

การสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา
การจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก
The Communication of Policy into Practice: A Case Study of
Providing Transport Safety Manager Department of Land Transport

ศรุตดา ปัญจานนท์
Saruda Panjanon
6514832024@rumail.ru.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และต่อผู้ประกอบการขนส่ง 2) ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของบุคลากรกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่ง 3) เพื่อเสนอวิธีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ โดยใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสาน ประกอบด้วย การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 14 คน และการใช้แบบสอบถามเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 303 คน

ผลการวิจัยพบว่า บุคลากรกรมการขนส่งทางบกและผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องในระดับปานกลาง โดยที่ปัจจัยส่วนบุคคลไม่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และองค์ประกอบของวิธีการสื่อสารนโยบายด้านการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ มี 4 องค์ประกอบ ประกอบด้วย 1) องค์ประกอบด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย 2) องค์ประกอบด้านทรัพยากร 3) องค์ประกอบด้านการสื่อสาร และ 4) องค์ประกอบด้านการสร้างความร่วมมือ

คำสำคัญ: การสื่อสารนโยบาย, ความปลอดภัย, ขนส่งทางบก

Keywords: Communication of Policy, Safety, Land Transport

*บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่องการสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา การจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก

**นักศึกษาลูกศิษย์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บทนำ

กรมการขนส่งทางบก มีภารกิจในการกำกับดูแลตรวจสอบและตรวจตราให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัวสะดวกรวดเร็วทั่วถึงและปลอดภัย ดังนั้นการ ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยจึงเป็นหัวใจสำคัญที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องสื่อสารทำความเข้าใจให้กับ ผู้ปฏิบัติงานและผู้เกี่ยวข้องรับทราบนโยบายและมองเห็นแนวทางการดำเนินการในทิศทางเดียวกันเพื่อขับเคลื่อน ภารกิจให้บรรลุเป้าหมาย (กฎกระทรวงฯ, 2552, หน้า 39-46.)

นโยบายเกี่ยวกับบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งเป็นหนึ่งในนโยบายสำคัญที่กรมการขนส่ง ทางบกกำลังผลักดันเพื่อยกระดับความปลอดภัยให้แก่ระบบการขนส่งทางถนนไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ วงเล็บรถบรรทุกหรือการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะโดยสาธารณะเพื่อให้ประชาชนเกิดความมั่นใจได้ว่ามีระบบ การขนส่งที่มีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน

เป้าหมายสำคัญของนโยบายเกี่ยวกับการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งก็เพื่อ ยกระดับมาตรฐานการขนส่งทางถนนโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีหน้าที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัย สาธารณะกรมการขนส่งทางบกจึงต้องจัดให้มีกระบวนการจัดการให้เกิดความปลอดภัยในระบบของประกอบการ ขนส่งทางถนนอย่างเป็นรูปธรรมโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นแต่ใน การดำเนินนโยบายดังกล่าวมาระยะหนึ่งกลับพบว่าเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการบางส่วน ยังคงไม่เข้าใจเกี่ยวกับ หลักเกณฑ์วิธีดำเนินการจึงส่งผลให้การดำเนินนโยบายไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีจุดมุ่งหมายที่จะศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการ ขนส่งทางบกและต่อผู้ประกอบการขนส่งเพื่อเสนอวิธีสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับบุคลากรจัดการด้าน ความปลอดภัยในการขนส่งให้สามารถนำไปปฏิบัติได้ตามเป้าหมายมีประสิทธิภาพและยกระดับระบบการขนส่งให้ ปลอดภัยได้จริง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และต่อผู้ประกอบการ ขนส่ง
2. เพื่อศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่ เกี่ยวข้องของบุคลากรกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่ง
3. เพื่อเสนอวิธีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยแบบผสมผสาน ประกอบด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 14 คน และการ ใช้แบบสอบถามเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. ศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และต่อผู้ประกอบการขนส่ง

การวิจัยในส่วนนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก และต่อ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 14 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างโดยเป็นข้อคำถามที่เป็นข้อกำหนดตายตัว เก็บข้อมูลโดยผู้วิจัยนัดหมายผู้ให้

