



การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารักษ์
ไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

โดย

นางสาวณาลี อัจฉริยะเกียรติ

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)
สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารักษ์น้ำหนักเกิน
ไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

โดย

นางสาวณัฐณี อัจฉริยะเกียรติ



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)
สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

THE IMPLEMENTATION EVALUATION OF CORRUPTION
PREVENTION MEASURES ON OVERWEIGHT TRUCK:
RATCHAPHRUEK WEIGH STATIONS CASE STUDY.

BY

MISS YASINEE ATCHARIYAKIAT



AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF
MASTER OF POLITICAL SCIENCE
(PUBLIC ADMINISTRATION AND PUBLIC AFFAIRS)
EXECUTIVE PROGRAM IN PUBLIC ADMINISTRATION AND PUBLIC AFFAIRS
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE
THAMMASAT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2016
COPYRIGHT OF THAMMASAT UNIVERSITY

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะรัฐศาสตร์

การค้นคว้าอิสระ

ของ

นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ

เรื่อง

การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารักษ์หน้าหนังสือไปสู่อการปฏิบัติ
กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบหน้าหนังสือราชพฤกษ์

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)

เมื่อ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2560

ประธานกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ

(รองศาสตราจารย์ ดร. ไตรรัตน์ โภคพลากรณ์)

กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

(รองศาสตราจารย์ ดร. อรรถกฤต ปัจฉิมนันท์)

คณบดี

(รองศาสตราจารย์ ดร. ศุภสวัสดิ์ ชัยवालย์)

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริต เกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์
ชื่อผู้เขียน	นางสาวณัฐสินี อัจฉริยะเกียรติ
ชื่อปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ)
สาขาวิชา/คณะ/มหาวิทยาลัย	บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร รัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ	รองศาสตราจารย์ ดร. อรรถกฤต ปัจฉิมนันท์
ปีการศึกษา	2559

บทคัดย่อ

การศึกษา “การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์” เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสะท้อนปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ วิเคราะห์ปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว และเพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย 4 ปัจจัย ได้แก่

(1) ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไป พบว่า วัตถุประสงค์ของมาตรการไม่ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจน รวมทั้ง ระบบการติดตามหรือควบคุมมาตรการขาดความต่อเนื่อง และไม่มีการประเมินผลมาตรการที่เสนอไป ทำให้หน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติไม่ทราบถึงวัตถุประสงค์ที่แน่ชัด และดำเนินการเพียงบางส่วนเท่านั้น จึงไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างครบถ้วน

(2) สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ พบว่า สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์มีโครงสร้างองค์กรขนาดเล็ก ลำดับชั้นบังคับบัญชาชั้นน้อย มีงบประมาณ บุคลากรและวัสดุอุปกรณ์ที่เพียงพอ รวมทั้ง สถานที่เหมาะสมเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน ส่งผลให้การขับเคลื่อนมาตรการเป็นไปได้ง่าย หากแต่ยังคงมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ยังไม่มีความแม่นยำ 100 เปอร์เซ็นต์

และยังไม่มี การเชื่อมโยงข้อมูลโดยอัตโนมัติ อีกทั้ง เจ้าหน้าที่ยังมีการอนุโลมให้แก่ผู้ที่กระทำความผิด อยู่บ้าง เช่น การอนุโลมให้แก่รถที่บรรทุกน้ำหนักเกินเล็กน้อย โดยเฉพาะผู้ประกอบการรายย่อยที่อาจ ไม่มีอุปกรณ์การชั่งน้ำหนัก จึงส่งผลให้การแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินยังไม่ เกิดประสิทธิภาพอย่างเต็มที่

(3) ภาวะผู้นำและความร่วมมือ พบว่า ผู้บริหารมีการติดตามการดำเนินงานของ เจ้าหน้าที่ ส่งเสริมการทำงานเป็นทีม และมีการสร้างแรงจูงใจด้วยการให้เงินรางวัลนำจับแก่เจ้าหน้าที่ ผู้จับกุมดำเนินคดีแก่ผู้ที่กระทำความผิดได้ แม้ว่าจำนวนเงินที่ได้จะไม่มากนักแต่เป็นการสร้างแรงจูง ในการปฏิบัติงานได้ส่วนหนึ่ง

(4) การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก พบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ ความร่วมมือในการปฏิบัติงานเป็นอย่างดี และไม่พบปัญหาอุปสรรคในการประสานงาน ส่วนปัจจัย ทางสังคมและการเมืองช่วยทั้งส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน กล่าวคือ ประชาชน ให้ความร่วมมือและช่วยแจ้งเบาะแสผู้ที่กระทำความผิดกฎหมาย แต่คนขับรถบรรทุกและผู้ประกอบการ มีการข่มขู่คนแจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิดกฎหมาย และทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความไม่มั่นใจในความปลอดภัย

จากผลการศึกษา ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อให้มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ รถบรรทุกน้ำหนักเกินมีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนี้

(1) ควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย เช่น มีโทษปรับในอัตราก้าวหน้า และให้มีการดำเนินคดี กับเจ้าของบริษัทรถบรรทุกหรือเจ้าของสินค้าร่วมด้วย เพื่อสร้างให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกัน และเข้มงวดในการประกอบการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

(2) สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ควรมีการศึกษาและคิดค้นเครื่องมือหรือระบบ ในการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกที่มีความแม่นยำ สามารถตรวจจับรถบรรทุกได้ทุกคันซึ่งยากต่อ การหลีกเลี่ยงการตรวจสอบ เฉากเช่น ระบบการตรวจจับความเร็วรถยนต์

(3) สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ควรมีการบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วน อาทิ สมาคมผู้ประกอบการ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชน เป็นต้น เพื่อค้นหาแนวทาง ในการป้องกันปัญหาการบรรทุกน้ำหนักเกินร่วมกัน โดยเมื่อมีการร่วมมือจากหลายภาคส่วนบนทาง หลวงสายต่าง ๆ จะช่วยแก้ปัญหาการบรรทุกหนักหลบเลี่ยงเส้นทางได้ดีมากขึ้น

(4) สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ควรณรงค์กับกลุ่มผู้ขับขี่รถบรรทุกและสมาคมผู้ประกอบการขนส่งโดยเฉพาะกลุ่มสินค้าการเกษตรและวัสดุก่อสร้าง ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินทั้งโดยเจตนาและไม่ได้เจตนา ให้พึงมีการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกตั้งแต่ในสถานประกอบการและให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมน้ำหนักรถบรรทุก ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหา และลดโอกาสในการต่อรองหรือขอผ่อนผันกับเจ้าหน้าที่โดยอ้างว่าไม่ได้มีเจตนากระทำผิด

คำสำคัญ: การประเมินผล, มาตรการป้องกันการทุจริต, รถบรรทุกน้ำหนักเกิน



Independent Study Title	THE IMPLEMENTATION EVALUATION OF CORRUPTION PREVENTION MEASURES ON OVERWEIGHT TRUCK: RATCHAPHRUEK WEIGH STATIONS CASE STUDY.
Author	Miss Yasinee Atcharyakiat
Degree	Master of Political Science (Public Administration and Public Affairs)
Major Field/Faculty/University	Executive Program in Public Administration and Public Affairs Political Science Thammasat University
Independent Study Advisor	Associate Professor Attakrit Patchimnan, Ph.D.
Academic Years	2016

ABSTRACT

This independent study is a qualitative research done by collecting and gathering information from the relevant documents, the in-depth interview and the observation. This study intends to illustrate various factors that affect the implementation of corruption prevention measures regarding overweight truck, to analyze problems or obstacles to the implementation, and to propose the guidelines to enhance corruption prevention measures against overweight trucks. The result of the study shows that there are four (4) factors affecting such corruption prevention measures implementation.

(1) Efficiency of the Planning and Controlling Systems. The Study finds that the objectives of corruption prevention measures are not clear. Also, the monitoring or controlling system lacks continuity and evaluation. It causes the implementation agency does not clearly know objectives and choose to partly fulfil the objectives. Therefore, the aims of the corruption prevention measures cannot be fully reached.

(2) Performance of the Implementation Agencies. The study finds that Ratchaphruek Weigh Stations has been established with a small organizational structure and hierarchy, enough budgets, enough officers, and enough equipment, where the operation is carried out in a good location. As a result, it is easy to implement the measures. However, the measurement is not absolutely accurate. In addition, due to the lack of a weight scale, a little overweight truck is legalized by some of the officials. Thus, a corruption problem regarding overweight truck is not effectively eradicated.

(3) Leadership and Cooperation. The study finds that the executives have the duties to monitor the operations of the officials, to encourage the teamwork, and to incent the officials with a monetary reward to legally bring a charge against the wrongdoers. However, the provided incentive is not enough to motivate the officials to strictly work.

(4) Politics and External Environment Management. The study finds that relevant agencies have well cooperated with no obstacle. Social and politics are the factors that either promotes or difficult action. Citizens can cooperate with the agencies and help them identify the criminal acts. On the other hand, some of truck drivers or transportation operators illegally negotiate with the officials by mentioning politicians or influential people, or doing something that introduces the insecurity to their official positions.

