

บทที่ 6

สรุปผลการดำเนินงาน

6.1 แนวทางปรับปรุงนโยบาย

6.1.1 ข้อเสนอแนะจากผู้ประกอบการ

จากการเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงและแจกแบบสอบถามพบว่าผู้ประกอบการต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐดังนี้

1. ช่วยให้มีเงินทุนแก่ผู้ประกอบการ และควบคุมค่าใช้จ่ายที่อาจจะเกิดขึ้น

สำหรับผู้ประกอบการที่ต้องปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตราย จะต้องมีการใช้จ่ายในการจัดหาปัจจัยการขนส่งต่างๆ ใหม่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน ซึ่งการเปลี่ยนรถใหม่ การซื้อแท็งก์ และบรรจุภัณฑ์ใหม่ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมาก สำหรับการแบกภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นนี้ผู้ประกอบการอยากให้ภาครัฐช่วยเหลือเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยการให้เงินทุนกู้ยืมสำหรับผู้ประกอบการที่ต้องปรับปรุงระบบขนส่งให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II

2. การบังคับใช้กฎหมายของภาครัฐบาล

สำหรับผู้ประกอบการที่มีความคุ้นเคยกับกฎหมายดังกล่าวมีความเห็นว่าในปัจจุบันเจ้าหน้าที่ของภาครัฐบาลยังไม่มีความรู้ความสามารถเพียงพอในการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นหากจะนำข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนที่เป็นมาตรฐานสากลมาใช้ นั้น ภาครัฐควรมีการพัฒนาปรับปรุงหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ของภาครัฐเองด้วยเพื่อให้สามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้พบว่าในปัจจุบันการตรวจจับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ยังไม่มีความเสมอภาค พบว่ายังมีผู้ประกอบการบางรายที่ใช้รถขนส่งที่ไม่มีความปลอดภัย หรือการใช้แท็งก์ที่เสื่อมสภาพ ไม่มีการติดป้าย ประกาศว่าเป็นวัตถุอันตราย แต่ก็ไม่ได้โดนตรวจจับแต่อย่างใด ทำให้ผู้ประกอบการที่ได้ทำการปรับปรุงระบบขนส่งของตนเองตามมาตรฐานรู้สึกเสียเปรียบที่ต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามกลับมีต้นทุนที่ต่ำกว่า แต่ก็ไม่ได้โดนตรวจจับ ดังนั้นจึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดและเท่าเทียมกัน

3. การประชาสัมพันธ์ และเปิดอบรมให้ความรู้

เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถทราบถึงรายละเอียดและแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนก่อนมีการออกเป็นกฎหมาย ภาครัฐบาลควรมีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการโดยละเอียด เพื่อให้สามารถนำมาปฏิบัติได้จริง เนื่องจากข้อกำหนด TP-II ไม่ได้ระบุว่า การดำเนินการขออนุญาตต่างๆ ทำได้อย่างไร ที่หน่วยงานใด หากมีการออกนโยบายภาครัฐบาลควรมีการชี้แจงในจุดนี้ให้ชัดเจน รวมไปถึงการกำหนดศูนย์ทดสอบบรรจุภัณฑ์ต่างๆ ใช้มาตรฐานใด และสถาบันหรือหน่วยงานใดที่ได้รับการยอมรับในการจัดการทดสอบที่เป็นไปตามมาตรฐานที่รัฐบาลต้องการ รวมทั้งต้องสอดคล้องกับระบบสากล เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปอ้างอิงได้ในการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ

4. การช่วยเหลือด้านอื่นๆ

สำหรับผู้ประกอบการที่เคยได้มีการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนมาบางส่วนได้ให้ข้อเสนอแนะในการที่ภาครัฐจะเข้ามาช่วยเหลือใน 3 ประเด็นสำคัญ คือ 1. เรื่องของการควบคุมราคาปัจจัยการขนส่งที่เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II กล่าวคือ ควรมีการควบคุมราคารถขนส่งสำหรับสินค้าอันตรายที่ได้มาตรฐานสากล ควบคุมราคาแท็งก์สำหรับสินค้าอันตราย และควบคุมราคาบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการรถ/แท็งก์ หรือบรรจุภัณฑ์ บางรายถือโอกาสขึ้นราคาปัจจัยการขนส่งโดยอ้างว่าเป็นมาตรฐานสากล 2. การจัดอบรมพนักงานขับรถ หากเป็นไปได้ภาครัฐบาลควรเป็นผู้จัดอบรมดังกล่าวเพื่อให้เป็นหลักสูตรเดียวกันทั่วทั้งประเทศ และจากข้อกำหนด TP-II จะต้องจัดทุกๆ 1 ปี เป็นอย่างน้อย 3. การให้ระยะเวลาการปรับปรุงระบบ จากการสัมภาษณ์บริษัทที่มีประสบการณ์ในการปรับปรุงระบบได้พบว่าควรมีการให้ระยะเวลาในการปรับปรุงระบบขนส่งอย่างน้อย 1-2 ปี เพื่อให้ผู้ประกอบการค่อยๆ เปลี่ยนปัจจัยการขนส่งของตนให้เป็นไปตามข้อกำหนด และปรับตัวให้เข้ากับระบบเอกสารต่างๆ ที่ต้องดำเนินการ

