กรมการขนส่งทางบก

โครงการศึกษาและพัฒนาแนวทางการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

รองศาสตราจารย์ ดร.วราเมศวร์ วิเชียรแสน
คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วัตถุประสงค์

1) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการใช้งานระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกกับผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล
2) เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ความเหมาะสมในการจัดตั้งหน่วยตรวจประเมินอิสระ (IB) ให้เพียงพอและเหมาะสมกับจำนวนผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ
3) เพื่อพัฒนาและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลเข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก เพื่อเป็นการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งของประเทศ
4) เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดนโยบายและแนวทางในการพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในภาพรวมได้ทั้งระบบ รวมถึงสามารถกำหนดแนวทางการป้องกันและลดอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
5) เพื่อจัดทำองค์ความรู้ และเผยแพร่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

Outline

- การศึกษาเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการขนส่งส่วนบุคคล
- การถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่บุคลากรกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
  - แผนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง
  - โครงการนำร่องตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่ง

การประกอบการขนส่งสินค้า

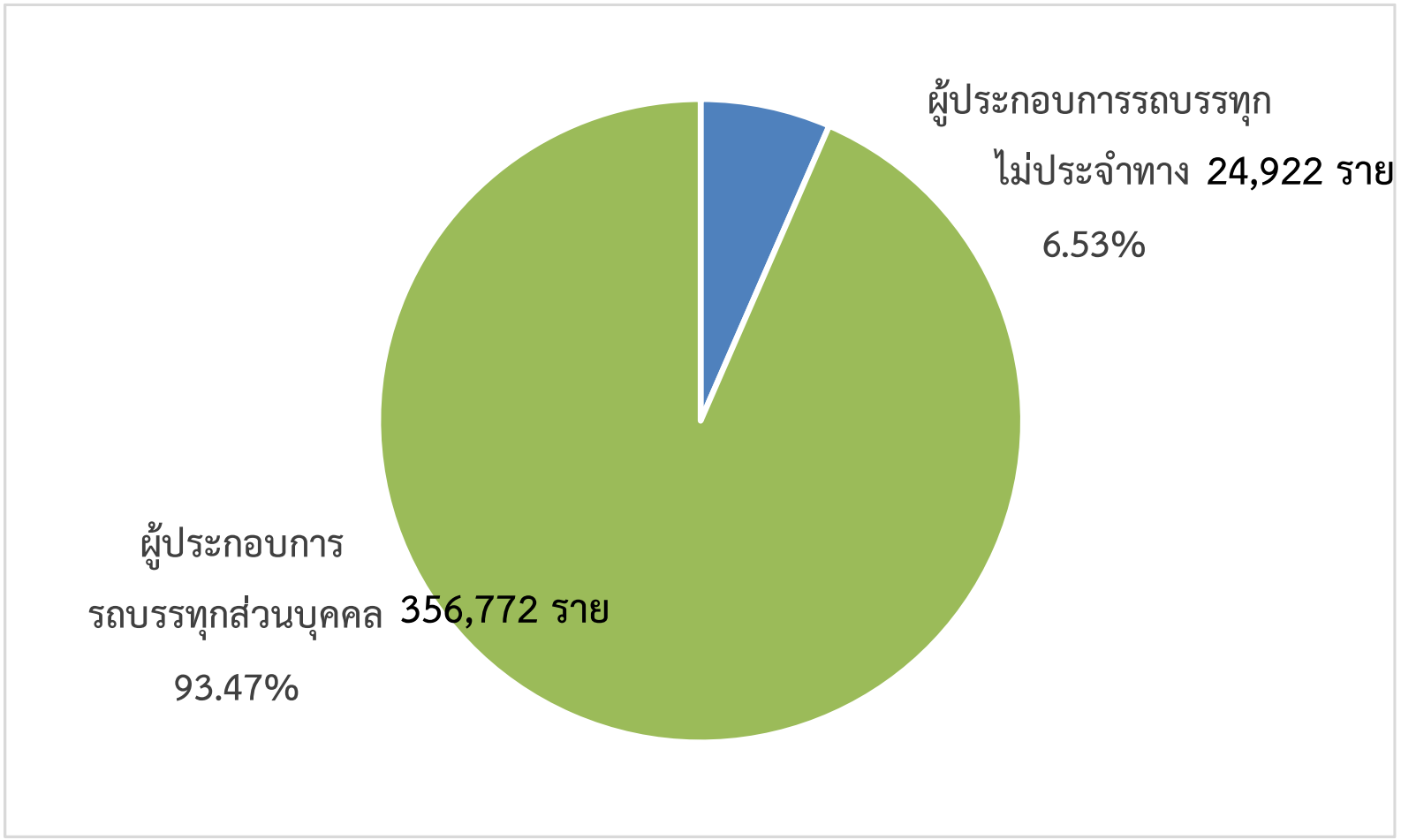
การขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก

การขนส่งเพื่อสินจ้างด้วยรถที่ใช้ในการขนส่ง สัตว์หรือสิ่งของ (บรรทุกสินค้าหรือสิ่งของของผู้ว่าจ้างหรือผู้ใช้บริการ) ไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ โดยจัดเก็บค่าขนส่งและหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง

การขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

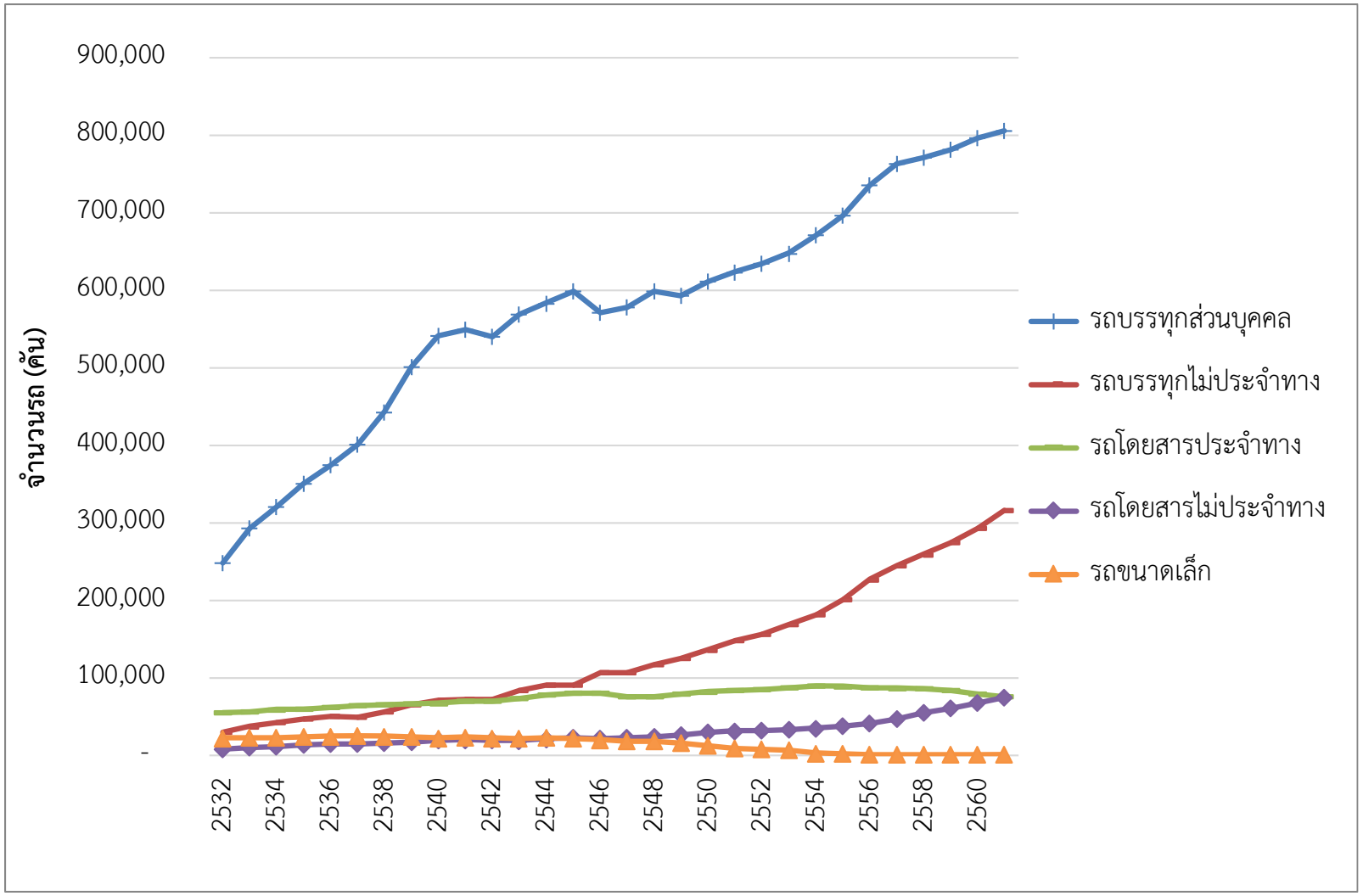
การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง (รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ) ด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกเกินกว่า 2,200 กิโลกรัม

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก

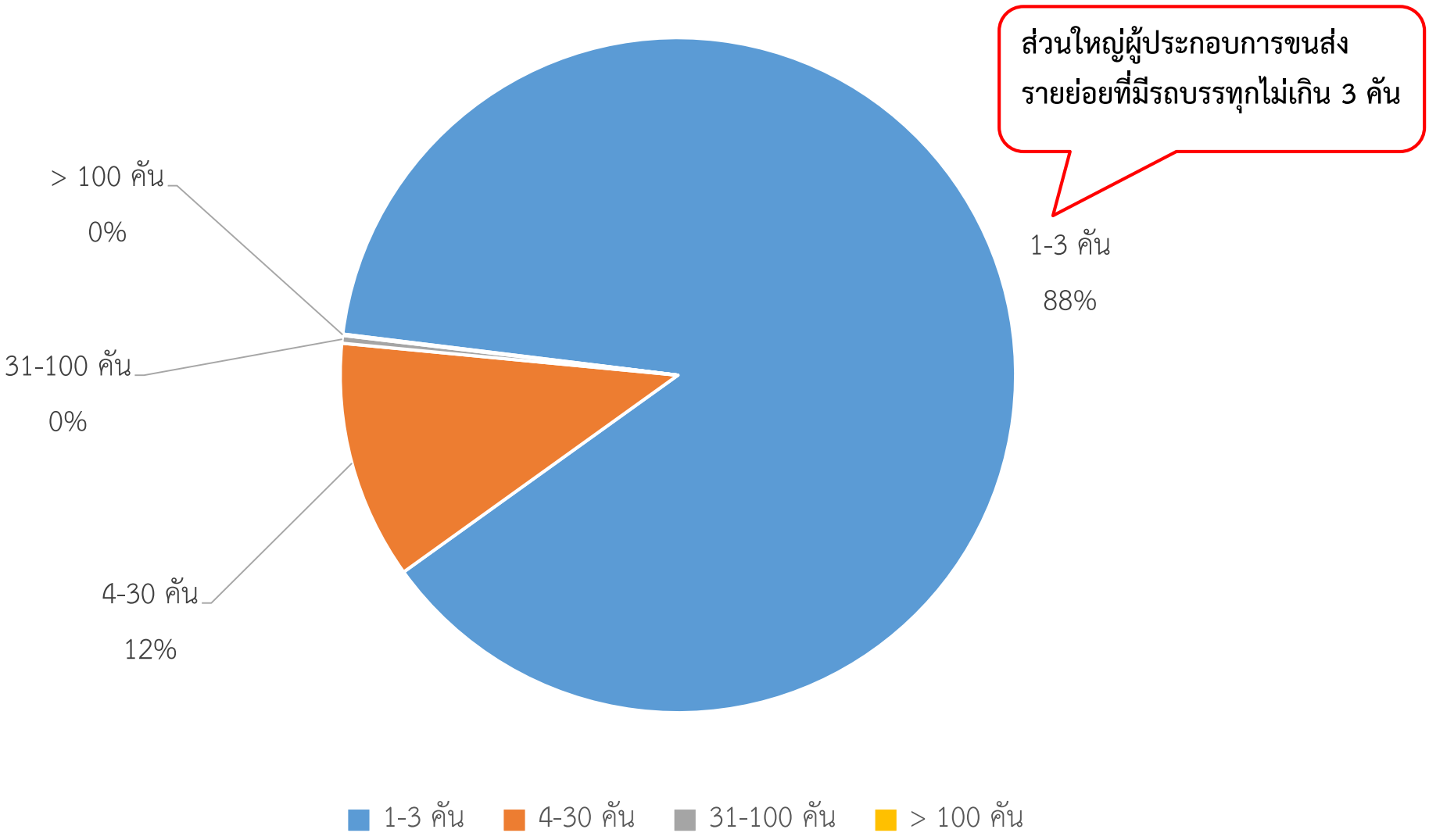


จำนวนรถจดทะเบียน

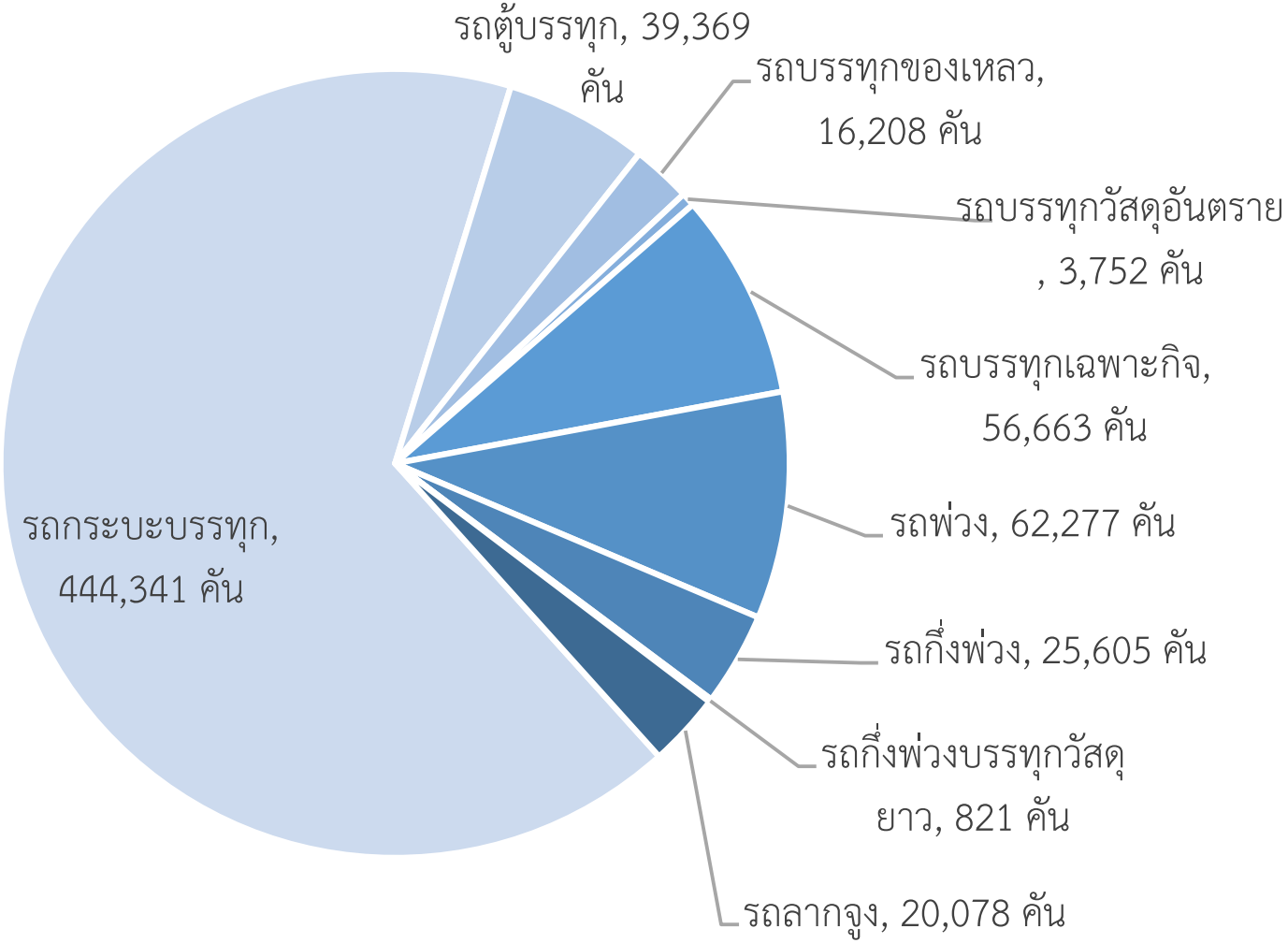
ตามพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522



ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล แยกตามจำนวนรถบรรทุก



สถิติรถบรรทุกส่วนบุคคล แยกตามลักษณะรถ



การสัมมนาและประชุมเชิงปฏิบัติ
การยกระดับและมาตรฐานความปลอดภัย

28 สิงหาคม 2562

แรงจูงใจของผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

- ขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าผู้รับสินค้าของตนเอง
  - คุณภาพการขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของคุณภาพสินค้าที่ลูกค้ารับรู้
- ว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางทำการขนส่ง
  - จึงต้องการพัฒนาตนเองให้มีมาตรฐานให้ทัดเทียมกัน
- ต้องการเรียนรู้และพัฒนาตนเองเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ

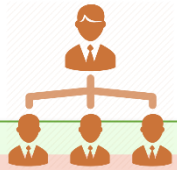
ผู้ประกอบการ 80 คาดหวังผลประโยชน์อะไร

- **ผลประโยชน์ทางการเงินที่ได้รับทางตรง**
  - ค่าเบี้ยประกัน
- **ผลประโยชน์ทางการเงินที่ได้รับทางอ้อม**
  - ลดค่าใช้จ่ายการบริหารงาน ค่าน้ำมัน ความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ
- **ผลประโยชน์ที่ไม่ใช่ตัวเงิน**
  - การได้รับการยอมรับจากลูกค้า
  - การตระหนักถึงคุณภาพและความปลอดภัย
  - Networking
  - การประชาสัมพันธ์ การได้รับข่าวสาร

ข้อกำหนด ฉบับปรับปรุง พ.ศ.2561

ข้อกำหนดรวม
39 ข้อ

- บังคับ 27
- แนะนำ 12



ด้านองค์กร
11 ข้อ

- บังคับ 5
- แนะนำ 6

ด้าน
ปฏิบัติการ
ขนส่ง 8 ข้อ

- บังคับ 8
- แนะนำ 0

ด้าน
พนักงาน
10 ข้อ

- บังคับ 9
- แนะนำ 1

ด้าน
ยานพาหนะ
5 ข้อ

- บังคับ 3
- แนะนำ 2

ด้านลูกค้า
และภายนอก
5 ข้อ

- บังคับ 2
- แนะนำ 3

การตีความข้อกำหนดกับบริบทของการขนส่งส่วนบุคคล

- โครงสร้างการบริหารงานของฝ่ายขนส่ง ซึ่งอาจบูรณาการอยู่กับฝ่ายอื่นขององค์กร
- แผนการพัฒนาและปรับปรุงองค์กร ซึ่งอาจครอบคลุมมากเกินกว่าภารกิจของฝ่ายขนส่ง
- การมีบริการเสริมด้านโลจิสติกส์อื่นๆ
- การกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบและแนวทางปฏิบัติในการรับประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง
- การกำหนดนิยามเกี่ยวกับลูกค้า เช่น การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าและประวัติการใช้บริการการประเมินระดับความพึงพอใจของลูกค้า การรับข้อเสนอแนะจากลูกค้าและบุคคลภายนอก ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้าของลูกค้า รวมถึงการประชุมร่วมกับลูกค้าเพื่อทราบความต้องการของลูกค้าอยู่เป็นประจำ

ประสิทธิภาพกระบวนการให้การรับรอง

ในการกระบวนการให้การรับรองระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะเกี่ยวข้องกับความเหมาะสมและประสิทธิภาพในการดำเนินการหลายประการ เช่น

- การให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก
- ความเป็นมืออาชีพของคณะผู้ตรวจประเมิน การให้คำแนะนำต่างๆ
- ระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ตั้งแต่การเตรียมการ การรับการตรวจประเมิน จนถึงได้รับการรับรอง

หน่วยตรวจประเมินอิสระ

1. สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
นครสวรรค์

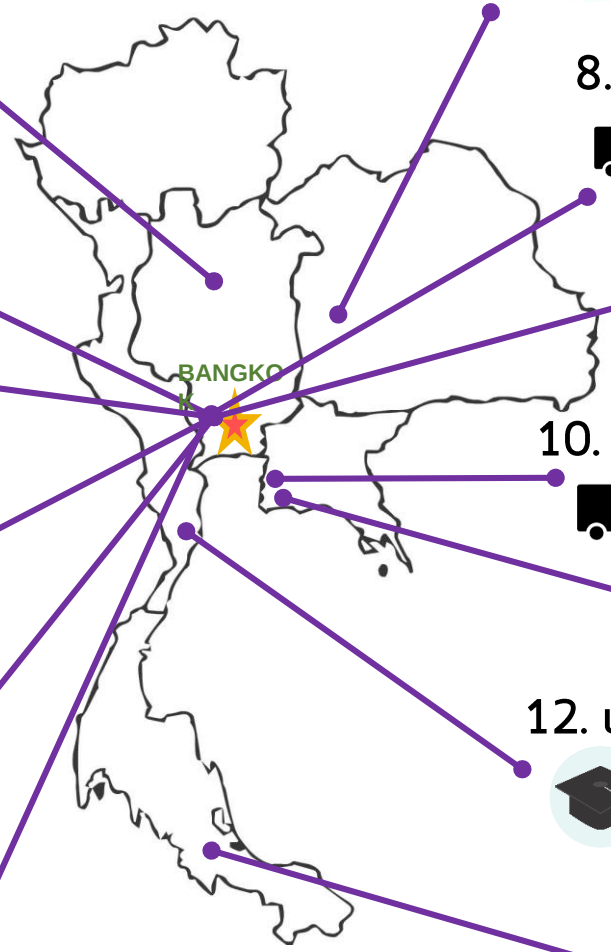
2. บริษัท ทีทีแอลเอ จำกัด
กรุงเทพฯ

3. สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
กรุงเทพฯ

4. บริษัท ทีพีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด
กรุงเทพฯ

5. วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม
กรุงเทพฯ

6. บริษัท ทิฟฟ่า จำกัด
กรุงทพฯ



7. สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
นครราชสีมา

8. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
กรุงเทพฯ

9. โรงเรียนทักษะพิพัฒน์
กรุงเทพฯ

10. สมาคมผู้ประกอบขนส่งแหลมฉบัง ชลบุรี
ชลบุรี

11. สมาคมขนส่งภาคตะวันออก
ระยอง

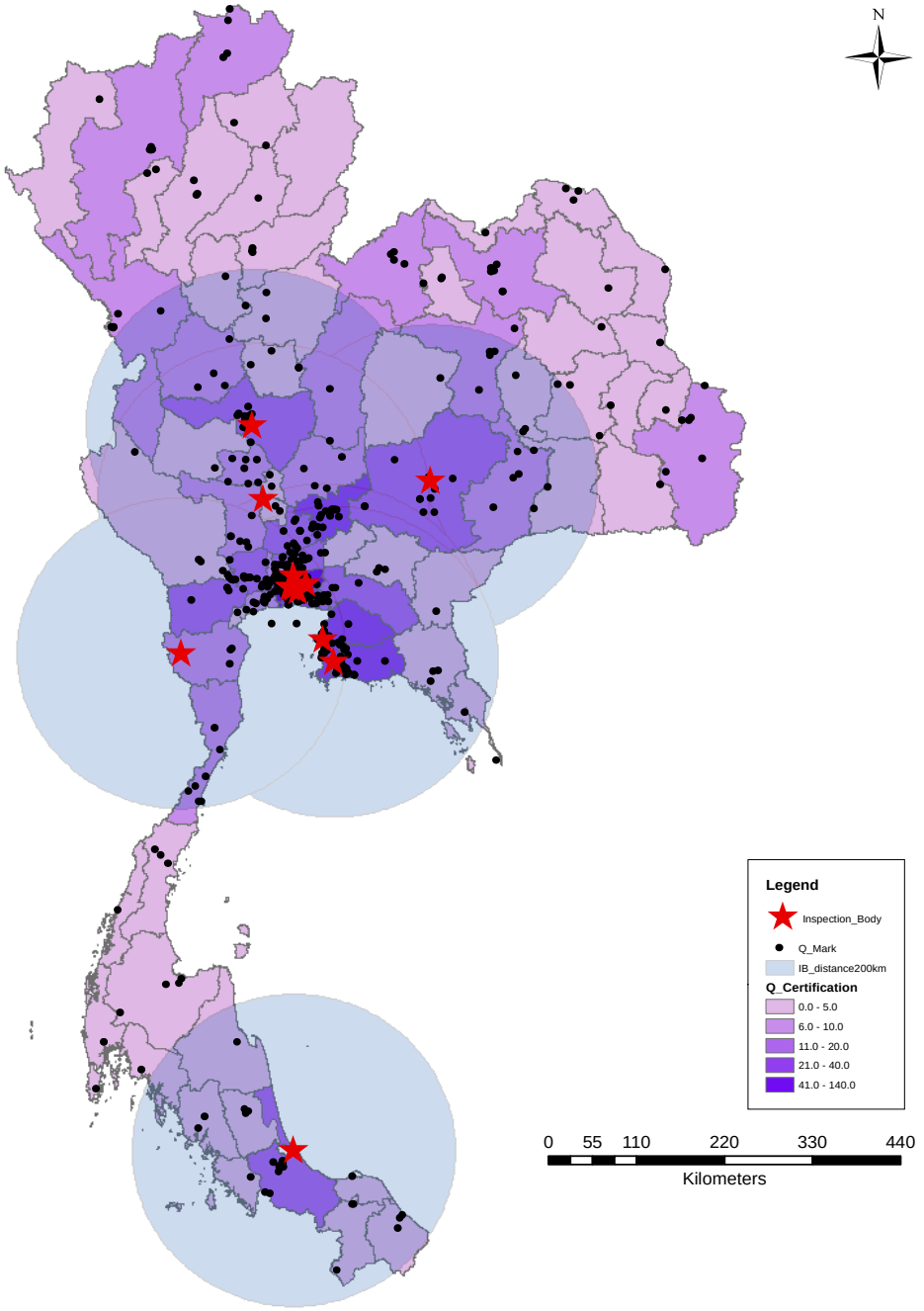
12. บริษัท สยามธรรมา เอ็นเตอร์ไพร์ส จำกัด
เพชรบุรี

13. สมาคมวิทยาการจราจรการขนส่งแห่งประเทศไทย
สงขลา

ข้อมูล ณ ปี 2562

ปัจจัยที่พิจารณาความเหมาะสม

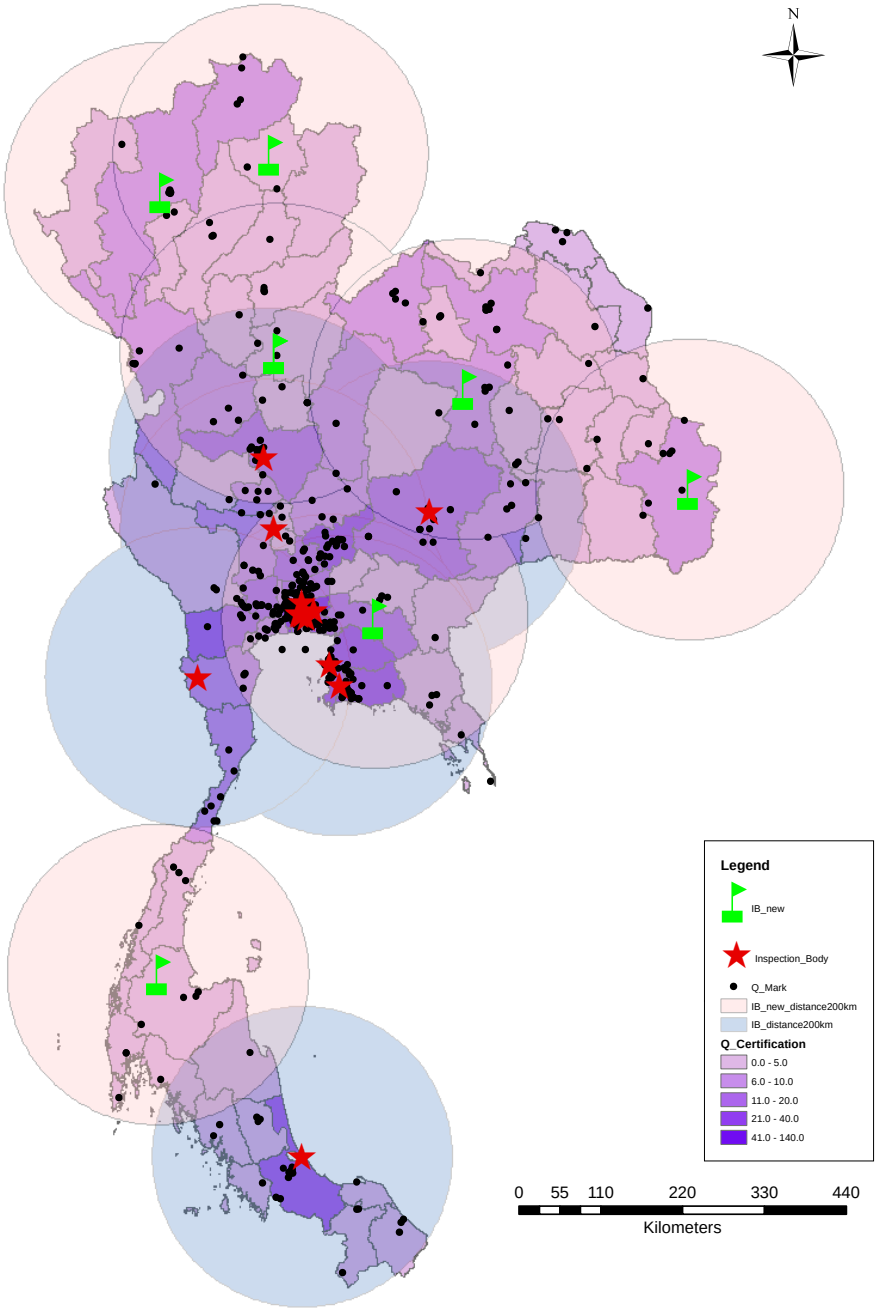
- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองในปัจจุบัน (รวมถึงการกระจายเชิงพื้นที่)
- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่จะขอต่ออายุการรับรองในอนาคต (รวมถึงการกระจายเชิงพื้นที่)
- การคาดการณ์จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องการขอรับการรับรองในอนาคต (รวมถึงการกระจายเชิงพื้นที่)
- ผลงานของหน่วยตรวจประเมิน 13 แห่งที่กรมการขนส่งทางบกในปัจจุบัน
- ศักยภาพของหน่วยงานอื่นที่จะเป็นหน่วยตรวจประเมินได้ในอนาคต
- แผนงานที่จะพัฒนาผู้ตรวจประเมินใหม่ในอนาคต
- แผนงานการรักษาคุณภาพผู้ตรวจประเมินและหน่วยตรวจประเมิน



