เอกสารวิชาการส่วนบุคคล

การสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม ในกรมการขนส่งทางบก

จัดทำโดย

นายอัฌษไธค์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต

อดีตอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

เอกสารวิชาการนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม

หลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” รุ่นที่ 6

วิทยาลัยรัฐธรรมนูญ สถาบันรัฐธรรมนูญศึกษา

สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

คำนำ

ในสมัยที่ผู้เขียนดำรงตำแหน่งเป็นอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบกส่วนใหญ่เป็นเรื่องของการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนจากรถตู้โดยสารสาธารณะ รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกวัตถุอันตราย เพื่อลดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งในขณะนั้น ผู้เขียนได้ใช้แนวทางและกำหนดมาตรการดูแลความปลอดภัยอย่างเหมาะสมและเคร่งครัด ดังเช่น การเคร่งครัดการบรรทุกผู้โดยสารมิได้เกิดจำนวนที่นั่งที่กำหนด การกำหนดให้รถตู้โดยสารสาธารณะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทุกที่นั่ง การติดตั้งเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินทางของรถ (GPS Tracking) สำหรับรถบรรทุกวัตถุอันตรายและรถโดยสารประจำทางที่วิ่งระหว่างกรุงเทพมหานคร – ต่างจังหวัด การจัดตั้งหน่วยรถปฏิบัติการเคลื่อนที่ตรวจจับความเร็ว (รถโมบาย) บนถนนสายหลักทั่วประเทศ เป็นต้น นอกจากนั้น ด้วยการแข่งขันที่มีอยู่สูงในด้านการขนส่ง ณ ขณะนั้น ภารกิจที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ การเตรียมความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะการรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของอาเซียนในประเทศไทย สำหรับในส่วนของการให้บริการด้านประชาชนนั้น กรมการขนส่งทางบกก็ได้ดำเนินการปรับปรุงการให้บริการให้มีความสะดวกขึ้นและสนองตอบต่อการใช้บริการของประชาชน โดยได้ดำเนินการเพิ่มช่องทางการรับชำระภาษีรถประจำปีที่ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ การให้บริการรับชำระภาษีรถประจำปีผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ (Mobile Payment)

การดำเนินการต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้น ล้วนประสบความสำเร็จอย่างสูง เหตุผลหนึ่งก็มาจากระบบวิธีการคิดในการสร้างมีความส่วนร่วมของบุคลากรภายในหน่วยงาน และการประสานความร่วมมือกับหน่วยงานราชการ และภาคเอกชนให้เข้ามาร่วมขับเคลื่อนภารกิจ ด้วยเหตุนี้ คำว่า “ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม” จึงมิได้เป็นเรื่องที่ไกลตัวจากแนวนโยบายของผู้เขียนในขณะดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมการขนส่งทางบก ณ ขณะนั้น แต่ประการใด แต่กลับกลายเป็นเรื่องที่ผู้เขียนใช้เป็นหลักในการบริหารองค์กร และขับเคลื่อนในหลายภารกิจ ซึ่งผลงานทางวิชาการเล่มนี้ จะแสดงให้เห็นการนำหลักประชาธิปไตยแบบส่วนร่วมมาปรับใช้ในการบริหารภารกิจในกรมการขนส่งทางบก

นายอัฌษไธค์ รัตนดิลก ณ ภูเก็ต

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	2
1. แนวคิดเกี่ยวกับประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม	**4**
1.1 ความหมายของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม	4
1.2 องค์ประกอบของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม	6
1.3 กระบวนการของระบบประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม	7
1.4 รูปแบบของการสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม	8
2. บทบาทและทิศทางของกรมการขนส่งทางบก	**9**
2.1 บทบาทของกรมการขนส่งทางบก	9
2.2 ทิศทางของกรมการขนส่งทางบก	10
3. การสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมในกรมการขนส่งทางบก	**11**
3.1 การสร้างความมีส่วนร่วมของข้าราชการและเจ้าหน้าที่	11
3.2 การสร้างความมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการขนส่ง	12
3.3 การสร้างความมีส่วนร่วมของผู้โดยสารรถสาธารณะ	14
3.4 การสร้างความมีส่วนร่วมขององค์กรระหว่างประเทศ	15
3.5 การสร้างความมีส่วนร่วมในด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	16
4. บทสรุป	**18**

การสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม
ในกรมการขนส่งทางบก

1. แนวคิดเกี่ยวกับประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม

ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมเกิดขึ้นครั้งแรกโดยกลุ่มซ้ายใหม่ในยุโรปในช่วงปลายทศวรรษ 1960 และต้นทศวรรษ 1970 โดยเกิดขบวนการต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นขบวนการทางนักศึกษา ขบวนการกลุ่มผู้หญิง และขบวนการกลุ่มคนงานในภาคอุตสาหกรรม ที่เป็นเช่นนี้เนื่องมาจากความไม่เชื่อมั่นในประชาธิปไตยแบบตัวแทนที่มีอยู่ที่มุ่งเน้นแต่บทบาทของรัฐ ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐกับสังคม จนส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดความอึดอัดต่อสภาพการทำงาน จึงออกมากเคลื่อนไหวเพื่อรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มและชุมชน และปฏิเสธรูปแบบการแทรกแซงโดยรัฐทั้งหมด ซึ่งประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมนี้ นักวิชาการบางคน เช่น Dahl Hague และคณะ มีความเห็นว่า ประชาธิปไตยโดยตรงกับประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม คือ สิ่งเดียวกัน แนวคิดประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมไม่ใช่แนวคิดใหม่ แต่เกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีตกาล ยกตัวอย่างเช่น การปกครองของนครรัฐเอเธนส์ กรีซโบราณ ที่ให้ประชาชนประชุมตัดสินปัญหา ออกกฎหมาย และปกครองบ้านเมือง ซึ่งก็ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม นอกจากนี้ยังพบเห็นการปกครองแบบประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมในชุมชนพื้นเมืองโบราณที่มีขนาดเล็ก เช่น เผ่าเมารี (Maori) ในประเทศนิวซีแลนด์ ในยุคสมัยใหม่ประมาณปี ค.ศ. 1620 ที่การประชุมเมืองเริ่มต้นจาก Massachusetts Bay Colony และได้ขยายไปยัง New Hampshir, Connecti Cut, Rhode Ireland และ Maine ก็มีลักษณะเป็นรูปแบบหนึ่งของการเป็นประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมเช่นกัน

1.1 ความหมายของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม

ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมเป็นคำศัพท์ที่มีการกล่าวถึงและอภิปรายกันอย่างขว้างขวาง ไม่เฉพาะในบรรดานักรัฐศาสตร์ หากแต่รวมถึงผู้สนใจในการปกครองระบอบประชาธิปไตยโดยทั่วไปอีกด้วย กล่าวคือ เป็นความพยายามที่จะอธิบายความหมายของประชาธิปไตยที่แท้จริงว่าคืออะไร[1] โดยเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยกรีกโบราณในช่วงศตวรรษที่ 18 - 20 โดยเป็นการเรียกระบอบประชาธิปไตยแบบผู้แทนที่เปิดโอกาส

---

[1]สำนักวิจัยและพัฒนา สถาบันพระปกเกล้า, **"ตัวอย่างเทคนิคการมีส่วนร่วมของประชาชนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง"**,(กรุงเทพมหานคร:สถาบันพระปกเกล้า,2544),หน้า 9.

ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในทางการเมืองการปกครองและการตัดสินใจในระดับต่าง ๆ มากขึ้น มิใช่ว่าประชาชนจะสามารถทำได้แต่เพียงเลือกตั้งอย่างเดียว แต่ยังเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ อาทิ การมีส่วนร่วมรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความเคลื่อนไหวและความคืบหน้าของการบริหารจัดการประเทศ การมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและให้ข้อมูลแก่ผู้ที่ทำหน้าที่แทนตนเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ รวมทั้งการเข้าไปมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและถอดถอนผู้ที่ทำหน้าที่แทนประชาชนซึ่งขาดประสิทธิภาพ บกพร่องต่อหน้าที่ หรือไม่สุจริต เป็นต้น[2] โดยหากพิจารณาความหมายของคำว่า “ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม” อาจพิจารณาได้จากทัศนะของนักวิชาการได้ดังนี้

1) คะนึงนิจ ศรีบัวเอี่ยม และคณะ ให้ความหมายของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมว่า หมายถึง การกระจายโอกาสให้แก่ประชาชนเพื่อเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมทางการเมือง และการบริหารเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ รวมทั้ง การจัดสรรทรัพยากรของชุมชนและของชาติ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน โดยการให้ข้อมูลการร่วมวางแผน การร่วมปฏิบัติ รวมตลอดจนการควบคุมโดยตรงจากประชาชน[3]

2) อรทัย ก๊กผล ให้ความหมายของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมว่า หมายถึง การมีส่วนร่วมของประชาชน คือ กระบวนการซึ่งประชาชน หรือผู้มีส่วนได้เสียมีโอกาสแสดงทัศนะ แลกเปลี่ยนข้อมูลหรือความคิดเห็น เพื่อแสวงหาทางเลือกและการตัดสินใจต่าง ๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับกันของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง จึงควรเข้าร่วมกระบวนการนี้ตั้งแต่เริ่ม จนกระทั่งถึงการติดตามและประเมินผลเพื่อให้เกิดความเข้าใจและการรับรู้ เรียนรู้ และการปรับเปลี่ยนโครงการร่วมกัน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่าย[4]

3) บวรศักดิ์ อุวรรณโณ และถวิลวดี บุรีกุล ให้ความหมายของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมว่า หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้แสดงทัศนะ และมีส่วนในการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ที่จะมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนเอง นอกจากจะช่วยให้การตัดสินใจของผู้เสนอโครงการหรือรัฐบาล

---

[2]สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร, **“พลเมืองในระบอบประชาธิปไตยกับประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม”,** (กรุงเทพมหานคร:สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร,2556),หน้า 19 - 20.

[3]เรื่องเดิม,หน้า 20 - 21.

[4]เรื่องเดิม,หน้า 21.