According to the above mentioned factors, the researcher has some recommendations to enhance the efficiency of corruption prevention measures regarding overweight truck;

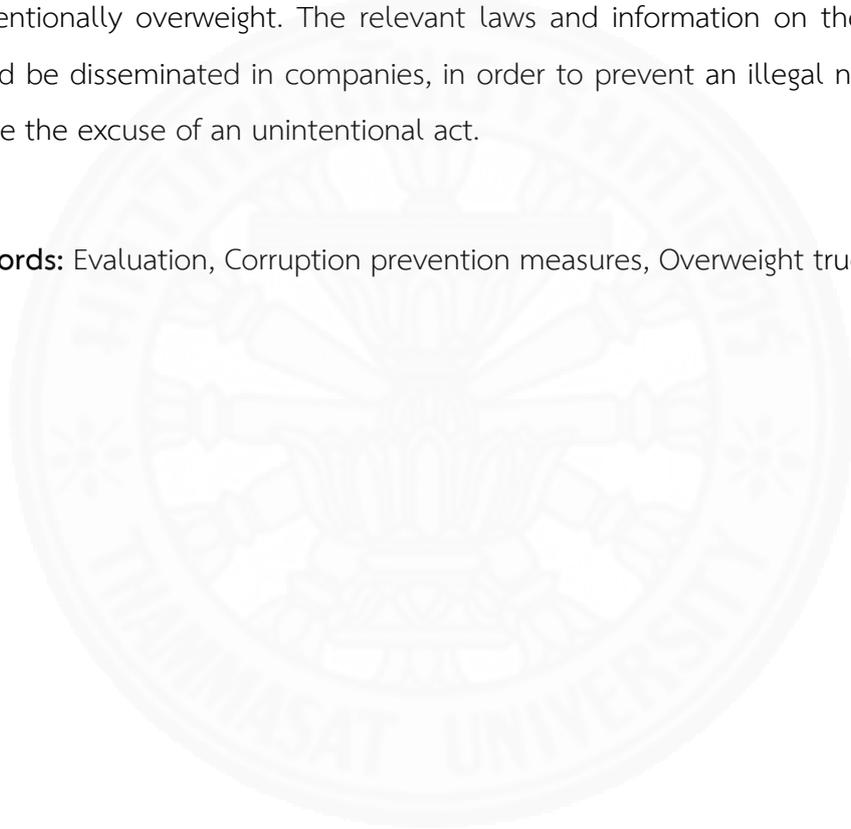
(1) The punishment of the laws on the overweight truck offense should be amended, such as establishing a fine at a progressive rate, holding truck owners or product owners, etc., liable. In this case, a shared accountability and a rigorous liability are imposed.

(2) Ratchaphruek Weigh Stations should study and use accurate weight measurement or system, with a difficulty to avoid, like a radar speed detector.

(3) Ratchaphruek Weigh Stations should cooperate with all sectors, such as the transportation association, the local government, and the community. This will help set up the better guidelines to solve and prevent overweight truck avoiding the stations.

(4) Ratchaphruek Weigh Stations should specially target the truck drivers, and the transportation association. Especially the transportation of the agricultural goods and the construction products, the trucks are likely to be intentionally and unintentionally overweight. The relevant laws and information on the truck weight should be disseminated in companies, in order to prevent an illegal negotiation and reduce the excuse of an unintentional act.

Keywords: Evaluation, Corruption prevention measures, Overweight truck



กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาเรื่อง “การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณบรรทุก
น้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลักษ์” สำเร็จลุล่วงไปด้วยดีด้วย
ความกรุณาเป็นอย่างยิ่งของ รองศาสตราจารย์ ดร.ไตรรัตน์ โภคพลากรณ์ ประธานกรรมการสอบ
การค้นคว้าอิสระ และรองศาสตราจารย์ ดร.อรรถกฤต ปัจฉิมนันท์ กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา
การค้นคว้าอิสระ ที่ให้ความกรุณาในการให้คำปรึกษาและแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อการศึกษา
ในครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่ง รวมทั้ง ขอขอบพระคุณอาจารย์ประจำสาขาวิชา
บริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่ได้
ให้ความรู้ต่าง ๆ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการนำมาประกอบการค้นคว้าอิสระ และสามารถนำไป
ประยุกต์ใช้ในการทำงานได้อีกด้วย

ขอขอบคุณ ผู้ให้การสนับสนุนด้านเอกสารข้อมูล ตลอดจนผู้ให้ความอนุเคราะห์
ในการสัมภาษณ์ทุกท่าน อันได้แก่ ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต
ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะราชพลักษ์ ผู้แทนจากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท
เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย และคนขับบรรทุก ตลอดจนผู้ให้คำปรึกษา
ในการค้นคว้าอิสระครั้งนี้

ขอขอบคุณ ครอบครัว กลุ่มเพื่อน และเพื่อนร่วมงานทุกท่าน ที่คอยสนับสนุนและ
ให้กำลังใจในการศึกษาตลอดมา

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และหากการค้นคว้าอิสระในครั้งนี้
มีข้อผิดพลาดประการใด ขออภัย ณ ที่นี้ด้วย

นางสาวณาสินี อัจฉริยะเกียรติ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	(1)
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	(4)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
สารบัญตาราง	(12)
สารบัญภาพ	(13)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามการวิจัย	5
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	5
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา	5
1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่และเวลา	6
1.4.3 ขอบเขตด้านประชากร	6
1.5 ประโยชน์ของการวิจัย	6
1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	6
บทที่ 2 วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล	8
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy implementation)	12

2.2.1	นิยามความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ	12
2.2.2	ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ	13
2.2.3	ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ	14
2.2.4	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ	15
2.2.5	ความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ	18
2.3	แนวคิดเกี่ยวกับการทุจริต (Corruption)	19
2.3.1	ความหมายของคำว่า ทุจริต หรือ คอร์รัปชัน	19
2.3.2	รูปแบบของการทุจริต	20
2.4	มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน	22
2.5	ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกน้ำหนัก	26
2.5.1	สถิติรถบรรทุกจดทะเบียน	26
2.5.2	ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	28
2.6	ข้อมูลเกี่ยวกับสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์	30
2.7	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	33
2.7.1	งานวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและมาตรการป้องกันการทุจริต	33
2.7.2	งานวิจัยเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน	35
2.7.3	งานวิจัยเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ	37
บทที่ 3	วิธีการวิจัย	40
3.1	กรอบทฤษฎีหรือกรอบแนวคิด	40
3.2	วิธีการศึกษา	41
3.3	ประชากรที่ใช้ในการศึกษา	42
3.4	การเก็บรวบรวมข้อมูล และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	42
3.5	การวิเคราะห์ข้อมูล	44
3.6	ข้อจำกัดงานวิจัย	44

บทที่ 4 ผลการวิจัยและอภิปรายผล	45
4.1 ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ รถบรรทุกน้ำหนักเกิน	45
4.4.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการไม่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจน	45
4.4.2 ระบบการติดตามหรือควบคุมขาดความต่อเนื่อง และไม่มีผลการประเมินผล	48
4.2 สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตราการไปปฏิบัติ	49
4.2.1 โครงสร้างองค์กรมีขนาดเล็ก และลำดับชั้นบังคับบัญชาสั้น	50
4.2.2 งบประมาณเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน	51
4.2.3 บุคลากรมีจำนวนเพียงพอและมีทักษะความรู้เฉพาะด้าน แต่ทัศนคติ บางอย่างยังเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน	51
4.2.4 วัสดุอุปกรณ์มีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติงานในสถานีและการลงพื้นที่	55
4.2.5 สถานที่ตั้งของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์อยู่ในทำเลที่เหมาะสม และเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน	56
4.3 ภาวะผู้นำและความร่วมมือ	57
4.4 การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก	58
4.4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือ	58
4.4.2 ปัจจัยทางสังคมและการเมืองช่วยทั้งส่งเสริมและเป็นอุปสรรค ต่อการปฏิบัติงาน	59
4.5 ผลลัพธ์	63
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ	65
5.1 ผลคำถามวิจัย	65
5.2 สรุปผลการศึกษา	66
5.2.1 ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริต เกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน	67
5.2.2 สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตราการไปปฏิบัติ	67
5.2.3 ภาวะผู้นำและความร่วมมือ	68
5.2.4 การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก	68

5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย	69
5.3.1 ข้อเสนอแนะด้านมาตรการ	69
5.3.2 ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติ	69
5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	71
รายการอ้างอิง	72
ภาคผนวก	78
ประวัติผู้เขียน	85



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 สถิติรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่และรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ พ.ศ. 2557 - 2559	27
2.2 สถิติรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2557 - 2559	27
2.3 รถบรรทุกแยกตามลักษณะรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	28
2.4 พิกัดน้ำหนักรถบรรทุก	29
2.5 สถิติปริมาณรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักและผลการจับกุมดำเนินคดี	32
4.1 สถิติรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักและไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์	60
4.2 สถิติรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักและไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ จำแนกตามประเภทยานพาหนะ	61