6.1.2 ข้อเสนอแนะจากผู้วิจัย

จากการศึกษาและเก็บข้อมูลทั้งหมด ผู้วิจัยได้สรุปแนวทางที่ควรดำเนินการก่อนทำการออกนโยบาย ดังนี้

1. จัดตั้งหน่วยงานกลางเพื่อประสานงาน

เพื่อให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐบาล เนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้นเป็นความรับผิดชอบร่วมกันถึง 9 กระทรวง ดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 3 หัวข้อที่ 3.2.1 ดังนั้นเพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถเข้าไปติดต่อขอข้อมูลได้ง่าย ควรมีการจัดตั้งหน่วยงานกลางใน

การประสานงานระหว่างกระทรวงต่างๆ ของภาครัฐ และตามความเห็นของผู้วิจัยคิดว่าควรจัดตั้งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถขยายหน้าที่ออกไปดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ และทางน้ำได้ด้วย โดยหน่วยงานดังกล่าวจะทำหน้าที่เป็นจุดศูนย์กลาง เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถติดต่อขอข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตราย รวมถึงเป็นผู้ประชาสัมพันธ์ และจัดอบรมให้ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าอันตรายด้วย

2. การฝึกอบรมให้ความรู้เจ้าหน้าที่ภาครัฐ

จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกมีหลายรายที่กังวลในส่วนของเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลยังไม่มีความรู้ความชำนาญเพียงพอที่จะเป็นผู้กำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากล ดังนั้นควรมีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลเพื่อให้สามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะมุ่งเน้นไปที่หน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจจับเป็นหลัก อาทิเช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อให้สามารถตรวจจับรถขนส่งสินค้าอันตรายที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพทั่วถึง โดยจะต้องมีความละเอียดในการตรวจจับรถขนส่งทั้งขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ไม่มีข้อยกเว้น นอกจากนี้ควรมีการจัดอบรมและการสอบสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้สามารถเป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะในการตรวจสอบการขนส่งที่เป็นตามข้อกำหนดในเชิงที่ละเอียดกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจ และผู้เชี่ยวชาญกลุ่มนี้ควรสามารถให้ความรู้แก่ภาคเอกชนได้

3. การประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ผู้ประกอบการ

ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ควรมีการดำเนินการอย่างทั่วถึงทั่วทั้งประเทศ ไม่ใช่มีแต่ผู้ประกอบการที่อยู่ในกรุงเทพฯ และภูมิภาคเท่านั้น ควรมีการแจ้งให้ผู้ประกอบการตามภาคต่างๆ รับทราบถึงแนวนโยบายที่ภาครัฐบาลจะดำเนินการ และแนวทางการดำเนินการตามข้อกำหนด โดยควรมีการจัดการสัมมนาประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ผู้ประกอบการตามจังหวัดต่างๆ เพื่อให้เกิดความทั่วถึง นอกจากนี้ในส่วนของการอบรมให้ความรู้ก็ควรจะทำโดยผู้เชี่ยวชาญ และหากภาครัฐบาลยังไม่มีบุคลากรเพียงพอในการให้ความรู้ด้านดังกล่าว ก็สามารถดำเนินการได้โดยการร่วมมือกับสมาคมผู้ประกอบการวัตถุอันตราย (HASLA) ที่มีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II ในการจัดอบรมดังกล่าว

4. การออกเงินทูลูกยืมให้ผู้ประกอบการขนาดย่อม

จากข้อมูลที่ได้วิเคราะห์พบว่ากรณีที่ผู้ประกอบการจะปรับปรุงระบบการขนส่งของตนให้เป็นไปตามข้อกำหนด TP-II นั้นจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าของตน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดย่อมจะได้ผลกระทบมากกว่าบริษัทขนาดใหญ่

ดังนั้นเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการควรมีการให้ทุนกู้ยืมสำหรับปรับปรุงระบบขนส่งสินค้า โดยอาจจะจัดให้เป็นกองทุนสำหรับจัดการขนส่งเป็นอย่างแรก เนื่องจากเมื่อให้ผู้ประกอบการลำดับผลกระทบที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นผู้ประกอบการกลุ่มตัวอย่างได้ตอบว่ากังวลเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายด้านรถขนส่งมาเป็นอันดับ 1 ค่าใช้จ่ายด้านแท็งก์ และค่าใช้จ่ายด้านบรรจุภัณฑ์ตามลำดับ ดังนั้นเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการควรมีการออกเงินกู้ยืมสำหรับปรับปรุงรถขนส่งให้ผู้ประกอบการขนาดย่อม

6.1.3 แนวคิดของภาครัฐบาล

สำนักควบคุมวัตถุอันตราย กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

จากการเข้าไปสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักควบคุมวัตถุอันตราย กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม พบว่าทางภาครัฐบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะของนโยบายที่ได้จัดทำ ดังนี้

1. ด้านการจัดตั้งหน่วยงานกลางในการประสานงาน

ทางกรมโรงงานเห็นว่าปัจจุบันได้มีคณะกรรมการวัตถุอันตราย ซึ่งตามภารกิจแล้วจะต้องปฏิบัติหน้าที่เป็นสื่อกลางระหว่างกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลวัตถุอันตราย ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวก็น่าจะสามารถทำหน้าที่ประสานงานในส่วนของสินค้าอันตรายได้ เช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามพบว่าปัจจุบันคณะกรรมการวัตถุอันตรายยังไม่มีบทบาทมากนัก เนื่องจากการรวมตัวกันระหว่างเจ้าหน้าที่จากกรมต่างๆ ดังนั้นแต่ละท่านจึงมีงานของตนเองอยู่แล้ว อาจจะไม่มีความเพียงพอในการเข้ามาดำเนินการต่างๆ เกี่ยวกับวัตถุอันตรายหรือสินค้าอันตรายมากนัก แต่ก็ถือได้ว่าเป็นคณะกรรมการสำหรับประสานงานในเรื่องดังกล่าว