มีความรอบคอบและสอดรับกับปัญหาและความต้องการของประชาชนมากยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นการควบคุมการบริหารงานของรัฐบาลให้มีความโปร่งใส (Transparency) ตอบสนองต่อปัญหาและความต้องการของประชาชน (Responsiveness) และมีความรับผิดชอบหรือสามารถตอบคำถามของประชาชนได้ (Accountability) อีกด้วย ซึ่งเท่ากับเป็นการส่งเสริมการปกครองระบอบประชาธิปไตยให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น[5]

4) ปริญญา เทวานฤมิตรกุล กล่าวถึง ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมว่า เป็นประชาธิปไตยแบบตัวแทนที่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในทางการเมืองการปกครองระดับต่าง ๆ มากขึ้น โดยให้ประชาชนมีอำนาจในการควบคุมและตรวจสอบการทำงานของผู้ที่ได้รับเลือกตั้งให้ใช้อำนาจอธิปไตยแทนตนด้วย มิใช่มีอำนาจเพียงเป็นที่มาแห่งอำนาจปกครองหรือมีสิทธิออกเสียงเลือกตั้งเท่านั้น ซึ่งลักษณะหรือรูปแบบของการมีส่วนร่วมในทางการเมืองนั้น อาจจะเป็นรูปแบบของการมีส่วนร่วมในทางการเมืองในระบอบประชาธิปไตยโดยตรง อาทิเช่น การออกเสียงประชามติ การเข้าชื่อเสนอกฎหมาย การถอดถอนบุคคลออกจากตำแหน่ง เป็นต้น ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมจึงน่าจะอยู่ตรงกลางระหว่างการมีส่วนร่วมในทางการเมืองแบบตัวแทนหรือประชาธิปไตยโดยอ้อมที่ประชาชนได้มีส่วนร่วมในทางการเมืองในรูปแบบของประชาธิปไตยโดยตรงควบคู่กันไปด้วย

ดังนั้น ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมจึงหมายถึง การมีส่วนร่วมในทางการเมืองการปกครอง การกำหนดวิถีชีวิตที่สอดคล้องกับการเมืองการปกครองแบบประชาธิปไตย ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเกี่ยวข้องกับเรื่องสิทธิ เสรีภาพ และหน้าที่ตามระบอบการเมืองการปกครองที่ไม่ไปก้าวก่ายหรือก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อื่นหรือสังคมส่วนรวม โดยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับวิธีการกระจายอำนาจและทรัพยากรต่าง ๆ ที่ไม่เท่าเทียมกันอันมีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน และวิธีการที่ประชาชนเหล่านั้นมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจที่มีผลกระทบต่อตนเองและชุมชน ด้วยเหตุนี้ ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมจึงเป็นเรื่องของการใช้อำนาจในการตัดสินใจที่ไม่ควรเป็นของคนกลุ่มจำนวนน้อย แต่อำนาจควรได้รับการจัดสรรในระหว่างประชาชนเพื่อให้ทุกคนได้มีโอกาสที่จะมีอิทธิพลต่อการทำกิจกรรมร่วมกัน

1.2 องค์ประกอบของประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม

หลักการหรือองค์ประกอบสำคัญของคำว่า ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม คือ การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในทางการเมืองและการบริหาร

---

[5]เรื่องเดิม,หน้า 21.

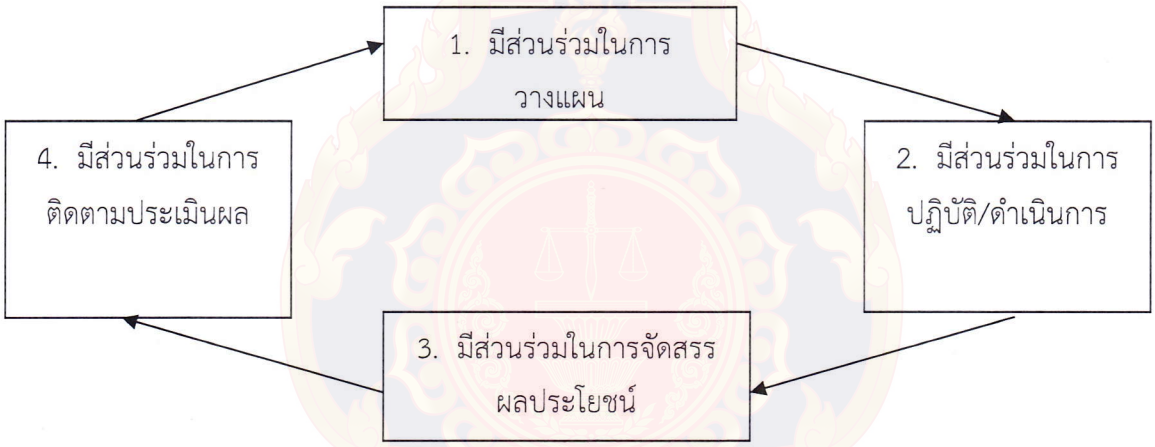
1) เน้นการกระจายอำนาจในการตัดสินใจและการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ระหว่างประชาชนให้เท่าเทียมกัน โดยทุกคนสามารถยกประเด็นปัญหาใดปัญหาหนึ่งขึ้นมา เพื่อกำหนดเป็นวาระของการประชุม สามารถเสนอทางเลือกและมีส่วนร่วมในการเลือกหรือตัดสินใจสุดท้ายได้

2) เป็นการประชุมที่ทุกคนสามารถพูดคุยกันได้อย่างทั่วถึง (Face to face meeting)