ข้อมูลสำคัญโดยกำหนดวันและเวลา สัมภาษณ์ผ่านการโทรศัพท์และจดบันทึกข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยวิธีการ การวิเคราะห์สรุปอุปนัย ซึ่งเป็นการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญแต่ละท่านมาวิเคราะห์เพื่อหาบทสรุปร่วมกัน

2. ศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง ของบุคลากรกรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง

การวิจัยในส่วนที่สองเป็นการศึกษาเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องของบุคลากรกรมการขนส่งทางบก และผู้ประกอบการขนส่ง ผู้วิจัยได้ดำเนินการด้วยวิธีวิจัยเชิงปริมาณ ใช้แบบสอบถามแบบปลายปิดที่มีการให้คะแนนแบบมาตราส่วนประมาณค่า 3 ระดับ เป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในด้านความตรงเชิงเนื้อหา ข้อคำถามแต่ละข้อมีค่าดัชนีความสอดคล้อง อยู่ระหว่าง 0.67 ถึง 1.00 ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาคอยู่ที่ 0.947 จึงถือว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อมั่นสูงและสามารถนำไปใช้ได้ ประชากรที่ผู้วิจัยศึกษาประกอบด้วยเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 85,000 คน กลุ่มตัวอย่าง คำนวณจากการใช้สูตรของ Krejcie and Morgan (1970, อ้างถึงใน กรรณิการ์ ภิรมย์รัตน์, 2564 หน้า 139) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 384 คน จึงส่งแบบสอบถามจำนวน 400 ฉบับไปยังกลุ่มตัวอย่าง และได้รับการตอบรับจำนวน 303 ฉบับ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติพื้นฐานในการหาค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม 2 กลุ่มที่ไม่เป็นอิสระต่อกัน และสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

3. เสนอวิธีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในส่วนที่ 1 และ 2 จากนั้นสรุปและวิเคราะห์เพื่อเสนอวิธีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิจัยและอภิปรายผล ใน 3 ประเด็น ดังนี้

1. การสื่อสารนโยบายต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกและต่อผู้ประกอบการขนส่ง

1.1 จำนวนผู้รับการสัมภาษณ์

มีผู้รับการสัมภาษณ์ จำนวน 14 คน ดังนี้

ตารางที่ 1 ข้อมูลจำนวนของผู้รับการสัมภาษณ์

ลำดับที่	ผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
1	ผู้บริหาร	4	28.57
2	เจ้าหน้าที่	8	57.14
3	ผู้ประกอบการ	2	14.29
รวมทั้งสิ้น		14	100.00

1.2 ผลการสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับการสื่อสารนโยบาย มีผู้เกี่ยวข้องประกอบด้วย ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ สรุปข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ได้ ดังนี้

1.2.1 ผู้บริหาร

ได้บอกถึงที่มาของการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งว่าเกิดขึ้นอย่างไร โดยสาระสำคัญคืออุบัติเหตุที่มีสถิติการเกิดขึ้นสูง และผู้ประกอบการขนส่งส่วนมากยังขาดความรู้ความเข้าใจในการจัดการเรื่องความปลอดภัย

ในส่วนของวิธีการสื่อสารนโยบายนั้น มีการดำเนินการทั้งในแบบทางตรงและทางอ้อม ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีการจัดประชุมเพื่อมอบหมายนโยบาย และจัดประชุมประจำสัปดาห์ระหว่างผู้บริหารส่วนกลางและส่วนภูมิภาคเพื่อรับทราบผลการดำเนินการ ปัญหา หรืออุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมถึงจัดทำหนังสือชักจูงความเข้าใจในการปฏิบัติงานตามนโยบายไปยังทุกสำนักงาน มีการสื่อสารผ่านเว็บไซต์ นอกจากนี้ยังมีการประชาสัมพันธ์ด้วยสื่ออินโฟกราฟิก (Infographic) อีกด้วย การสื่อสารนโยบายไปยังผู้ประกอบการ มีการออกหนังสือแจ้ง จัดประชุมชี้แจงเปิดโอกาสให้ซักถาม ตอบข้อสงสัย รวมถึงเปิดให้ผู้ประกอบการเข้ารับคำแนะนำในการดำเนินการ