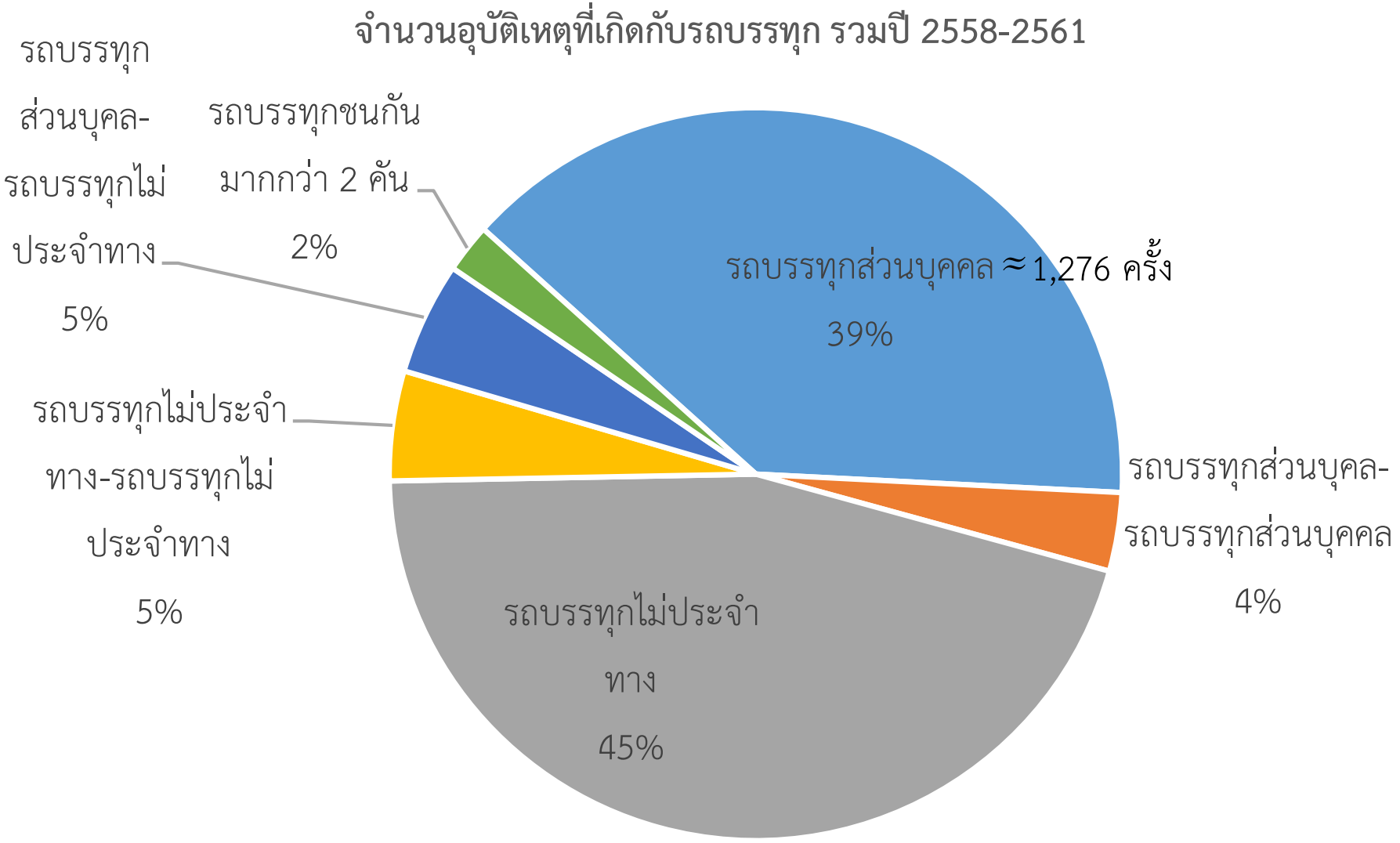
การกระจายตัวเชิงพื้นที่

- ผู้ประกอบการที่ได้รับการรับรอง
- หน่วยตรวจประเมินอิสระ

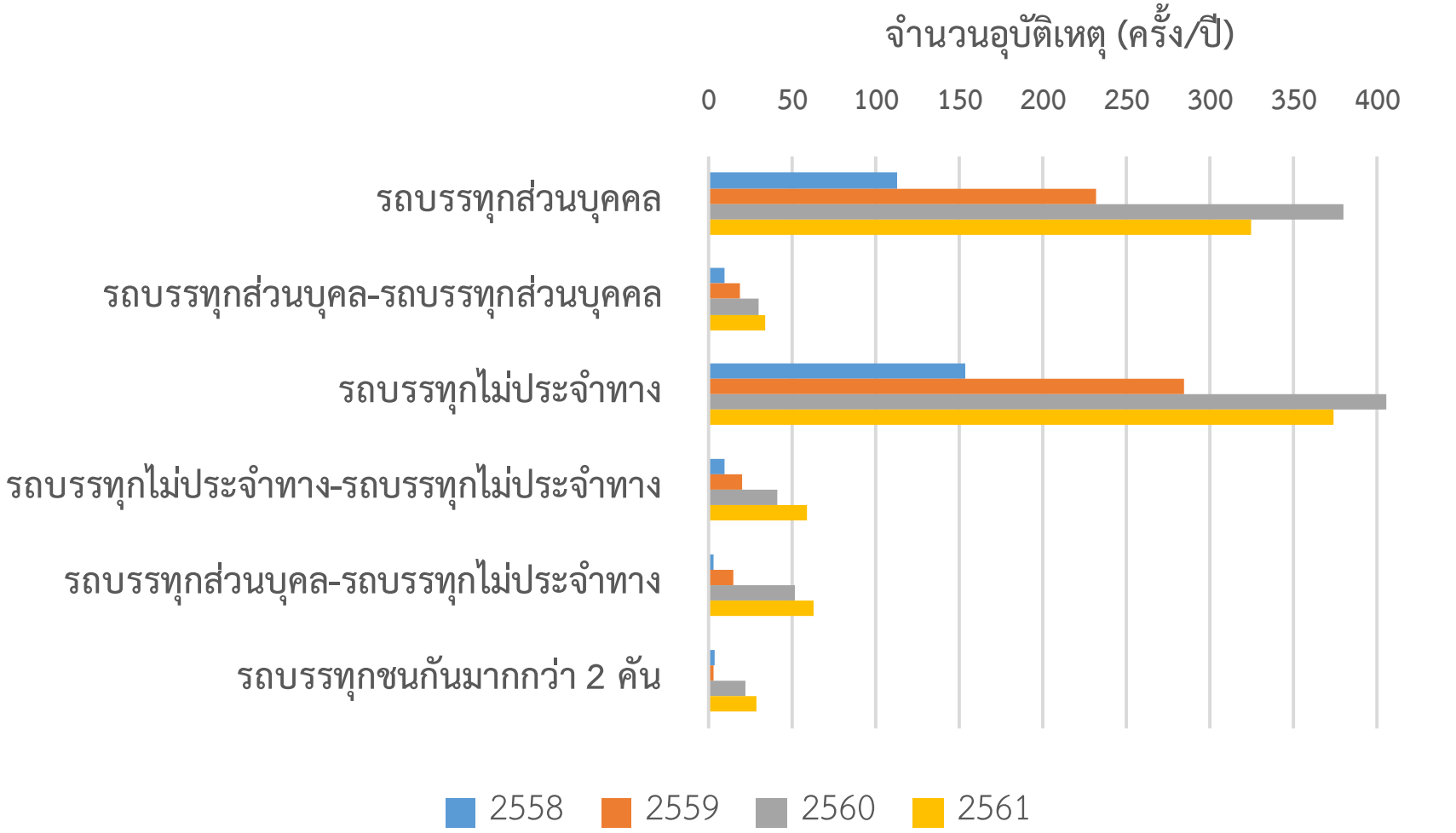
ขยายเครือข่าย
หน่วยตรวจประเมินอิสระ



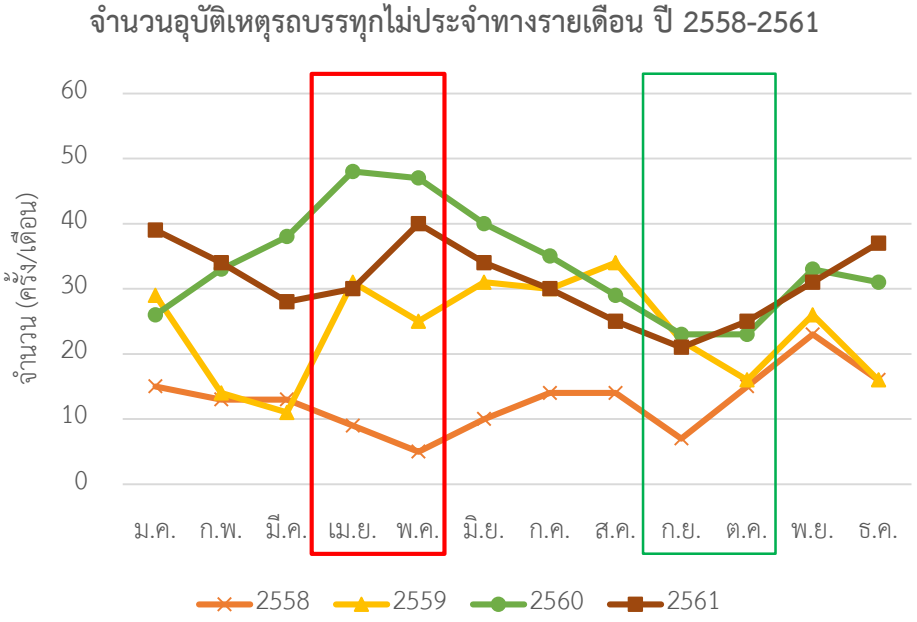
สัดส่วนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถบรรทุก

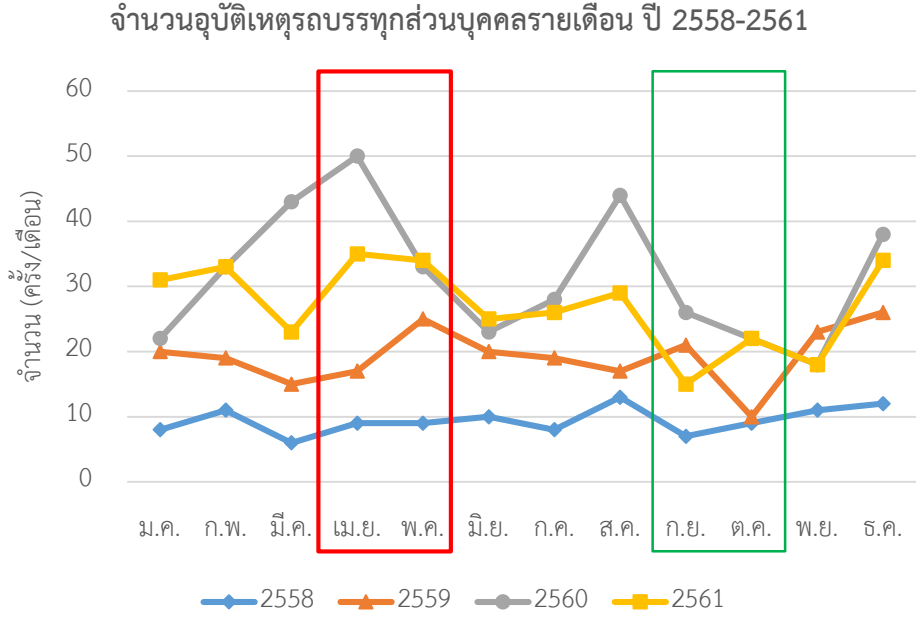


แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุแยกตามประเภทรถที่จดทะเบียน