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2.1 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของวระเดช จันทรศร ตัวแบบเชิงบูรณาการ	15
3.1 กรอบแนวคิดการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทัด น้ำหนักเกินไปปฏิบัติ	40
4.1 โครงสร้างบุคลากรสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์	50



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การทุจริตหรือคอร์รัปชัน (corruption) คือ การกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย อันเป็นการกระทำที่ชั่วช้าและฉ้อโกง โดยเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงกฎหมาย รวมทั้งการกระทำที่ขัดต่อตำแหน่งหน้าที่และสิทธิของผู้อื่น ซึ่งสถานการณ์การทุจริตและประพฤติมิชอบ (Corruption) ได้แพร่กระจายอยู่หลายประเทศทั่วโลก สำหรับการทุจริตในประเทศไทยนั้นมีความอย่างช้านานตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และนับว่ามีความเป็นพลวัตและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น โดยรูปแบบของการทุจริตนั้นมีอย่างหลากหลาย อาทิ การฝ่าฝืนกฎ ระเบียบและข้อบังคับ การให้และเรียกรับสินบน การขัดกันระหว่างประโยชน์ส่วนตนและประโยชน์ส่วนรวม การทุจริตในการจัดซื้อจัดจ้าง ระบบอุปถัมภ์ การใช้ตำแหน่งหน้าที่ในทางมิชอบ เป็นต้น ซึ่งผลของการทุจริตนั้นก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อรัฐ เพราะทำให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณที่พึงมี และลดโอกาสในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ

สถานการณ์การทุจริตที่พบเห็นได้ทั่วไป คือ ปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งแม้ว่าจะมีกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกที่สัญจรบนทางหลวงก็ตาม แต่ยังมีบรรดบรรทุกที่บรรดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ในการควบคุมกฎหมายดังกล่าวยังปล่อยปละให้เกิดเหตุการณ์เหล่านี้ขึ้น ก่อให้เกิดความเสียหาย 5 ประการ ได้แก่ ประการแรก ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ภาครัฐเพราะรัฐต้องสูญเสียงบประมาณจำนวนมากในการบำรุงรักษาและบูรณะซ่อมแซมทางหลวง ซึ่งไม่คุ้มค่างบประมาณที่ภาครัฐลงทุนไป โดยคิดเป็นมูลค่าปีละหลายพันล้านบาท ซึ่งบางปีรัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการซ่อมถนนถึง 4 หมื่นล้านบาท ประการที่สอง ผู้ประกอบการเกิดความสูญเสียค่าอุปกรณ์อะไหล่รถบรรทุกเพิ่มขึ้น ทำให้ไม่สามารถใช้รถบรรทุกได้ตามอายุที่กำหนด รวมทั้งการแก่งแย่งกันประกอบอาชีพ ทำให้มีรายได้ไม่แน่นอน ประการที่สาม ความสูญเสียของประชาชนผู้ใช้นั้นทั่วไป เกิดความไม่สะดวกสบาย เกิดความล่าช้าในการเดินทางจากถนนชำรุดเนื่องจากบรรดบรรทุกน้ำหนักเกิน ทำให้ต้องสูญเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถยนต์ที่มากขึ้น อีกทั้ง ยังเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ประการที่สี่ เกิดความสูญเสียเปล่าของทรัพยากร เนื่องจากถนนถูกสร้างขึ้นมา แต่ถูกใช้อย่างไม่คุ้มค่าเงินลงทุนตามอายุที่ได้ออกแบบไว้ และ

ประการสุดท้าย คือ ความไม่เป็นธรรมในสังคม เพราะเป็นการเปิดช่องให้เกิดการรีดไถ ความได้เปรียบเสียเปรียบในเชิงธุรกิจ และความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน¹

จากสภาพปัญหาดังกล่าว ในปี พ.ศ. 2529 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ หรือ สำนักงาน ป.ป.ป. ซึ่งในปัจจุบัน คือ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) จึงได้เสนอมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินขึ้น เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว ต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2528 เป็นครั้งแรก โดยมีข้อเสนอแนะแบ่งออกเป็นวิธีการแก้ไขหาระยะสั้น 10 ข้อ โดยมีประเด็นสำคัญ คือ การเปลี่ยนเครื่องชั่งน้ำหนักแบบติดตั้งถาวรและแบบเคลื่อนที่ทั้งหมดให้เป็นแบบที่สามารถบันทึกหลักฐานด้วยเครื่องอัตโนมัติ และวิธีแก้ไขปัญหาระยะยาว 2 ข้อ คือ การปรับปรุงลักษณะและสภาพรถ และปรับปรุงระบบขนส่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2529 ยกเว้นการมอบให้เจ้าหน้าที่ ป.ป.ป. เป็นเจ้าของเรื่องในการจัดทำจุดตรวจ (spot check) แต่มอบหมายให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการ รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมศึกษาการจัดระบบการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางตามแนวทางที่คณะกรรมการ ป.ป.ป. เสนอ และให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวงคมนาคมกดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก ให้ตรวจตราจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายโดยเคร่งครัด

แต่หลังจากที่มีมติคณะรัฐมนตรีให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการเป็นระยะเวลา ล่วงเลยกว่า 9 ปีเศษ กลับพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะดังกล่าว และยังปรากฏว่ามีรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดวิ่งอยู่ตามทางหลวงสายต่าง ๆ จำนวนมาก คณะกรรมการ ป.ป.ป. จึงได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2538 โดยประกอบด้วยมาตรการระยะสั้น คือ ให้กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงพิจารณาสำรวจความเหมาะสมและการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรทดแทนของเดิมที่ได้ปิดดำเนินการไป และจัดตั้งเพิ่มเติมโดยให้มีด่านชั่งน้ำหนักถาวรกระจายอยู่ทั่วไปบนทางหลวงสำคัญที่มีรถบรรทุกหนาแน่น และให้มีการปรับปรุงหน่วยเฉพาะกิจ (spot check) ให้มีอำนาจในการตรวจสอบเจ้าหน้าที่ที่ทำงานประจำร่วมด้วย และมาตรการระยะยาว คือ ให้กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอรัฐบาล เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมรับภาระลงทุนในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรที่ทันสมัยและตรวจสอบรายการชั่งน้ำหนักได้ ซึ่ง

¹ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, “5 ผลเสียของการบรรทุกน้ำหนักเกิน,” สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, <http://www.highwayweigh.go.th/home.html> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้ดำเนินการตามข้อเสนอ เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2539 ภายหลังจากได้มีการติดตามการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีอีกครั้ง เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2546 พบว่ากรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการจัดทำโครงการด่านชั่งน้ำหนักถาวรใหม่ ตั้งแต่ปี 2530 แต่ได้รับงบประมาณจากรัฐบาลในปี 2538 และภายหลังจากที่คณะกรรมการ ป.ป.ป. มีข้อเสนอแนะครั้งที่ 2 กรมทางหลวงได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรทั่วประเทศ ในปี 2540 แล้วเสร็จเมื่อปี 2542 นอกจากนี้ยังได้จัดตั้งสำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะขึ้นเมื่อปี 2547 และทำการก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนักถาวร หรือสถานีตรวจสอบน้ำหนักเพื่อป้องกันความเสียหายของทางหลวงทั่วประเทศ จำนวน 81 แห่ง ซึ่งปัจจุบันได้ทำการก่อสร้างสถานีตรวจสอบน้ำหนักแล้วจำนวน 70 แห่ง และเปิดดำเนินการตลอด 24 ชั่วโมง จุดประสงค์ในการดำเนินงานหนึ่งก็เพื่อเป็นไปตามมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินของคณะกรรมการ ป.ป.ช.² แสดงให้เห็นว่า กรมทางหลวงได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเรื่อยมา แม้ว่าจะใช้ระยะเวลายาวนานในการดำเนินการตามมาตรการที่เสนอก็คือตาม อีกทั้ง ภายหลังจากที่มีการปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม ในปี พ.ศ. 2545 กำหนดให้มีกรมทางหลวงชนบท สังกัดกระทรวงคมนาคม เพิ่มเติมขึ้นมา โดยมีหน้าที่ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงรวมทั้งควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินบนทางหลวงสายที่รับผิดชอบอีกหน่วยงานหนึ่งด้วย

ต่อมา คณะกรรมการ ป.ป.ช. โดยสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต จึงได้หยิบยกเรื่องมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤตินิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ขึ้นพิจารณาอีกครั้งในปี 2550 เนื่องจากพบว่าเรื่องดังกล่าวยังคงเป็นปัญหาในปัจจุบัน และเพื่อติดตามการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ซึ่งพบปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำมาตราการไปปฏิบัติ เช่น ไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ ประชาชนบางพื้นที่ร้องเรียน ความไม่ปลอดภัยในพื้นที่ การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐ ข้อกฎหมายเป็นอุปสรรค การขอผ่อนผันจากผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น ภายหลังจากการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมและการสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำนักงาน ป.ป.ช. ได้จัดทำร่างมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินขึ้นอีกครั้ง แต่เนื่องจากเกิดการปรับเปลี่ยนโครงสร้างของคณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบ มาตรการดังกล่าวจึงไม่ได้มีการสานต่อ แต่ล่าสุดเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2559 ได้หยิบยกเรื่องดังกล่าวขึ้นมาพิจารณาและทำการศึกษาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการอยู่