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการสื่อสารนโยบาย เกิดขึ้นจากปัจจัยต่าง ๆ อาทิเช่น การรับรู้นโยบายของบุคลากรที่ขาดความเข้าใจกฎหมาย กฎ และประกาศที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนี้ รวมถึงความสามารถในการตีความกฎหมายของเจ้าหน้าที่ และการสื่อสารทางตรงกับเจ้าหน้าที่เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเจ้าหน้าที่เป็นจำนวนมากและมีพื้นที่ห่างไกล และเจ้าหน้าที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้โดยพร้อมเพียงกันเนื่องจากมีภารกิจเป็นงานประจำที่ต้องให้บริการประชาชนที่เข้ามาติดต่ออยู่ตลอดเวลา ผู้ประกอบการขนส่งก็มีความแตกต่างกันในมิติของขนาดองค์กรและความรู้พื้นฐานของตน จึงทำให้เกิดช่องว่างในการรับรู้และทำความเข้าใจนโยบาย รวมถึงกรมการขนส่งทางบกจะต้องสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการทั้งในด้านกฎหมาย กฎ ประกาศที่เกี่ยวข้องและวิธีการดำเนินการตามนโยบายอย่างชัดเจน

1.2.2 เจ้าหน้าที่

การรับรู้นโยบายของเจ้าหน้าที่นั้น แสดงให้เห็นว่าเจ้าหน้าที่ที่มีการรับทราบนโยบายเพียงภาพกว้าง ๆ มีเฉพาะข้อมูลเบื้องต้นที่ไม่นำไปสู่การปฏิบัติจึงไม่สามารถถ่ายทอดไปสู่ผู้ประกอบการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินการก็ยังมีส่วนที่เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อน อาทิเช่น ขั้นตอนการดำเนินการ คุณสมบัติหลักฐานที่ต้องใช้ รวมถึงกฎหมาย กฎ และประกาศที่เกี่ยวข้อง

การสื่อสารนโยบายส่วนมากเป็นการสื่อสารผ่านการจัดประชุมแบบออนไลน์ มีระยะเวลาที่จำกัด จึงเกิดปัญหาเป็นการสื่อสารทางเดียวเจ้าหน้าที่ไม่สามารถซักถามข้อสงสัยได้ และเมื่อขาดความรู้ความเข้าใจก็จะส่งผลต่อการถ่ายทอดไปยังผู้ประกอบการขนส่ง นอกจากนี้ยังสะท้อนว่าการสื่อสารนโยบายนั้นควรสื่อสารให้เจ้าหน้าที่เกิดความรู้อย่างเข้าใจในนโยบายดังกล่าว ซึ่งให้เห็นข้อดี ข้อเสีย รวมถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ รวมถึงต้องการเปิดช่องทางสื่อสารให้เจ้าหน้าที่ประสานงานได้สะดวกยิ่งขึ้น มีคู่มือในการปฏิบัติงาน และเพิ่มอัตรากำลังให้แก่สาขาเพื่อรองรับการให้บริการประชาชน

1.2.3 ผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการยังขาดความรู้ความเข้าใจในนโยบายและมีข้อสงสัยว่าเหตุใดตนต้องปฏิบัติตามนโยบาย โดยการสื่อสารนโยบายจากกรมการขนส่งทางบกไปไม่ถึงผู้ประกอบการในทุกสาย ผู้ประกอบการจะ

ทราบก็ต่อเมื่อมีการติดต่อทำธุรกรรมทางกรม อุปสรรคหลายอย่างที่เกิดขึ้น อาทิเช่น การสื่อสารด้วยภาษาราชการที่ทำความเข้าใจได้ยาก ไม่ทราบช่องทางในการติดต่อสื่อสาร ไม่ได้รับเอกสารที่กรมส่งมา และอยากให้เจ้าหน้าที่อยู่ในเขตพื้นที่ออกประชาสัมพันธ์ หรือประสานไปยังผู้ใหญ่บ้านในท้องถิ่นเพื่อให้เกิดการสื่อสารที่ครอบคลุมยิ่งขึ้น

2. ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง ของบุคลากรกรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง

2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

(1) เพศ

ตารางที่ 2 ข้อมูลเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ	เพศ	จำนวน	ร้อยละ
1	ชาย	174	57.43
2	หญิง	129	42.57
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 57.43 และเพศหญิงจำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 42.57 สรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีเพศชายมากกว่าเพศหญิง

(2) อายุ

ตารางที่ 3 ข้อมูลอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับที่	ช่วงอายุ	จำนวน	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 30 ปี	37	12.21
2	ตั้งแต่ 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี	63	20.79
3	ตั้งแต่ 40 ปี แต่ไม่เกิน 50 ปี	105	34.65
4	ตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป	98	32.34
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วงอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 12.21 อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 30 ปี แต่ไม่เกิน 40 ปี จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 20.79 อยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 40 ปี แต่ไม่เกิน 50 ปี จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 34.65 และอยู่ในช่วงอายุตั้งแต่ 50 ปีขึ้นไป จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 32.34

(3) ระดับการศึกษา

ตารางที่ 4 ข้อมูลระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ ที่	ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
1	ต่ำกว่าปริญญาตรี	86	28.38
2	ปริญญาตรี	162	53.47
3	ปริญญาโท ขึ้นไป	55	18.15
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 28.38 ระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 53.47 และระดับการศึกษาปริญญาโท ขึ้นไป จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 18.15

(4) ประเภทตำแหน่ง

ตารางที่ 5 ข้อมูลประเภทตำแหน่งของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ ที่	ประเภทตำแหน่ง	จำนวน	ร้อยละ
1	วิชาการ	9	2.97
2	ทั่วไป	6	1.98
3	ผู้ประกอบการขนส่ง	288	95.05
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างอยู่ตำแหน่งประเภทวิชาการ จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.97 ตำแหน่งประเภททั่วไป จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.98 และเป็นผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน 288 คน คิดเป็นร้อยละ 95.05

(5) อายุงาน

ตารางที่ 6 ข้อมูลอายุงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ ที่	อายุงาน	จำนวน	ร้อยละ
1	ต่ำกว่า 5 ปี	31	10.23
2	ตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี	73	24.09
3	ตั้งแต่ 10 ปี แต่ไม่เกิน 15 ปี	109	35.97
4	ตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป	90	29.70
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุงานต่ำกว่า 5 ปี จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 10.23 อยู่ในช่วงตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 24.09 อยู่ในช่วงตั้งแต่ 10 ปี แต่ไม่เกิน 15 ปี จำนวน 109 คน คิดเป็นร้อยละ 35.97 และมีอายุงานตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 29.70

(6) ที่ตั้งสำนักงาน

ตารางที่ 7 ข้อมูลที่ตั้งสำนักงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลำดับ ที่	ที่ตั้งสำนักงาน	จำนวน	ร้อยละ
1	ส่วนกลาง	5	1.65
2	กรุงเทพมหานคร	102	33.66
3	ต่างจังหวัด	196	64.69
รวม		303	100.00

จากตารางที่ 7 พบว่า กลุ่มตัวอย่างอยู่ในที่ตั้งสำนักงานอยู่ที่ส่วนกลาง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.65 ที่ตั้งสำนักงานอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 33.66 และอยู่ในที่ตั้งสำนักงานอยู่ต่างจังหวัด จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 64.69

2.2 ระดับของความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งของบุคลากรกรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง

ตารางที่ 8 ระดับของความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งของบุคลากรกรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง

ข้อที่	รายการประเมินการรับรู้	ระดับความรู้ความเข้าใจ		แปลผล
		\bar{X}	S.D	
1. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522		1.94	0.53	ปานกลาง
1.1	ผู้ที่ทำประกอบการขนส่งฯ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน	2.05	0.56	ปานกลาง
1.2	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ต้องจัดให้มีอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง	1.95	0.68	ปานกลาง
1.3	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้ใดไม่ปฏิบัติตามที่กฎกระทรวงกำหนดไว้ในมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท	1.83	0.63	ปานกลาง
2. กฎกระทรวงความปลอดภัยในการขนส่ง (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563		1.89	0.68	ปานกลาง
2.1	การใช้รถทำการขนส่งผู้โดยสาร ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก การขนส่งส่วนบุคคล และการขนส่งระหว่างประเทศต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งโดยจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.89	0.68	ปานกลาง

