

เปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งขนาดเล็กและขนาดใหญ่*

Compare measure enforcement of large and small transport enterprise to truck driver

พณณกร ทองหลิม**

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งรายเล็กและรายใหญ่ต่อคนขับรถบรรทุก เพื่อนำไปสู่การค้นหสาเหตุของความล้มเหลวในการบังคับใช้มาตรการ จึงส่งผลให้อุบัติเหตุอันเนื่องมาจากรถบรรทุกยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยได้ทำการเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทขนส่ง ทั้งหมด 8 คน ประกอบด้วย ผู้บริหารจากบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ จำนวน 4 คน และผู้บริหารจากบริษัทขนส่งขนาดเล็ก จำนวน 4 คน ผลการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ประกอบการทั้งรายเล็กและรายใหญ่มีการนำมาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งมาใช้ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม พบว่ามีความแตกต่างกันในด้านความเข้มงวดของการบังคับใช้มาตรการ โดย บริษัทขนส่งใหญ่มีการบังคับใช้มาตรการที่มีความเคร่งครัดมากกว่าบริษัทขนาดเล็ก ทั้งนี้ มีสาเหตุมาจากสภาพการทำงานและการแข่งขันภายในอุตสาหกรรมขนส่ง

Abstract

The objective of this research is compare measure enforcement of large and small transport enterprise to truck driver. This study leads to find out the course of failure in part of measure enforcement that makes result to have continued accident by truck. This research records information from interview transport enterprise executive for 8 persons including large transport company executive 4 persons and small transport company executive 4 person. The results from interview were found that both small and large enterprise bring transport safety measures for adapt to their company for increase safety transportation process. However we found the difference of strict enforced measure for each enterprise. In case of large company have more strict than small company because of work environment and high transport industrial competition by the way.

* บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโทฉบับที่ ๒ เรื่อง แนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขับขี่ของคนขับรถบรรทุกสินค้า โดยมี ผศ.ดร.ไพโรจน์ เจริญกุล เป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

** นักศึกษาสาขาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา E-mail Address: pannakorn_ton@hotmail.com

บทนำ

นับตั้งแต่ปี 2543 การขนส่งสินค้าของประเทศไทยอาศัยการขนส่งทางถนน ประมาณ 432 ล้านตัน คิดเป็น ร้อยละ 85 ของปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด (กระทรวงคมนาคม, 2554) แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจกิจและภัยธรรมชาติ ส่งผลให้แนวโน้มการเติบโตของสินค้าที่มีความต้องการในการขนส่งไม่เป็นไปตามคาด ในขณะที่จำนวนผู้ประกอบการขนส่งมีจำนวนเพิ่มขึ้น ตามการคาดการณ์ก่อนหน้านี้ จึงส่งผลให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงภายในอุตสาหกรรมขนส่งตามมา

การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ประกอบการส่งผลให้จำนวนรถบรรทุกเพิ่มสูงขึ้นด้วย ในการเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบ พบว่า การขนส่งสินค้าทางบกมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่นรวมทั้งได้สร้างความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุดเช่นกัน (กระทรวงคมนาคม, 2554) เนื่องจากรถบรรทุกในประเทศไทยใช้เส้นทางร่วมกับรถส่วนบุคคล ดังนั้น เมื่อเกิดอุบัติเหตุความเสียหายจึงไม่ได้เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการ เจ้าของสินค้า และ คนขับรถ เพียงเท่านั้น แต่ส่งผลต่อผู้ร่วมใช้เส้นทางที่อยู่ในบริเวณเดียวกันในขณะเกิดอุบัติเหตุด้วย

งานวิจัยฉบับนี้ จึงได้ตระหนักถึงสาเหตุของปัญหาที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรอันเนื่องมาจากรถบรรทุก ซึ่งมีคนขับรถเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมุ่งที่ประเด็นด้านมาตรการในการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันว่ามีบทบาทในการช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากรถบรรทุกได้มากน้อยเพียงใด และมาตรการดังกล่าวมีความสอดคล้องหรือไม่ในทางปฏิบัติ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากข้อมูลของศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย ระบุว่าปัจจัยด้านคน มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด อีกทั้งงานวิจัยฉบับนี้สนใจศึกษาเปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการรายเล็กและรายใหญ่ โดยผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมและสรุปข้อมูล ด้านมาตรการด้านการขนส่งตามกฎหมาย และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

1. มาตรการตามกฎหมาย

สำหรับประเทศไทยกำลังประสบกับปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถบรรทุก จึงมีการวางมาตรการด้านการขนส่งมาบังคับใช้เพื่อช่วยลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจร แต่อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุเนื่องจากรถบรรทุกยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมาตรการด้านการขนส่งที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งตามปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร คือ คน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม

1.1 มาตรการซึ่งใช้บังคับเกี่ยวกับปัจจัยด้านคน

มาตรการนี้ มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับคนขับรถบรรทุก กำหนดโดย พระราชบัญญัติขนส่งทางถนน 2552 ซึ่งระบุไว้ ดังนี้

1. ต้องมีใบอนุญาตขับขี่
2. ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ขอด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำโดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำความผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี
3. ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติการณ์เป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาล เว้นแต่ได้พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี
4. ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎกระทรวง และได้รับการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกหรือโรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง
5. ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้องมีใบอนุญาตอยู่กับตัวและต้องแสดงต่อนายทะเบียนหรือผู้ตรวจการเมื่อขอตรวจ
6. ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ผู้ได้รับใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถต้อง
 - แต่งกายสะอาดเรียบร้อยตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวง
 - ไม่แสดงกิริยาหรือใช้ถ้อยคำเป็นการเสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว รังแก ระบาย หรือหยาบหยามผู้หนึ่งผู้ใด หรือแสดงกิริยาวิจาหรือส่งเสียงด้วยประการหนึ่งประการใดในลักษณะไม่สมควรหรือไม่สุภาพ
 - ไม่เสพหรือเมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น
 - ไม่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ
 - ไม่เสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท
 - ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง
7. ไม่ขับรถในเวลาที่ย่ำร่างกายหรือจิตใจอ่อนความสามารถ
8. การปฏิบัติหน้าที่ขับรถในรอบ 24 ชั่วโมง ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ขับรถติดต่อกันเกิน 4 ชั่วโมงนับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกิน 4 ชั่วโมงติดต่อกัน

นอกจากนี้ ยังมีมาตรการด้านการจำกัดความเร็วระบุรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัมหรือรถบรรทุกคนโดยสาร ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือ

เขตเทศบาลไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับ 8, 2551) รวมทั้งการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ไม่ให้เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ประกาศกฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 16, 2537)

1.2 มาตรการซึ่งใช้บังคับเกี่ยวกับปัจจัยด้านยานพาหนะ

มาตรการดังต่อไปนี้มีผลต่อรถบรรทุก ซึ่งถือเป็นยานพาหนะสำคัญในการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการขนส่ง