2. ด้านการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

ในส่วนของสำนักควบคุมวัตถุอันตรายนั้นได้ทำหน้าที่กำกับดูแลด้านวัตถุอันตรายและเจ้าหน้าที่ที่อยู่ในหน่วยงานต่างมีความรู้ความสามารถเพียงพอสำหรับการดูแลควบคุมในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ส่วนของวัตถุอันตรายในโรงงาน แท็งก์ และบรรจุภัณฑ์ต่างๆ เป็นต้น เนื่องจากผ่านการฝึกอบรมเกี่ยวกับข้อกำหนด TP-II มาอย่างต่อเนื่อง และหากในอนาคตทางกระทรวงมีการร่วมมือเพื่อดำเนินการด้านการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายร่วมกับทางกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทางสำนักควบคุมวัตถุอันตรายก็ยินดีที่จะเข้าร่วมตามส่วนที่เกี่ยวข้องกับโรงงานและสารเคมี

3. ด้านการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ผู้ประกอบการ

สำหรับการประชาสัมพันธ์ทางสำนักควบคุมวัตถุอันตรายได้มีการเผยแพร่เอกสาร และประกาศต่างๆ ทางระบบออนไลน์ ผ่านเว็บไซต์ของสำนักเพื่อให้ผู้ประกอบการที่อยู่ห่างไกลสามารถเข้าถึงกฎระเบียบต่างๆ ที่ทางสำนักเป็นผู้ออก และได้ดูแลอย่างเคร่งครัดในส่วนของ การขึ้นทะเบียนแท็งก์ และบรรจุภัณฑ์ สำหรับวัตถุอันตรายที่ได้รับผิดชอบอยู่ สำหรับการจัดอบรมนั้น ทางสำนักยังไม่มียุทธศาสตร์ในการจัดอบรมสำหรับผู้ประกอบการ เนื่องจากเห็นว่าผู้ประกอบการบางส่วนมีความคุ้นเคยกับข้อกำหนด TP-II ทำให้ผู้ประกอบการมีการอบรมกันเองระหว่างบริษัทที่อยู่ในแวดวงวัตถุอันตรายด้วยกัน และได้นำข้อกำหนดไปใช้พอสมควรแล้ว อย่างไรก็ตามทางสำนักจะนำข้อเสนอดังกล่าวไปพิจารณา ในอนาคตอาจจะมีการเปิดอบรมข้อกำหนด TP-II ให้กับผู้ประกอบการ

4. ด้านการออกเงินทุนให้กู้ยืมให้ผู้ประกอบการขนาดย่อม

ทางสำนักควบคุมวัตถุอันตรายยังไม่มียุทธศาสตร์ในการออกเงินกู้ยืมให้ผู้ประกอบการขนาดย่อม เนื่องจากเห็นว่าการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายเป็นสิ่ง que ผู้ประกอบการควรดำเนินการอยู่แล้ว เพราะได้ประโยชน์ในส่วนของความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น และได้รับความเชื่อถือจากบริษัทลูกค้า นอกจากนี้อาจจะช่วยให้เป็นโอกาสเปิดตลาดไปสู่การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศด้วยเช่นกัน

สำนักวิศวกรรมยานยนต์และความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

จากการเข้าไปสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักวิศวกรรมยานยนต์และความปลอดภัย กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พบว่าทางภาครัฐบาลมีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อเสนอแนะของนโยบายที่ได้จัดทำ ดังนี้

1. ด้านการจัดตั้งหน่วยงานกลางในการประสานงาน

ในส่วนของ การจัดตั้งหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างกระทรวงนั้นเป็นแนวคิดที่ดี ซึ่งทางสำนักก็เห็นด้วยกับข้อแนะนำดังกล่าว แต่การดำเนินการนั้นอาจจะทำได้ยาก อย่างไรก็ตามปัจจุบันสำนักวิศวกรรมได้ทำหน้าที่ดูแลตรวจสอบรถบรรทุกวัตถุอันตรายโดยหน้าที่ดังกล่าวจะไม่ค่อยเกี่ยวข้องกับกระทรวงอื่นๆ เท่าใดนัก อย่างไรก็ตามทางสำนักจะรับข้อเสนอแนะดังกล่าวไว้สำหรับพิจารณาเพื่อการพัฒนาต่อไป

2. ด้านการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมียุทธศาสตร์ที่จะปรับปรุงระบบการขนส่งให้เป็นมาตรฐานสากล ดังนั้นจึงมียุทธศาสตร์ที่จะดำเนินการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานให้มีความรู้

ความสามารถเพียงพอในการเป็นผู้กำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย และการออกใบอนุญาตต่างๆ เช่น ใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 สำหรับขับรถขนส่งสินค้าอันตราย เป็นต้น จะเห็นได้ว่าสำหรับทางสำนักวิศวกรรมและกรรมการขนส่งทางบก ได้มีการวางแผนที่จะจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานให้มีความพร้อมสำหรับการปฏิบัติงานในอนาคต