² โกลิन्ह์ เจตียนนท์, “จาก Analog สู่ Digital.” *วารสารทางหลวง รวมใจก้าวไปเป็นหนึ่งเดียว* http://www.dohjournal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=297:-analog-digital&catid=37:2011-07-22-02-45-57&Itemid=84 (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

ในปัจจุบัน ประกอบกับระยะหลังมีการร้องเรียนมากขึ้นในเรื่องรถบรรทุกเหยียดกฎหมาย ทำให้รัฐบาลตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว โดย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี มีคำสั่งให้กวดขันคุมเข้มน้ำหนักรถบรรทุก กำหนดให้เห็นผลภายใน 3 เดือน โดยสั่งการให้ฝ่ายความมั่นคงดูแลกวดขันรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เนื่องจากพบว่าทำให้ถนนเกิดความเสียหายในหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โดยให้กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) บูรณาการร่วมกับกระทรวงมหาดไทย ตำรวจ ทหาร เพื่อใช้กฎหมายบังคับอย่างเข้มข้น และเข้มงวดเรื่องการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก แต่ปัจจุบันยังไม่มีมีการเปลี่ยนแปลงเท่าที่ควร³ ซึ่งจากข้อมูลดังที่กล่าวมานั้นเป็นตัวสะท้อนให้เห็นว่าปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินยังคงดำรงอยู่

จากการรวบรวมข้อมูลของผู้ศึกษา พบว่า บนทางหลวงชนบทสายราชพฤกษ์ หรือ นบ. 3021 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี ยาวไปสุดทางหลวงสาย 345 ที่มุ่งหน้าไปยังจังหวัดปทุมธานี เป็นเส้นทางที่มีรถบรรทุกสัญจรจำนวนมากเพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ซึ่งกรมทางหลวงชนบทได้มีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์และจัดตั้งด่านเคลื่อนที่ขึ้นบนทางหลวงสายดังกล่าวตั้งแต่ พ.ศ. 2554 แล้วก็ตาม แต่จากสถิติจำนวนรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักในปี พ.ศ. 2557 – 2559 พบว่ามีเฉลี่ยประมาณ 254,479 คัน/ปี และยังคงพบปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินที่เข้าชั่งน้ำหนักอยู่ประมาณ 10 คัน/ปี ซึ่งดูเหมือนมีจำนวนไม่มากนักเมื่อเทียบกับรถบรรทุกที่เข้าชั่งที่สถานี แต่ทั้งนี้ยังไม่นับรวมรถบรรทุกที่ไม่เข้าชั่งที่สถานีดังกล่าว โดยรถบรรทุกน้ำหนักเกินที่พบมากที่สุด คือ การบรรทุกวัสดุก่อสร้างจำพวกดิน

ดังนั้น จากกรณีดังกล่าว ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา “การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์” เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการปฏิบัติตามมาตรการและความสำเร็จในการป้องกันการทุจริตในประเด็นดังกล่าว โดยมุ่งเน้นศึกษาการดำเนินงานของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์เป็นหลัก ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกรมทางหลวงชนบทที่ต้องดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จะเป็นประโยชน์ในการนำมาปรับปรุงหรือประกอบการพิจารณา ในการจัดทำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาและเสนอร่างมาตรการขึ้นมาใหม่อีกครั้งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

³ ไทยรัฐออนไลน์, “ทางแก้อรถบรรทุกน้ำหนักเกิน,” ไทยรัฐ, <http://www.thairath.co.th/content/838428> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

1.2 คำถามการวิจัย

1.2.1 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินมีการนำไปปฏิบัติหรือไม่ อย่างไร และมีปัญหาอุปสรรคหรือไม่ อย่างไร

1.2.2 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินสามารถช่วยลดปัญหาการทุจริตหรือความเสียหายต่อรัฐได้หรือไม่

1.2.3 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินควรมีการปรับปรุงแก้ไขหรือไม่ อย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.3.1 เพื่อสะท้อนปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำมามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ

1.3.2 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกิน

1.3.3 เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง การประเมินผลการนำมามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารุททุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลฤกษ์ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาเพื่อประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำมามาตรการไปปฏิบัติ และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาให้มาตรการป้องกันการทุจริตดังกล่าวมีประสิทธิภาพและสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเป็นการศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Documentary research) และศึกษาจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview)

1.4.2 ขอบเขตด้านพื้นที่และเวลา

ในการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ มุ่งเน้นศึกษาเฉพาะการดำเนินการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ และหน่วยงานที่บูรณาการการทำงานร่วมกัน เพื่อเป็นหน่วยสะท้อนการดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว

1.4.3 ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) คือ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการฯ ได้แก่ ผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริตของสำนักงาน ป.ป.ช. และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว คือ สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์และสำนักบำรุงทาง สังกัดกรมทางหลวงชนบท รวมทั้งสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย กองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดนนทบุรี

1.5 ประโยชน์ของการวิจัย

1.5.1 ทำให้ทราบถึงผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินไป

1.5.2 สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อพัฒนามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินไปให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1.5.3 ทำให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนามาตรการป้องกันการทุจริตเรื่องอื่น ๆ ของสำนักงาน ป.ป.ช. ให้มีประสิทธิภาพและเกิดผลในทางปฏิบัติ

1.6 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

1.6.1 การประเมินผล หมายถึง การให้คุณค่าในสิ่งที่เราต้องการประเมิน โดยมีกระบวนการวัดผลอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ทราบว่ากิจกรรม โครงการ หรือนโยบายนั้น ๆ ภายหลังมีการนำไปปฏิบัติแล้ว สามารถบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ และประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่อหรือยุติโครงการหรือโยยายนั้น

1.6.2 มาตรการป้องกันการทุจริต หมายถึง มาตรการ ความเห็น และข้อเสนอแนะที่ คณะกรรมการ ป.ป.ช. เสนอต่อคณะรัฐมนตรี รัฐสภา ศาล หรือคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อให้มีการปรับปรุงการปฏิบัติราชการ หรือวางแผนโครงการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อป้องกันหรือปราบปรามการทุจริตต่อหน้าที่ การกระทำผิดต่อหน้าที่ราชการ หรือการกระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม รวมถึงการป้องกันการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อรัฐ

1.6.3 รถบรรทุกน้ำหนักเกิน หมายถึง ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือยานพาหนะที่อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย ซึ่งเดินบน ทางหลวงสายต่าง ๆ

1.6.4 การนำมาตรการป้องกันการทุจริตไปสู่การปฏิบัติ หมายถึง การที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการทุจริตในเรื่องนั้น ๆ นำมาตรการ ความเห็นหรือข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ ป.ป.ช. ที่ได้เสนอต่อคณะรัฐมนตรี ไปปฏิบัติเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันหรือยับยั้ง การทุจริต

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพรทุกน้ำหนักเกิน ไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ นั้น ผู้วิจัยได้ศึกษาหลักการ แนวคิด ทฤษฎี กฎหมาย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล
2. แนวคิดเกี่ยวกับการนํานโยบายไปสู่การปฏิบัติ
3. แนวคิดเกี่ยวกับการทุจริต (Corruption)
4. มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพรทุกน้ำหนักเกิน
5. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบรรลพรทุกน้ำหนัก
6. ข้อมูลเกี่ยวกับสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผล

มีนักวิชาการที่ได้ให้นิยาม หรือความหมายของการประเมินผลไว้อย่างหลากหลาย ขึ้นอยู่กับนักวิชาการท่านนั้นให้จุดเน้นกับเรื่องใด อาทิ พิตต์แพตริก แซนเดอส์ และเวิร์เทิน Fitzpatrick, Sanders and Worthen¹ ให้นิยามของการประเมินผลว่า “เป็นการบ่งชี้ สร้างความกระจ่าง และ ประยุกต์ใช้เกณฑ์ที่สามารถอธิบายได้ เพื่อกำหนดคุณค่าของสิ่งที่ประเมิน” ซึ่งมีความสอดคล้องกับ เยาวดี วิบูลย์ศรี² ที่ให้ความหมายของการประเมินผลว่าเป็นกระบวนการตีความหมายและตัดสิน

¹ Fitzpatrick, Jody L., Sanders, James R. and Worthen, Blaine R., *Program evaluation: Alternative approaches and practical guidelines*, 3rd ed., (Newyork: Pearson, 2004): 5, อ้างถึงใน เรื่องวิทยุ เกษสุวรรณ, *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*, (กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555), 6.

² เยาวดี วิบูลย์ศรี, *รวมบทความทางการประเมินโครงการ*, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533): 91 อ้างถึงใน สิทธิศักดิ์ แสงทอง, “ประเมินผลกระทบโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT),” (การค้นคว้าอิสระ ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหาร จัดการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), 20 – 21.