1. การกำหนดน้ำหนักบรรทุก ตามกฎหมายกำหนดพิคัดบรรทุก พ.ศ. 2549 กำหนดไว้ดังนี้

- | | |
|---------------------------|--------------------------------|
| - รถบรรทุก 6 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 15 ตัน |
| - รถบรรทุก 10 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 25 ตัน |
| - รถบรรทุก 12 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 30 ตัน |
| - รถบรรทุกกึ่งพ่วง 18 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 45 ตัน |
| - รถบรรทุกกึ่งพ่วง 22 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 50.5 ตัน |
| - รถพ่วง 18 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 47 ตัน |
| - รถพ่วง 22 ล้อ | น้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 53 ตัน |

2. การตรวจสอบสภาพรถ ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 โดยรถที่ต้องทำการตรวจสอบสภาพคือรถที่มีการจดทะเบียนถูกต้อง ตามพระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ทั้งนี้ ระบุว่าต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง มีลักษณะ ขนาด และเครื่องอุปกรณ์ส่วนควบของรถ ถูกต้องตามกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับรถ และผู้โดยสารไปกับรถคันนั้น ผู้ขับขี่อื่นๆ คนเดินถนน รวมทั้งสภาพแวดล้อมต่างๆ (กรมการขนส่งทางบก, 2522)

1.3 มาตรการซึ่งใช้บังคับเกี่ยวกับปัจจัยถนนกับสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ

มาตรการนี้เกี่ยวข้องกับการอนุญาตใช้เส้นทางของรถบรรทุกและมาตรการด้านราคาที่สามารถช่วยลดการแข่งขันด้านราคาของอุตสาหกรรมขนส่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรอีกสาเหตุหนึ่ง

1. มาตรการห้ามเดินรถบรรทุก โดยกรมทางหลวง

ตาราง 1 มาตรการห้ามเดินรถบรรทุก

เส้นทาง/พื้นที่	มาตรการ
เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน (รัศมี 113 ตร./กม.)	ห้ามเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่(10ล้อขึ้นไป) ช่วงเวลา 06.21-21.00 น. ยกเว้นรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไปที่บรรทุกคอนกรีตผสมเสร็จ รถเครน และรถที่ได้รับการผ่อนผัน ซึ่งมีข้อบังคับให้เดินรถได้ภายในเวลา 10.00-15.00 น.

เส้นทาง/พื้นที่	มาตรการ
ทางด่วนทุกชั้น	ห้ามเดินรถ 6 ล้อ เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น. และห้ามเดินรถ ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00-09.00 น. และ 15.00-21.00 น.
วงแหวนตะวันตก	ห้ามเดินรถ 6 ล้อขึ้นไป เวลา 06.00-09.00น. และ 16.00-20.00 น.
ถนนสุขสวัสดิ์-พระราม 2	ห้ามเดินรถ 6 ล้อขึ้นไป เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น.
สมุทรปราการ	ห้ามเดินรถ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00-08.00 น. และ 15.00-19.00 น.

2. มาตรการกำหนดราคากลาง

กรมขนส่งได้ประกาศให้มีการกำหนดราคากลางเพื่อลดปัญหาความรุนแรงในการแข่งขันด้านราคา ซึ่งส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาหลายด้านตามมารวมทั้ง ปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุมาจากคนขับรถบรรทุกด้วย โดยการมีการออกแบบโปรแกรมให้ผู้ประกอบการสามารถป้อนข้อมูลเข้าไปเพื่อคำนวณเป็นต้นทุนในการขนส่งแต่ละเส้นทาง รวมทั้งสามารถกำหนดราคาค่าขนส่งสำหรับรถบรรทุก เพื่อให้ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการนำไปใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (โลจิสติกส์คอร์เนอร์, 2554)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กวี เกื้อเกษมบุญ (2547) ได้ศึกษาเรื่ององค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน เนื่องจากตระหนักว่าการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุในปัจจุบันไม่มีความสอดคล้องกับสาเหตุที่แท้จริง จึงได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้วิธีจัดกลุ่มปัจจัย ผลพบว่า มีทั้งหมด 4 ปัจจัย ที่เป็นองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ โดยเกิดจาก คน คิดเป็นร้อยละ 95.62 ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 27.54 ถนน และถนนกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 21.56

ชัยสิทธิ์ หมายสุข และยงยุทธ เจริญรัตน์ (2546) ได้ศึกษาเรื่องกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพอิสระรายย่อย: วิถีชีวิตคนขับรถบรรทุก พบว่า วิถีชีวิตและสภาพการทำงานของคนขับรถบรรทุกต้องตกอยู่ภายใต้ภาวะที่ไม่เป็นธรรม เนื่องจากการทำงานที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างเพื่อให้ตรงต่อเวลาตามที่นายจ้างได้ตกลงไว้กับลูกค้า และสภาพรถบรรทุกที่ไม่พร้อมต่อการทำงานและการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักบรรทุก ส่งผลให้เมื่อต้องผ่านด่านตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ คนขับรถจำเป็นต้องจ่ายส่วยให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทางได้ทันเวลา

ประคอง ชื่นวัฒนา (2551) ได้ศึกษาเรื่องอุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก: ความเสี่ยงที่ถูกพราก โดยกล่าวว่า วิถีชีวิตและสภาพการทำงานของคนขับรถบรรทุกอาจเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ ในวิถีชีวิตการทำงาน คนขับรถบรรทุกมักถูกจูงใจด้วยค่าตอบแทน คือ ยิ่งทำงานมากขึ้นรายได้ของคนขับรถจะยิ่งมากขึ้นด้วย เพื่อต้องการให้สามารถเลี้ยงครอบครัวได้ รวมทั้งการทำงานที่แข่งกับเวลาส่งผลให้ต้องใช้ความเร็วในการขับซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุตามมา และบ่อยครั้งที่คนขับรถทราบดีว่าสภาพของรถบรรทุกไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะใช้งาน แต่เนื่องจากต้องรับเงินจากนายจ้างและเพื่อรายได้ในการดำรงชีวิต ทำให้ต้องขับรถเพื่อขนส่งสินค้าต่อไป ส่วนกรณีที่มีภาระงานเร่ง คนขับรถจำเป็นต้องใช้เวลาในการทำงานเพิ่มมากขึ้น ทำให้เวลาในการพักผ่อนลดลง ด้วยสาเหตุดังกล่าวประกอบกัน ทำให้ทัศนคติของคนขับรถต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นเรื่องปกติและเป็นของที่มาคู่กันกับอาชีพคนขับรถ

พิทักษ์ ศิริวงศ์ (2554) ศึกษาเรื่องการให้ความหมายรูปแบบ และกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมของ บริษัท โอสดสภา จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการให้ความหมายรูปแบบ และกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและพนักงาน รวมทั้งผู้เข้าร่วมโครงการและกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อพัฒนาสังคมให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น และส่งผลให้ภาพลักษณ์ขององค์กรดีขึ้น เพื่อเตรียมรองรับมาตรฐาน ISO 26000 ซึ่งเป็นมาตรฐานแสดงความรับผิดชอบต่อผลกระทบทางสังคม

พิทักษ์ ศิริวงศ์ (2554) ได้ศึกษาเรื่องการให้ความหมายรูปแบบ และกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ ด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม รวมถึงวิธีการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมของ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) ด้วยการใช้คำถามเป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์และวิเคราะห์ข้อมูลแบบพรรณนาวิเคราะห์ พบว่า ความรับผิดชอบต่อสังคม ถือเป็นนโยบายหลักขององค์กรและเป็นหน้าที่ โดยเริ่มต้นจากผู้บริหารระดับสูงสุดจนถึงพนักงานทุกระดับ