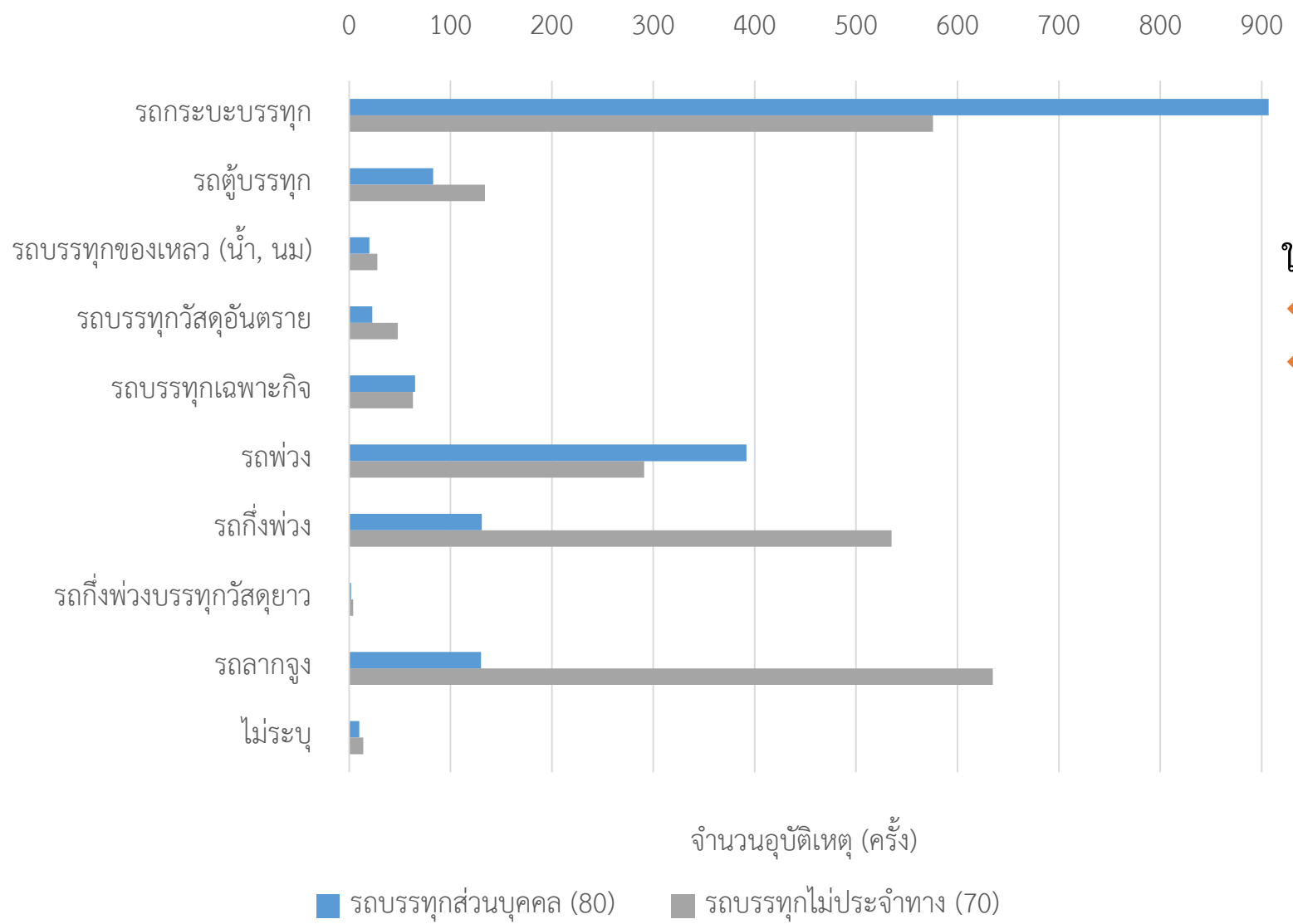


แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุ





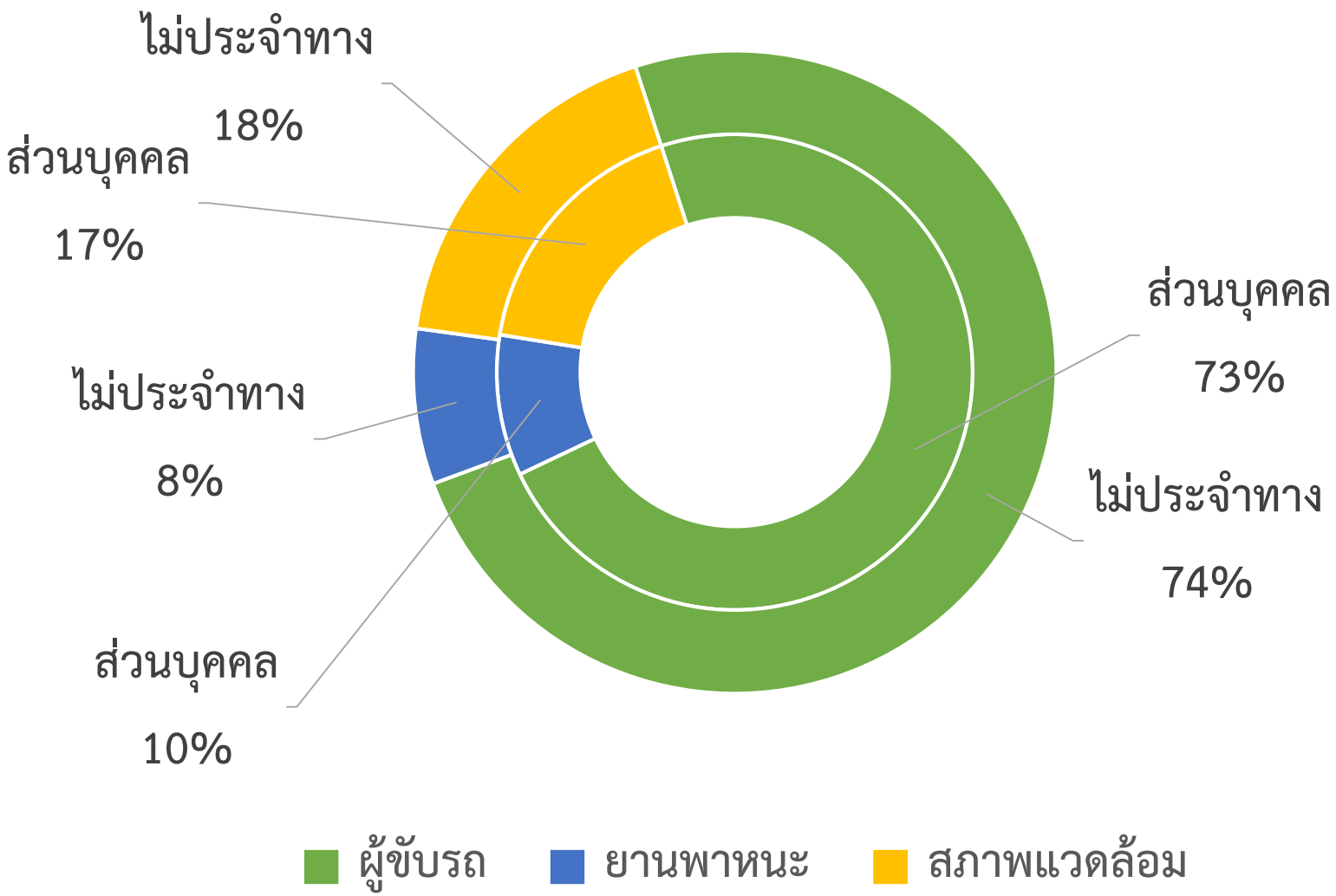
จำนวนอุบัติเหตุแยกตามลักษณะรถ



ในช่วงปี 2559 ถึง 2561

- 2,389 กรณี
- 4,132 คัน

ปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ



ปัจจัยจากคน

- พฤติกรรมการขับรถ/ใช้ถนน การความเร็ว การใช้เกียร์ การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ ขับรถผิดช่องทาง การเลี้ยวกลับรถ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย
- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ฝ่าฝืนสัญญาณ ตามหลังกระชั้นชิด แซงในที่ห้ามแซง
- ประสบการณ์ในการขับขี่/ใบขับขี่/การเกิดอุบัติเหตุ
- ประสาทการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่ กิจกรรมในรถ
- การดื่มของมึนเมา การใช้ยาสารเสพติด
- ภาวะร่างกาย โรคประจำตัว อารมณ์ ความเหนื่อยล้า ระยะเวลา ระยะทางในการขับรถ
- เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ
- ลักษณะการเดินทาง ต้นทาง ปลายทาง วัตถุประสงค์ ความคุ้นเคยเส้นทาง

ปัจจัยจากยานพาหนะ

- **ยานพาหนะมีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง**
  - ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก คันชัก คันส่งหลุด
  - สภาพของยาง เช่น ยางแตก ยางรั่ว
  - ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
  - ระบบปัดน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ในขณะฝนตก
- **ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่**
  - การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย เช่น การบรรทุกน้ำหนักเกิน การบรรทุกสูงเกิน การบรรทุกยื่นเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
  - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะอันอาจส่งผลต่อความปลอดภัย
  - ไม่มีอุปกรณ์เสริมเพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย หมวกกันน็อก เป็นต้น
  - โครงสร้างของรถไม่มีความปลอดภัยและไม่ได้มาตรฐาน
  - การติดตั้งระบบแก๊สที่ไม่ได้การรับรองมาตรฐาน

ปัจจัยจากถนนและสภาพแวดล้อม

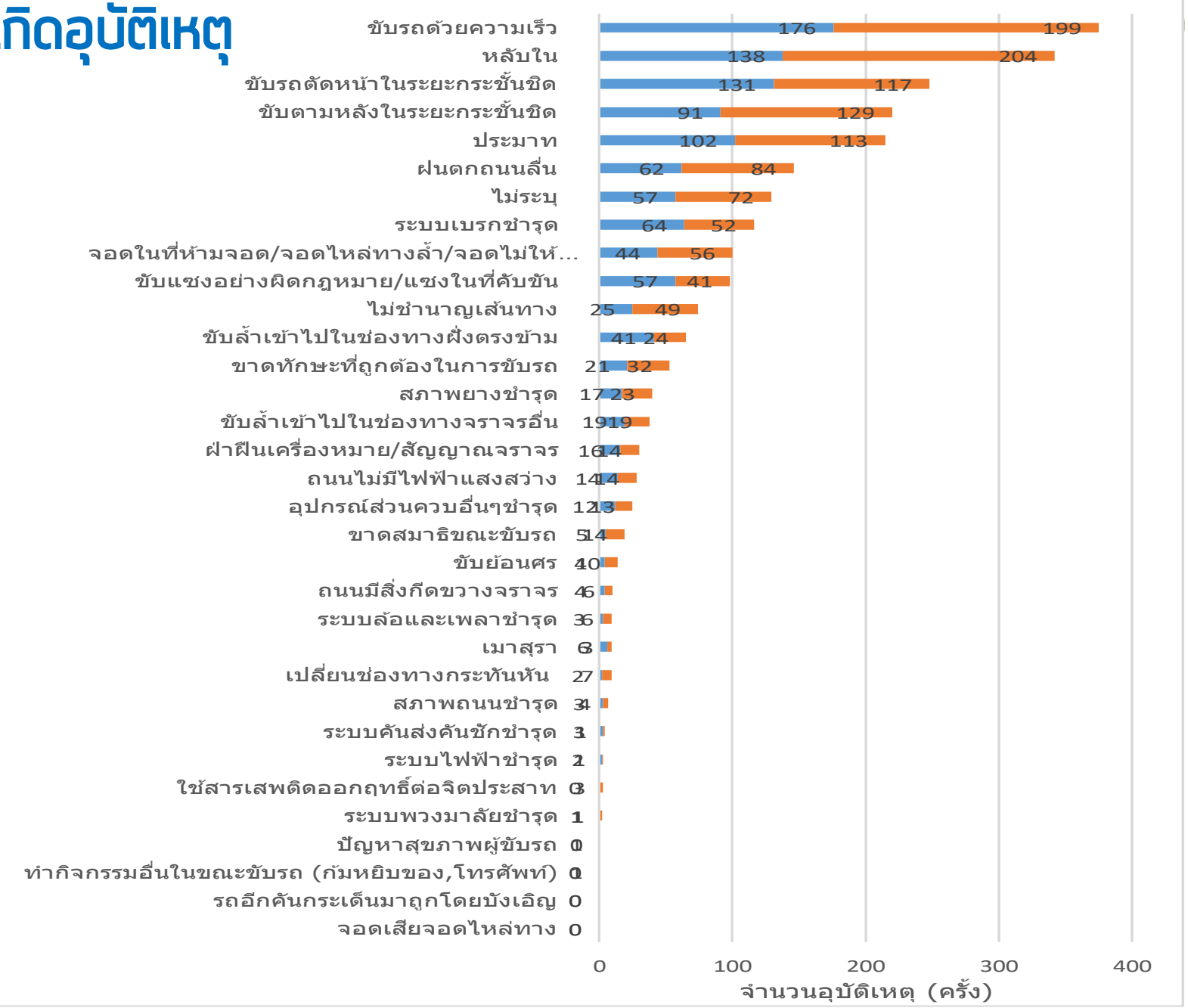
ถนน

- แนวเส้นทาง รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง
- อุปกรณ์ควบคุมจราจร เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟ
- อุปกรณ์กั้นข้างทาง
- สภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำ
- ไฟฟ้าส่องสว่าง
- สิ่งอำนวยความสะดวก
- การจอดรถ

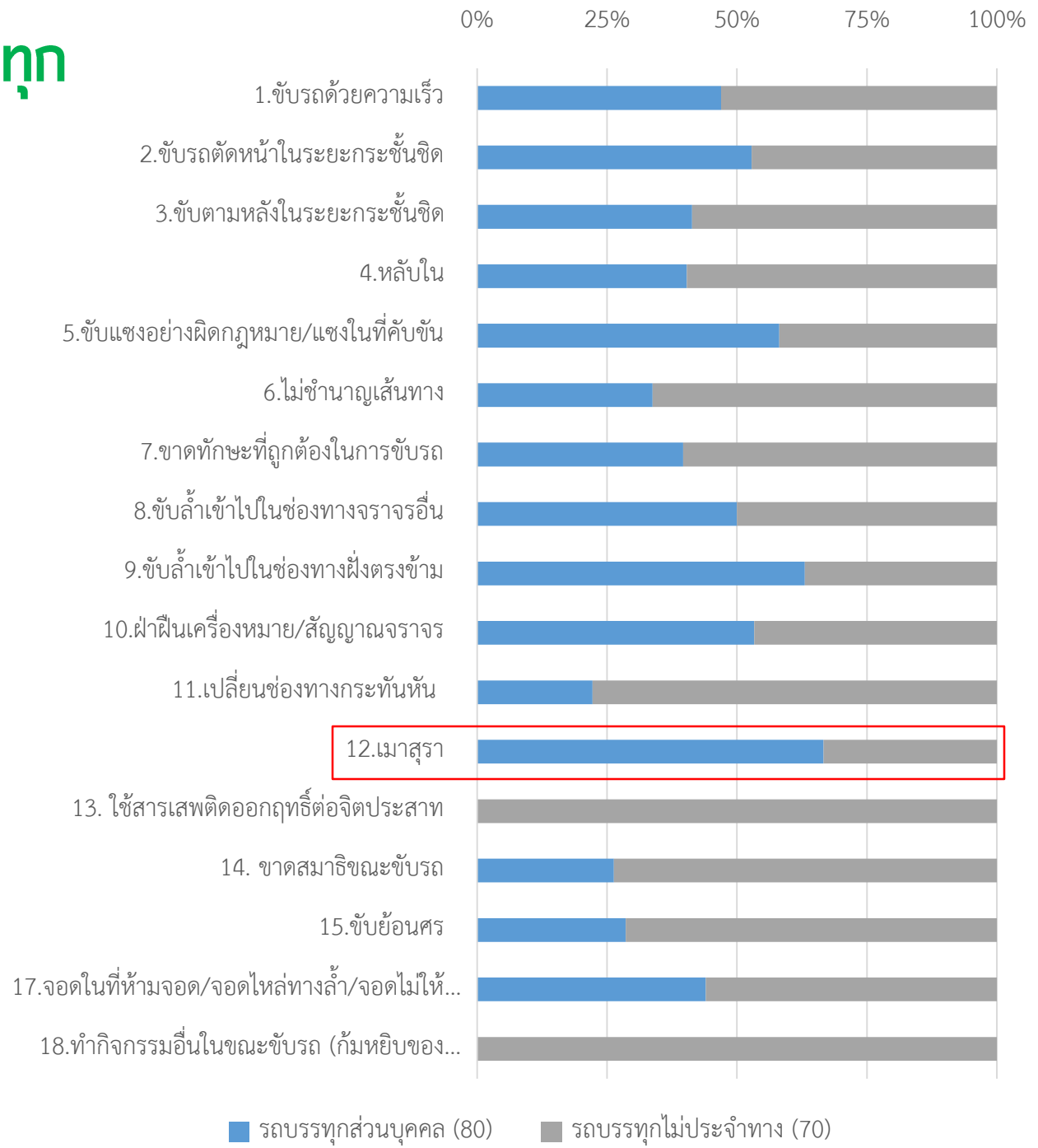
สภาพแวดล้อม

- สภาพอากาศ หมอก ฝน ลม อุณหภูมิ
- การมองเห็น แดด มืด/สว่าง
- อุปสรรคจากมนุษย์ ควันไฟ
- ระยะมองเห็น สภาพข้างทาง