3) มีการปรึกษาหารือ หรืออภิปรายประเด็นปัญหาที่หยิบยกมาพิจารณากันอย่างกว้างขวาง โดยให้ทุกคนมีส่วนร่วมในการอภิปราย และสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่

4) มีแนวโน้มที่พยายามจะให้เกิดความเห็นพ้อง (Concencus) ร่วมกันในประเด็นปัญหาที่พิจารณา[6]

1.3 กระบวนการของระบบประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม (Process of Participatory Democracy)



ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในการวางแผนประกอบด้วยการรับรู้เข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับการวางแผน

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติและการดำเนินการประกอบด้วยการเกี่ยวข้องกับการดำเนินการในกิจกรรมต่าง ๆ และการตัดสินใจต่าง ๆ

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในการจัดสรรผลประโยชน์โดยเป็นการมีส่วนร่วมในการจัดสรรผลประโยชน์ หรือผลของกิจกรรม หรือผลของการตัดสินใจที่เกิดขึ้น

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลเกี่ยวข้องกับความพยายามที่จะประเมินประสิทธิผลของโครงการ กิจกรรมต่าง ๆ และพิจารณาวิธีการที่จะดำเนินการต่อเนื่องไป ประชาชนจะเข้ามา

---

[6]เรื่องเดิม,หน้า 25.

เกี่ยวข้องกับการคิด เกณฑ์ในการประเมินโครงการ หรือกิจกรรมต่าง ๆ ด้วย ซึ่งผลของการประเมินนี้ จะกลายเป็นปัจจัยนำเข้าในกระบวนการมีส่วนร่วมขั้นที่ 1 ซึ่งเป็นขั้นของการวางแผนต่อไป

1.4 รูปแบบการสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม

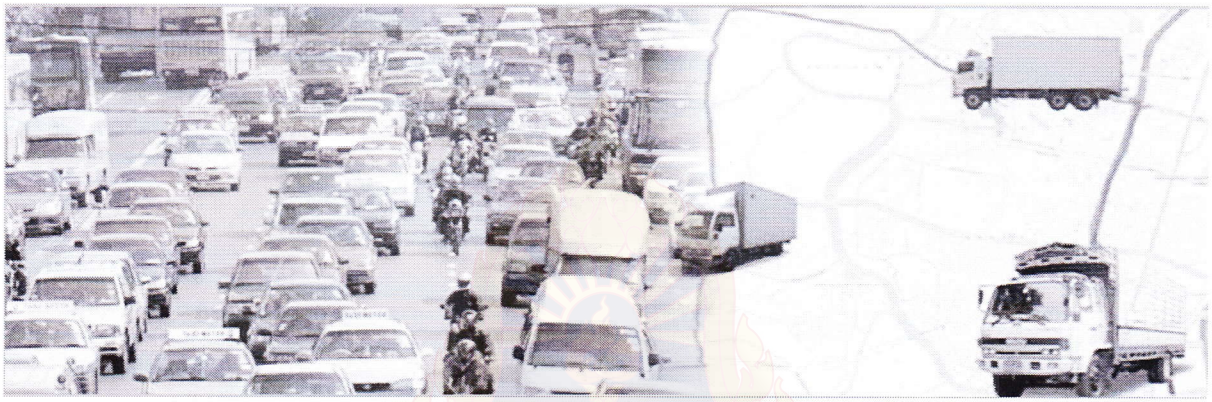
1) ประชาพิจารณ์ (Public Hearing) คือ รูปแบบหนึ่งของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เปิดโอกาสให้ฝ่ายต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและประชาชนร่วมนำเสนอข้อมูล คำแถลง จุดยืน ข้อเท็จจริง และความคิดเห็นทั้งในเชิงสนับสนุนหรือคัดค้าน เกี่ยวกับนโยบายร่างกฎหมายหรือการริเริ่มโครงการของรัฐเพื่อให้รัฐนำข้อพิจารณาของทุกฝ่ายไปเปรียบเทียบผลดีผลเสียหาจุดสมดุลที่เหมาะสม และใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ โปร่งใส และมีความรับผิดชอบก่อนที่จะตัดสินใจตามอำนาจที่มีอยู่ต่อไป ประชาพิจารณ์จึงมีลักษณะเป็นการประชุมกลุ่มขนาดใหญ่ที่เป็นทางการซึ่งต้องจัดให้มีขึ้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยมีการจัดวาระ การกำหนดเวลาให้แต่ฝ่ายนำเสนออย่างเป็นระบบ และมีการจดบันทึกการประชุมอย่างเป็นทางการทำนองเดียวกับการพิจารณาในศาล