รักชาติ ขาดิสรทรัพย์ (2549) ได้ศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย เนื่องด้วยเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกวัตถุอันตรายแล้วจะส่งผลกระทบและความสูญเสียเป็นอย่างมาก จึงได้ทำการศึกษาสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตราย ซึ่งปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจะขึ้นอยู่กับ 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม จากผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถบรรทุกวัตถุอันตรายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.5 รองลงมาคือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 16.7 และลำดับสุดท้ายคือ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 14.8 นอกจากนี้สาเหตุที่พบมากที่สุดคือ ผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2554) ปัจจัยสำคัญในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน เกิดจาก 3 ปัจจัย คือ คน ยานพาหนะ และสิ่งแวดล้อม หรืออาจเกิดมาจากทั้ง 3 ปัจจัยร่วมกัน แต่อย่างไรก็ตามปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด มาจาก คน คิดเป็นร้อยละ 63 ถนนและสิ่งแวดล้อม คิด

เป็นร้อยละ 6 และ ยานพาหนะ คิดเป็นร้อยละ 4 จะเห็นได้ว่า ถ้าสามารถลดปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยด้านคนได้ อาจช่วยให้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรลดลงได้อย่างมาก

Frederick J. (1996) ได้ศึกษาวิถีชีวิตของคนขับรถบรรทุกในอเมริกาเพื่อแก้ไขปัญหการจ้างงานของคนขับรถบรรทุกของอุตสาหกรรมขนส่งของอเมริกา พบว่าสภาพการทำงานของคนขับรถบรรทุกในอเมริกาค่อนข้างมีความพร้อมในด้านยานพาหนะ สถานที่พัก และค่าตอบแทน แต่อย่างไรก็ดียังคงต้องทำงานหนักหลายชั่วโมงติดต่อกันต่อวัน

Newnam S., Watson B., Murray B. (2002) เปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยของพนักงานขับรถกับคนขับรถส่วนบุคคล โดยการสำรวจคนขับรถทั้งหมด 204 คน ที่เป็นพนักงานขับรถจาก 4 บริษัท โดยตั้งสมมติฐานว่า พนักงานขับรถจะมีการรักษาความปลอดภัยน้อยกว่าคนขับรถส่วนบุคคล หลักฐานที่ยืนยันการคาดการณ์ดังกล่าว คือ อัตราการชนของรถที่ใช้เพื่อการทำงานสูงกว่ารถส่วนบุคคล เมื่อกำหนดให้ระยะทางในการเดินทางต่อกิโลเมตรเท่ากัน รวมทั้งการตรวจสอบความพร้อมของยานพาหนะที่พบว่า คนขับรถส่วนบุคคลได้มีทำการการตรวจสอบสภาพรถมากกว่าพนักงานรถ แต่ผลการวิจัยออกมาตรงกันข้ามกับสมมติฐาน ข้างต้น ทั้งนี้ พบว่า พนักงานขับรถมีโอกาสในการเพิ่มความเร็วหรือมีส่วนก่อให้เกิดอันตรายในขณะที่ขับช้ากว่าคนขับรถส่วนบุคคล เนื่องจากมีนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยภายในองค์กร ที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของพนักงานขับรถ ผลการศึกษานี้ได้รับการยืนยันและทำหายความเชื่อของคนส่วนใหญ่ที่เกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถบรรทุกที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า ผู้ประกอบการหรือองค์กรมีส่วนสำคัญในการกำหนดพฤติกรรมการทำงานของพนักงานในองค์กร ดังนั้น ในอุตสาหกรรมขนส่ง การปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัย ถือเป็นวิธีการอย่างหนึ่งที่แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยเริ่มต้นจากผู้บริหารของบริษัท ไปจนถึงระดับพนักงานขับรถ เนื่องจาก อุบัติเหตุของรถบรรทุกส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อผู้ร่วมใช้รถใช้ถนน

วิธีการรวบรวมข้อมูลและวิธีการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษานี้ คือ ผู้บริหารจากบริษัทขนส่งรถบรรทุกขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ทั้งหมด 8 คน ทั้งนี้ ใช้จำนวนรถที่ให้บริการ โดยไม่รวมจำนวนรถร่วมบริการ ในการแบ่งขนาดดังนี้

ตาราง 2 ประเภทและจำนวนกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง	บริษัทขนาดเล็ก	บริษัทขนาดใหญ่
จำนวนตัวอย่าง (ผู้บริหาร)	4 คน	4 คน
จำนวนรถให้บริการ	1-50 คัน	100 น ขึ้นไป

2. วิธีรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาในครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพโดยอาศัยแบบสอบถามถึงโครงสร้างเป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุก ซึ่งโครงสร้างของแบบสอบถามสำหรับการสัมภาษณ์ประกอบด้วยประเด็นสำคัญ 4 ประเด็น คือ

1. การคัดเลือกคนขับรถบรรทุกเพื่อเข้ามาทำงาน
2. สภาพการทำงานของคนขับรถบรรทุก
3. มาตรการด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก
4. ทศนคติของผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกต่อมาตรการด้านการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ผลการศึกษา

ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหาร ทั้งหมด 8 คน สามารถสรุปผลการสัมภาษณ์เป็น 4 ประเด็น ดังนี้

1. การคัดเลือกคนขับรถบรรทุกเพื่อเข้ามาทำงาน

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัทขนส่ง พบว่า เกณฑ์ในการคัดเลือกคนขับรถ การทดลองงาน และการจ่ายผลตอบแทนของบริษัททั้งสองขนาดมีความแตกต่างกัน ดังนี้

ตาราง 3 การเปรียบเทียบการคัดเลือกคนขับรถบรรทุกและการจ่ายผลตอบแทนระหว่างบริษัทขนาดใหญ่และขนาดเล็ก

บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก
การคัดกรอง	
1. คุณสมบัติทั่วไป - อายุ ขั้นต่ำ 20 ปีบริบูรณ์ - มีใบอนุญาตขับขี่ - ไม่มีประวัติอาชญากรรม	1. มีการกำหนดเกณฑ์การพิจารณาเช่นเดียวกับบริษัทขนาดใหญ่ แต่จะพิจารณาคนขับรถที่มีประสบการณ์ในการทำงานเป็นพิเศษ
2. การทดสอบข้อเขียน (คล้ายกับการทดสอบเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่)	2. รับคนขับรถโดยการแนะนำจากอดีตคนขับรถของบริษัท หรือ คนขับรถปัจจุบันของบริษัท
3. การทดสอบทางกายภาพ (วัดสายตาและการได้ยิน)	-
การทดลองงาน (ใช้เวลา 1-3 เดือน)	
1. อบรมให้ความรู้เรื่องการขับขี่ปลอดภัย เส้นทาง วิธีการจัดเรียงสินค้า และการขนถ่ายสินค้า	2. มีการแจ้งระบบการทำงานโดยหัวหน้างาน ในเบื้องต้น

บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก
การทดลองงาน (ใช้เวลา 1-3 เดือน)	
3. ทำหน้าที่เป็นเด็กติดรถเพื่อเรียนรู้งานจริงกับคนขับรถพี่เลี้ยง	4. เน้นการเรียนรู้งานจากการทำงานจริงโดยการเป็นเด็กติดรถไปกับคนขับพี่เลี้ยง
ผลตอบแทนหลังผ่านการทดลองงาน	
1. เงินเดือน 3,000 – 8,000 บาท	1. เงินเดือน 0 – 5,000 บาท
2. ค่าเที่ยว 300 – 3,000 บาท/เที่ยว (ขึ้นอยู่กับระยะทาง)	2. ค่าเที่ยว - รถบรรทุก 4 ล้อ 30 – 40 บาท/เที่ยว (ระยะทางไป – กลับ ไม่เกิน 60 กม) - รถบรรทุกขนาดใหญ่ 500 – 1,300 บาท/เที่ยว
3.สวัสดิการ - ประกันชีวิต - ประกันอุบัติเหตุ - บ้านพัก - ค่าอาหาร ฯลฯ	3. ค่าตอบแทนอื่นๆ - ค่าอาหาร - ค่ากะ - ค่าล่วงเวลา

จากตารางที่ 3 จะเห็นว่า บริษัทขนาดใหญ่มีระบบวิธีการคัดเลือกคนขับรถบรรทุก การฝึกอบรม และการจ่ายค่าตอบแทน ที่มีความชัดเจนมากกว่า ซึ่งระบบการคัดเลือกที่มีความเข้มงวดเป็นไปตามมาตรการที่กำหนด ทำให้บริษัทขนาดใหญ่มีโอกาสได้คนขับรถที่มีคุณภาพเข้ามาทำงานมากกว่าบริษัทขนาดเล็ก ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของงานและรายได้ของกิจการ ความบกพร่องในส่วนดังกล่าว ก่อให้เกิดความเสียเปรียบในการแข่งขันของบริษัทขนาดเล็ก

2. สภาพการทำงานของคนขับรถบรรทุก

2.1 บริษัทขนาดใหญ่

สำหรับบริษัทขนาดใหญ่ คนขับรถจะได้รับตารางการทำงานจากหัวหน้างาน ผู้ซึ่งทำหน้าที่จัดเส้นทางการขนส่งของรถแต่ละคัน โดยเฉลี่ยคนขับรถจะมีเวลาในการทำงานประมาณ 8-12 ชั่วโมงต่อวัน แต่ส่วนใหญ่มักถูกบังคับให้ทำงานไม่เกิน 12 ชั่วโมงต่อวัน แต่เนื่องจากธรรมชาติของงานขนส่งสินค้ามีความคลาดเคลื่อนในเรื่องเวลาอยู่เสมอ บ่อยครั้งที่ทำให้คนขับรถต้องทำงานเกินระยะเวลาที่กำหนด และเมื่อเป็นเช่นนั้น บริษัทจะมีการจ่ายค่าตอบแทนเป็นค่าล่วงเวลาให้ หรือบางบริษัทมีการแบ่งกะให้กับคนขับรถโดย 1 กะ มีระยะเวลา 8 ชั่วโมง เช่นกัน รวมทั้งในกรณีที่ต้องขนส่งในระยะทางไกลบริษัทจะจัดให้มีคนขับสำรอง เพื่อให้มีการผลัดเปลี่ยนกันทุกๆ 4 ชั่วโมง ทั้งนี้เนื่องจาก มีมาตรการบังคับให้คนขับรถต้องหยุดพักเมื่อขับรถติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง

นอกจากนี้ หลายบริษัทได้ใช้วิธีการจัดการตารางเวลาในการขนส่งให้สอดคล้องกับตารางการขนถ่ายสินค้าของผู้ใช้บริการขนส่ง ดังนั้น เมื่อทราบเวลาและสถานที่ในการขนส่งที่แน่นอนและสม่ำเสมอ ส่งผลให้หัวหน้างานจัดตารางงานที่ไม่จำเป็นต้องจำกัดเวลาการทำงานของคนขับรถมากนัก

อาทิ บริษัทขนส่งรายหนึ่ง รับขนส่งสินค้าให้กับ บริษัท ก ซึ่งมีการระบุเวลาในการรับสินค้าที่แน่นอน บริษัทขนส่งจึงนำเวลาที่บริษัท ก ระบุนั้นมาจัดตารางการขนส่งจึงช่วยให้คนขับรถมีเวลาเป็น 2 เท่า ของระยะเวลาขนส่งตามปกติ ซึ่งช่วยลดความกดดันจากภาวะเร่งรีบและการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ความเร็วในการขับขี่ได้ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การทำงานแบบบูรณาการ โดยการแบ่งปันข้อมูลด้านการจัดการระบบและตารางเวลาสามารถช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุระหว่างขนส่งได้

ในกรณีภาวะงานเร่ง ผู้ประกอบการรายใหญ่เกือบทุกบริษัทแก้ปัญหาด้วยการใช้บริการจากรถร่วมบริการ เนื่องจากไม่ต้องการเพิ่มภาระงานให้คนขับรถประจำของบริษัท เพราะ การทำงานหนักเกินไปอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการขนส่ง ทั้งนี้ บางบริษัทมีความเห็นว่า ควรรับงานตามกำลังที่สามารถทำได้ เนื่องจากสินค้าบางชนิด โดยเฉพาะสินค้าอันตราย ถ้าเกิดอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งอาจส่งผลกระทบต่อหลายฝ่าย รวมทั้งความรับผิดชอบต่อความสูญเสียที่อาจประมาณการไม่ได้

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการมีความเห็นว่า อาชีพคนขับรถนั้นมีความเสี่ยงค่อนข้างสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการทำงาน ดังนั้น แรงจูงใจในการทำงานจึงมีบทบาทอย่างมากให้คนขับรถตั้งใจทำงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ ซึ่งแรงจูงใจสำคัญที่สุด คือ รายได้ที่จะได้รับการทำงาน ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งเองได้ตระหนักว่าแรงจูงใจบางอย่างสามารถก่อให้เกิดผลเสียต่อการทำงาน อาทิ การใช้ค่าเที่ยวเป็นแรงจูงใจเพียงอย่างเดียว อาจทำให้คนขับรถต้องทำงานหนักจนเกินกำลังความสามารถและก่อให้เกิดความเสียหายตามมา

ดังนั้น แนวทางการสร้างแรงจูงใจที่ผู้ประกอบการรายใหญ่บางรายดำเนินการในขณะนี้ เช่น การสะสมคะแนนพฤติกรรมในการขับขี่และสภาพรถบรรทุกของคนขับรถ โดยมีเกณฑ์ในการพิจารณา ได้แก่ จำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุ การขับรถตามความเร็วที่กำหนด ความเสียหาย/สูญหายของสินค้าระหว่างการขนส่ง ความสะอาดของรถบรรทุก และการแต่งกายของคนขับรถ ซึ่งหัวหน้างานจะเป็นผู้ให้คะแนนคนขับรถและประมวลผลออกมาเป็นระดับ A-D จากนั้นแปรค่าเป็นเงินตอบแทนให้กับคนขับรถทุกเดือน ซึ่งการดำเนินงานข้างต้นทำให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุและสินค้าสูญหายลดลง