3. ด้านการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ผู้ประกอบการ

หากมีการออกนโยบายด้านการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากล หรือการนำข้อกำหนด TP-II มาใช้เป็นกฎหมายทางกรมก็จะมีประกาศให้ผู้ประกอบการทราบโดยละเอียด เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำไปใช้ปฏิบัติกันอย่างทั่วถึง นอกจากนี้สำหรับการฝึกอบรมนั้นทางกรมมีแผนที่จะจัดฝึกอบรมให้กับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าอันตราย เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่ง และการปฏิบัติที่ถูกต้องในการขนส่งสินค้าอันตรายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง

4. ด้านการออกเงินทุนให้กู้ยืมให้ผู้ประกอบการขนาดย่อม

สำหรับการออกเงินทุนกู้ยืมด้านรถขนส่งในปัจจุบันทางหน่วยงานยังไม่มีแผนที่จะดำเนินการดังกล่าว แต่หากพบว่าการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายตามข้อกำหนดที่ทางรัฐบาลเป็นผู้ออกจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของธุรกิจ อาจจะมีการพิจารณาด้านการออกเงินทุนกู้ยืมสำหรับการพัฒนารถขนส่งสินค้าอันตรายโดยเฉพาะ นอกจากนี้ทางเจ้าหน้าที่ยังได้เสนอแนะว่า ปัจจุบันรัฐบาลได้มีโครงการกู้ยืมสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการขนาดย่อม หรือ SME หลายโครงการ ดังนั้นสำหรับการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายนั้นอาจจะสามารถรวมไปด้วยได้เช่นกัน

6.2 สรุปผลการวิจัย

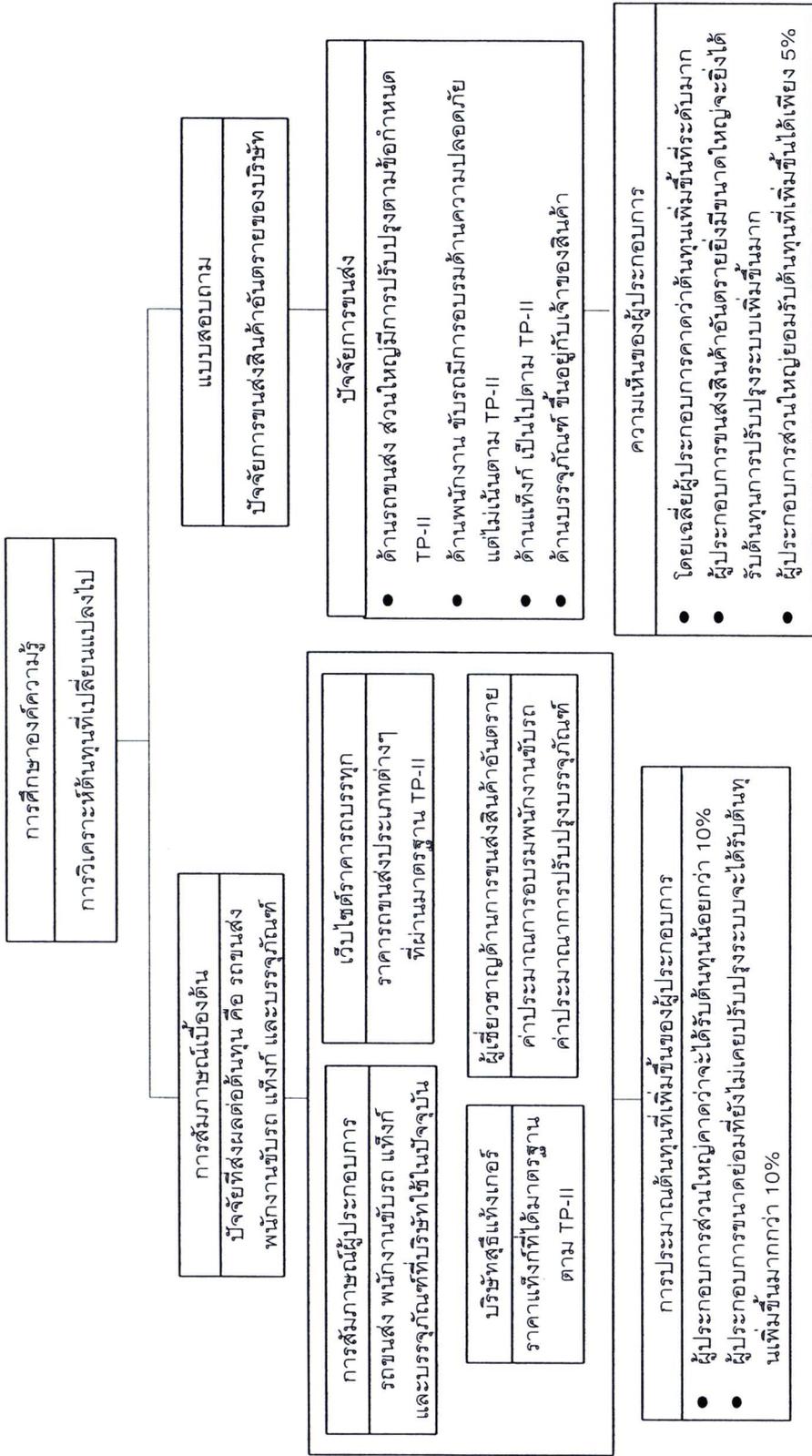
1. ด้านต้นทุน

งานวิจัยนี้ได้วิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งสินค้าอันตรายของผู้ประกอบการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการดำเนินการตามนโยบายการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากล จากการศึกษาโดยใช้ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ประกอบกับการคำนวณต้นทุนโดยประมาณ จากการดำเนินการสรุปได้ตามรูปที่ 6-1 พบว่าสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายที่ยังไม่ได้ดำเนินการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายมาก่อน ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการขนาดย่อม (จำแนกโดยใช้ทุนจดทะเบียนเป็นเกณฑ์) จะได้รับต้นทุนเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยต้นทุนจะเพิ่มขึ้นมากกว่าร้อยละ 10 ของยอดการ

