบรมในส่วนของพนักงานขับรถให้มีความรู้เกี่ยวกับตัวสินค้าอันตรายเป็นหลัก เพื่อให้มีความปลอดภัย ซึ่งในส่วนของการอบรมพนักงานขับรถนี้จะสามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้จริง

ตารางที่ 4-2 ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นโดยประมาณของผู้ประกอบการรายย่อย

| ลำดับ | รายชื่อบริษัท | ต้นทุนทั้งหมดที่เพิ่มขึ้น | ต้นทุนด้านรถขนส่ง | ต้นทุนด้านพนักงานขับรถ | ต้นทุนด้านแท็งก์ | ต้นทุนด้านบรรจุภัณฑ์ |
|--|-----------------------------------|---------------------------|-------------------|------------------------|------------------|----------------------|
| 1 | บริษัทเอสพีเคเคมิคอล จำกัด | 45,571 (100%) | 38,571 (85%) | 7,000 (15%) | - | - |
| 2 | ห้างหุ้นส่วนภทรนันท์ขนส่ง | 78,429 (100%) | 71,429 (91%) | 7,000 (9%) | - | - |
| 3 | บริษัททარიโก้ จำกัด | 136,713 (100%) | 115,713 (85%) | 21,000 (15%) | - | - |
| 4 | บริษัทกมลชัย เทรดดิ้ง จำกัด | 91,142 (100%) | 77,142 (85%) | 14,000 (15%) | - | - |
| 5 | บริษัท เค.เอ.บี. สตีวีโดริง จำกัด | 91,142 (100%) | 77,142 (85%) | 14,000 (15%) | - | - |
| ผลรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นจากทั้ง 5 บริษัท | | 442,997 (100%) | 379,997 (86%) | 63,000 (14%) | - | - |
| ค่าเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่าง (%) | | 100% | 86% | 14% | 0% | 0% |

จากตาราง 4-2 จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายย่อยจะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนในการปรับปรุงรถขนส่งและพนักงานขับรถทั้งหมด เนื่องจากผู้ประกอบการรายย่อยจะไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II มาก่อน ทำให้ต้องเริ่มปรับปรุงระบบตั้งแต่ส่วนของรถขนส่ง และพนักงานขับรถ แต่จะพบว่าบริษัทผู้ประกอบการรายย่อยจะไม่มีรถขนส่งสินค้าด้วยแท็งก์ เนื่องจากแท็งก์สำหรับสินค้าอันตรายจะต้องสั่งทำเฉพาะชนิดของสินค้าทำให้มีราคาสูง ดังนั้นจึงไม่มีการใช้แท็งก์

ในการขนส่ง ส่วนบรรทุกภัณฑ์ที่ใช้จะเป็นบรรทุกภัณฑ์ขนาดเล็ก เช่น ขวด หรือถังขนาดเล็ก เป็นต้น ซึ่งโดยส่วนใหญ่บรรทุกภัณฑ์ดังกล่าวจะได้รับจากผู้ประกอบการเจ้าของสินค้าอันตรายนั้นๆ ไม่ใช่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งโดยตรง อย่างไรก็ตามหากบรรทุกภัณฑ์ที่ใช้ไม่มีมาตรฐานและก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ทางผู้ประกอบการขนส่งก็ควรจะมีการเตือนให้เจ้าของบรรทุกภัณฑ์รับทราบเพื่อให้มีการปรับปรุงให้ได้มาตรฐาน และเป็นไปตามนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายระดับสากล

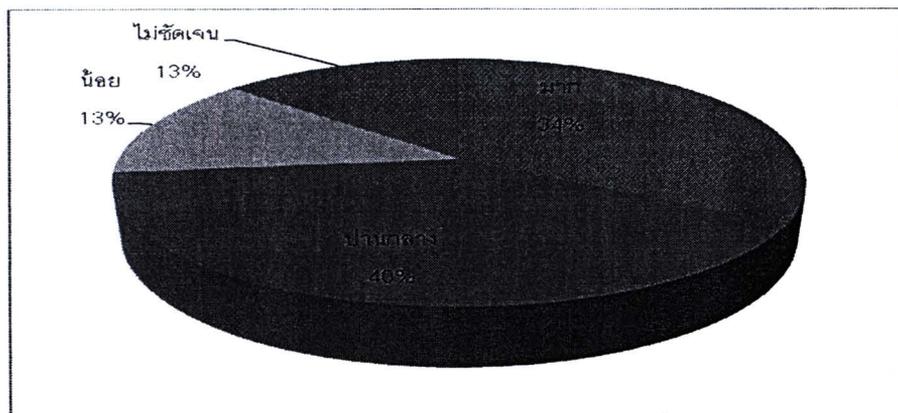
จากตารางทั้งสองจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการรายใหญ่จะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงด้านรถขนส่งมากที่สุดคิดเป็น 67.42 % รองมาคือด้านรถขนส่ง 31.38 % ของต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการรายย่อยจะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากปรับปรุงด้านรถขนส่งคิดเป็น 85.77 % และด้านพนักงานขับรถ 14.22 % ของค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงระบบทั้งหมด

4.5 สรุปการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทำให้สามารถสรุปได้ว่า หากภาครัฐจะออกนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยจะมีข้อกำหนด TP-II ที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมเคยออกเป็นข้อกำหนดสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนเป็นแม่แบบทางผู้ประกอบการเกือบทั้งหมดก็คาดว่าจะได้รับผลกระทบในส่วนของปรับปรุงปัจจัยการขนส่งของตนเองให้เข้ากับมาตรฐาน โดยส่วนใหญ่คาดว่าจะต้องปรับปรุงด้านรถขนส่ง แท็งก์ และบรรทุกภัณฑ์ ในส่วนของพนักงานขับรถพบว่าผู้ประกอบการมากกว่าครึ่งได้ให้การอบรมพนักงานขับรถในส่วนของขนส่งสินค้าอันตรายให้มีความปลอดภัยอยู่แล้ว เพียงแต่หลักสูตรที่อบรมอาจจะไม่ครอบคลุม TP-II ทั้งหมด อย่างไรก็ตามทางผู้ประกอบการไม่กังวลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายด้านการอบรมพนักงานเท่าไรนัก เมื่อเทียบกับการปรับปรุงปัจจัยด้านรถขนส่ง แท็งก์ และบรรทุกภัณฑ์ โดยส่วนใหญ่

โดยสรุปแล้วจากผู้ประกอบการขนส่งทั้งหมด 15 บริษัทที่ทำการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลพบว่า ผู้ประกอบการรายย่อยจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 15-45 % ของยอดการขนส่ง ในขณะที่ผู้ประกอบการรายใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 1-7% ของยอดการขนส่ง มีบริษัทที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบน้อยมากจนแทบไม่มีผลกระทบด้านต้นทุนเลย จำนวน 2 บริษัท และอีก 2 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นไม่ชัดเจนเนื่องมาจากต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจะขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการรถบรรทุกที่ได้จ้างขนส่งอีกทอดหนึ่ง และจากการข้อมูลสัมภาษณ์ดังกล่าวจะมานำเสนอในแผนภาพวงกลมแสดงอัตราส่วนจะได้ดังรูปที่ 4-4 จากข้อมูลของบริษัทที่สัมภาษณ์ โดยให้บริษัทที่ได้รับผลกระทบ 15-45% ของต้นทุนการขนส่งเป็นบริษัทที่ได้รับผลกระทบมาก แสดงด้วยสีน้ำเงิน,

บริษัทที่ได้รับผลกระทบน้อยกว่า 1-7% ของต้นทุนการขนส่งเป็นบริษัทที่ได้รับผลกระทบปานกลาง แสดงด้วยสีแดง, บริษัทที่ได้รับผลกระทบน้อยจนแทบไม่มี ถือเป็นบริษัทที่ได้รับผลกระทบน้อย แสดงด้วยสีเขียว และบริษัทที่ผลกระทบยังไม่ชัดเจนแทนด้วยสีม่วง



รูปที่ 4-5 อัตราส่วนผู้ขนส่งที่ได้รับผลกระทบด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์พบว่าหากเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่จะได้รับผลกระทบในด้านการปรับปรุงรถขนส่ง และแท็งก์สำหรับสินค้าอันตรายเป็นส่วนหลัก ในขณะที่หากเป็นผู้ประกอบการรายย่อยจะได้รับผลกระทบด้านการปรับปรุงรถขนส่ง และพนักงานขับรถ เป็นส่วนหลัก