ทั้งนี้ มีหลายบริษัทที่จูงใจคนขับรถด้วยการจ่ายค่าเที่ยว เนื่องจากมีความจำเป็นต้องขนส่งในระยะทางไกล เช่น การขนส่งข้ามแดน แต่ผู้ประกอบการให้เหตุผลประกอบว่าการให้ค่าเที่ยวสูงสำหรับคนขับรถที่ขนส่งสินค้าในระยะทางไกล ไม่ได้ทำให้คนขับรถต้องเร่งเวลาเพื่อให้ได้จำนวนเที่ยวเพิ่มขึ้น แต่เป็นการให้ผลตอบแทนตามความสามารถและความเหน็ดเหนื่อยของคนขับรถมากกว่า

2.2 บริษัทขนาดเล็ก

สำหรับผู้ประกอบการรายเล็ก คนขับรถมีสภาพการทำงานที่ค่อนข้างแตกต่างจากคนขับรถในบริษัทใหญ่ เนื่องจาก คนขับรถไม่สามารถเลือกปฏิบัติงานได้ตามเวลาที่กำหนด คือ 8-12 ชั่วโมงต่อวัน ทั้งนี้ คนขับรถต้องทำงานตามปริมาณงานที่บริษัทได้รับมา โดยลักษณะของงานพบว่าผู้ประกอบการรายเล็กมักรับงานมาจากผู้ประกอบการรายใหญ่อีกต่อหนึ่ง และงานเหล่านั้นล้วนเป็นงานที่ต้องการความเร่งด่วน กล่าวคือ ผู้ประกอบการรายใหญ่มักจะมอบหมายงานที่เกินกำลังและมีความเร่งด่วน

ให้กับบริษัทร่วมบริการทำหน้าที่ขนส่งแทน โดยส่วนใหญ่มักเป็นผู้ประกอบการรายเล็กหรือ เป็นเจ้าของรถเพียงคนเดียว ซึ่งมักจะได้รับค่าตอบแทนค่อนข้างสูงกว่าที่รับงานเอง เนื่องจากบริษัทขนาดเล็กมีอำนาจในการต่อรองราคากับลูกค้าต่ำกว่าบริษัทขนาดใหญ่

นอกจากนี้ พบว่า รายได้ของคนขับรถบรรทุกในบริษัทขนาดเล็กมีความไม่แน่นอน บางรายไม่ได้รับเงินเดือนจากนายจ้าง แต่ได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเที่ยวเพียงอย่างเดียว จึงทำให้รายได้ของคนขับแปรผันตามปริมาณงานที่ทำได้ ดังนั้น ภาวะความกดดันจากสภาพการทำงานและความไม่แน่นอนของรายได้ อาจส่งผลกระทบต่อความพร้อมด้านจิตใจของคนขับรถ จนกลายเป็นสาเหตุทางอ้อมของการเกิดอุบัติเหตุในปัจจุบัน

3. การดำเนินการตามมาตรการด้านการขนส่งเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุกของผู้ประกอบการขนส่ง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการทั้งรายเล็กและรายใหญ่ สามารถสรุปการดำเนินการตามมาตรการของบริษัททั้งสองขนาดได้ ดังนี้

ตาราง 4 เปรียบเทียบการดำเนินการตามมาตรการด้านการขนส่งระหว่างบริษัทขนาดเล็กและบริษัทขนาดใหญ่

มาตรการ	ผู้ประกอบการรายเล็ก	ผู้ประกอบการรายใหญ่
1.มาตรการควบคุมความเร็ว	- ติดตั้ง GPS - การอบรมเรื่องการขับขี่ปลอดภัย	- มีการติดตั้ง GPS ในรถบางคัน หรือ ถ้ารถคันใดไม่ได้ติดตั้ง GPS มักมีการกำกับเรื่องความเร็วกับคนขับรถเป็นพิเศษ - การบังคับให้คนขับรถเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้า ประมาณ 50-100 เมตร เพื่อเผื่อระยะในการชน
2.มาตรการตรวจสอบความพร้อมของร่างกายและจิตใจ	- จัดตารางเวลาของคนขับรถให้มีเวลาพักผ่อน อย่างน้อย 10 ชม. ก่อนเริ่มงานในรอบถัดไป - ให้หัวหน้างานทำหน้าที่พูดคุยเพื่อสังเกตความพร้อมของคนขับ - อาศัยความร่วมมือจากคนขับในการตรวจสอบความพร้อมของตนเอง - กรณีขนส่งทางไกล มีการสร้างจุดพักรถให้คนขับ และมีหัวหน้างานคอยตรวจสอบความพร้อมของคนขับรถก่อนออกปฏิบัติงาน	- คนขับรถต้องตรวจสอบความพร้อมของตนเองว่าพร้อมสำหรับการทำงานหรือไม่ - กรณีขนส่งทางไกล คนขับรถต้องหาที่พักระหว่างทางเอง โดยไม่มีหัวหน้างานคอยควบคุม

มาตรการ	ผู้ประกอบการรายเล็ก	ผู้ประกอบการรายใหญ่
3. มาตรการจำกัดเวลาวิ่งในเขต กทม.	- มีการปฏิบัติตามมาตรการนี้ โดยการปรับเปลี่ยนตารางเดินรถ - ถ้ามีงานเร่ง ต้องทำการขออนุญาตทางเพื่อขนส่งเป็นการเฉพาะ	- มีการดำเนินการเช่นเดียวกับบริษัทขนาดใหญ่ - บางครั้งถ้าติดในเขต กทม. ในช่วงเวลาที่กำหนด คนขับต้องใช้ความเร็วเพิ่มเพื่อเร่งให้รถออกนอกเขต กทม. ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4. มาตรการราคากลาง	- มีการนำมาใช้เพื่อการอ้างอิงในการตั้งราคาเท่านั้น	- ไม่ได้นำมาใช้เพื่อการอ้างอิง เนื่องจากราคาที่ใช้ในปัจจุบันอ้างอิงจากผู้ประกอบการรายใหญ่ ซึ่งเป็นผู้กำหนดราคาค่าขนส่งในปัจจุบัน
5. มาตรการจำกัดน้ำหนักบรรทุก	- มีการกำหนดน้ำหนักในการบรรทุกสินค้า - กรณีสินค้าเป็นตู้คอนเทนเนอร์ไม่สามารถควบคุมน้ำหนักได้ เนื่องจากสภาพของสินค้า	- มีการปฏิบัติเช่นเดียวกับบริษัทขนาดใหญ่
6. การตรวจสอบสารเสพติด	- มีการสุ่มตรวจของเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยทุกเดือน - กำหนดบทลงโทษให้ออกจากงานถ้าคนขับรถเกี่ยวข้องกับยาเสพติด	- มีการตรวจสอบสารเสพติดพร้อมกับการตรวจสอบสุขภาพประจำปี - กำหนดบทลงโทษให้ออกจากงานถ้าคนขับรถเกี่ยวข้องกับยาเสพติด
7. การตรวจวัดแอลกอฮอล์	- บางบริษัทมีการกำหนดในเกณฑ์การพิจารณาปรับคนขับรถ - มีการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ก่อน - หลัง การปฏิบัติงาน - กำหนดบทลงโทษให้ออกจากงานถ้าคนขับดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างทำงาน - กรณีขนส่งทางไกล มีการจัดจุดพักรถให้กับคนขับ และมีหัวหน้างานคอยตรวจสอบความพร้อมของคนขับก่อนออกปฏิบัติงาน	- ให้หัวหน้างานทำหน้าที่ในการตรวจอาการเมาสุราโดยการพูดคุยกับคนขับรถ ก่อนออกปฏิบัติหน้าที่ แต่กรณีขนส่งทางไกล ซึ่ง ณ จุดพักรถไม่มีหัวหน้างาน จึงไม่สามารถตรวจสอบได้อย่างทั่วถึง
8. การกำหนดชั่วโมงการทำงานต่อวัน	- ทำงานไม่เกิน 8 – 12 ชม./วัน - ถ้าขับรถติดต่อกันนาน 4 ชม. คนขับรถต้องหยุดพัก 30 นาที หรือเปลี่ยนคนขับเป็นคนขับสำรอง - กรณีขนส่งทางไกลมีการจัดคนขับสำรองอย่างน้อย 1 คน	- ทำงานเกิน 8 – 12 ชม./วัน - กำหนดให้มีการหยุดพักเมื่อขับรถติดต่อกันนาน 4 ชม. แต่ถ้าไม่มีการติดตั้ง GPS ในรถ จะไม่สามารถควบคุมได้ และ อาจไม่สามารถทำได้ในกรณีงานเร่ง เนื่องจากคนขับรถต้องทำงานต่อเนื่องจนกว่างานเสร็จ