คุณค่าจากสิ่งที่วัดได้จากการประเมินผล โดยอาศัยวิธีการอย่างเป็นระบบในการรวบรวมข้อมูล หาเหตุผลประกอบการตัดสินใจว่ากิจกรรมนั้น ๆ เหมาะสมหรือไม่เหมาะสมประการใด

ในส่วนของนักวิชาการที่ให้นิยามของการประเมินผลโครงการหรือนโยบาย ได้แก่ ครอนบาค (Cronbach) ซึ่งให้นิยามว่า “การประเมินผลเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลและใช้ข้อมูลเพื่อตัดสินใจเกี่ยวกับโครงการ”³ ส่วนในทรรศนะของ รุตแมน (Rutman) ให้นิยามว่า “การประเมินผลโครงการเป็นการใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์วัดผลการนำนโยบายไปปฏิบัติและวัดผลลัพธ์ของโครงการ เพื่อเป้าประสงค์ในการตัดสินใจ”⁴ ซึ่งมีความสอดคล้องกับ บิงแฮม และเฟลบิงเกอร์ (Bingham and Felbinger) ที่ให้นิยามของการประเมินแผนงานหรือนโยบาย คือ “การใช้วิธีการทางวิทยาศาสตร์ ประเมินการหรือคาดการณ์การนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบผลสำเร็จ และประเมินการผลลัพธ์ สำหรับการตัดสินใจเป้าหมายต่าง ๆ”⁵

จากความหมายต่าง ๆ ที่กล่าวมานั้น สรุปได้ว่า การประเมินผลเป็นการให้คุณค่าในสิ่งที่เราต้องการประเมิน โดยมีกระบวนการวัดผลอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ทราบว่ากิจกรรม โครงการ หรือนโยบายนั้น ๆ ภายหลังจากการนำไปปฏิบัติแล้ว สามารถบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ และประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใด ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจว่าจะดำเนินการต่อหรือยุติโครงการหรือนโยบายนั้น

แนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลถูกนำมาใช้อย่างหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการประเมินผลโครงการ หรือการประเมินผลนโยบาย ซึ่งการประเมินผลนโยบายนั้นสามารถทำได้ตั้งแต่การประเมินก่อนการดำเนินการ การประเมินระหว่างดำเนินการ ไปจนถึงการประเมินภายหลังสิ้นสุดการดำเนินงาน ทั้งนี้ การประเมินผลรูปแบบหนึ่งที่ผู้วิจัยสนใจศึกษาและนำมากล่าวถึงในที่นี้ คือ การประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ

³ Cronbach, Lee J, *Course improvement through evaluation. Teacher College Record*, (1963): 672, อ้างถึงใน เรื่องวิทยุ เกษสุวรรณ, *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*, 5.

⁴ Rutman; Leonard, ed., *Evaluation research methods: A basic guide*, 2nd ed., (London: Sage Publications, 1984): 10, อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, 5.

⁵ Bingham, Richard D. and Felbinger, Claire L., *Evaluation in practice: A methodological approach*, (Newyork: Longman, 1989), อ้างถึงใน จุมพล หนีพพานิช, *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*, พิมพ์ครั้งที่ 3, (นนทบุรี: สำนักพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2549), 288.

เหตุผลและความสำคัญที่จำเป็นต้องมีการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น เพราะการประเมินผลลัพธ์ให้ข้อมูลแก่ผู้ตัดสินใจไม่ละเอียดพอ ทำให้ทราบเพียงว่านโยบายนั้นประสบความสำเร็จหรือไม่ แต่ไม่สามารถทราบรายละเอียดของความสำเร็จหรือล้มเหลวได้ เพราะไม่ได้มีการศึกษากระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีกิจกรรมที่ซับซ้อนมาก รวมทั้งการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อติดตามว่าจุดมุ่งหมายของนโยบายเปลี่ยนไปในแต่ละระยะอย่างไร อีกทั้งมีประโยชน์ต่อการกระตุ้นให้ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียสนใจกระบวนการให้บริการของโครงการ และสนใจสภาพแวดล้อมภายนอกที่อาจมีอิทธิพลต่อโครงการ โดยลักษณะสำคัญของการประเมินผลนี้ คือ การตรวจสอบว่านโยบายหรือโครงการถูกนำไปปฏิบัติแล้วหรือไม่ หลังจากนั้นจึงเปรียบเทียบความเป็นจริงกับแผนหรืออุดมคติเพื่อดูการทำตามหรือไม่ทำตาม ซึ่งเป็นการทำตามแนวคิดของ ตัวแบบความไม่ลงรอยกัน ของโพว์ส์⁶

มีนักวิชาการได้แบ่งประเภทของการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้ต่างกัน แต่นักวิชาการที่นิยมอ้างถึงในปัจจุบัน คือ การแบ่งประเภทของ ซอร์ก⁷ เนื่องจากมุ่งศึกษาเชิงพฤติกรรม ที่เกี่ยวข้องกับทั้งตัวแสดงและสถาบัน และตรงกับหลักการเปิดเผยกล่องดำของการประเมินผลการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าการแบ่งแบบอื่น ๆ ซึ่ง ซอร์ก ได้แบ่งประเภทออกเป็น 2 ประเภท คือ

(1) การติดตามผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ (implementation monitoring) ซึ่งเป็นการติดตามดูว่าหน่วยงานได้นำนโยบายไปปฏิบัติอย่างไร เพื่อค้นหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติ ติดตามความแปรปรวนที่เกิดขึ้นว่าเป็นไปตามผลที่เคยทดลองหรือไม่ ติดตามดูการปรับตัวของนโยบาย ต้องการระบุลักษณะของนโยบายที่จะนำไปปรับปรุงนโยบาย ต้องการให้แน่ใจว่านโยบายนั้นสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง และต้องการวัดว่าการให้บริการนั้นครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายมากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ การติดตามผลการนำนโยบายไปปฏิบัติยังสามารถจำแนกออกเป็นระดับมหภาคและจุลภาคได้อีกด้วย

(1.1) การติดตามผลการนำนโยบายไปปฏิบัติระดับมหภาค เป็นการติดตามความก้าวหน้าของนโยบายและกำลังนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อตอบคำถาม 3 ข้อ คือ อะไรที่ถูกนำไปปฏิบัติ ทำไมจึงปฏิบัติในรูปแบบดังกล่าว และการปฏิบัติอะไรที่เมื่อทำแล้วจะมีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งการติดตามผลนี้นอกจากการดูว่าได้มีการกระทำตามเจตนาของนโยบายหรือไม่แล้ว

⁶ Love, Arnold, *Handbook of practical program evaluation, 2nd ed.*, (California: Jossey-Bass Publishers, 2004): 66 อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ, *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*, 230.

⁷ ซอร์ก (1981): 141 – 151, อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, 236 – 241.

ยังต้องเข้าใจว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติมักเกิดการเปลี่ยนแปลงจุดมุ่งหมาย ทรัพยากรและกลยุทธ์ที่ต่างไปจากที่กำหนดไว้ เนื่องจากนโยบายส่วนใหญ่มักกำหนดไว้กว้าง ๆ ทั้งนี้ การติดตามผลจะทำให้ได้ข้อมูลเพื่อนำมาอุดช่องว่างระหว่างการปฏิบัติจริงกับวัตถุประสงค์

(1.2) การติดตามผลการนำนโยบายไปปฏิบัติระดับจุลภาค เป็นการเก็บข้อมูลเพื่ออธิบายลักษณะการนำนโยบายไปปฏิบัติในพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อประเมิน 4 ด้าน ได้แก่ การทำตามนโยบายมีมากน้อยเพียงใด การปรับตัวของนโยบายได้ทำไปแล้วมากน้อยเพียงใด เหตุผลที่ไม่ทำตามหรือไม่ปรับตัว คืออะไร และประเด็นสุดท้ายคือ ลักษณะการนำนโยบายไปปฏิบัติใดบ้างที่สามารถใช้เพื่อเปลี่ยนแปลงอัตราหรือทิศทางของการบรรลุจุดมุ่งหมายได้ดีขึ้น

เทคนิคในการติดตามผลการนำนโยบายไปปฏิบัติระดับจุลภาค มี 3 เทคนิค ได้แก่

- การตรวจสอบการทำตาม (compliance audits) ซึ่งรูปแบบที่ใช้เรียกว่า “การประเมินผลความไม่ลงรอย (discrepancy evaluations)” หมายถึง การตรวจสอบว่ามี การทำตามมาตรฐานและวัตถุประสงค์ของนโยบายมากน้อยเพียงใด ซึ่งดูจากระดับการทำตาม การไม่ทำตาม และข้อมูลที่ใช้เป็นฐานในการเปรียบเทียบ