ตารางที่ 8 (ต่อ)

ข้อที่	รายการประเมินการรับรู้	ระดับความรู้ความเข้าใจ		แปลผล
		\bar{X}	S.D	
2.2	การใช้รถทำการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ประเภท การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งส่วนบุคคล และการขนส่งระหว่างประเทศต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการขนส่งโดยจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.89	0.67	ปานกลาง
3. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดคุณสมบัติหลักสูตร ระยะเวลา การฝึกอบรม และหน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง พ.ศ. 2564		1.89	0.61	ปานกลาง
3.1	ผู้ที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายที่ต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.93	0.62	ปานกลาง
3.2	คุณสมบัติของผู้ที่มีสิทธิจะขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.87	0.66	ปานกลาง
3.3	การจัดแบ่งประเภทของหลักสูตรและระยะเวลาการฝึกอบรมบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.85	0.62	ปานกลาง
3.4	หลักเกณฑ์ วิธีการในการดำเนินการและช่องทางการสมัครเพื่อขอขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.90	0.63	ปานกลาง
3.5	เอกสารหลักฐานที่ใช้ประกอบการขอขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.87	0.61	ปานกลาง
3.6	เงื่อนไขและเงื่อนไขในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการทดสอบเพื่อขอขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.83	0.64	ปานกลาง
3.7	อายุของการขึ้นเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.85	0.60	ปานกลาง
3.8	เหตุในการถูกเพิกถอนการขึ้นทะเบียนเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.78	0.61	ปานกลาง
3.9	หน้าที่ของบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.91	0.64	ปานกลาง
3.10	เงื่อนไขและเงื่อนไขที่ผู้ประกอบการจะต้องจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.92	0.64	ปานกลาง
3.11	หลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการและเงื่อนไข ในกรณีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งตาย ถูกยกเลิกการขึ้นทะเบียน หรือลาออกจากการเป็นบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	1.95	0.53	ปานกลาง
3.12	กระบวนการในการรับรองการปฏิบัติหน้าที่ตามที่กรมการขนส่งกำหนดให้บุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยดำเนินการ	1.97	0.54	ปานกลาง
สรุประดับความรู้ความเข้าใจ		1.90	0.62	ปานกลาง

2.3 ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับของความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบาย เกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งของบุคลากรกรมการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่ง

(1) ทดสอบความแตกต่างของเพศ ที่มีผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยระหว่างกลุ่ม 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน

ผลการวิจัยพบว่าเพศชายมีระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ย ไม่ต่างจากเพศหญิงอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

(2) ทดสอบความแตกต่างของช่วงอายุที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่าช่วงอายุไม่ส่งผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

(3) ทดสอบความแตกต่างของระดับการศึกษา ที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่าระดับการศึกษาไม่ส่งผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

(4) ทดสอบความแตกต่างของประเภทตำแหน่ง ที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่าประเภทตำแหน่งไม่ส่งผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

(5) ทดสอบความแตกต่างของอายุงาน ที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่าอายุงานไม่ส่งผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

(6) ทดสอบความแตกต่างของที่ตั้งสำนักงาน ที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ด้วยสถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่าที่ตั้งสำนักงานไม่ส่งผลต่อระดับความรู้ความเข้าใจนโยบาย มาตรการ กฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเฉลี่ยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ .05

3. เสนอวิธีการสื่อสารนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ

วิธีการสื่อสารนโยบายด้านการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ มี 4 องค์ประกอบ ประกอบด้วย

1. องค์ประกอบด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย
2. องค์ประกอบด้านทรัพยากร
 - 2.1 ทรัพยากรบุคคล
 - 2.2 งบประมาณ
3. องค์ประกอบด้านการสื่อสาร
 - 3.1 ช่องทางการสื่อสารนโยบาย