2) เวทีสาธารณะ (Public Meeting) หมายถึง การที่บุคคลมาพบปะกันตามนัดหมาย เพื่อร่วมกันคิดวิเคราะห์ พิจารณาในประเด็นต่าง ๆ อย่างมีวัตถุประสงค์และมีกฎมีระเบียบวิธี ณ สถานที่หนึ่งตามเวลาที่ได้กำหนดหรือได้นัดหมายไว้ล่วงหน้า ทั้งนี้ อาจเป็นการริเริ่มจากภาคประชาชนหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็น แลกเปลี่ยนข้อมูล พิจารณาตลอดจนตัดสินใจร่วมกันในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบมาสู่ประชาชนโดยรวม ผลจากเวทีสาธารณะก่อให้เกิดทั้งสภาพผูกมัดหรือไม่มีข้อผูกมัดใด ๆ ก็ได้ ทั้งนี้ แล้วแต่วัตถุประสงค์ของการจัดเวทีสาธารณะในเรื่องนั้น ๆ เช่น การประชุมทั่วไป การประชุมสัมมนา การประชุมเชิงปฏิบัติการ การอภิปรายเป็นคณะ การบรรยายเป็นคณะ การประชุมระดมความคิด เป็นต้น

3) ประชามติ (Referendum) คือ รูปแบบหนึ่งของการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็นเพื่อตัดสินใจในปัญหาสำคัญของประเทศ หรือในกิจการต่าง ๆ ที่รัฐได้กระทำลง หรือคาดว่าจะกระทำ โดยวิธีการให้ประชาชนลงคะแนนคล้ายกับการเลือกตั้งทั่วไปว่ายอมรับหรือปฏิเสธในเรื่องที่ขอความเห็นนั้น วัตถุประสงค์หลักของการออกเสียงประชามติ คือ การให้ประชาชนมาร่วมหารือแสดงความคิดเห็นเพื่อจูงใจให้ประชาชนมีส่วนร่วมกับรัฐ ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนมีความเข้าใจในปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเมืองและการปกครองประเทศดีขึ้น และในกรณีที่ต้องตัดสินใจ

เกี่ยวกับนโยบาย ก็จะได้เลือกแนวทางได้อย่างถูกต้อง เพราะมาจากความต้องการหรือจากเจตนารมณ์ของประชาชนซึ่งเป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตย โดยทั่วไปมีลักษณะให้ประชาชนออกเสียงว่ายอมรับหรือปฏิเสธในเรื่องที่กำหนดให้เท่านั้นด้วยวิธีการลงคะแนนคล้ายกับการเลือกตั้งทั่วไปจะไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นประกอบ

2. บทบาทและทิศทางของกรมการขนส่งทางบก



2.1 บทบาทของกรมการขนส่งทางบก

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 ได้กำหนดให้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจตราให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(4) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(6) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2.2 ทิศทางของกรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบกมีวิสัยทัศน์ที่จะมุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยมีพันธกิจที่สำคัญ คือ

(1) การจัดระเบียบ พัฒนา และส่งเสริมการขนส่งทางถนนให้มีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย เป็นธรรม คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ

(2) พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลรถให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

(3) พัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน

(4) กำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย

(5) พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ

(6) ส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ในด้านการพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ โดยได้กำหนดกลยุทธ์ที่สำคัญไว้ 4 กลยุทธ์ คือ

(1) การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะ เพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ

(2) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

(3) เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

(4) พัฒนางานด้านบริการประชาชน

ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่เป้าประสงค์ในการที่ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ รวมถึงผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน และท้ายที่สุดประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร

3. การสร้างประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมในกรมการขนส่งทางบก

3.1 การสร้างความมีส่วนร่วมของข้าราชการและเจ้าหน้าที่

การสร้างความมีส่วนร่วมของข้าราชการและเจ้าหน้าที่เป็นพื้นฐานสำคัญที่ทำให้นโยบายและทิศทางการบริหารกรม ฯ ประสบความสำเร็จ โดยผู้เขียนใช้วิธีการส่งต่อนโยบายและทิศทางผ่านการฝึกอบรม และการประชุมเชิงวิชาการ เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความเข้าใจ ถ่ายทอดนโยบาย ทิศทาง และเปิดโอกาสให้ผู้ใต้บังคับบัญชาระดับล่างได้ระดมความคิดเห็น แสดงทัศนะ รวมถึงการพัฒนาศักยภาพของตนเอง ยกตัวอย่างเช่น

(1) การประชุมเชิงวิชาการผู้บริหารงานขนส่ง มีผู้ได้รับการพัฒนา จำนวน 100 คน โดยผู้เข้าร่วมประชุมได้รับทราบและมีความเข้าใจในทิศทางการบริหารงานของกรม ฯ และเสริมสร้างวิสัยทัศน์ร่วม รวมทั้งได้รับความรู้เกี่ยวกับหลักธรรมาภิบาลของการบริหารงาน

(2) การฝึกอบรมหลักสูตร โลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีผู้ได้รับการพัฒนา จำนวน 167 คน โดยประเมินผลสรุปว่า ผู้เข้าอบรมได้รับการพัฒนาศักยภาพเพิ่มพูนความรู้ ด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสามารถปรับตัว และกระบวนการทำงานให้มีความพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตอันใกล้

(3) การฝึกอบรมหลักสูตร ภาษาอังกฤษเพื่อการสื่อสารในการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน มีผู้ได้รับการพัฒนา จำนวน 236 คน โดยประเมินสรุปผลว่า ผู้เข้ารับการอบรมได้รับการพัฒนา

ให้มีความรู้ทักษะด้านการสื่อสารและการสนทนาภาษาอังกฤษ และเกิดความมั่นใจในการติดต่อสื่อสาร ตลอดจนสามารถปฏิสัมพันธ์กับผู้รับบริการชาวต่างประเทศได้มากขึ้น ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานด้านการบริการมีประสิทธิผลยิ่งขึ้น