จากตารางที่ 4 แสดงให้เห็นการเปรียบเทียบการดำเนินการตามมาตรการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการ ซึ่งเห็นว่า ผู้ประกอบการทั้งสองขนาดมีการดำเนินการตามมาตรการ แต่ผู้ประกอบการรายใหญ่ มีความเคร่งครัดในการควบคุมการปฏิบัติตามมาตรการมากกว่าผู้ประกอบการรายเล็ก ทั้งนี้ เนื่องจากบางมาตรการ ต้องอาศัยเทคโนโลยีในการควบคุมเพื่อให้ผู้ประกอบการทราบพฤติกรรมในการขับขี่ของคนขับ เช่น การควบคุมความเร็ว การกำหนดเวลาพักเมื่อขับรถติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง ซึ่งถ้าไม่มีการติดตั้ง GPS ผู้ประกอบการจะไม่สามารถทราบได้ว่าคนขับรถปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งปัญหานี้มักเกิดกับผู้ประกอบการรายเล็ก

นอกจากนี้ มาตรการที่ยากต่อการตรวจสอบของผู้ประกอบการ คือ มาตรการตรวจสอบความพร้อมของร่างกายและจิตใจของคนขับ เนื่องจากไม่มีอุปกรณ์ใดที่สามารถตรวจวัดความพร้อมของจิตใจได้ ดังนั้น จึงต้องอาศัยหัวหน้างานเป็นผู้คอยสังเกต และอาศัยความร่วมมือจากคนขับเพื่อแจ้งต่อหัวหน้างาน โดยเฉพาะในกรณีขนส่งสินค้าทางไกล สำหรับบริษัทขนาดเล็กไม่มีสถานที่พักสำหรับคนขับและหัวหน้างานประจำจุดพักรถ ยิ่งทำให้การตรวจสอบและการควบคุมทำได้ยากขึ้น

ดังนั้น ในการควบคุมการบังคับใช้ให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนด พบว่า เทคโนโลยีมีส่วนช่วยในการดำเนินการควบคุมอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตามต้องอาศัยเงินทุนอย่างมากเช่นกัน จึงกลายเป็นอุปสรรคสำคัญอย่างหนึ่งสำหรับผู้ประกอบการรายเล็ก แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการยังคงเห็นว่า เทคโนโลยีอาจไม่ได้ช่วยให้ปัญหาลดลงได้ทั้งหมด และมองว่าผู้มิบทบาทสำคัญที่สุดในการดำเนินการ มาตรการ คือ ผู้ประกอบการ เนื่องจากมีอำนาจในการออกคำสั่งและกำหนดบทลงโทษ ต่อคนขับรถปฏิบัติตามระเบียบที่ได้กำหนดไว้

4. ทศนคติของผู้ปฏิบัติหน้าที่ด้านขนส่งสินค้าทางถนนต่อมาตรการด้านการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน

4.1 มาตรการด้านการจำกัดความเร็ว

ผู้ประกอบการทุกรายเห็นด้วยว่ามาตรการควบคุมความเร็วของรถบรรทุกมีส่วนช่วยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากรถได้ เนื่องจากลักษณะทางกายภาพของรถบรรทุกมีขนาดใหญ่และบรรทุกสินค้าหนักมาก การใช้ความเร็วสูงเกินไปทำให้การควบคุมรถทำได้ยากขึ้น และจากการที่รถบรรทุกต้องบรรทุกสินค้าหนักส่งผลให้ระยะการหยุดรถคลาดเคลื่อนไปจากระยะปกติ หากผนวกกับการใช้ความเร็วสูงยิ่งทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนมากขึ้น และยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามมา

ดังนั้น มาตรการที่ผู้ประกอบการมักใช้ควบคู่กับการจำกัดความเร็วในการขับขี่ คือ การเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้า ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกขนาดเล็กอย่างรถบรรทุก 4 ล้อหรือ ปิ๊กอัพได้ มีการกำหนดให้คนขับรถเว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้าไม่น้อยกว่า 10 เมตร และกรณีผู้ประกอบการที่มีรถบรรทุกขนาดใหญ่ ได้มีการควบคุมระยะห่างจากรถคันข้างหน้าประมาณ 100 – 150 เมตร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเร็วที่ใช้ในการขับขี่ โดยระบุว่า ถ้ารถมีการบรรทุกสินค้า ให้ใช้ความเร็ว ประมาณ

60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่หากไม่มีการบรรทุกสินค้าสามารถใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นได้แต่ต้องไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

4.2 มาตรการการจำกัดเวลาวิ่งในเขตกรุงเทพฯ

จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการบางรายที่ให้บริการขนส่งในเส้นทางที่ต้องวิ่งผ่านเขตกรุงเทพฯ กล่าวว่า การจำกัดเวลาวิ่งดังกล่าวส่งผลต่อการตารางการเดินรถ และทำให้เสียเวลาอย่างมาก ถ้าต้องติดเวลาอยู่ในเขตกรุงเทพฯ เป็นเวลานาน บางครั้งส่งผลให้คนขับรถจำเป็นต้องใช้ความเร็วเพิ่มขึ้นเพื่อขนส่งสินค้าให้ทันตามเวลาที่กำหนดและนำรถออกจากเขตที่มีการจำกัด การวิ่งของรถบรรทุก แต่บางครั้งไม่สามารถเร่งให้ทันเวลาได้ แต่ลูกค้ามีความจำเป็นต้องได้รับสินค้าในเวลาที่กำหนด ทางผู้ประกอบการจะแก้ปัญหาโดยการทำหนังสือขออนุญาตต่อเจ้าหน้าที่รัฐ โดยให้เหตุผลว่าสินค้านี้ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งหลายครั้งจำเป็นต้องจ่ายเงินใต้โต๊ะให้กับเจ้าหน้าที่เพื่อให้ได้รับอนุญาตให้รถบรรทุกสามารถวิ่งต่อไปได้ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งเห็นว่ามาตรการดังกล่าวไม่ได้มีจุดประสงค์เพื่อลดอุบัติเหตุจราจรที่อาจเกิดจากรถบรรทุกแต่เป็นมาตรการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพฯ เท่านั้น