ในส่วนของการดำเนินการตามนโยบายนั้นผู้ประกอบการจะต้องปรับตัวในหลายส่วนเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล จากการศึกษาข้อมูลระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนตามมาตรฐานสากล พบว่าผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในหลายส่วนดังนี้

- การจัดหาบรรจุภัณฑ์ หรือแท็งก์ที่เหมาะสมกับสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่ง
- การนำสินค้าอันตรายเข้าสู่ยานพาหนะอย่างปลอดภัย
- การจัดทำระบบเอกสารสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น เอกสารกำกับ การขนส่ง ใบอนุญาตสำหรับรถขนส่ง ใบอนุญาตสำหรับพนักงานขับรถ เป็นต้น
- การจัดหายานพาหนะที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย รวมถึงการบำรุงซ่อมแซมยานพาหนะ
- การฝึกอบรมพนักงานขับรถ
- การดูแลระหว่างการเดินทางขนส่งสินค้า เช่น การติดตั้งระบบ GPS ติดตามรถ การตรวจสอบรถขนส่งที่จุดพักรถ เป็นต้น
- การขนถ่ายสินค้าออกจากตัวรถขนส่งอย่างปลอดภัย

และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายพบว่าในปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายรายใหญ่จะมีการดำเนินการตามมาตรฐานสากลไปบ้างบางส่วน เช่น การดูแลรถขนส่ง การฝึกอบรมพนักงานขับรถ เป็นต้น แต่ในส่วนของเอกสารต่างๆ พบว่าผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินการตามได้ เนื่องจากยังไม่มีหน่วยงานภาครัฐบาลรองรับในการออกใบอนุญาตต่างๆ ในขณะที่ผู้ประกอบการรายย่อยจะยังไม่ทราบว่าบริษัทของตนจะต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง เนื่องจากไม่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II หรือยังเข้าใจว่าข้อกำหนดดังกล่าวมีไว้สำหรับรถขนส่งขนาดใหญ่ๆ เท่านั้น

นอกจากนี้ทางผู้ประกอบการยังได้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับนโยบายที่สามารถสรุปได้เป็นประเด็นดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีความรู้ไม่เพียงพอ

สำหรับบริษัทที่มีความคุ้นเคยกับข้อกำหนด TP-II ในระดับหนึ่งจะพบปัญหาด้านการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐบาล โดยพบว่าเจ้าหน้าที่ภาครัฐส่วนใหญ่ยังไม่มีความรู้เพียงพอในการเข้ามาดูแลด้านมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตราย เมื่อมีการตรวจสอบการขนส่งสินค้าอันตรายก็ใช้เวลานานทำให้ผู้ประกอบการเสียเวลา และเสียโอกาสทางธุรกิจ ดังนั้นบริษัทจึงเสนอให้มีการให้ความรู้เจ้าหน้าที่ภาครัฐทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายเสียก่อนที่จะนำข้อกำหนด TP-II มาใช้เป็นนโยบาย/กฎหมาย

2. ควรมีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ

ในส่วนของ การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนในปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบอย่างชัดเจน แต่เป็นความผิดชอบที่คาบเกี่ยวระหว่าง 2 หน่วยงานหลัก คือ กรมโรงงานอุตสาหกรรม ที่ดูแลด้านแท็งก์ และบรรจุภัณฑ์สำหรับสินค้าเคมีจากโรงงาน และกรมการขนส่งทางบกที่ทำหน้าดูแลด้านรถขนส่งสินค้า และพนักงานขับรถ นอกจากนี้ยังมีกรมธุรกิจพลังงานที่ดูแลในส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมด ดังนั้นทางผู้ประกอบการจึงต้องการให้มีความชัดเจนในการกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในส่วนต่างๆ ก่อนมีการออกนโยบาย เพื่อให้ผู้ประกอบการจะสามารถดำเนินการตามได้ นอกจากนี้การกำหนดหน่วยงานที่กำหนดให้รับผิดชอบในส่วนต่างๆ นั้นต้องสามารถออกใบรับรอง/ใบอนุญาต ที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