(4) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่รับผิดชอบในการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถ มีผู้ได้รับการพัฒนา จำนวน 206 คน โดยประเมินสรุปผลว่า ผู้เข้ารับการอบรมมีความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับองค์ประกอบต่าง ๆ ในการขับรถที่ถูกต้องและปลอดภัย และสามารถนำความรู้ไปขยายผลถ่ายทอดให้กับผู้มาขอรับใบอนุญาตขับรถให้เกิดจิตสำนึกในการเฝ้าระวังในการใช้รถใช้ถนน ด้วยความระมัดระวัง เพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งจะส่งผลให้การป้องกันและลดอุบัติเหตุของประเทศในภาพรวมมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.2 การสร้างความมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการขนส่ง

ในการสร้างความมีส่วนร่วมคงปฏิเสธไม่ได้ว่า ภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการขนส่งมีความสำคัญต่อทิศทางและนโยบายของกรมการขนส่งทางบก หากผู้ประกอบการขนส่งไม่เห็นด้วยหรือไม่ปฏิบัติตามแนวทางที่กรม ฯ ได้กำหนดหรือจัดวางไว้ การขับเคลื่อนภารกิจต่าง ๆ ย่อมเกิดปัญหาและอุปสรรคอย่างมาก โดยเฉพาะในยุคที่ทิศทางของกรม ฯ กำลังเชื่อมต่อการเดินทางไปสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงพยายามสร้างความมีส่วนร่วมโดยให้ผู้ประกอบการขนส่ง และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย ได้เข้ามาศึกษาอบรมตามโครงการต่าง ๆ ที่กรม ฯ จัดทำขึ้น เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งได้ศึกษาเรียนรู้ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้า ในประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทั้งในเรื่องเส้นทางการขนส่ง ลักษณะการเดินรถ ระบบการจราจร กฎระเบียบข้อบังคับและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยการประชุมร่วมกัน ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งหน่วยงาน

ภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ของไทยสามารถสนับสนุนและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งได้อย่างเหมาะสม ส่งผลต่อการเพิ่มศักยภาพเชิงการแข่งขันของประเทศและรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจการค้าของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้อย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ กรม ฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสาร โดยมีวิธีการสำคัญ เช่น การพัฒนาระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถโดยสาร เพื่อให้เป็นแนวทางสำหรับผู้ประกอบการขนส่งในการพัฒนาระบบบริหารจัดการของตน การสนับสนุนด้านข้อมูลข่าวสารและความรู้ที่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการขนส่งอย่างต่อเนื่อง อาทิ การฝึกอบรมสัมมนา และการศึกษาดูงาน ยกตัวอย่างเช่น

(1) โครงการสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสาร เพื่อรับทราบปัญหาและได้มีการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างกัน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถโดยสารมีความรู้ความเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบของทางราชการ รวมทั้งให้บริการที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น โดยได้จัดสัมมนาเรื่อง “การบริหารจัดการเดินรถด้วยระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System : GPS) สำหรับรถโดยสาร ไม่ประจำทาง มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 153 คน

(2) โครงการส่งเสริมคุณภาพผู้ประกอบการขนส่งรุ่นใหม่ โดยจัดสัมมนาผู้ประกอบการขนส่งประจำทางด้วยรถโดยสารให้มีความรู้ความสามารถในการประกอบการขนส่ง และมีแนวทางในการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย และมีมาตรฐานคุณภาพการให้บริการที่ดีโดยในปีงบประมาณ 2556 ได้จัดสัมมนาเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จำนวน 2 ครั้ง มีผู้ร่วมสัมมนารวมทั้งสิ้นจำนวน 149 คน

(3) โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารในส่วนภูมิภาค จำนวน 76 จังหวัด โดยผู้ประกอบการขนส่งในส่วนภูมิภาคที่เข้าร่วมสัมมนาได้รับความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพและมาตรฐาน การประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทางส่วนภูมิภาค จำนวน 951 ราย รวม 2,632 คน โดยผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมมีความพึงพอใจการเข้าร่วมพัฒนาตามโครงการดังกล่าว ร้อยละ 88.76

(4) โครงการรถโดยสารปลอดภัยผู้โดยสารวางใจใช้บริการ เป็นโครงการอบรมให้ความรู้และเพิ่มทักษะด้านความปลอดภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถและผู้ประจำรถ เพื่อให้ตระหนักถึงบทบาทด้านความปลอดภัย สร้างจิตสำนึก มีความรับผิดชอบใส่ใจกับการให้บริการ ทั้งนี้ ดำเนินการทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค แยกเป็นส่วนกลาง 1 ครั้ง และส่วนภูมิภาคดำเนินการ ณ จังหวัดนครศรีธรรมราช จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดอุดรธานี มีผู้ประกอบการและพนักงานขับรถเข้าร่วม รวม 888 คน