3.2 ขั้นตอนและกิจกรรมในการดำเนินงาน

กรมการขนส่งทางบกต้องกำหนด ขั้นตอน วิธีการ และกิจกรรมในการดำเนินงานให้

4. องค์ประกอบด้านการสร้างความร่วมมือ

4.1 การสร้างความร่วมมือในองค์กร

4.2 การสร้างความร่วมมือกับผู้ประกอบการ

การสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติ ในเรื่องของการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง ต่อบุคลากรของกรมการขนส่งทางบกและผู้ประกอบการขนส่งนั้น เกิดปัญหาจากหลายปัจจัย อาทิเช่น นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นจากส่วนกลางถ่ายทอดไปยังผู้ปฏิบัติงานที่สังกัดสำนักงานด้วยขั้นตอน กระบวนการ และช่องทางการสื่อสารที่ยังขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนดไว้ได้ และการวิจัยนี้ยังแสดงให้เห็นได้ว่าทั้งเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการขนส่งยังขาดความรู้ความเข้าใจในกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบายความปลอดภัยในการขนส่ง ดังนั้น นอกจากการสื่อสารนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว ยังควรส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจกฎหมาย กฎ ประกาศ และนโยบายความปลอดภัยในการขนส่งเพิ่มขึ้นด้วย โดยผู้วิจัยนำเสนอวิธีการสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติ

ผลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอองค์ประกอบสำคัญที่ส่งเสริมให้การสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ 4 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) องค์ประกอบด้านวัตถุประสงค์ของนโยบาย 2) องค์ประกอบด้านทรัพยากร 3) องค์ประกอบด้านการสื่อสาร และ 4) องค์ประกอบด้านการสร้างความร่วมมือ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของงานวิจัยของปาริฉัตร จอมกัน. (2563, หน้า 75) ได้ทำการศึกษาเรื่องการวิเคราะห์การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการราชการระยะ 5 ปี (พ.ศ.2561-2565) ในวาระแรกระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563-2565) ของกรมสุขภาพจิต โดยมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อ 1) ศึกษาการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกรมสุขภาพจิต ในปีงบประมาณ 2563 และ 2) ศึกษาปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกรมสุขภาพจิต ในปีงบประมาณ 2563 และให้ข้อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์กรมสุขภาพจิต โดยการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 18 คน ประกอบด้วย 1) ผู้กำหนดยุทธศาสตร์ของกรมสุขภาพจิตและ 2) ผู้ปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ของกรมสุขภาพจิต เครื่องมือในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เจาะลึก (In-depth Interview) เก็บข้อมูลโดยข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์เชิงลึก และวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบการพรรณนา ผลการวิจัยพบว่าการกำหนดยุทธศาสตร์มีกระบวนการที่เป็นขั้นตอนมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน เป็นไปตามมาตรฐานของการกำหนดยุทธศาสตร์ และมีการกำหนดเป็นตัวชี้วัดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนเพื่อให้รับทราบแนวทางในการปฏิบัติและนำไปขับเคลื่อนให้เป็นรูปธรรมในพื้นที่ที่รับผิดชอบ แต่กลับพบว่าเกิดอุปสรรคในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ในหลายประเด็น ดังนี้ 1) การกำหนดเนื้อหาของยุทธศาสตร์ในรายประเด็นยังมีความซ้ำซ้อนไม่สอดคล้องในทิศทางเดียวกัน จึงส่งผลให้แนวทางในการปฏิบัติมีความคลุมเครือ และส่งผลต่อการวัดผลการปฏิบัติงานด้วย 2) การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่อยู่ภายใต้งบประมาณและบุคลากรของกรมฯ มีอยู่อย่างจำกัด รวมถึงขาดการบริหารจัดการทรัพยากรข้อมูลให้มีประสิทธิภาพ จึงไม่สามารถตอบสนองต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 3) การสื่อสารระหว่างหน่วยงานจะใช้การสื่อสารในรูปแบบทางการเป็นหลักโดยสื่อสารจากผู้บริหารลงไปสู่ผู้ปฏิบัติ ซึ่งเป็นวิธีที่ไม่สามารถสร้างความเข้าใจให้ผู้ปฏิบัติให้นำยุทธศาสตร์ไปขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรมได้ 4) การมอบหมายงานตามโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ เช่น การแต่งตั้งคณะกรรมการหรือคณะทำงาน ซึ่งอาจไม่ใช่ผู้มีความเชี่ยวชาญในประเด็นยุทธศาสตร์นั้น ๆ และมีการกำหนดหน้าที่เพิ่มเติมจากภารกิจ