ขนส่ง โดยประมาณ แต่สำหรับผู้ประกอบการที่มีการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายไปแล้วบางส่วน ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการดำเนินการในส่วนของการอบรมพนักงานขับรถให้มีทักษะด้านการขนส่งสินค้าอันตราย และการใช้แท็งก์ที่มีมาตรฐานตามที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมระบุ ผู้ประกอบการดังกล่าวจะมีต้นทุนการขนส่งสินค้าอันตรายเพิ่มขึ้นจากการปรับปรุงระบบไม่เกิน 10% ของยอดการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ยังมีบริษัทที่คาดว่าจะไม่ได้รับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเลย เนื่องจากได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด TP-II ทั้งหมดแล้ว

ในส่วนของแบบสอบถามพบว่าโดยเฉลี่ยกลุ่มตัวอย่างคาดว่าจะได้รับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นที่ระดับปานกลางถึงมาก และเมื่อนำมาวิเคราะห์ด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่าบริษัทขนส่งที่มีขนาดใหญ่จะมีต้นทุนในการปรับปรุงระบบเพิ่มมากขึ้นกว่าบริษัทที่มีขนาดเล็ก เนื่องจากมีจำนวนปัจจัยการขนส่งที่ต้องปรับปรุงมากกว่า นอกจากนี้เมื่อสอบถามความเห็นด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้นพบว่าโดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการสามารถยอมรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นได้ที่ระดับ 5% ดังนั้นหากต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นเกินกว่าผู้ประกอบการจะยอมรับอาจจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ซึ่งในส่วนนี้ภาครัฐบาลอาจจะต้องหาแนวทางในการช่วยเหลือต่อไป

แผนผังข้อมูลรูปด้านต้นทุน



รูปที่ 6-1 ข้อมูลรูปด้านต้นทุน

2. ด้านทัศนคติของผู้ประกอบการ

จากการเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกพบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่คาดว่า การออกนโยบายการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากลนั้นจะทำให้เกิดต้นทุนในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการต้องมีการปรับปรุงปัจจัยการขนส่งต่างๆ ให้เข้ากับมาตรฐานสากล แต่การปรับปรุงดังกล่าวก็จะก่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง ผู้ประกอบการจึงมีความเห็นว่าการดำเนินการดังกล่าวมีผลกระทบในทางบวกมากกว่าลบ ดังรูปที่ 6-2 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแม้จะได้รับผลกระทบทางด้านต้นทุนที่เพิ่มขึ้น แต่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็เห็นด้วยกับการออกนโยบายดังกล่าว

ในส่วนของการสัมภาษณ์ยังพบว่าผู้ประกอบการบางรายที่กังวลถึงความทับซ้อนของกฎหมายระหว่าง พ.ร.บ. วัตถุอันตรายกับนโยบายสินค้าอันตรายดังกล่าว จึงได้ให้ข้อเสนอแนะว่า หากจะมีการออกนโยบายดังกล่าวควรจะมีการชี้แจงที่ชัดเจนระหว่างสินค้าอันตราย และวัตถุอันตรายเสียก่อน นอกจากนี้ผู้ประกอบการบางรายที่มีการดำเนินการปรับปรุงระบบไปแล้ว บางส่วนยังพบว่าปัจจุบันหน่วยงานภาครัฐบาลยังมีความพร้อมในการเป็นผู้กำกับดูแลระบบขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐานสากล ดังนั้นก่อนที่จะมีการปรับปรุงระบบผู้ประกอบการคาดว่า ภาครัฐบาลควรมีการเตรียมความพร้อมเสียก่อน ซึ่งจากการสอบถามภาครัฐบาลพบว่าในปัจจุบัน กำลังมีดำเนินการสำหรับการชี้แจงความแตกต่างระหว่างสินค้าอันตรายและวัตถุอันตราย ควบคู่กับการพัฒนาเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลให้มีความรู้ความชำนาญเพียงพอในการเป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย ทางผู้วิจัยจึงนำความเห็นของผู้ประกอบการดังกล่าว มาจัดทำเป็นข้อเสนอแนะให้ รัฐบาลในการอบรมเจ้าหน้าที่พนักงานของภาครัฐบาลให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการที่จะเป็นผู้กำกับดูแลและการขนส่งสินค้าอันตราย นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ต้องมีความยุติธรรมและดูแลอย่างทั่วถึง เพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันได้มาตรฐานทั่วประเทศ