4.3 มาตรการราคากลางค่าขนส่ง

เนื่องจากภาวะการแข่งขันด้านราคาของอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบันค่อนข้างรุนแรง ผู้วิจัยจึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเกี่ยวกับการนำมาตรการด้านราคากลางมาใช้เพื่อลดความรุนแรงในการแข่งขันด้านราคาภายในอุตสาหกรรม พบว่า ในมุมมองของผู้ประกอบการรายใหญ่ กล่าวว่า อาจส่งผลดีต่อบริษัท ถ้าราคากลางที่กำหนดสูงกว่าราคาที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพราะจะช่วยให้บริษัทมีผลกำไรสูงขึ้น อีกทั้งราคาค่าขนส่งส่วนใหญ่มักถูกกำหนดโดยผู้ประกอบการรายใหญ่ ดังนั้น ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการแข่งขันน่าจะเป็นบริษัทที่มีขนาดเล็กมากกว่า เนื่องจากผู้ประกอบการรายใหญ่สามารถตั้งราคาในระดับต่ำได้ และมีคุณภาพในการให้บริการสูงกว่าผู้ประกอบการรายเล็ก ในทางกลับกันหากราคากลางที่กำหนดต่ำกว่าราคาที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการจำเป็นต้องคำนึงถึงส่วนต่างของผลกำไรเป็นหลัก

จากมุมมองของผู้ประกอบการรายใหญ่ เห็นว่า ผู้ประกอบการรายเล็กมักได้รับผลกระทบจากการแข่งขันนี้มากกว่า ผู้วิจัยจึงได้สอบถามจากผู้ประกอบการรายใหญ่ถึงแนวทางที่ผู้ประกอบการรายเล็กควรเร่งปฏิบัติเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการรายเล็กควรมีการรวมตัวกันเพื่อให้มีอำนาจในการต่อรองราคากับลูกค้าให้มากขึ้น เนื่องจากสาเหตุของการแข่งขันด้านราคาเกิดจากการที่ลูกค้ามีอำนาจการต่อรองราคามากกว่าแต่เมื่อเทียบกับผู้ประกอบการรายใหญ่

สำหรับมุมมองของผู้ประกอบการรายเล็ก ให้ความคิดเห็นคล้ายคลึงกับผู้ประกอบการรายใหญ่ และยอมรับว่าได้รับผลกระทบจากการแข่งขันและต้องหาวิธีการบริหารจัดการต้นทุนให้ต่ำที่สุดและรับงานเพิ่มมากขึ้นเพื่อให้มีรายได้เข้ามามากขึ้นและเป็นการเพิ่มส่วนต่างกำไร นั่นหมายความว่าผู้ประกอบการรายเล็กจำเป็นต้องทำงานหนักขึ้นเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ ทั้งนี้ ผู้ประกอบการรายเล็ก

กล่าวว่าหากมีการนำมาตรการด้านราคากลางมาใช้จริง ควรต้องมีการบังคับใช้ทั้งอุตสาหกรรมและกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ไม่ปฏิบัติตาม เช่นเดียวกับมาตรการอื่นๆ

4.4 มาตรการจำกัดน้ำหนักบรรทุก

ผู้ประกอบการทุกรายมีความเห็นว่ามาตรการจำกัดน้ำหนักบรรทุกเป็นมาตรการที่ใช้บังคับควบคู่กับการจำกัดความเร็วและมีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุได้อย่างมาก เนื่องจากการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักจะส่งผลให้การควบคุมรถทำได้ยากขึ้นจนก่อให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะรถคว่ำ หรือรถตกไหลลงทางตามมา นอกจากจะทำให้สินค้าได้รับความเสียหายแล้วยังส่งผลต่อตัวรถบรรทุกอีกด้วย

4.5 มาตรการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่

เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มักมีสาเหตุเกิดจากคนขับรถ ดังนั้น มาตรการกำหนดระดับแอลกอฮอล์ เป็นมาตรการที่เข้ามาช่วยลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งก่อนและขณะปฏิบัติหน้าที่ซึ่งเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4.6 มาตรการด้านความพร้อมของผู้ขับขี่

ผู้ประกอบการทุกรายมีความคิดเห็นตรงกันว่าความพร้อมทั้งทางร่างกายและจิตใจของคนขับรถมีผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของคนขับรถ ทั้งนี้ พบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งเกิดจากความไม่พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ของคนขับรถ แต่เนื่องจากบางครั้งที่มีปริมาณงานมีมากทำให้คนขับรถจำเป็นต้องใช้เวลาในการทำงานนานขึ้น และผลที่ตามมาคือ อาการอ่อนเพลียที่เกิดจากการทำงานนานเกินไป จนส่งผลต่อความพร้อมของร่างกาย ดังนั้น การกำหนดมาตรการให้คนขับรถบรรทุกต้องมีเวลาพักไม่น้อยกว่า 10 ชั่วโมงก่อนเริ่มทำงานรอบใหม่ หรือ การให้มีการหยุดพักทุกๆ 4 ชั่วโมง มีส่วนช่วยได้มากในการลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเนื่องมาจากการพักผ่อนไม่เพียงพอ อย่างไรก็ตามพฤติกรรมส่วนบุคคลในการพักผ่อนของคนขับรถมีผลอย่างมากต่อการนำมาตรการนี้มาใช้ให้เกิดผล

จากการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยได้ให้ผู้ประกอบการประเมิน การนำมาตรการไปปฏิบัติและผลการปฏิบัติตามมาตรการ โดยสรุป เปรียบเทียบระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่และผู้ประกอบการรายเล็ก ดังนี้

ตาราง 5 การประเมินเปรียบเทียบการดำเนินการและผลการปฏิบัติตามมาตรการตามทัศนคติของผู้ประกอบการขนส่ง

มาตรการ	การนำมาตรการไปปฏิบัติ		ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	
	บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก	บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก
1. มาตรการควบคุมความเร็ว	3	3	A	A
2. มาตรการตรวจสอบความพร้อมของร่างกายและจิตใจ	2	1	B	C
3. มาตรการจำกัดเวลาวิ่งในเขต กทม.	3	3	A	A
4. มาตรการราคากลาง	1	0	C	D

มาตรการ	การนำมาตรการไปปฏิบัติ		ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	
	บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก	บริษัทขนาดใหญ่	บริษัทขนาดเล็ก
5. มาตรการจำกัดน้ำหนักรบรรทุก	3	2	A	B
6. มาตรการจำกัดระดับแอลกอฮอล์	3	3	A	A
7. มาตรการกำหนดชั่วโมงการทำงานและการหยุดพัก	3	1	A	C

หมายเหตุ : การให้คะแนน

- 0 หมายถึง ผู้ประกอบการไม่ได้บังคับใช้ตามมาตรการ
- 1 หมายถึง ผู้ประกอบการได้บังคับใช้ตามมาตรการในระดับต่ำ
- 2 หมายถึง ผู้ประกอบการได้บังคับใช้ตามมาตรการในระดับปานกลาง
- 3 หมายถึง ผู้ประกอบการได้บังคับใช้ตามมาตรการในระดับสูง
- A หมายถึง ผลการบังคับใช้ให้ผลในระดับดีมาก
- B หมายถึง ผลการบังคับใช้ให้ผลในระดับปานกลาง
- C หมายถึง ผลการบังคับใช้ให้ผลในระดับต่ำ
- D หมายถึง ผลการบังคับใช้ให้ผลในระดับต่ำมาก