- การแสดงแผนภาพการปรับตัว (mapping adaptations) ใช้กับกรณีที่นโยบายมีความแน่นอน นักวิชาการบางคนเชื่อว่าการปรับตัวเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติมีประสิทธิภาพ ดังนั้น เมื่อมีการปรับตัวเกิดขึ้น ควรทำแผนภาพเพื่อให้ผู้บริหารและผู้ตัดสินใจมองเห็นรูปร่างของการปรับตัวหรือผลกระทบที่มีต่อนโยบาย ซึ่งวิธีการสร้างแผนภาพประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ (1) การสัมภาษณ์ผู้กำหนดนโยบาย (2) สัมภาษณ์และสังเกตกลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติกลุ่มเล็ก (3) นำแนวทางที่ได้จากการสัมภาษณ์ทั้งสองกลุ่ม มาเตรียมสัมภาษณ์ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติกลุ่มใหญ่ (4) นำองค์ประกอบของนโยบายจากการสัมภาษณ์กลุ่มใหญ่มาสร้างแบบสอบถามให้ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติแต่ละคนตอบหรือสุ่มตัวอย่าง และ (5) วิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อกำหนดรูปร่างของนโยบายที่ได้นำไปปฏิบัติ ซึ่งทั้งหมดนี้จะทำให้ได้เห็นถึงรูปแบบการปฏิบัติจริง

- การอธิบายความแปรปรวน (explaining variation) โดยใช้วิธีการวิเคราะห์สถาบัน ซึ่งเป็นการตรวจสอบความสัมพันธ์ระหว่างโครงสร้างการบริหารและการเมืองของนโยบาย กับผลการปฏิบัติงานของนโยบาย โดยมองในแง่ของผลผลิตหรือความพยายามมากกว่าผลกระทบ และมองในแง่การบริการมากกว่าการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของกลุ่มเป้าหมาย ส่วนประสิทธิภาพของนโยบายจะตรวจสอบจากปัจจัยทางการบริหารและการเมืองที่มีผลกระทบต่อต้นทุน

(2) การวิจัยเอกสารโครงการ (program documentation) เป็นการกระทำเพื่อเป็นแนวทางออกแบบการประเมินผลกระทบของนโยบาย และเป็นตัวนำของการประเมินผลกระทบของนโยบาย

จากแนวคิดนี้ ผู้วิจัยจึงนำแนวทางการประเมินผลมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทัดฐานน้ำหนักรวมไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ว่าประสบความสำเร็จหรือไม่ อย่างไร

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (policy implementation)

เนื่องจากมาตรการป้องกันการทุจริตของสำนักงาน ป.ป.ช. มีลักษณะบางประการที่คล้ายคลึงกับนโยบายสาธารณะ ในแง่ที่ประเด็นที่ถูกนำมากำหนดเป็นนโยบายส่วนหนึ่งนั้นมาจากประเด็นการทุจริตที่สังคมให้ความสนใจ หรือคดีการทุจริตที่เกิดขึ้น อันนำมาสู่การหาหนทางเพื่อการป้องกันปราบปรามการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น มีการเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ และมีการติดตามมาตรการที่เสนอไปแล้ว ซึ่งกระบวนการเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการทุจริต มีกระบวนการหรือขั้นตอนที่สามารถเทียบเคียงได้กับวงจรนโยบาย (Policy cycle) อีกทั้ง ยังไม่มีทฤษฎีหรือแนวคิดที่ชัดเจนที่กล่าวถึงมาตรการป้องกันการทุจริตโดยตรง ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เพื่อมาเทียบเคียงกับการนำมาตรการป้องกันการทุจริตไปสู่การปฏิบัติ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.2.1 นิยามความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

มีนักวิชาการที่ได้ให้นิยามความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้อย่างหลากหลาย ทั้งมีส่วนที่คล้ายคลึงกันและมีความแตกต่างกัน อาทิ วาย ดรอร์ และ โรเบิร์ต แอล ไลน์เบอร์รี่ (Y. Dror and Robert L. Lineberry) ให้ความเห็นที่สอดคล้องกันว่า “การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ เป็นการบริหารนโยบาย” ในขณะที่ George C. Edward III and Ira Sharkansky เห็นว่า “การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ คือ การออกคำสั่ง การบังคับให้ปฏิบัติตามคำสั่ง การให้กู้ยืมเงิน การให้ในรูปแบบต่าง ๆ การนำสัญญา การเก็บรวบรวมข่าวสาร การกระจายข่าว การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ให้ไปปฏิบัติงาน การจ้างบุคคลและการจัดตั้งหน่วยงาน เป็นต้น⁸ และแวน มิเตอร์ และแวน ฮอร์น (Van Meter and Van Horn)⁹ มองว่า “การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องของการศึกษาว่า องค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญปฏิบัติงานให้บรรลุผลตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แค่นั้น เพียงใด”

⁸ จุมพล หนิมพานิช, *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*, 182.

⁹ Van Meter and Van Horn, (1977), อ้างถึงใน วรเดช จันทรรต, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, (กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์, 2548), 27.

โดยรวมแล้วอาจกล่าวได้ว่า การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ คือ การบริหารนโยบายให้ เกิดเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ โดยครอบคลุมถึงสมรรถนะขององค์กรและตัวบุคคล ปฏิสัมพันธ์ของ บุคคลหรือกลุ่มบุคคล การประสานความร่วมมือ การบริหารจัดการทรัพยากร สภาพแวดล้อมและ ปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการบรรลุเป้าหมายตามที่นโยบายกำหนดไว้ตามธรรมชาติของ จุมพล หนิมพานิช¹⁰

2.2.2 ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ¹¹

องค์กรและผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถแบ่งออกเป็นหลาย ฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายการเมือง ระบบราชการ ข้าราชการ ผู้รับบริการหรือผู้ได้รับประโยชน์จากนโยบาย

2.3.2.1 ฝ่ายการเมือง นับว่ามีส่วนสำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อให้เกิด ความสำเร็จ โดยหากนโยบายนั้นได้รับการสนับสนุนจากฝ่ายการเมืองแล้วก็มีแนวโน้มที่จะประสบ ความสำเร็จมากกว่า ทั้งนี้ต้องพิจารณาองค์ประกอบอื่นร่วมด้วย

2.3.2.2 หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐในระบบราชการ ถือว่าเป็นองค์กรที่มีความ สำคัญที่สุด การเป็นผู้รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงเป็นภารกิจหลักของหน่วยงานรัฐ นอกเหนือจากอำนาจของหน่วยงานรัฐที่ยากจะควบคุมได้แล้ว แนวโน้มในการเลือกนำนโยบายไป ปฏิบัติแต่ส่วนที่เป็นประโยชน์แล้ว ความสัมพันธ์ของหน่วยงานด้วยกันเองก็นับว่าเป็นปัญหา หากมี ความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับหลายหน่วยงานมักมีแนวโน้มประสบความล้มเหลวในการนำไปปฏิบัติ

2.3.2.3 ข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ผู้บริหารระดับสูงมีส่วนสำคัญในการทำให้ การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบอุปสรรคหรือราบรื่นเพียงใดในระดับหนึ่ง แต่ข้าราชการระดับล่างเป็น ผู้ที่มีบทบาทสำคัญอย่างมาก เพราะเป็นผู้ตีความนโยบายมาเป็นแนวทางปฏิบัติงานด้วยตนเอง หาก นโยบายขาดความชัดเจนก็จะเกิดปัญหาในการปฏิบัติ หรือหากนโยบายนั้นส่งผลกระทบต่อ การปฏิบัติงานประจำวัน ก็มีแนวโน้มจะไม่ยอมรับหรือหาทางหลีกเลี่ยง

2.3.2.4 ผู้ได้รับผลจากนโยบาย ได้แก่ ผู้รับบริการ ผู้ได้รับประโยชน์หรือเสีย ประโยชน์ หากมีการรวมกลุ่มกันจะมีอิทธิพลในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าตัวบุคคล

2.2.3 ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติ

มีนักวิชาการหลายท่านได้เสนอตัวแบบในการนำนโยบายไปปฏิบัติไว้อย่าง หลากหลาย โดยตัวแบบหนึ่งซึ่งเป็นการประยุกต์นำเอาตัวแบบของนักวิชาการหลาย ๆ ท่านและสร้าง เป็นตัวแบบใหม่ คือ ตัวแบบของ วรเดช จันทรศร ได้เสนอตัวแบบทางทฤษฎีของการนำนโยบายไป

¹⁰ จุมพล หนิมพานิช, *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*, 182.

¹¹ วรเดช จันทรศร, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, 45 – 50.