หลักที่ได้รับมอบหมายซึ่งไม่ได้ตระหนักถึงศักยภาพของบุคคล จึงส่งผลเสียต่อการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ และ 5) การขาดความตระหนักถึงกระบวนการสร้างแรงจูงใจเพื่อกระตุ้นให้ผู้ปฏิบัติงานอยากให้ความร่วมมือในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าหมาย

ข้อเสนอแนะ

1. ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง อาจนำผลจากการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ เป็นแนวทางในการสื่อสารนโยบายการจัดให้มีบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่งสู่การปฏิบัติ เพื่อให้การสื่อสารนโยบายมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
2. ผู้ที่ดำเนินการวิจัยเกี่ยวข้องกับการสื่อสารนโยบายสู่การปฏิบัติ อาจใช้งานวิจัยนี้เป็นแนวทางในการดำเนินการวิจัยได้

เอกสารอ้างอิง

- กรรณิการ์ณ ภิรมย์รัตน์. 2564. *เอกสารการสอนวิชาการวิจัยในชั้นเรียนกลุ่มสาระการเรียนรู้สังคมศึกษา*. สืบค้นจาก https://eledu.ssru.ac.th/kannika_bh/course/view.php?id=6
- กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552. (2552, เมษายน 9). *ราชกิจจานุเบกษา*, 126(24ก), 39-46.
- จิตรกร ลากุล, สุภาภรณ์ ศรีดี, หฤทัย ปัญญาบุตรกุล และมาริสา จันทมาศ. (2566). การสื่อสารนโยบายนวัตกรรมเมตาเวิร์สเพื่อการท่องเที่ยวเกาะสมุย. *วารสารสังคมศาสตร์และวัฒนธรรม*, 7(6). สืบค้นจาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/JSC/article/view/265312>
- เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2567ก). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2567ข). *เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย*. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- ชัชชญา อัครวีระเดช. (2010). การศึกษาการนำนโยบายสาธารณะด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารไปปฏิบัติสำหรับการให้บริการเกมออนไลน์และอินเทอร์เน็ต. *Naresuan University Journal* 2010, 18(2). สืบค้นจาก <https://ojs.lib.buu.ac.th/index.php/education2/article/view/9421>
- ปาริฉัตร จอมกัน. (2563). *การวิเคราะห์การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการระยะ 5 ปี (พ.ศ.2561-2565) ในวาระระยะ 3 ปี (พ.ศ.2563-2565) ของกรมสุขภาพจิต*. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สืบค้นจาก <https://digital.car.chula.ac.th/cgi/viewcontent.cgi?article=8461&context=chulaetd>
- วิจิต หวังวรงค์. (2554). *การสื่อสารนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์สู่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกรณีศึกษา: สำนักงานส่งเสริมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์แห่งชาติ (องค์การมหาชน)*. รายงานเฉพาะบุคคลปริญญาวารสารศาสตร์มหาบัณฑิต. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. สืบค้นจาก https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/digital/api/DownloadDigitalFile/download_digi/122179/?path=thesis/jc/1949/title-biography.pdf

สุภานันท์ ฤทธิมนตรี, สุภาภรณ์ ศรีดี, กานต์ บุญศิริ และจิตราภรณ์ สุทธิวรเศรษฐ์. (2566). การสื่อสารนโยบายเศรษฐกิจของรัฐบาลผ่านสื่อออนไลน์ในเครือข่ายของกรมประชาสัมพันธ์. *วารสารสังคมศาสตร์และวัฒนธรรม*, 7(5). สืบค้นจาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/JSC/article/view/263864>