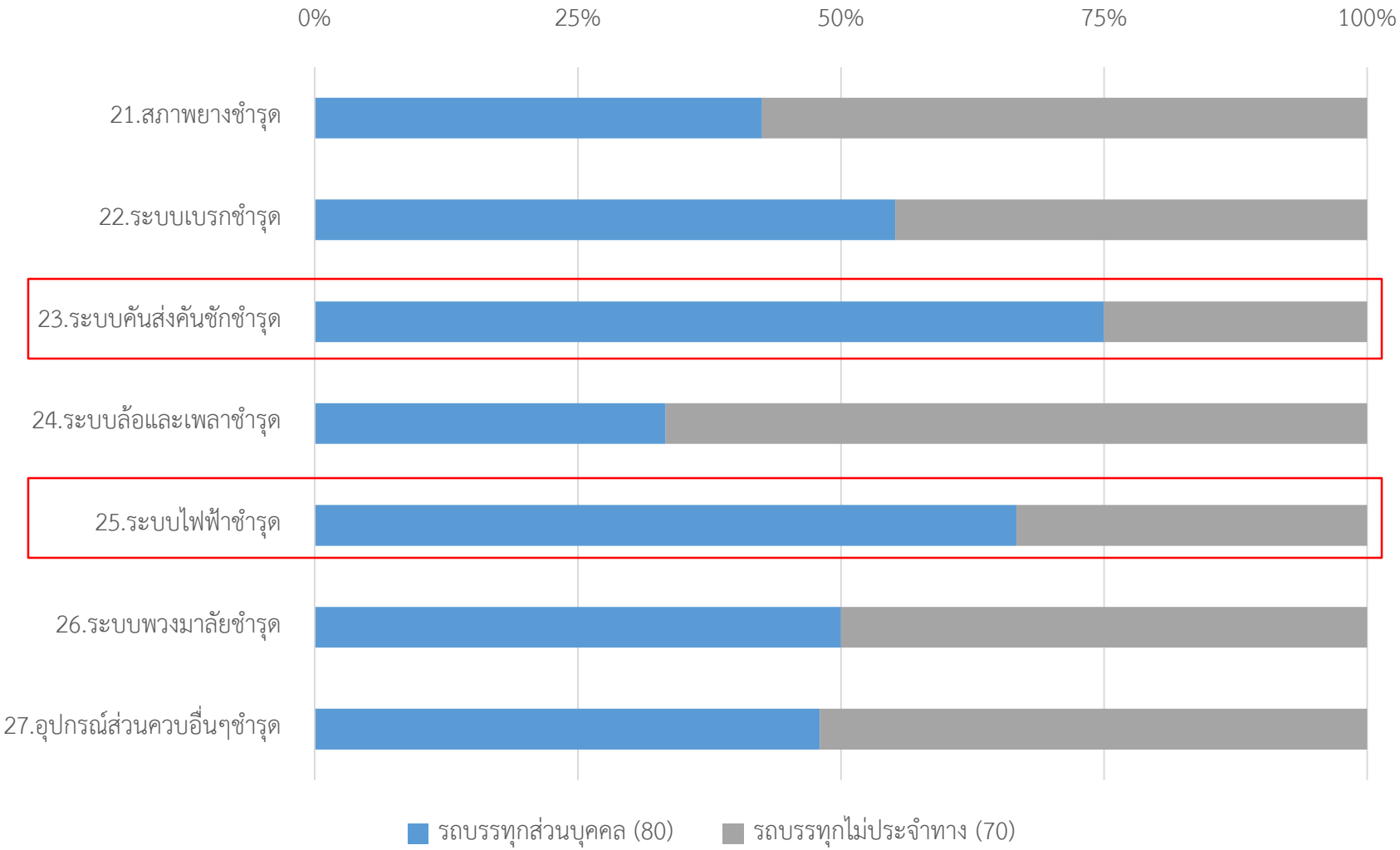
สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ รถบรรทุก



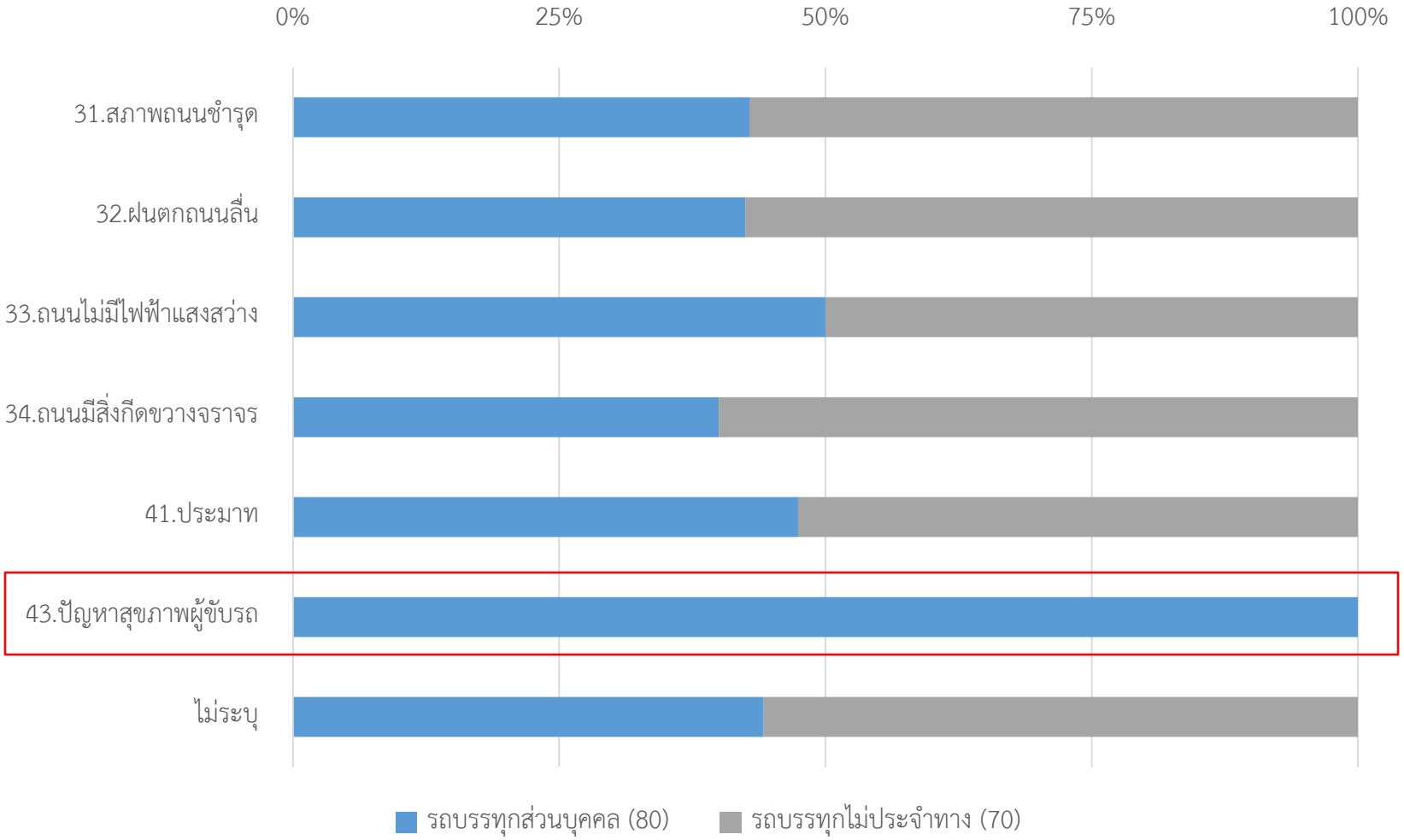
จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุก แยกตามสาเหตุที่เกิด จากพฤติกรรมผู้ขับรถ



จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุก แยกตามสาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะ



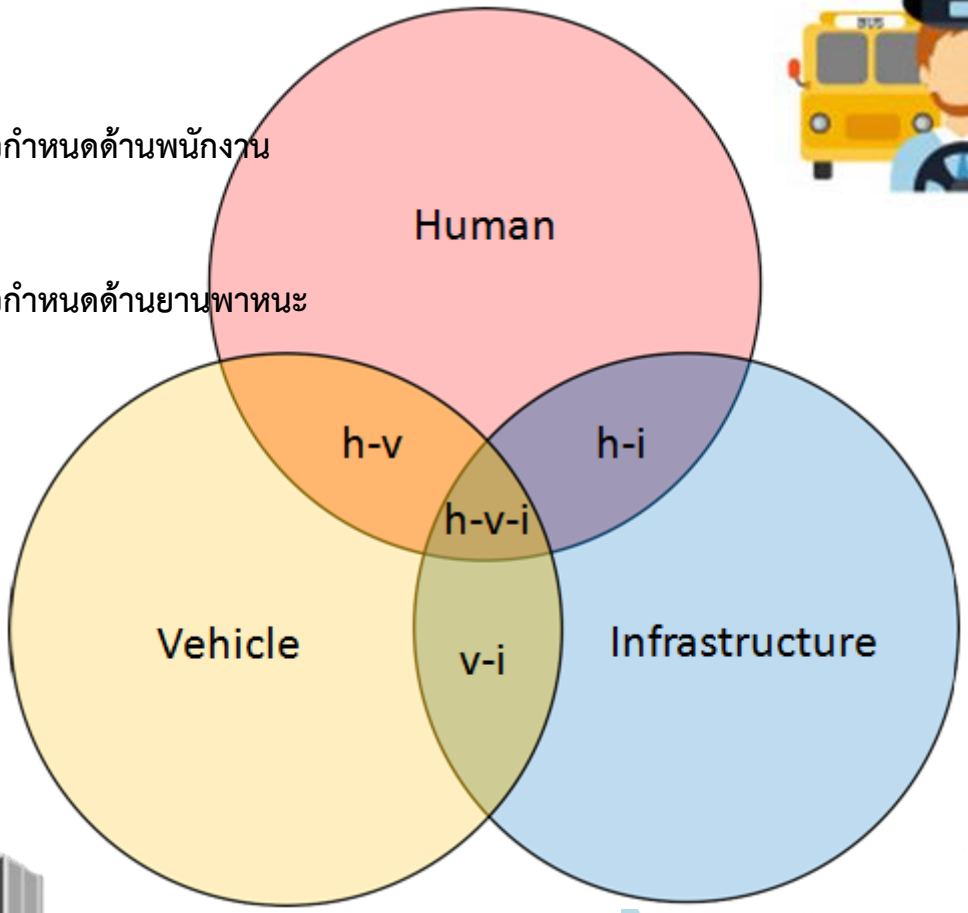
จำนวนอุบัติเหตุรถบรรทุก
แยกตามสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อม



ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

— ด้านที่ 3 **ข้อกำหนดด้านพนักงาน**

— ด้านที่ 4 **ข้อกำหนดด้านยานพาหนะ**



สมาคมขนส่งประเทศสหรัฐอเมริกา

- **สมาคมขนส่งด้วยรถบรรทุกแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา**
  - ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ
  - ผู้ประกอบธุรกิจและการค้าต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
  - บริษัทผู้ว่าจ้างในการขนส่ง
  - ธุรกิจประกันภัย

- **National Private Truck Council**
  - เป็นสภาผู้ขนส่งรถบรรทุกส่วนบุคคล ซึ่งเป็น trade association เพียงองค์กรเดียวของประเทศที่มีกลุ่มเป้าหมายยังรถบรรทุกส่วนบุคคล (private truck fleets)

การสนับสนุนสมาชิกประเภทผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

- **สำหรับบริษัทที่ขนส่งสินค้าที่เป็นผลิตภัณฑ์ของบริษัทซึ่งมุ่งเน้นในการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ**
- **สมาชิกจะได้รับความช่วยเหลือด้านเทคนิค**
  - แหล่งข้อมูล
  - เครื่องมือที่จำเป็นในการวางแผนการขนส่ง
  - ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มคุณค่าในการดำเนินธุรกิจ
- **ได้พบปะแลกเปลี่ยนข้อมูลกับสมาชิกเพื่อสร้างเครือข่ายทางการค้า**

กิจกรรมอบรมด้านความปลอดภัยแก่เยาวชน

NPTC

National Private Truck Council

Technology and Maintenance Council	Information Technology and Logistics Council	Safety Management Council	Supply Chain Security & Loss Prevention Council	National Accounting & Finance Council
• ทำหน้าที่สนับสนุนคณะกรรมการนโยบายเทคโนโลยีและวิศวกรรมของสมาคม ATA ในด้านการวิเคราะห์วิจัย และการพัฒนานโยบาย	• ทำหน้าที่เป็นตัวแทนในงานเกี่ยวกับกฎระเบียบข้อบังคับและประเด็นต่างๆในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโลจิสติกส์	• ทำหน้าที่ในด้านนโยบายด้านความปลอดภัย ระเบียบวิธีปฏิบัติ และเทคโนโลยีด้านความปลอดภัย การจัดการความเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุในการขนส่งด้วยรถบรรทุก	• ทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและระเบียบวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยของสินค้า	• ทำหน้าที่ส่งเสริมด้านการศึกษาวิจัย สนับสนุนด้านเทคโนโลยีด้านการเงิน การบัญชี ภาษี การจัดการความเสี่ยงของธุรกิจการขนส่ง

แนวทางการพัฒนาสมาคมเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสมาคม

- การมีโครงสร้างและสมาชิกที่เข้มแข็ง
- มีวิสัยทัศน์และเป้าหมายที่ชัดเจน
- มีสมาชิกที่มีปริมาณและคุณภาพเพียงพอ
- ประเภทสมาชิกที่หลากหลาย เช่น ผู้รับจัดส่งสินค้า หรือสมาชิกที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งวัตถุอันตราย
- มีสถาบันการศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมของสมาคม

การส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่ง

- พัฒนากระบวนการปฏิบัติที่ดีในด้านความปลอดภัยให้แก่สมาชิก
- จัดกิจกรรม Best Practices

การจัดทำคู่มือการปฏิบัติงานต่างๆ

- คู่มือการจัดการเหตุฉุกเฉินและการรายงานและวิเคราะห์อุบัติเหตุ
- คู่มือการขับขี่ประหยัดและปลอดภัย

การพัฒนาหลักสูตรอบรมให้แก่ผู้ประกอบการรายย่อยเพื่อพัฒนาพนักงานขับรถ

- การขับขี่ประหยัดและปลอดภัย
- การตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะ
- การจัดการเหตุฉุกเฉิน การสร้างทัศนคติและจริยธรรมในการให้บริการ

การจัดกิจกรรมการตรวจสุขภาพ แอลกอฮอล์ และสารเสพติด

- ใช้เครื่องมือของสมาคม
- การขอความร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัด โรงพยาบาลและสถานีอนามัย เป็นต้น
- สมาคมเป็นศูนย์กลางในการจัดกิจกรรม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนดำเนินการของสมาชิกรายย่อย

การประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านความปลอดภัยที่เป็นประโยชน์แก่สังคม

- การใช้เชื้อเพลิงอย่างประหยัด การบำรุงรักษารถ
- สื่อสิ่งพิมพ์ เว็บไซต์ รายการวิทยุชุมชน หรือการอบรมให้ความรู้แก่เยาวชนในการขนส่ง