3.3 การสร้างความมีส่วนร่วมของผู้โดยสารรถสาธารณะ

ตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อที่ผ่านมาว่าการมีส่วนร่วมคงมิได้จำกัดเฉพาะตัวข้าราชการ ลูกจ้าง หรือผู้ประกบการขนส่งเท่านั้น ในส่วนของผู้โดยสารรถสาธารณะซึ่งเป็นประชาชนคนทั่วไป ก็มีส่วนสำคัญที่จะสะท้อนความสำเร็จที่กรม ฯ ได้วางไว้ ว่าตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างเพียงพอหรือไม่ ด้วยเหตุนี้ การมีส่วนร่วมในภาคประชาชนหรือผู้โดยสารรถสาธารณะ จึงเป็นไปในเชิงการให้ผู้โดยสารรถสาธารณะมีส่วนร่วมในเชิงการรับบริการ ติดตาม และป้องกันในเรื่องความปลอดภัย นั่นคือการจัดตั้งศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะและรับเรื่องร้องเรียนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เพื่อรับเรื่องร้องเรียนผ่านสายด่วน โทร. 1584 ซึ่งให้บริการตลอด 24 ชั่วโมงพร้อมทั้งติดตาม ตรวจสอบข้อเท็จจริงตามข้อ

ร้องเรียนและแก้ไขปัญหา เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะได้รับการบริการที่ดีมีคุณภาพ โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะได้รับเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้บริการทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค จำนวน 44,528 เรื่อง โดยได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงและแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียนแล้วเสร็จ จำนวน 38,698 เรื่อง คิดเป็นร้อยละ 86.90 ของเรื่องร้องเรียนทั้งหมด

3.4 การสร้างความมีส่วนร่วมขององค์กรระหว่างประเทศ

การสร้างความมีส่วนร่วมในยุคผู้เขียน นั้น คงมิได้จำกัดกรอบเพียงในประเทศ แต่ได้สร้างความมีส่วนร่วม หรือกรอบความร่วมมือในระดับต่างประเทศ เช่น การสร้างกรอบความร่วมมือทวิภาคี : ไทย – ลาว โดยมีการจัดประชุมหารือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย – ลาว ณ แขวงหลวงพระบาง สปป.ลาว เกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย – ลาว ตลอดจนการแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ การเตรียมความพร้อมในการเปิดเส้นทางการเดินรถสายเชียงราย – เชียงของ – บ่อแก้ว ซึ่งจะมีการเปิดเดินรถทันทีเมื่อสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) เปิดให้บริการ เพื่อให้การดำเนินงานของกรม ฯ สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่ง และผู้โดยสารรถสาธารณะภายในประเทศ และส่งต่อไปยังประเทศใกล้เคียงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ การสร้างความตกลงต่าง ๆ ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ เช่น

(1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

(2) ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

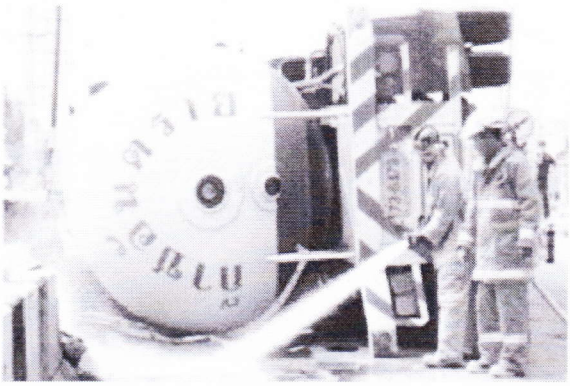
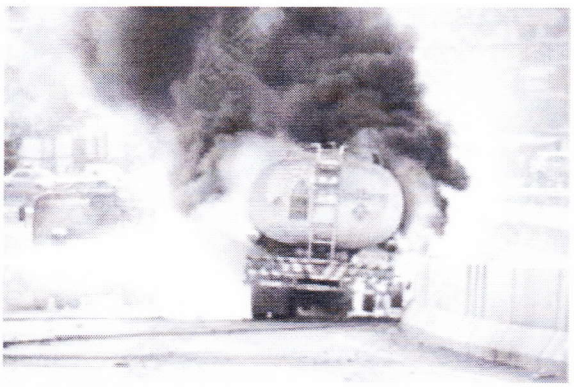
(3) บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย – ลาว – เวียดนาม ว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนสงข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. 2550

(4) บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ พ.ศ. 2522

3.5 การสร้างความมีส่วนร่วมในด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ในช่วงที่ผู้เขียนเป็นอธิบดีกรมการขนส่งทางบก เป็นช่วงปีที่องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้เป็น “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน” (2011-2020 Decade for Road Safety) กรมการขนส่งทางบกซึ่งถือเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน จึงได้จัดทำโครงการในหลายกิจกรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยสร้างความร่วมมือทั้งในส่วนของสถานตรวจสภาพรถเอกชน สถานประกอบการติดตั้งระบบเชื้อเพลิงในรถ โรงเรียนสอนขับรถเอกชน และผู้ใช้รถใช้ถนน ผ่านการสร้างหลักสูตร การอบรม และสร้างเครือข่าย เพื่อให้ทุกฝ่ายได้ร่วมกันแก้ไขปัญหาและช่วยกันสืบสานทิศทางนโยบายของกรม ฯ เพื่อไปสู่เป้าหมายเดียวกัน คือ ด้านความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ยกตัวอย่างเช่น