แผนผังข้อมูลรูปด้านทัศนคติของผู้ประกอบการ



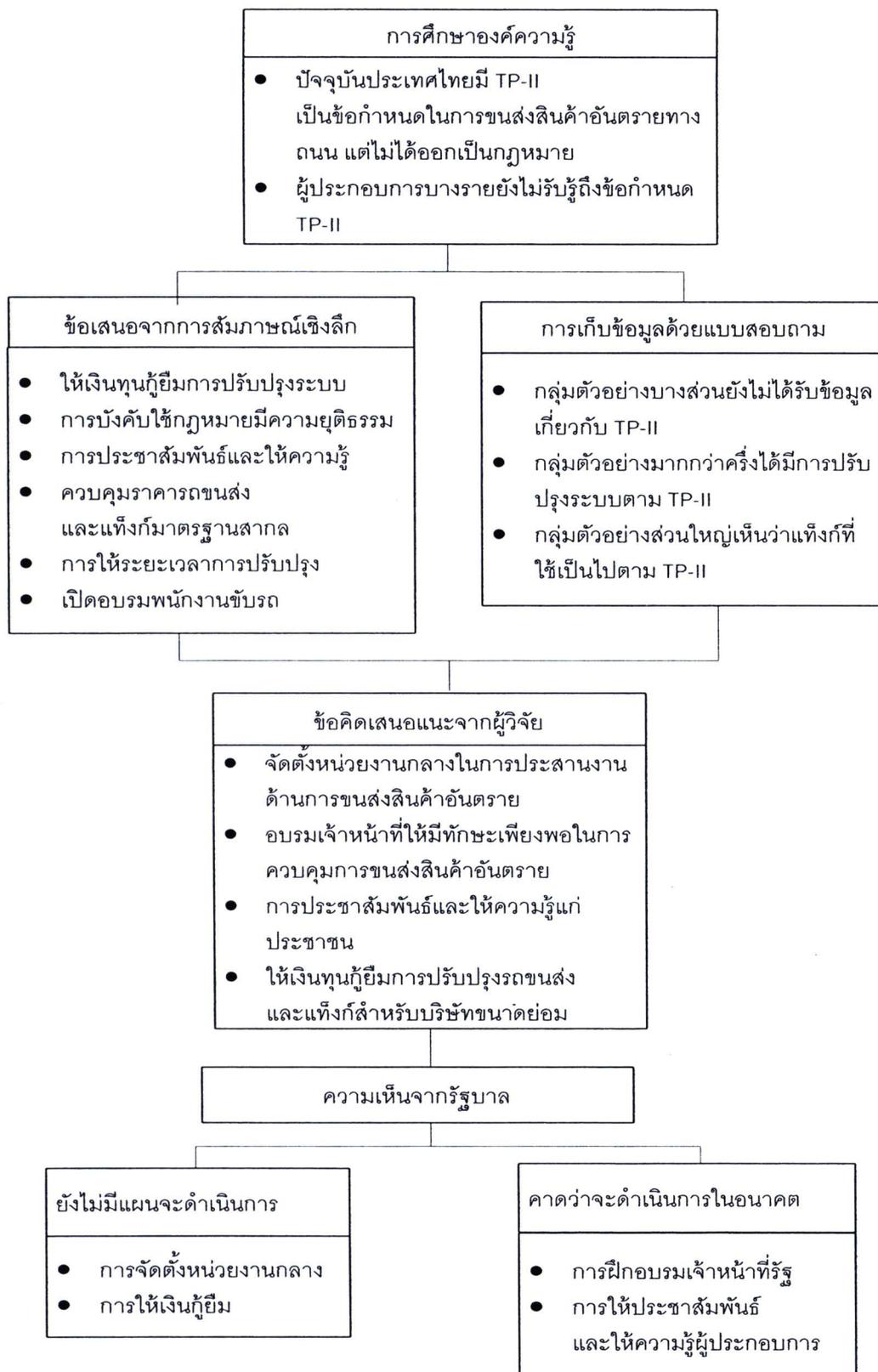
รูปที่ 6-2 ข้อมูลรูปด้านทัศนคติของผู้ประกอบการ

3. ด้านข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากการวิเคราะห์พบว่าปัจจุบันผู้ประกอบการเห็นว่าภาครัฐบาลยังไม่มี การดำเนินการที่เพียงพอในการเป็นผู้กำกับดูแล ดังนั้น จึงควรจัดตั้งหน่วยงานกลาง เพื่อประสานงานระหว่างกระทรวงต่างๆ ของภาครัฐบาล และเป็นผู้ให้ความรู้ภาคเอกชนว่าควร จะดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายอย่างไร จึงจะถูกต้องตามมาตรฐานสากล ในส่วนของการปฏิบัติงานในปัจจุบันก็พบว่าเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลยังขาดความรู้ และทักษะในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตราย นอกจากนี้ยังพบรถขนส่งที่ยังไม่ได้มาตรฐานวิ่งตามท้องถนน แต่ไม่ถูกจับดำเนินการ ทำให้ผู้ประกอบการรู้สึกว่าจะเกิดความไม่เท่าเทียมกัน ดังนั้นจึงควรมีการการอบรมเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลให้มีความรู้ และมีการตรวจจับผู้ขนส่งอย่างทั่วถึง ยุติธรรม เพื่อไม่ให้บริษัทขนส่งที่ดำเนินการตามนโยบายไม่รู้สึกว่าเสียเปรียบ นอกจากนี้พบว่าผู้ประกอบการรายย่อยส่วนใหญ่ไม่มีความรู้ความเข้าใจด้าน TP-II ทั้งยังไม่ทราบว่าต้องดำเนินการตาม ทำให้ไม่มีการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าของตนมาก่อน เมื่อภาครัฐได้มีการอบรมเจ้าหน้าที่ของตนแล้ว ควรมีการประชาสัมพันธ์และฝึกอบรมให้แก่ภาคเอกชนเพื่อให้สามารถปฏิบัติตาม สุดท้ายจากการวิเคราะห์ต้นทุนพบว่าผู้ประกอบการขนาดย่อม จะได้รับต้นทุนในการปรับปรุงรถขนส่งค่อนข้างมากดังนั้นรัฐบาลควรมีการช่วยเหลือด้านกองทุนกู้ยืมสำหรับผู้ประกอบการขนส่งขนาดย่อม