ปฏิบัติรวม 6 ตัวแบบ¹² ได้แก่ (1) ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) (2) ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model) (3) ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ (Organization Development Model) (4) ตัวแบบทางด้านการกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Processes Model) (5) ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) และ (6) ตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrative Model)

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งเน้นศึกษา **ตัวแบบเชิงบูรณาการ ของวอร์เดซ จันทรศร** ซึ่งเป็นตัวแบบที่มองในหลายมิติต่างจากตัวแบบทั้ง 5 โดยมุ่งแสวงหาผลกระทบของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ ซึ่งแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 มิติ ได้แก่ มิติที่หนึ่ง เป็นการวัดความสำเร็จและความล้มเหลวของนโยบายจากผลผลิต ผลลัพธ์ และผลลัพธ์สุดท้ายที่เกิดขึ้น มิติที่สอง เป็นการวัดถึงผลกระทบของนโยบาย และมิติที่สาม เป็นการวัดว่าผลของนโยบายนั้นส่งประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวมหรือไม่

ตัวแบบการบูรณาการนี้เสมือนการผสมผสานตัวแปรจากตัวแบบทางด้านการจัดการ ตัวแบบด้านการพัฒนาองค์การ และตัวแบบทางการเมือง ซึ่งสามารถกำหนดเป็นตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร ดังนี้

(1) **ตัวแปรด้านประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม** ได้แก่ ความชัดเจน และความเป็นไปได้ของวัตถุประสงค์และเป้าหมายของนโยบาย การกำหนดภารกิจและการมอบหมายงาน การกำหนดมาตรฐานงาน การควบคุม ติดตามและประเมินผล ซึ่งความสำเร็จและล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่แน่ชัด มีการแปลงวัตถุประสงค์ออกเป็นภารกิจย่อยภายใต้ความรับผิดชอบเฉพาะเพื่อความสะดวกในการตรวจสอบ ควบคุม และประเมินผล

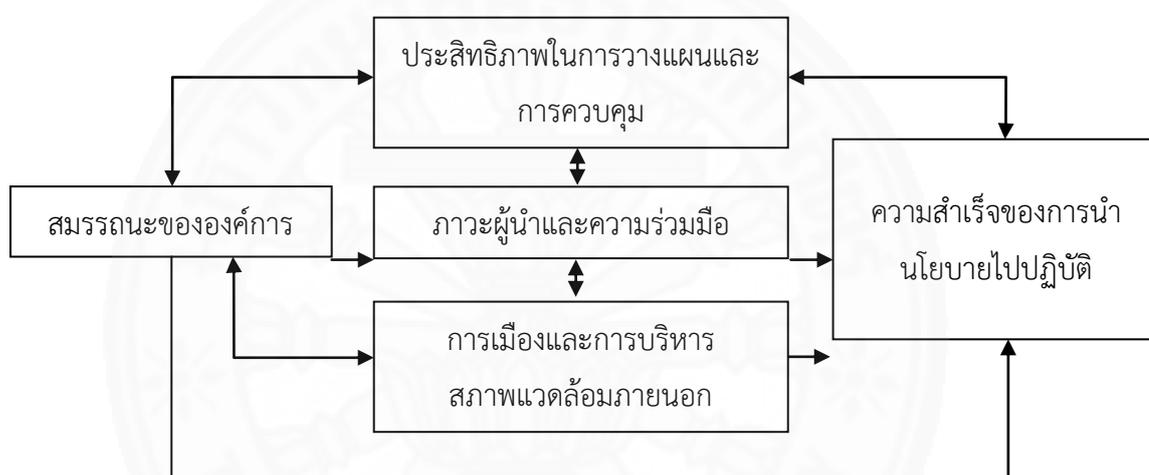
(2) **ตัวแปรด้านสมรรถนะขององค์การ หรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ** ได้แก่ โครงสร้างองค์การ งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และสถานที่ ซึ่งนโยบายจะสามารถประสบความสำเร็จได้นั้นส่วนหนึ่งมาจากความแข็งแกร่งของสมรรถนะที่องค์การมี กล่าวคือ มีโครงสร้างที่กระชับ มีระบบการตัดสินใจ มีระบบข้อมูลข่าวสารและการสื่อสารที่ดี บุคลากรมีความรู้ความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ มีงบประมาณเพียงพอ มีวัสดุอุปกรณ์ ตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยให้การดำเนินนโยบายมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และมีสถานที่ที่สะดวกสบาย

(3) **ตัวแปรด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ** กล่าวคือ การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จถ้าผู้บริหารใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม รู้จักจูงใจเชิงบวกแก่ผู้ปฏิบัติงาน เช่น การให้

¹² เรื่องเดียวกัน, 151 – 154.

รางวัล ชมเชย หรือยกย่อง เพื่อสร้างให้เกิดความผูกพันและการยอมรับจากสมาชิกคนอื่น ๆ และรู้จักการสร้างทีมงานที่มีประสิทธิภาพ

(4) *ตัวแปรด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก* นับว่าเป็นตัวแปรที่มีความสำคัญในการสร้างให้เกิดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะมีแนวคิดที่ว่าความสำเร็จนั้นจะเกิดจากความสามารถของผู้เล่นหรือบุคคลที่เป็นตัวแทนขององค์การและความสัมพันธ์กับปัจจัยสภาพแวดล้อมภายนอกขององค์การ โดยตัวแปรนี้ประกอบด้วยปัจจัยย่อย เช่น ระดับความสนับสนุนหรือต่อต้านจากฝ่ายต่าง ๆ จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความสามารถในการเจรจาต่อรอง และเงื่อนไขของการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง



ภาพที่ 2.1 ตัวแบบทางทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติของวอร์เดซ จันทรศร ตัวแบบเชิงบูรณาการ

2.2.4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ริบเลย์และแฟรงกลิน กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติมักต้องเผชิญกับปัจจัยภายนอกที่เหนือการควบคุม ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่รวดเร็วและฉับพลัน ความผันผวนทางเศรษฐกิจ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี และความไม่แน่นอนของธรรมชาติ เป็นต้น ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติมีลักษณะซับซ้อน และเปลี่ยนแปลงไปมากขึ้น¹³ ซึ่งปัจจัยกำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีหลายปัจจัย ได้แก่

2.2.4.1 ลักษณะของนโยบาย ได้แก่ ประเภทของนโยบาย หากมีการเปลี่ยนแปลงน้อยและมีความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์ระดับสูง จะประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติมากกว่านโยบายที่เรียกร้องให้มีการเปลี่ยนแปลงมากและมีความเห็นพ้องกันในวัตถุประสงค์น้อย (2)

¹³ ศุภชัย ยาวะประภาส, *นโยบายสาธารณะ*, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), 98.

ผลประโยชน์สัมพันธ์ของนโยบาย คือน้ำหนักของผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่จะเกิดขึ้น (3) ความเป็นไปได้ในการทดลองปฏิบัติ และ (4) ความเห็นผลได้ของนโยบายนั้นหากมีความชัดเจนจะมีโอกาสประสบความสำเร็จในทางปฏิบัติ

2.2.4.2 วัตถุประสงค์ของนโยบาย ซึ่งแมชมาเนียนและซาบาเทียร์ เสนอว่า นโยบายต้องมีความชัดเจนและมีความสอดคล้องต้องกันของวัตถุประสงค์ หากนโยบายไม่มีความชัดเจนของวัตถุประสงค์แล้ว อาจเกิดโอกาสตีความผิดและนำมาสู่ความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติได้

2.2.4.3 ความเป็นไปได้ทางการเมือง ซึ่งโวลแมน กล่าวว่า นโยบายที่กลุ่มผู้มีอิทธิพลเห็นว่าจะส่งผลกระทบทางลบต่อกลุ่มของตน กลุ่มบุคคลนี้จะใช้อิทธิพลยับยั้งการปฏิบัติ ซึ่งทำให้ประสบปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และการได้รับการสนับสนุนจากสื่อมวลชนและประชาชน จะมีส่วนสำคัญที่ผลักดันให้นโยบายนั้น ๆ ประสบความสำเร็จในการปฏิบัติอย่างมาก

2.2.4.4 ความเป็นไปได้ทางเทคนิคหรือทฤษฎี ซึ่งโวลแมน กล่าวว่า นโยบายที่มีลักษณะไม่ยุ่งยากซับซ้อน และมีผู้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการไม่มากนัก จะมีโอกาสประสบความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่านโยบายที่มีผู้เกี่ยวข้องจำนวนมากและมีความสลับซับซ้อน¹⁴ และเบอร์แมน กล่าวว่า นโยบายที่ต้องให้ผู้ปฏิบัติเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม หรือหน่วยงานต้องเผชิญกับปัญหาที่แตกต่างจากแนวปฏิบัติเดิม มักจะประสบปัญหาในการนำไปปฏิบัติ

2.2.4.5 ความเพียงพอของทรัพยากร ซึ่งเออวาร์ด ให้ความเห็นว่า นโยบายจะประสบความสำเร็จ ต้องได้รับการสนับสนุนทางทรัพยากร ไม่ว่าจะเป็นการเงินที่ต้องมีเพียงพอ กำลังและคุณภาพของบุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ จะต้องมีจำนวนที่พอเหมาะและมีความรู้เฉพาะในด้านนั้น ๆ รวมทั้งทรัพยากรอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน เช่น อุปกรณ์ สถานที่ เครื่องมือ เป็นต้น ซึ่งหากมีทรัพยากรที่ไม่เพียงพอแล้ว จะทำให้นโยบายนั้น ๆ เป็นเพียงกระดาษแผ่นหนึ่งเท่านั้นเอง

2.2.4.6 ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ เออเวอร์ดสและวุล์ดริจซ์ เห็นพ้องกันว่า โครงสร้างของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ มีอิทธิพลต่อความสำเร็จและล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยนโยบายที่ประสบความสำเร็จมักเป็นนโยบายที่มอบหมายให้แก่หน่วยงานที่มีอยู่แล้ว และมีทรัพยากรเพียงพอ หรือต้องเป็นหน่วยงานที่ตั้งขึ้นใหม่โดยกลุ่มการเมืองผู้

¹⁴ โวลแมน, (1981), อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น, “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา,” (ภาคินพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), 12.