3. ควรการบังคับใช้กฎหมายอย่างประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันแม้จะมีข้อกำหนด TP-II ออกมาเป็นแนวทางในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนแต่พบว่าบริษัทขนส่งหลายบริษัทยังไม่ทราบถึงแนวทางในการที่จะดำเนินการตาม ยังคงใช้รถขนส่งเก่า บรรจุภัณฑ์ไม่ปลอดภัย หรือบางบริษัทก็ทราบถึงแนวทางจึงหาวิธีในการหลบเลี่ยงกฎหมาย เช่น ติดป้าย ประกาศ หรือฉลากปลอม เฉพาะเมื่อเข้าโรงงาน ทำให้บริษัทที่ได้

ดำเนินการตามข้อกำหนดดังกล่าวอย่างแท้จริงต้องเสียเปรียบในเชิงธุรกิจ เนื่องจากต้องมีการปรับปรุงระบบขนส่งให้เป็นไปตามข้อกำหนด เพื่อให้สามารถขอใบอนุญาตติดประกาศ ฉลากอย่างถูกต้อง นอกจากนี้ทั้งรถขนส่ง พนักงานขับรถ แท็งก์ และบรรจุก๊าซก็ต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการที่ดำเนินการตามข้อกำหนดต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ดังนั้นจึงมีต้นทุนที่สูงกว่าผู้ที่ไม่ได้ดำเนินการตามข้อกำหนด จึงเสียเปรียบในแง่ของธุรกิจ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ฝ่ายตรวจสอบของภาครัฐบาลบังคับใช้กฎหมายให้เท่าเทียมและทั่วถึงทั่วประเทศ

4. การควบคุมราคาค่าปัจจัยการขนส่ง

เนื่องจากการปรับปรุงระบบขนส่งตามข้อกำหนด TP-II จะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการจึงอยากขอให้ภาครัฐบาลช่วยเหลือในการควบคุมราคารถขนส่ง แท็งก์ และบรรจุก๊าซที่ได้มาตรฐานตามข้อกำหนด TP-II ให้มีราคาไม่สูงเกินไป เป็นการช่วยแบ่งเบาต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการอีกทางหนึ่ง

5. การประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึง

จากการสัมภาษณ์พบว่ายังมีผู้ประกอบการบางรายที่ยังไม่ทราบถึงข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ดังนั้นทางภาครัฐบาลควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างทั่วถึงให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับรู้ นอกจากนี้ยังต้องชี้แจงรายละเอียดเพื่อให้ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงความสำคัญในการดำเนินการตามนโยบาย รวมถึงความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น และประโยชน์จากการดำเนินการตามข้อกำหนด TP-II

6. จัดอบรมหลักสูตรด้านการขนส่งสินค้าอันตราย

ในส่วนของการดำเนินการปรับปรุงระบบขนส่ง ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องการทราบรายละเอียดเชิงลึกที่ภาครัฐต้องการให้ปฏิบัติ รูปแบบรถขนส่ง แท็งก์ และบรรจุก๊าซที่ต้องใช้ ควรเป็นอย่างไร การขออนุญาตต่างๆ ทำได้ที่หน่วยงานใดบ้าง ในส่วนนี้ควรมีการจัดอบรมให้ความรู้ผู้ประกอบการเพื่อที่จะสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง

7. ให้ระยะเวลาในการปรับปรุงอย่างเพียงพอ

ผู้ประกอบการบางส่วนยังไม่มีดำเนินการตามข้อกำหนด TP-II จึงต้องการเวลาที่ใช้ในการปรับปรุงระบบขนส่งของตนให้เข้ากับข้อกำหนดดังกล่าว เนื่องจากหากปรับเปลี่ยนทันทีผู้ประกอบการอาจจะได้รับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบต่อทางธุรกิจได้ จากการสัมภาษณ์จะเห็นว่าผู้ประกอบการที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดดังกล่าวมาก่อนเลย

อาจจะได้รับต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นถึงเกือบร้อยละ 50 ดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องการเวลาที่เพียงพอในการค่อยๆ ปรับปรุงระบบการขนส่งของตัวเองให้ได้มาตรฐานตามข้อกำหนด TP-II