จากการนำเสนอแนวทางพัฒนานโยบายให้กับภาครัฐบาลที่เกี่ยวข้องจะได้ข้อสรุปดังรูปที่ 6-3 ซึ่งพบว่าการจัดตั้งหน่วยงานกลาง และการออกเงินทุนสำหรับผู้ประกอบการนั้น ค่อนข้างเป็นไปได้ยาก ทั้งยังไม่อยู่ในแผนนโยบายของทางรัฐบาลมาก่อน อย่างไรก็ตามในส่วนของการอบรมเจ้าหน้าที่ภาครัฐบาลนั้นหน่วยงานของรัฐต่างๆ กำลังดำเนินการอยู่คาดว่าจะในอนาคตจะมีเจ้าหน้าที่ของภาครัฐที่มีความรู้ประจำอยู่ตามหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการให้ความรู้ และประชาสัมพันธ์ภาคเอกชนก็เป็นแผนที่รัฐบาลจะดำเนินการอย่างแน่นอน

แผนผังข้อสรุปด้านข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย



รูปที่ 6-3 ข้อสรุปด้านข้อเสนอแนะนโยบาย

4. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เนื่องจากจากการสัมภาษณ์หน่วยงานรัฐบาลพบว่า การขอเงินกู้ยืมจะทำได้ยาก และทางหน่วยงานหลักอย่างกรมการขนส่งทางบก หรือสำนักวัตถุอันตรายก็ยังไม่มีความเกี่ยวข้องกับการดำเนินการจัดทำกองทุนกู้ยืม ดังนั้นทางผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางให้การช่วยเหลือโดยการดำเนินการให้ผู้ประกอบการขอเงินกู้ยืมจากกองทุนที่มีอยู่แล้ว และมีวัตถุประสงค์ตรงกับการพัฒนาการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือ กปถ. ซึ่งเป็นกองทุนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ทุนสนับสนุนในการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน จึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการจะสามารถขอความช่วยเหลือจากกองทุนดังกล่าว โดยหลักเกณฑ์ในการกู้ยืมเงินของกองทุนมีดังนี้

หลักเกณฑ์การใช้จ่ายเงิน (กรมบัญชีกลาง, 2553)

1. เป็นเงินช่วยเหลือ เงินอุดหนุน หรือค่าใช้จ่ายเพื่อการลดอุบัติเหตุตามโครงการหรือแผนงานของกรมการขนส่งทางบก
2. เป็นค่าอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้พิการ อันเนื่องมาจากการประสบภัย ที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนนในส่วนที่นอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ
3. เป็นค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน และส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน
4. เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดประมุขหมายเลขทะเบียนรถค่าใช้จ่าย ในการบริหารงานกองทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่นอันจำเป็นของกองทุน เช่น ค่าใช้จ่ายการพิมพ์เอกสาร ค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี ติดตามคดี การดำเนินการยึดและอายัด การขายทอดตลาดทรัพย์สิน ค่าใช้จ่ายในการฟ้องไล่เบียด หรือเรียกเงินคืนกองทุน

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในการใช้จ่ายพบว่า การกู้ยืมเงินเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงระบบขนส่งสินค้าอันตรายตามนโยบายของภาครัฐตรงกับหลักเกณฑ์ข้อ 1 ของกองทุน ดังนั้นจึงมีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการจะดำเนินการกู้ยืมเงินจากกองทุนดังกล่าวในการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของตนให้ได้มาตรฐานสากล



6.3 ข้อจำกัดของงานวิจัย

6.3.1 ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม

เนื่องจากข้อมูลที่ได้จากความคิดเห็นของแต่ละบริษัทนั้นมีน้ำหนักแตกต่างกันไป มีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการกลุ่มตัวอย่างบางรายตอบว่าเข้าใจข้อกำหนด TP-II ในระดับมาก แต่ในความเป็นจริงแล้วอาจจะเพียงเคยผ่านการอบรมเท่านั้น แต่ไม่ได้นำมาใช้อย่างสม่ำเสมอ ในขณะที่ผู้ประกอบการที่ผ่านการอบรมมาอย่างต่อเนื่องมีความเชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานตามข้อกำหนด ADR มาก่อน ก็อาจจะตอบว่าตนเข้าใจข้อกำหนด TP-II ในระดับมาก เช่นเดียวกัน นอกจากนี้การที่ให้ผู้ประกอบการเป็นผู้ประเมินเองว่าระบบการขนส่งสินค้าอันตรายของตนเป็นไปตามข้อกำหนด TP-II มากหรือน้อยนั้น มีความเป็นไปได้ที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะให้ความเห็นในส่วนที่ดีกว่าสภาพที่แท้จริง ดังนั้นข้อมูลด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินงานตามข้อกำหนด TP-II ที่ได้จึงอาจจะมีความเบี่ยงเบนในด้านที่สูงกว่าค่าที่แท้จริง สำหรับการแก้ไขจะทำให้ได้โดยการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างใกล้เคียงกับค่าของประชากรจริงมากขึ้น