(1) การสร้างหลักสูตรการอบรมและทดสอบผู้ขับรถวัตถุอันตราย เพื่อให้พนักงานขับรถวัตถุอันตรายตระหนักถึงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งวัตถุอันตราย โดยจัดจ้างหน่วยงานภายนอกในการจัดทำเนื้อหาหลักสูตรการอบรม และทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถและต่ออายุใบอนุญาตขับรถวัตถุอันตราย เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดในความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของคณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรปภายใต้สหประชาชาติ

(2) การจัดอบรม สัมมนาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประจำรถ และผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกที่ดีในด้านความปลอดภัยและการให้บริการ เช่น การจัดทำโครงการเติมความรู้คู่ความปลอดภัย โดยจัดอบรมแก่พนักงานขับรถโดยสารและพนักงานขับรถบรรทุก มีผู้เข้ารับการอบรม 117 คน การจัดทำโครงการเสริมสร้างความปลอดภัยแท็กซี่ไทยสู่อาเซียน โดยจัดอบรมแก่พนักงานขับรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่) จำนวน 5 รุ่น มีผู้เข้ารับการอบรมทั้งสิ้น 2,033 คน การจัดทำโครงการสัมมนาเตรียมความพร้อมเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางสู่เส้นทางในกลุ่มประเทศ AEC โดยจัดสัมมนาแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน มีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 899 คน เป็นต้น

(3) จัดกิจกรรม “ตรวจรถก่อนใช้ ปลอดภัยแน่นอน” โดยร่วมกับศูนย์บริการและตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ สถานตรวจสอบรถเอกชน (ตรอ.) ในช่วงเทศกาลทั่วประเทศ มีรถเข้าใช้บริการ จำนวน 615,520 คัน

(4) ขอความร่วมมือจากโรงพยาบาล หรือหน่วยงานสาธารณะสุขจังหวัด พยาบาล หรือเจ้าหน้าที่สาธารณสุข และเจ้าหน้าที่ศูนย์นรินทร หรือกลุ่ม/หน่วยงานอาสาสมัคร ประจำที่สถานีขนส่งผู้โดยสาร พร้อมจัดเตรียมเตียงรองรับผู้ป่วย ยา เวชภัณฑ์ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการให้บริการรักษาพยาบาล

4. บทสรุป

หลักประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม นั้น ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไว้ในคำนำว่า ในขณะที่ผู้เขียนดำรงตำแหน่งอธิบดีกรมการขนส่งทางบก แนวคิดในเรื่องดังกล่าวค่อนข้างมีความแนบแน่นกับตัวผู้เขียน และบ่อยครั้งที่ผู้เขียนใช้เป็นแนวทางหรือเป็นหลักในการบริหารองค์กร และขับเคลื่อนในหลายภารกิจ เหตุที่ผู้เขียนกล่าวเช่นนั้น เนื่องด้วยผู้เขียนเห็นว่า การขับเคลื่อนภารกิจต่าง ๆ ไม่ว่าภายในองค์กร หรือภายนอกองค์กร หากขาดความมีส่วนร่วมของข้าราชการ ลูกจ้าง หรือบุคลากรภายในองค์กร รวมถึงภาคเอกชนและประชาชน ย่อมเป็นอุปสรรคสำคัญที่อาจทำให้ภารกิจต่าง ๆ ไม่อาจบรรลุผลสำเร็จไปได้ เพราะภารกิจโดยส่วนใหญ่ของกรม ฯ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับภาคเอกชน และประชาชน ดังนั้น การเปิดโอกาสให้บุคคลหรือองค์กรต่าง ๆ เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจ การแสดงความคิดเห็น การร่วมวางแผน การร่วมปฏิบัติ การแลกเปลี่ยนข้อมูล จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงพยายามที่จะมอบแนวนโยบายให้ผู้ปฏิบัติดำเนินการภายใต้แนวคิดดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการสร้างความมีส่วนร่วมทั้งในภาคข้าราชการ ลูกจ้าง ผู้ประกอบการรถขนส่ง ผู้ใช้รถโดยสารสาธารณะ ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงองค์กรหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น โดยส่งผ่านการมีส่วนร่วมผ่านกิจกรรมอบรม สัมมนา การสร้างกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้องค์กรหรือบุคคลเหล่านี้ เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการมีส่วนร่วมในการดำเนินภารกิจต่าง ๆ ของกรมการขนส่งทางบก ด้วยเหตุนี้ ในความเห็นของผู้เขียนเห็นว่า การบริหารองค์กรในภาคราชการ มิใช่การออกนโยบายจากด้านบนของอำนาจวิ่งเข้ามาสู่ผู้ปฏิบัติและภาคเอกชนหรือประชาชนให้ปฏิบัติตาม แต่ต้องรับฟังปัญหาจากด้านล่าง เพื่อไปสร้างนโยบายจากด้านบนให้สอดคล้องกับความต้องการ และปัญหาของภาคเอกชนหรือประชาชน ดังนี้ ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม จึงถือเป็นกลไกหนึ่งที่จะทำให้การดำเนินการในมุมมองของผู้เขียนบรรลุผล เพื่อให้ทุกคนในองค์กรและภาคประชาชนได้ร่วมกันขับเคลื่อนภารกิจของกรมการขนส่งทางบกไปด้วยกัน และมีความยั่งยืน