ความเชื่อมโยงกับแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

แผนระดับประเทศ

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 – 2564

แผนกระทรวงคมนาคม

- แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

แผนกรมการขนส่งทางบก

- แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559 - 2564 (ฉบับทบทวน ปี พ.ศ. 2560)
- แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (2563 - 2565)

ยุทธศาสตร์ / นโยบายระดับประเทศ (National Level)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

1. ความมั่นคง
2. การสร้างความสามารถในการแข่งขัน
3. การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
4. การสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
5. การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ปี พ.ศ. 2560 – 2564

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์	**ยุทธศาสตร์ที่ 2** การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้าในสังคม	**ยุทธศาสตร์ที่ 3** การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน	**ยุทธศาสตร์ที่ 4** การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	**ยุทธศาสตร์ที่ 5** การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย	**ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์**	**ยุทธศาสตร์ที่ 8** การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม	**ยุทธศาสตร์ที่ 9** การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ	**ยุทธศาสตร์ที่ 10** ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สาระสำคัญของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12
ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่ง

- การพัฒนานวัตกรรมและการนำมาใช้ขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกมิติเพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศ กำหนดกลยุทธ์ด้านนวัตกรรมบูรณาการวิจัยและพัฒนากับการนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์และการพัฒนานวัตกรรม
- การส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยสนับสนุนการวิจัยพัฒนา การดัดแปลงและต่อยอดการพัฒนาเทคโนโลยีไปสู่ความเป็นอัจฉริยะโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและการผสมผสานเทคโนโลยี การพัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นผู้ประกอบการทางเทคโนโลยี (Technopreneur) รวมทั้งการเชื่อมโยงระหว่างภาคการผลิตที่เป็นกลุ่มใหญ่ของประเทศ สนับสนุนการดำเนินงานอย่างเป็นเครือข่ายระหว่างสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน/ชุมชน
- การเตรียมพร้อมด้านกำลังคนและการเสริมสร้างศักยภาพของประชากร มุ่งเน้นการยกระดับคุณภาพทุนมนุษย์ของประเทศ การพัฒนาทักษะที่สอดคล้องกับความต้องการในตลาดแรงงานและทักษะที่จำเป็น การสร้างเสริมให้คนมีสุขภาพดีที่เน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมทางสุขภาพและการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่อสุขภาพ

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน
- กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

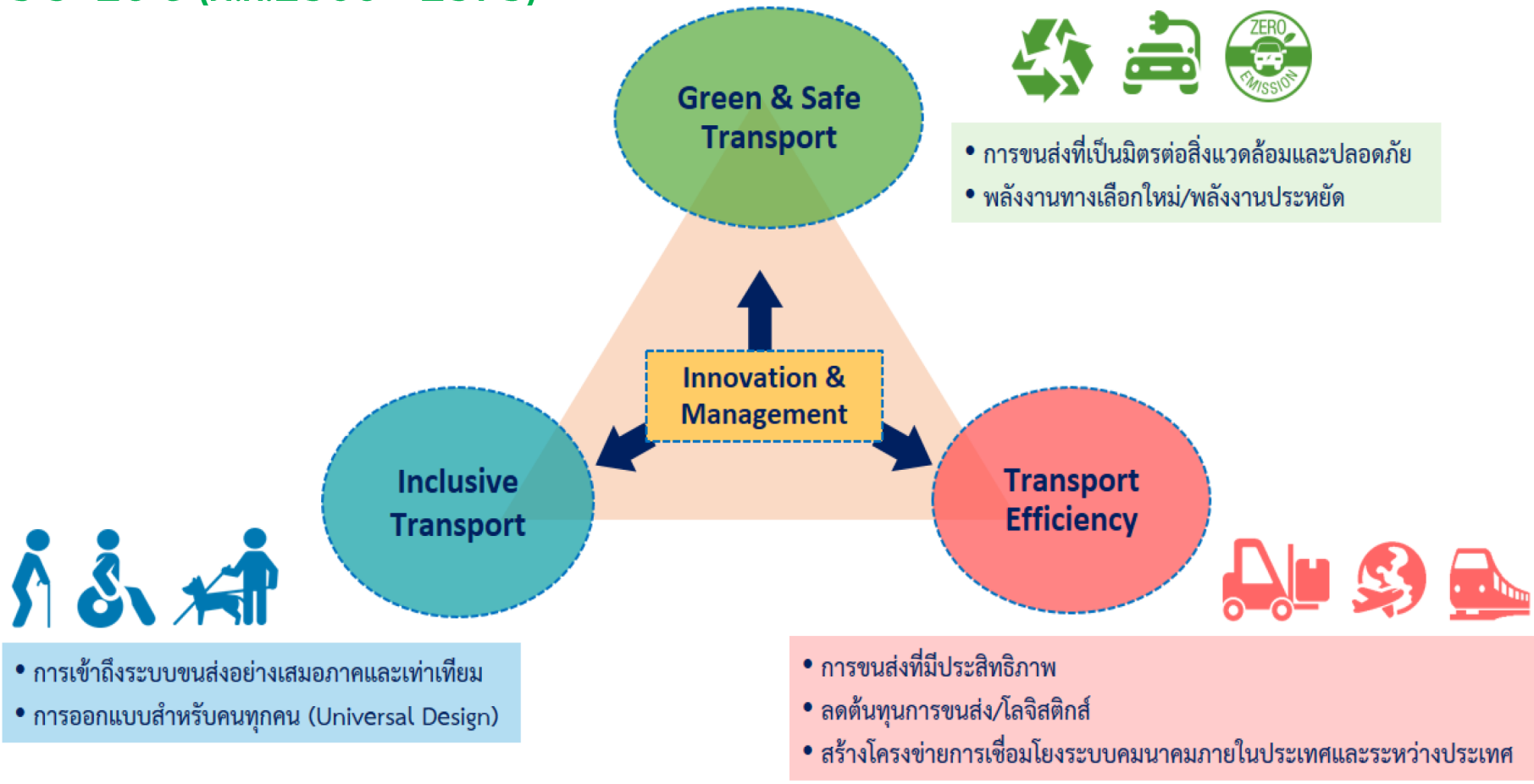
- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นประตูการค้า
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579)



แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- กลยุทธ์ 1.1 ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
- กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
- กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุผู้พิการ และบริการเชิงสังคม
- กลยุทธ์ 1.5 ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

Inclusive and Green

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคง ของระบบขนส่ง

- กลยุทธ์ 2.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ของการขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.2 ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.3 ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.4 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

Safety and Security

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

- กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ 3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ

Efficiency and Competitiveness

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

- กลยุทธ์ 4.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับ บริบทที่เปลี่ยนไป
- กลยุทธ์ 4.2 ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
- กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ
- กลยุทธ์4.4 พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.6 ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

Supporting Factors and Strategy Driver

แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559-2564

ยึดหลัก

- ยุทธศาสตร์พระราชทาน "เข้าใจ เข้าถึง และพัฒนา"
- ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง "ความมีเหตุมีผล พอประมาณ การมีภูมิคุ้มกัน (ความรู้+คุณธรรม)"
- วิสัยทัศน์ประเทศไทย ปี 2560 - 2579 "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน"
- แนวทางการปฏิบัติงานของรัฐบาล ทำก่อน ทำจริง ทำทันที เกิดผลสัมฤทธิ์ และยั่งยืน

ทิศทางองค์กรกรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2559 - 2564

ทบทวนปี พ.ศ. 2560

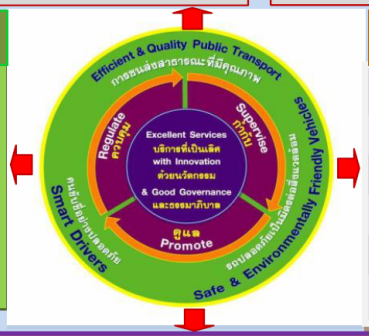
วิสัยทัศน์ "เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย พ.ศ.2559 - 2564"

ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- *องค์ประกอบที่ 1* ระบบการขนส่งทางถนนมีคุณภาพ (① มาตรฐานระดับสากล ② มาตรฐานความปลอดภัย ③ มาตรฐานการให้บริการที่ดี ④ มาตรฐานการประหยัดพลังงาน ⑤ มาตรฐานความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม)
- *องค์ประกอบที่ 2* ระบบการขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย
- *องค์ประกอบที่ 3* เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

พันธกิจ

① พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
② พัฒนานวัตกรรมการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย
③ พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ และมีสำนึกรับผิดชอบ
④ บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล



ค่านิยม "ONE DLT"

O (Objective)	เป้าหมายชัดเจน
N (Network)	มีบูรณาการ
E (Eminence)	งานโดดเด่น
D (Digital Economy)	เน้นนวัตกรรม
L (Legitimacy)	กำกับตามกฎหมาย
T (Transparency)	โปร่งใส เป็นธรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

เป้าประสงค์

❶ การขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ

ตัวชี้วัด

ด้านการขนส่งคนโดยสารด้วยรถสาธารณะ

- ร้อยละของชุมชนที่ประชาชนเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ
- เวลารอคอยรถสาธารณะ
- สัดส่วนรายจ่ายการเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะคิดเป็นสัดส่วนของรายได้ครัวเรือน
- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเพิ่มขึ้น
- ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางทุกประเภทการขนส่ง
- ร้อยละของพนักงานขับรถและรถที่ไม่มีความพร้อมตามมาตรการสแกนรถโดยสาร
- ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ
- ร้อยละความสำเร็จของการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ

ด้านการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

- สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนน (บาท/ตัน/กม.)
- ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ในส่วนที่กรมฯ รับผิดชอบ : สัดส่วนของรถบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันที่ลดลงจากการใช้สถานีขนส่งสินค้า
- จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ได้ Q Mark เพิ่มขึ้น
- ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำแผนและกำหนดมาตรการลดอุบัติเหตุจากรถบรรทุก

2. พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนน ให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์

❷ รถปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

❸ คนขับขี่อย่างปลอดภัย

ตัวชี้วัด

- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร
- จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากรถลดลง
- ระดับความ สำเร็จในการดำเนินโครงการมั่นใจทัวร์ไทยรถใช้ GPS
- ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยจากการขนส่งทางถนน
- ปริมาณมลภาวะที่เกิดจากการขนส่งทางถนน
- จำนวนอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นหน่วยจำนวนอุบัติเหตุต่อ 100 ล้านคัน-กิโลเมตร
- จำนวนอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ลดลง
- ระดับความสำเร็จของการนำข้อมูลจาก GPS มาใช้ในการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และพัฒนาแนวทางในการลดพฤติกรรมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- ระดับความสำเร็จโครงการ Sure Driving Smart Driver และการนำไปสู่การปฏิบัติ

3. พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

เป้าประสงค์

❹ การให้บริการที่เป็นเลิศ

ตัวชี้วัด

- ระดับความสำเร็จในการพัฒนานวัตกรรมทั้งองค์กร
- ร้อยละความพึงพอใจ
- ร้อยละความไม่พึงพอใจ

4. เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์

❺ พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

ตัวชี้วัด

- ร้อยละความเชื่อมั่นต่อองค์กร
- ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลายหน้าที่ (Multi-function)
- ระดับความสำเร็จของการเตรียมความพร้อมในการรวมกฎหมายขนส่งและกฎหมายรถยนต์เป็นฉบับเดียว

กรมการขนส่งทางบก รับผิดชอบสังคมและสาธารณะ
Everyday for Everyone ทุก ๆ วัน เพื่อทุกคน

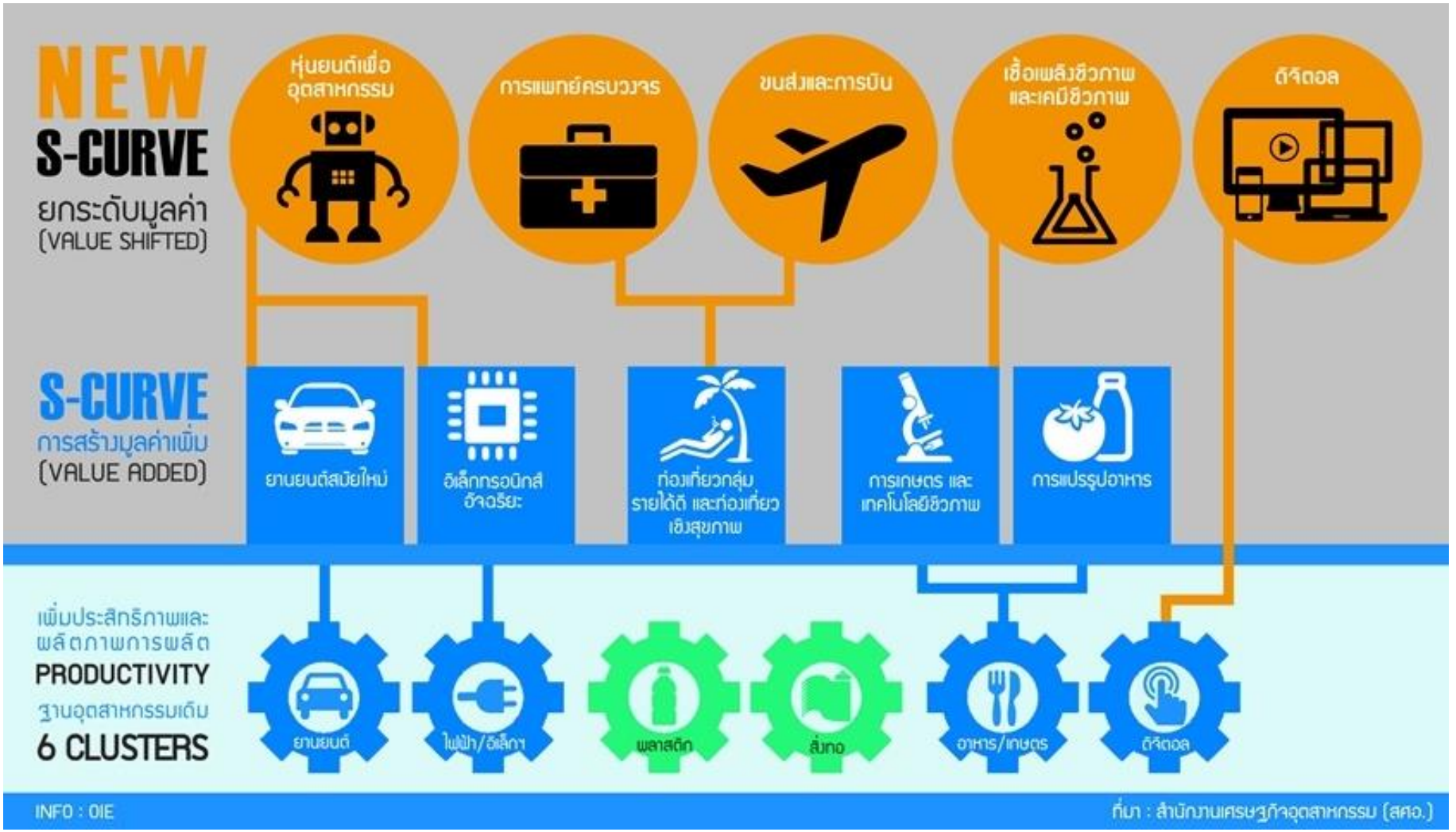
หน้า ๑๘

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2561-2564

วิสัยทัศน์ มุ่งมั่นสู่มาตรฐานการสัญจรที่ปลอดภัยด้วยกัน
(Committing to Standard of Safe Journey Together)