การอภิปรายผล

จากผลการศึกษาโดยการเปรียบเทียบการบังคับใช้มาตรการทั้งในเชิงปฏิบัติและในเชิงทัศนคติสามารถสรุป ข้อค้นพบ สำคัญ 3 ประการ ดังนี้

1. การแก้ปัญหาภาวะงานเร่งของผู้ประกอบการรายใหญ่

การแก้ปัญหาภาวะงานเร่งของผู้ประกอบการรายใหญ่ โดยการใช้บริการรถร่วมที่เป็นพันธมิตรของตน ซึ่งบริษัทเหล่านั้นมักเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก ที่รับขนส่งสินค้าให้กับหลายบริษัทที่เรียกใช้บริการการจัดการดังกล่าวของผู้ประกอบการรายใหญ่ เปรียบเสมือนการผลักภาระงานให้กับผู้ประกอบการรายเล็ก โดยเสนอผลตอบแทนที่ค่อนข้างสูงให้ และจากการถูกกดดันโดยสภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมส่ง ย่อมส่งผลให้ผู้ประกอบการรายเล็กต้องเข้าสู่สนามแข่งขันโดยบางรายอาจไม่ทราบถึงผลกระทบนี้มาก่อน

2. ความล้มเหลวในการบังคับใช้มาตรการด้านการขนส่ง

ผลพลอยได้จากการผลักภาระงานให้กับผู้ประกอบการรายเล็ก ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้มาตรการที่กำหนดไว้ถูกละเลย เนื่องจากการให้ความสำคัญของผู้ประกอบการรายเล็กมุ่งเน้นที่ความอยู่รอดของกิจการ ดังนั้น เมื่อมีงานที่สามารถก่อให้เกิดกำไรได้ ผู้ประกอบการรายเล็กจึงรับงานและเร่งทำงานอย่างเต็มที่ จึงส่งผลกระทบต่อคนขับรถโดยตรงที่ต้องรับผิดชอบในการดำเนินการขนส่งสินค้า โดยมีรายได้ที่แปรผันตามปริมาณงานเป็นแรงจูงใจให้ทำงานหนักขึ้น ทั้งนี้ มาตรการที่ถูกควบคุมอย่าง

เคร่งครัดภายในบริษัทขนาดใหญ่ไม่ได้มีการส่งต่อมายังผู้รับงาน คือ บริษัทขนาดเล็ก แต่อย่างไรก็ตาม และบริษัทขนาดเล็กจะมีการนำมาตรการมาบังคับใช้เช่นกัน แต่ไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ เนื่องจากสภาพการทำงานบีบบังคับ ซึ่งการละเลยมาตรการด้านความปลอดภัยในการขนส่งดังกล่าว ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจนก่อให้เกิดความเสียหายทั้งในส่วนของผู้ประกอบการและผู้ร่วมใช้เส้นทางด้วย

3. แนวทางแก้ไขที่เหมาะสม

จากผลการศึกษา แสดงให้เห็นว่า มาตรการด้านความปลอดภัยทุกข้อสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้พอสมควร รวมทั้ง วิธีการดำเนินการที่ผู้ประกอบการได้นำมาปรับใช้ภายในบริษัทต่างช่วยให้สถิติในการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ดังนั้น แนวทางที่ดีที่สุดในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรอันมีสาเหตุเกิดจากรถบรรทุก คือ การให้ทุกฝ่ายหันมาสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยในการขับขี่ร่วมกัน โดยไม่แบ่งแยกว่าเป็นผู้ประกอบการรายเล็ก หรือ รายใหญ่ ด้วยการ การถ่ายทอดมาตรการด้านความปลอดภัยให้กับบริษัทที่เข้ามาร่วมเป็นพันธมิตรในการขนส่ง ซึ่งถือเป็นการบูรณาการองค์ความรู้ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการขับขี่ที่สำคัญ และสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการรายเล็กมีการปรับตัวเพื่อยกระดับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของตนให้สูงขึ้น เพื่อสามารถเข้ามาเป็นพันธมิตรและลดการแข่งขันที่รุนแรงภายในอุตสาหกรรมได้ และเพื่อให้ตลอดเส้นทางของการขนส่ง ไม่ว่าสินค้าจะถูกขนส่งด้วยรถบรรทุกหรือคนขับรถของผู้ประกอบการรายใหญ่หรือไม่ แต่ควรมีมาตรฐานความปลอดภัยเดียวกัน

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กวี เกื้อเกษมบุญ การศึกษาองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยี

พระจอมเกล้าธนบุรี 2547

กระทรวงคมนาคม การขนส่งสินค้าทางถนน [online]. เข้าถึง 3 กรกฎาคม 2554 จาก

http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/total_dlt/

กรมการขนส่งทางบก การตรวจสภาพรถ [online] . เข้าถึง 12 ตุลาคม 2555 จาก

http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=3116:2012-02-13-06-29-06&catid=136:2012-02-13-03-39-51

ชัยสิทธิ์ หมายสุข และยงยุทธ์ เจริญรัตน์ วิถีชีวิตคนขับรถบรรทุก ชุดโครงการการพัฒนาระบบสวัสดิการสำหรับคนจนและคนด้อยโอกาสในสังคมไทย กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2546

ประคอง ชื่นวัฒนา อุบัติเหตุจราจรของคนขับรถบรรทุก: ความเสี่ยงที่ถูกพราง วารสารวิชาการ

สาธารณสุข ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (มกราคม – กุมภาพันธ์ 2551):262-272

พิทักษ์ ศิริวงศ์ การให้ความหมาย รูปแบบ และกลยุทธ์ การดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมของบริษัท โอเอสเอส จำกัด Veridian E-Journal, SU Vol.4 No. 2 September – December 2011

พิทักษ์ ศิริวงศ์ การให้ความหมาย ที่มาของความหมาย รูปแบบ และกลยุทธ์การดำเนินกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมของธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) Veridian E-Journal, SU Vol.4 No. 2 September – December 2011

พระราชบัญญัติขนส่งทางถนน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา [ออนไลน์] เข้าถึง 5 กุมภาพันธ์ 2555. จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A111/%A111-20-9999-update.pdf>

โลจิสติกส์คอร์เนอร์ กรมขนส่งประกาศต้นทุน-ค่าขนส่งกลาง [ออนไลน์] เข้าถึง 5 กุมภาพันธ์ 2555 จาก <http://logisticscorner.com/index.php/2009-05-25-00-57-01/1738-2010-03-15-10-40-22.html>

ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย โครงการวิจัยการใช้ความเร็วในการขับขี่ปลอดภัย [Online]. เข้าถึง 25 กุมภาพันธ์ 2555. จาก <http://www.tarc.ait.ac.th/th/speed.php>

ภาษาต่างประเทศ

Frederick J. Stephenson Driver Retention Solution : Strategies for For-Hire Truckload (TL) Employee Driver [Online]. Accessed 26 March 2011. Available from <http://www.jstor.org/discover/10.2307/20713286?uid=3739136&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21101011116193>

Newnam, Watson and Murray, 2002, Safety in work vehicles: A multilevel study linking safety values and individual predictors to work-related driving crashes. Journal of Applied Psychology. Vol 93(3). May 2008. 632-644, [online] <http://psycnet.apa.org/journals/apl/93/3/632/> [10 ตุลาคม 2554]