6.3.2 กลุ่มตัวอย่าง

เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มาจากผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกสมาคม HASLA ซึ่งผู้วิจัยได้เข้าไปติดต่อเพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล แม้จะมีการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมด้วยการสุ่มหาจากบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนต่ำกว่า 5 ล้านบาทมารวมเป็นกลุ่มตัวอย่างด้วย แต่จากอัตราส่วนผู้ประกอบการที่ได้พบว่ากลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยบริษัทขนาดใหญ่ มากกว่าขนาดเล็ก นอกจากนี้การเก็บข้อมูลจากบริษัทขนาดเล็กมักประสบปัญหาการไม่ได้รับความร่วมมือ ดังนั้นผู้วิจัยจึงเลือกที่จะใช้กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ประกอบ อย่างไรก็ตาม ข้อมูลในส่วนของความคิดเห็นส่วนใหญ่จะมาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่เป็นหลัก โดยหากจะทำการแก้ไขควรจะมีการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการรายย่อยเพิ่มขึ้น

6.3.3 การวิเคราะห์ต้นทุนโดยค่าประมาณ

สำหรับการวิเคราะห์ต้นทุนในงานวิจัยฉบับนี้จะใช้ข้อมูลจากการประมาณค่าใช้จ่ายในอนาคต โดยข้อมูลต่างๆ มาจาก ผู้ผลิตรถขนส่ง ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าอันตราย ข้อมูลที่มาจากการประมาณค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ และข้อมูลความคิดเห็นเท่านั้น ทำให้ผลการประมาณไม่สามารถเชื่อถือได้ในเชิงปริมาณ แต่จะสามารถเชื่อถือได้ในเชิงคุณภาพคือมากกว่าหรือน้อยกว่าเท่านั้น อย่างไรก็ตามการวิเคราะห์ต้นทุนดังกล่าวก็สามารถทำให้ทราบถึงกลุ่ม

ผู้ประกอบการขนาดย่อมที่จะได้รับผลกระทบด้านต้นทุนมากและต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐบาล โดยจะสามารถวิเคราะห์ต้นทุนที่แท้จริงของการปรับปรุงระบบโดยการเข้าไปเก็บข้อมูลในบริษัทที่ทำการปรับปรุงระบบตามนโยบายอย่างแท้จริง โดยการเก็บข้อมูลจะทำก่อนและหลังการปรับปรุงเพื่อให้สามารถคำนวณค่าต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงได้

6.4 แนวทางการวิจัยในอนาคต

จะเห็นได้ว่าการประมาณต้นทุนในงานวิจัยนี้เป็นการประมาณต้นทุนในอนาคต ที่บริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายคาดว่าจะได้รับ แต่ยังไม่ใช่ต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงแต่หากประเทศไทยได้มีการออกนโยบายขนส่งสินค้าอันตรายที่เป็นมาตรฐานสากลแล้ว ควรมีการศึกษาต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการอย่างแท้จริง โดยอาจจะเน้นที่บริษัทผู้ประกอบการรายย่อยที่ยังไม่ได้ปรับปรุงระบบมาก่อน เมื่อมีการปรับปรุงจะมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นอย่างไรบ้าง นอกเหนือจากที่กล่าวในงานวิจัยฉบับนี้ จากนั้นอาจจะมีการสร้างเป็นแบบจำลองต้นทุนที่เพิ่มขึ้นของบริษัทนั้นๆ โดยแบบจำลองดังกล่าวจะช่วยให้นักวิจัยผู้ประกอบการที่ยังไม่ได้ดำเนินการตามข้อกำหนด TP-II ทราบว่าต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเท่าไรอย่างละเอียด บริษัทก็จะสามารถเตรียมตัวสำหรับผลกระทบดังกล่าวได้ โดยไม่ส่งผลเสียทางธุรกิจ

นอกจากนี้อาจจะมีงานวิจัยเพื่อวิเคราะห์ปรับปรุงข้อกำหนด TP-II ให้ดียิ่งขึ้น เนื่องจากในต่างประเทศข้อกำหนด ADR นั้นถือเป็นข้อกำหนดขั้นพื้นฐานที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องปฏิบัติ แต่เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่ได้นำข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้อย่างสมบูรณ์ ดังนั้นในอนาคตเมื่อมีการนำข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้แล้ว ก็ควรมีการศึกษาเพื่อปรับปรุงระบบให้ดียิ่งขึ้นเพื่อที่ประเทศไทยจะได้มีการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือ เช่นเดียวกับต่างประเทศ ซึ่งจะส่งเสริมธุรกิจการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น

งานวิจัยนี้เป็นการเพิ่มองค์ความรู้ในด้านการขนส่ง โดยได้มีการแนะนำแนวทางในการพัฒนานโยบายด้านการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากล ในแง่ของการลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งแนวทางดังกล่าวได้รับการพิจารณาจากภาครัฐบาลว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมความรู้ด้านงานวิจัยเกี่ยวกับการพัฒนานโยบายต่างๆ ในประเทศไทยให้ดียิ่งขึ้นด้วย