พันธกิจ	เสริมสร้างสมรรถนะให้กับระบบบริหารจัดการภาครัฐด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้เกิดการทำงานได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน	ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาคน พัฒนาความรู้ พัฒนามาตรฐาน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนและลดภาระของรัฐจากการสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศด้วยการลดจำนวนผู้พิการและทุพลภาพจากอุบัติเหตุทางถนน		ส่งเสริมให้เกิดรูปแบบการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการมีส่วนร่วมตามแนวทางประชารัฐ
ยุทธศาสตร์	1 การปฏิรูประบบการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	2 การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืน	3 ประเทศไทยขนส่งทางถนนปลอดภัย 4.0	4 ประชารัฐเพื่อถนนปลอดภัย
เป้าหมายเชิงกลยุทธ์	ระบบการจัดการ ระบบงาน ระบบสนับสนุนที่เอื้อต่อการดำเนินการแบบบูรณาการอย่างต่อเนื่อง และสามารถวัดผลสัมฤทธิ์เชิงประจักษ์	สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในทุกช่วงวัย ส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย ลดปัจจัยเสี่ยงหลักด้วยแนวคิดเชิงบูรณาการวางรากฐานสังคมแห่งการเรียนรู้	ยกระดับมาตรฐานสู่สากล สร้างความได้เปรียบด้วยองค์ความรู้ สนับสนุนการนำเทคโนโลยีมาใช้แก้ปัญหา พัฒนาความเป็นมืออาชีพและวางรากฐานสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน	ความปลอดภัยทางถนนเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของทุกคน
ตัวชี้วัดเชิงกลยุทธ์	ระบบการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมีการบูรณาการให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ทั้งในด้านการดำเนินการระหว่างหน่วยงาน ระบบข้อมูล งบประมาณ สมรรถนะการทำงาน ของฝ่ายปฏิบัติในภาพรวม	อัตราการเสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากปัจจัยเสี่ยงหลักลดลงร้อยละ 25 ใน 5 ปี	ต้นทุนจากภาคขนส่งอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	จำนวนองค์กรที่เข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนเพิ่มขึ้นทุกปี

10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจ



แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

- **เสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง**
  - ความรู้ เทคโนโลยี ความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจ
- **การสนับสนุนทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติจากภาครัฐและเอกชน**
  - ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ
  - ความร่วมมือในระดับนานาชาติ
- **ขยายเครือข่ายและพัฒนายกระดับมาตรฐานการดำเนินการขนส่ง**
  - ปลอดภัย
  - มีประสิทธิภาพ
  - ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ

วิสัยทัศน์

พัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานคุณภาพการขนส่งที่มีความปลอดภัยและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

พันธกิจ

(1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่ง

(2) สนับสนุนปัจจัยเกื้อหนุนที่จำเป็นต่อการดำเนินการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย

(3) ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้การดำเนินการได้มาตรฐานคุณภาพ มีความปลอดภัยและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย

(1) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการที่สูงขึ้น

(2) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาการดำเนินการให้มีความปลอดภัยในการขนส่งมากขึ้น

(3) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการและปฏิบัติการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกระดับคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐานระดับประเทศและระดับสากล
- กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งในและต่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ กำกับดูแล และให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูลองค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุงและผลักดันการออกกฎหมายให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ
- กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจในโซ่อุปทานในพื้นที่

แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะสั้น

การส่งเสริมให้สมาคมจัดกิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพผู้ประกอบการรายย่อย

กรมการขนส่งทางบกสามารถส่งเสริมให้ สมาคม/ชมรม ผู้ประกอบการจัดกิจกรรมเพื่อช่วยพัฒนาคุณภาพของผู้ประกอบการรายย่อยให้เป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น ซึ่งผลประโยชน์ของโครงการนอกเหนือจากที่จะได้ผลประโยชน์ทางตรงในการยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งตามนโยบาย “Smart Drivers” และรถปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม “Safe & Environmentally Friendly Vehicles” ของกรมการขนส่งทางบก

การส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงาน

กรมการขนส่งทางบกสามารถส่งเสริมให้สมาคมจัดทำคู่มือปฏิบัติงานและรายงานต่างๆ เพื่อเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการรายย่อยได้นำไปใช้ ซึ่งจะให้สมาคมจัดจำหน่ายเพื่อหารายได้หรืออาจแจกจ่ายให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อส่งเสริมกิจการของสมาชิกหรือเพื่อ
การประชาสัมพันธ์ต่อไป

กำหนดแนวทางการตรวจประเมินข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้แก่สำนักงานขนส่งจังหวัด

- เนื่องจากข้อกำหนดในการดำเนินการด้านความปลอดภัยต่างๆ สามารถตรวจประเมินได้โดยไม่ซับซ้อนมากนัก สำนักงานขนส่งจังหวัดสามารถเข้ามามีบทบาทในการตรวจประเมินการปฏิบัติงานตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยได้ และนำเสนอรายงานต่อกรมการขนส่งทางบกเพื่อเป็นคุณสมบัติภาคบังคับในการขออนุญาตประกอบการขนส่งหรือการขอต่ออายุใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

การเตรียมความพร้อมให้มีผู้จัดการด้านความปลอดภัยในการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยบรรทุก

- ตามเป้าหมายของการส่งเสริมการสร้างระบบความปลอดภัยให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งอย่างเป็นรูปธรรม กรมการขนส่งทางบกจะต้องเร่งประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีผู้จัดการด้านความปลอดภัย (Transport Safety Manager) เพื่อให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลและตรวจสอบด้านความปลอดภัยในการขนส่งโดยเฉพาะ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการควบคุมดูแล และตรวจสอบและรายงานการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อให้เป็นระบบและกลไกด้านคุณภาพที่ชัดเจนและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม

การส่งเสริมการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง

- ส่งเสริมความเข้มแข็งของการรวมกลุ่มและจำเป็นต้องเป็นไปเพื่อความร่วมมือกันอย่างจริงใจ เพื่อลดการแข่งขันเชิงทำลายการพัฒนาการศึกษาวิจัย และเป็นตัวแทนในการนำเสนอความคิดเห็นต่อภาครัฐและภาคเอกชนต่างๆ กำหนดแนวทางที่เหมาะสมอย่างค่อยเป็นค่อยไปและสอดคล้องกับธรรมชาติในการรวมตัวกันผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทย

แผนงานของกรมการขนส่งทางบก ระยะยาว

การให้การยอมรับสมาคมที่จัดกิจกรรมส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง

- ให้สิทธิประโยชน์แก่สมาคมที่จัดกิจกรรมโครงการเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่เข้มแข็ง

การรับรองหลักสูตรอบรม

- หลักสูตรที่มีคุณภาพ มีเนื้อหาและจำนวนชั่วโมงที่เพียงพอ มีการจัดกิจกรรมอบรมอย่างต่อเนื่อง

พิจารณาข้อกำหนดด้านความปลอดภัยให้เป็นเงื่อนไขในการอนุญาตประกอบการขนส่ง

- การจัดการความปลอดภัย
- การตรวจความพร้อมของรถ
- การตรวจความพร้อมของผู้ขับรถ
- การจัดการเหตุฉุกเฉิน

การพัฒนาระบบมาตรฐาน Q-Mark อย่างต่อเนื่อง

- ปรับปรุงข้อกำหนด แนวทางการตรวจประเมิน
- กฎระเบียบต่างๆ

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่กรุงเทพและปริมณฑล

วันที่ 3 ตุลาคม 2562 ณ โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

วันที่ 19 กันยายน 2562 ณ ห้องชุมพล โรงแรมสีมาธานี จังหวัดนครราชสีมา

การสัมมนาประชาสัมพันธ์ในพื้นที่ภาคตะวันออก

วันที่ 13 กันยายน 2562 ณ โรงแรมบางแสน เฮอร์ริเทจ จังหวัดชลบุรี

การสัมมนาประชาสัมพันธ์

หน่วยตรวจประเมินอิสระ หัวหน้าผู้ตรวจประเมินและผู้ตรวจประเมิน

วันที่ 16 ธันวาคม 2562 ณ โรงแรมอมารี ดอนเมือง แอร์พอร์ต กรุงเทพฯ

การสัมมนาประชาสัมพันธ์บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก

วันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร

การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

โครงการนำร่องให้คำปรึกษาแนะนำผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล

การตรวจประเมินผู้ประกอบการขนส่งที่สมัครขอรับการรับรอง

ลำดับ	ผู้ขอรับการรับรอง	จังหวัด	ขอรับการรับรองสำหรับการขนส่ง	
			ส่วนบุคคล	ไม่ประจำทาง
1	บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด	ฉะเชิงเทรา	✓	
2	บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด	นครราชสีมา	✓	
3	ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราชไอซ์	นครราชสีมา	✓	
4	บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด	นครราชสีมา	✓	
5	บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด	นครราชสีมา	✓	✓
6	ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์	นครราชสีมา	✓	
7	นางสาวณัฐวี ดีเสมอ	สมุทรสาคร	✓	
8	บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ตจำกัด	สมุทรสาคร		✓
9	บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)	กรุงเทพฯ	✓	
10	บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)	ชลบุรี	✓	
11	บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด	ชลบุรี		✓
12	บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)	ชลบุรี	✓	
13	บริษัท สุวลี จำกัด	ชลบุรี	✓	
14	บริษัท เจริญฤทธินนท์ จำกัด **	ปทุมธานี	✓	
15	บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด **	ปทุมธานี	✓	

** หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองระบบมาตรฐานฯสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางอยู่แล้ว

ตรวจประเมิน บริษัท ซีพีเอฟ เทรดดิ้ง จำกัด

วันที่ 24 ตุลาคม 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

ตรวจประเมิน บริษัท มิตรภาพอุตสาหกรรมนครราชสีมา จำกัด

วันที่ 30 ตุลาคม 2562 **ผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข** จัดส่งเอกสารเพิ่มเติม

- ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด

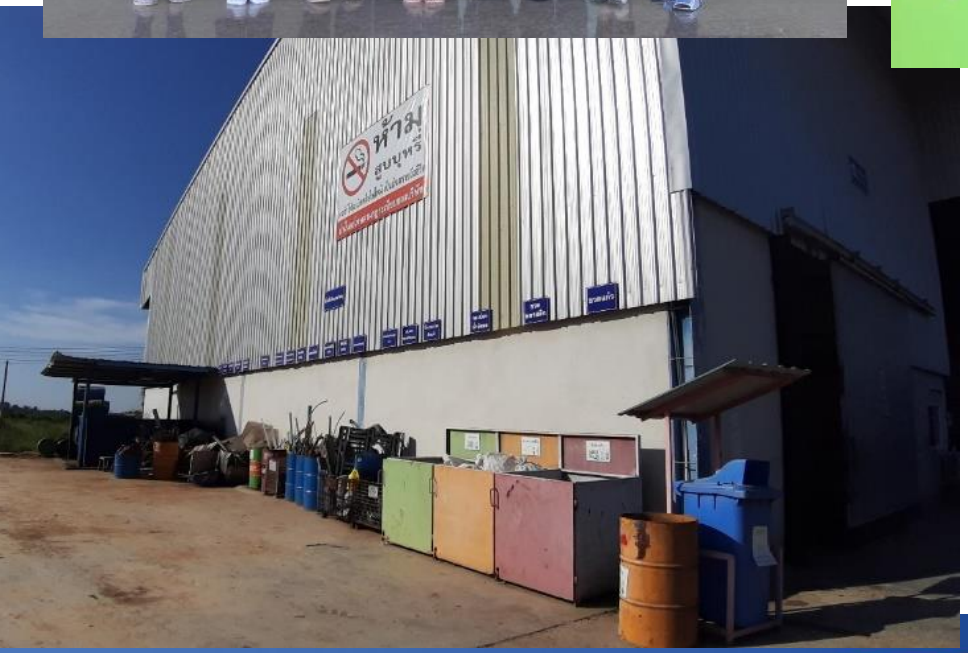
ตรวจประเมิน ห้างหุ้นส่วนจำกัด โคราชไอซ์

วันที่ 30 ตุลาคม 2562 **ผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข** จัดส่งเอกสารเพิ่มเติม

- ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 เพิ่มเติมมาตรการจัดการและบทลงโทษในการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด

ตรวจประเมิน บริษัท เอี่ยมธงชัยอุตสาหกรรม จำกัด

วันที่ 30 ตุลาคม 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ



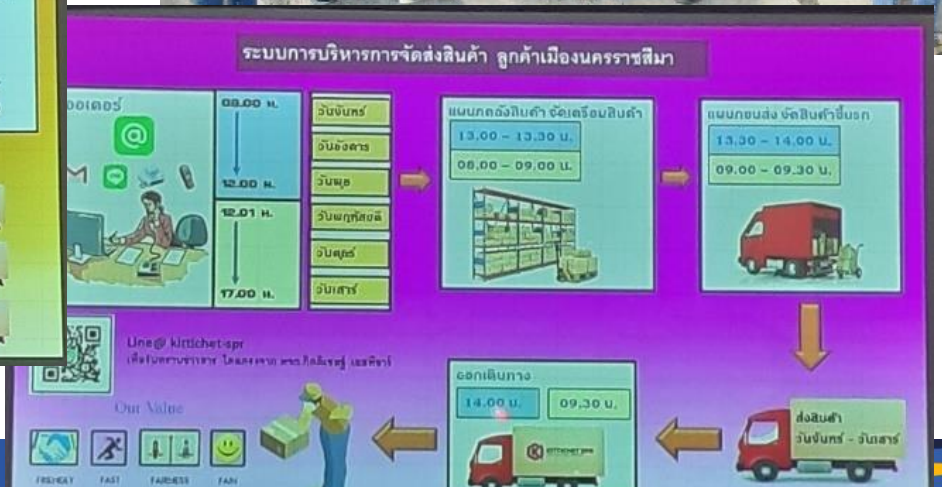
ตรวจประเมิน บริษัท มงคลทรัพย์ ทรานสปอร์ต จำกัด

วันที่ 31 ตุลาคม 2562 **ผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข** จัดส่งเอกสารเพิ่มเติม

- ข้อกำหนด 3.6 และข้อกำหนด 3.9 ให้ทำการตรวจสุขภาพนักงานขับรถ พร้อมตรวจสารเสพติด
- ข้อกำหนด 3.8 การตรวจระดับแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถ

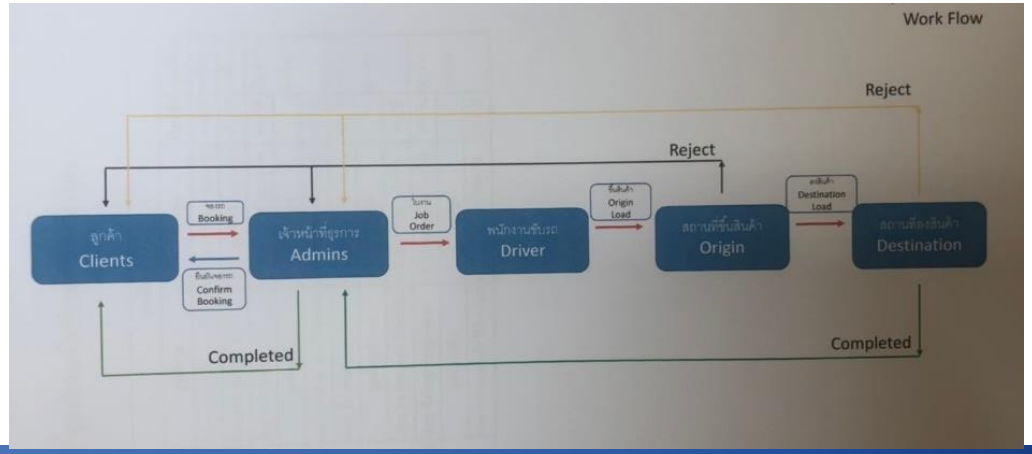
ตรวจประเมิน ห้างหุ้นส่วนจำกัด กิตติเชษฐ์ เอสพีอาร์

วันที่ 31 ตุลาคม 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ



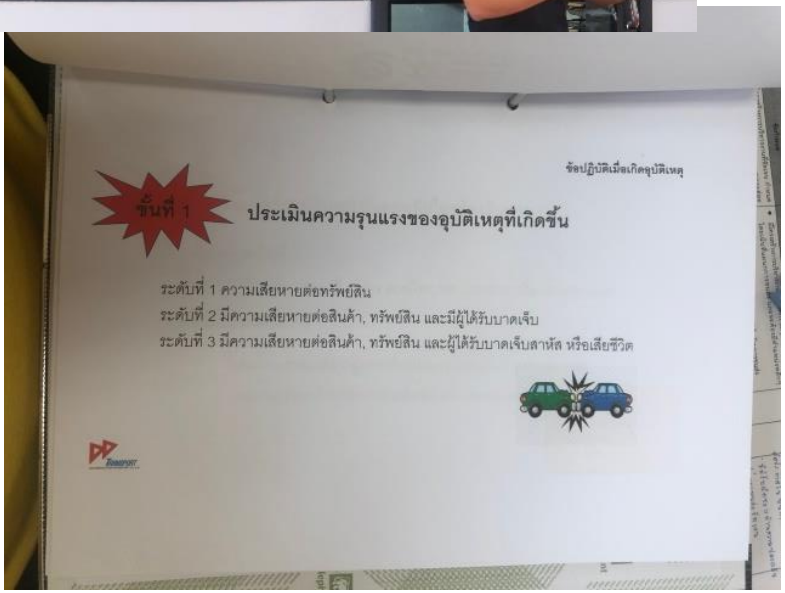
ตรวจประเมิน นางสาวณัฐวี ดีเสมอ

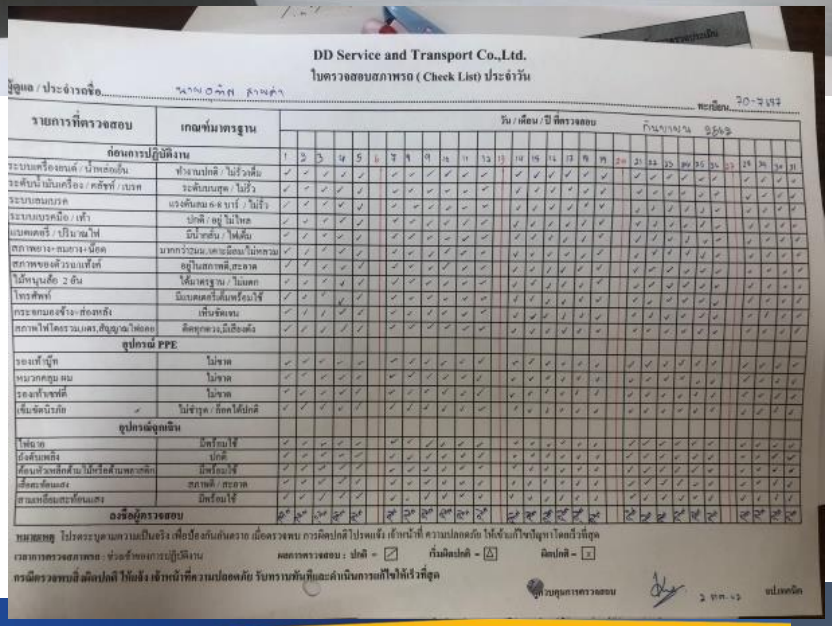
วันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ



ตรวจประเมิน บริษัท ดีดีเซอร์วิสแอนด์ทรานสปอร์ต จำกัด

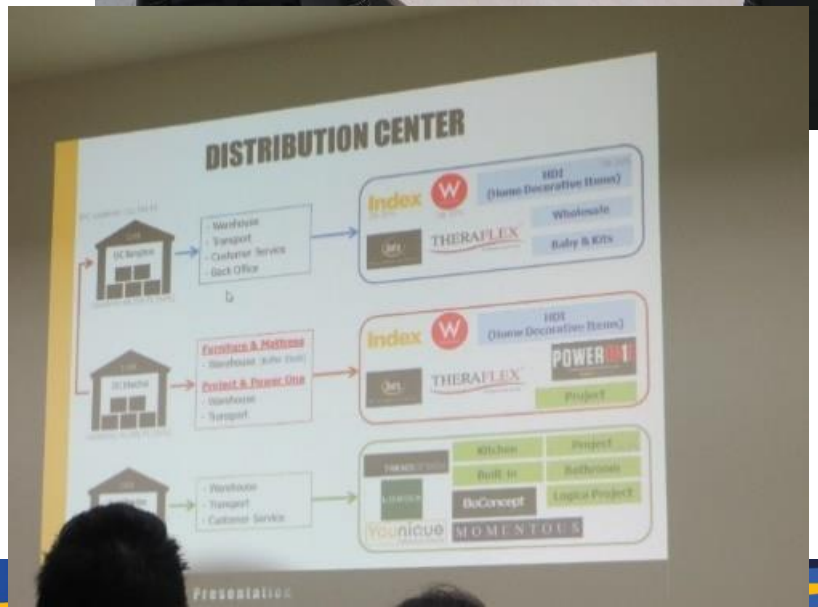
วันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ





ตรวจประเมิน บริษัท อินเด็กซ์ ลิฟวิ่งมอลล์ จำกัด (มหาชน)

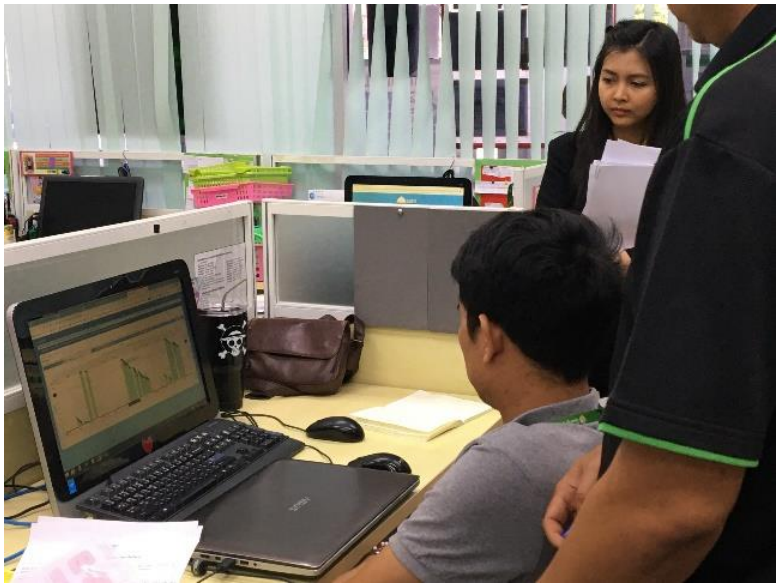
วันที่ 18 พฤศจิกายน 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

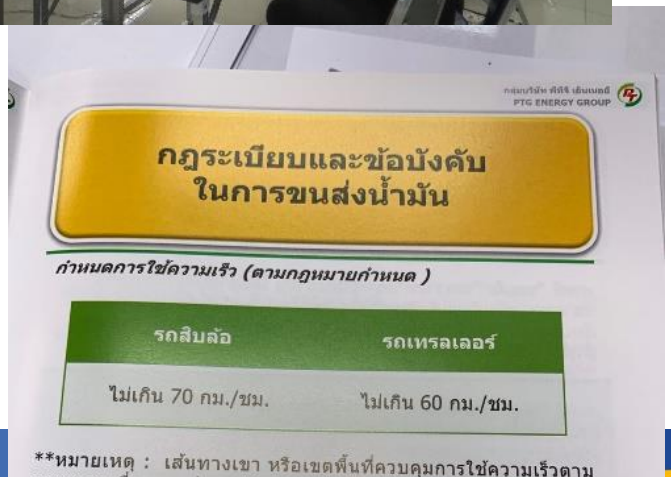


ตรวจประเมิน บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 **ผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข** จัดส่งเอกสารเพิ่มเติม

- ข้อกำหนด 3.3 จัดส่งแผนการฝึกอบรมพนักงานขับรถ 2 หลักสูตร คือ การขับขี่อย่างปลอดภัย และการตรวจสภาพและบำรุงรักษารถเบื้องต้น
- ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 จัดทำแผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด



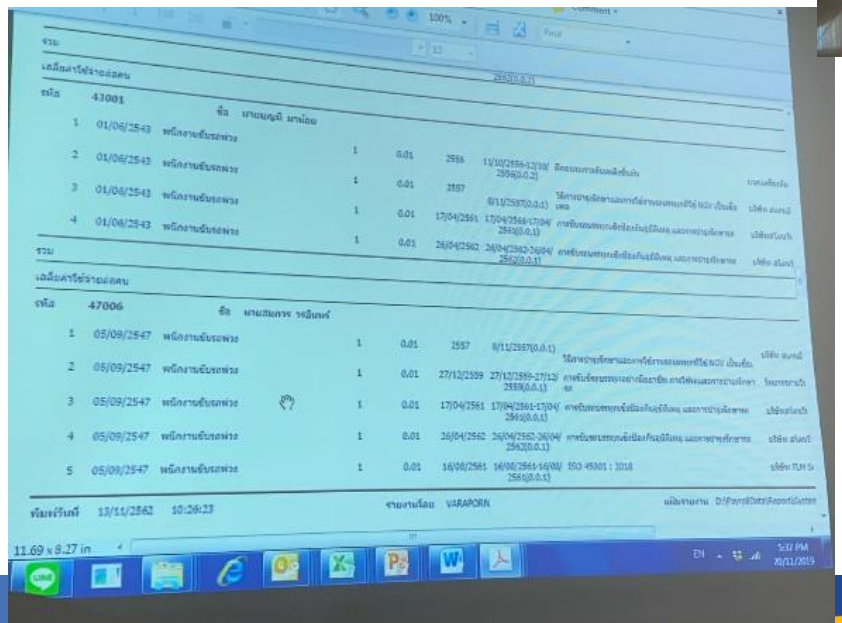


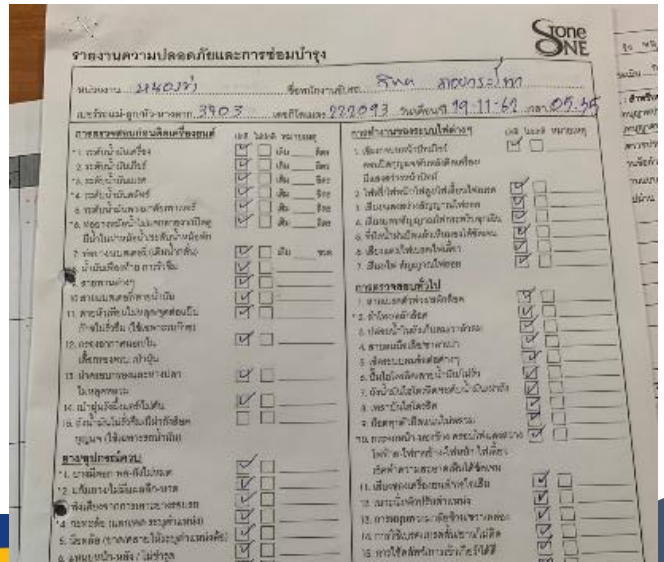
ตรวจประเมิน บริษัท พีทีจี โลจิสติกส์ จำกัด

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

ตรวจประเมิน บริษัท สโตนวัน จำกัด (มหาชน)

วันที่ 20 พฤศจิกายน 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

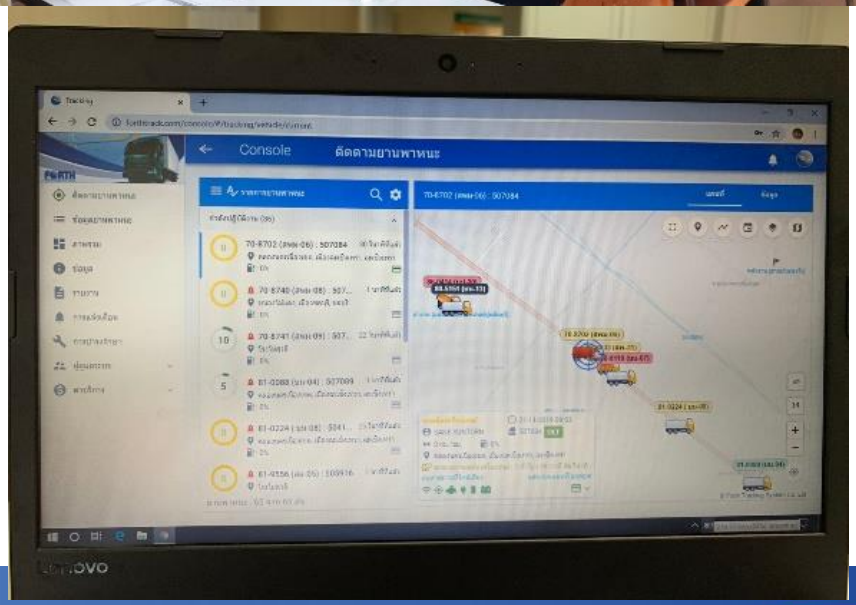




ตรวจประเมิน บริษัท สุวลี จำกัด

วันที่ 21 พฤศจิกายน 2562 **ผ่านข้อกำหนดบังคับแบบมีเงื่อนไข** จัดส่งเอกสารเพิ่มเติม

- ข้อกำหนด 3.8 และข้อกำหนด 3.9 จัดทำแผนการตรวจวัดแอลกอฮอล์และสารเสพติด



ตรวจประเมิน บริษัท เจริญฤทธินนท์ จำกัด

วันที่ 9 ธันวาคม 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

ตรวจประเมิน บริษัท ซีนอน อินเตอร์ จำกัด

วันที่ 9 ธันวาคม 2562 ผ่านข้อกำหนดบังคับทุกข้อ

กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport
FREIGHT TRANSPORT BUREAU
มาตรฐานคุณภาพ
บริการรถบรรทุก
TDSC
Truck Data Service Center
dlt.TDSC
DLT DREAM TEAM
#By Dlt.
Happiness for All
by DLT