มีอำนาจในขณะนั้น หน่วยงานที่มีโครงสร้างองค์กรขนาดเล็ก ลำดับชั้นการบังคับบัญชาน้อย ผู้ใต้บังคับบัญชามาก จะประสบความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติมากกว่าหน่วยงานที่มีโครงสร้างขนาดใหญ่ รวมทั้ง หากมีความสัมพันธ์อย่างไม่เป็นทางการระหว่างหน่วยงานที่กำหนดนโยบายและหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายก็มีโอกาสที่จะประสบความสำเร็จมาก

2.2.4.7 ทศนคติของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายที่ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจ มีความเห็นด้วยและรู้สึกผูกพัน ผู้ปฏิบัติจะนำนโยบายไปปฏิบัติด้วยดี และหากนโยบายนั้นมีผลให้ผู้ปฏิบัติต้องเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปจากเดิมหรือวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้นขัดแย้งกับค่านิยมของผู้ปฏิบัติแล้วมักจะประสบความสำเร็จล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะผู้ปฏิบัติจะเพิกเฉยหรือเลือกปฏิบัติ ส่วนนโยบายที่ไม่กระทบกระเทือนต่อพฤติกรรมของผู้ปฏิบัติจะมีโอกาสสำเร็จสูงกว่า

2.2.4.8 กลไกภายในหน่วยงานหรือระหว่างหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ

(1) จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ยิ่งมีมากเท่าใด จะยิ่งประสบปัญหาในการประสานงาน และมีโอกาสที่ทำให้นโยบายนั้นล้มเหลว

(2) จำนวนจุดตัดสินใจ (Clearance Points) ของนโยบาย ยิ่งมีจำนวนจุดตัดสินใจมากเท่าใด ก่อให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติตามนโยบายมากขึ้นเท่านั้น¹⁵

(3) การแทรกแซงของหน่วยงานระดับบน หากมีการแทรกแซงจะมีผลต่อการปฏิบัติ

จากการศึกษาข้างต้นพบว่า มีปัจจัยหลายประการ อาทิ ลักษณะของนโยบาย วัตถุประสงค์ ความเป็นไปได้ทั้งทางการเมืองและการปฏิบัติ ลักษณะของหน่วยงานและทัศนคติของเจ้าหน้าที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้นโยบายประสบความสำเร็จหรือล้มเหลวได้ และอาจเป็นตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักรวมไปสู่อำนาจปฏิบัติ ซึ่งต้องทำการศึกษาในครั้งนี้

2.2.5 ความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

ปัญหาในการระบุว่านโยบายใดประสบความสำเร็จในการปฏิบัติ หรือนโยบายใดประสบความสำเร็จล้มเหลว นั้นเป็นเรื่องที่ค่อนข้างมีปัญหา เนื่องจาก ไม่ทราบว่าจะควรใช้เกณฑ์ใดเป็น

¹⁵ Mazmanian, D.A. and Sabatier, P.A., *Effective Policy Implementation*, (D.C.: Lexington Mass Health, 1981), อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น, “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา,” 16.

ตัวชี้วัด หรือเครื่องวัดความสำเร็จนี้ ซึ่ง Randall B. Ripley และ Grace A. Franklin ได้เสนอแนวทางในการวัดการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ 3 แนวทาง ดังนี้¹⁶

แนวทางที่ 1 พิจารณาจากระดับความร่วมมือของผู้นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ หากมีความร่วมมือสูง ระดับความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติก็จะสูงตามไปด้วย ในทางกลับกัน หากมีความร่วมมือต่ำก็จะมีแนวโน้มในการประสบความล้มเหลว

แนวทางที่ 2 พิจารณาจากการบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบายนั้นตามภาระหน้าที่ขององค์กรที่รับผิดชอบด้วยความราบรื่น และปราศจากปัญหา หากมีอุปสรรคหรือความขัดแย้งเกิดขึ้นมากเท่าใด การนำนโยบายไปปฏิบัติก็จะเกิดความล้มเหลวมากขึ้นเท่านั้น

แนวทางที่ 3 พิจารณาจากการที่นโยบายนั้นก่อให้เกิดผลการปฏิบัติในระยะสั้น และหรือเกิดผลกระทบตามที่พึงปรารถนาหรือไม่

นอกจากนี้ ในทรรศนะของ ยูยีน บาร์แดช¹⁷ ได้กล่าวว่า การวัดความสำเร็จและล้มเหลวของนโยบายนั้นมองได้สามมิติ ได้แก่ (1) ความไม่สามารถในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ (2) การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความล่าช้า และ (3) การใช้งบประมาณในการดำเนินงานเกินที่กำหนด

จากแนวทางการกล่าวในเบื้องต้นนั้น สรุปได้ว่า การวัดความสำเร็จและล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติ สามารถพิจารณาได้จากความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำไปปฏิบัติ หรือพิจารณาจากการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ และหรือการพิจารณาผลการปฏิบัติหรือผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งผู้วิจัยจะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดความสำเร็จและล้มเหลวของการศึกษาการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเงินไปปฏิบัติ

¹⁶ จุมพล หนิมพานิช, *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*, 200.

¹⁷ Bardach, (1977), *อ้างอิงใน วรเดช จันทรศร, ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, 109.

2.3 แนวคิดเกี่ยวกับการทุจริต (Corruption)

2.3.1 ความหมายของคำว่า ทุจริต หรือ คอร์รัปชัน

มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้นิยามคำว่าทุจริต หรือการคอร์รัปชัน ไว้อย่างหลากหลาย อาทิ

พจนานุกรมแบล็คลอร์¹⁸ ได้ให้ความหมายของ Corruption ว่าหมายถึง “การกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมาย อันเป็นการกระทำชั่วช้าและฉ้อโกง โดยเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงกฎหมาย รวมทั้งการกระทำที่ขัดต่อตำแหน่งหน้าที่และสิทธิของผู้อื่น นอกจากนี้ยังรวมถึงบุคคลที่ประชาชนไว้วางใจ กระทำผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการโดยการรับหรือยอมรับประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น”

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554¹⁹ ได้ให้นิยามของคำว่า ทุจริต หมายถึง “ความประพฤติชั่ว ถ้าเป็นความประพฤติชั่วทางกาย เรียกว่า กายทุจริต ถ้าเป็นความประพฤติชั่วทางวาจา เรียกว่า วาจาทุจริต ถ้าเป็นความประพฤติชั่วทางใจ เรียกว่า มโนทุจริต” และหากคำว่า ทุจริตในที่นั้นเป็นการกระทำหรือคำกริยา หมายถึง “โกง เช่น ทุจริตในการสอบ คดโกง ฉ้อโกง เช่น ทุจริตต่อหน้าที่” และหากทุจริตเป็นคำวิเศษณ์ หมายถึง “ไม่ซื่อตรง เช่น คนทุจริต นอกจากนี้ยังมีลูกคำของคำว่าทุจริต คือ ทุจริตต่อหน้าที่

ประมวลกฎหมายอาญา²⁰ มาตรา 1(1) คำว่า โดยทุจริต หมายถึง “เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มีควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น”

พระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2542 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม)²¹ บัญญัติว่า ทุจริตต่อหน้าที่ หมายความว่า “ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในตำแหน่งหรือหน้าที่หรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติอย่างใดในพฤติการณ์ที่อาจทำ

¹⁸ Black Law Dictionary, (2001): 17 อ้างถึงใน กานต์ ศรีวิภาสธิตย์, “นโยบายป้องกันการทุจริต ในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไทย: ศึกษาเชิงวิพากษ์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ,” (ปริญญาณิพนธ์ คุชฎีบัณฑิต, วิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2556), 18.

¹⁹ พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, อ้างคำว่า “ทุจริต,” <http://www.royin.go.th/dictionary/> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

²⁰ ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499, มาตรา 1(1), ราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกา เล่มที่ 73 ตอนที่ 95/ฉบับพิเศษ (15 พฤศจิกายน 2499): 1.

²¹ สำนักงาน ป.ป.ช., รวมกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริต, (นนทบุรี: สำนักงาน ป.ป.ช., 2558): 29.

ให้ผู้อื่นเชื่อว่ามิตำแหน่งหรือหน้าที่ซึ่งที่ตนมิได้มิตำแหน่งหรือหน้าที่นั้น หรือใช้อำนาจในตำแหน่งหรือหน้าที่ ทั้งนี้ เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบสำหรับตนเองหรือผู้อื่น”

2.3.2 รูปแบบของการทุจริต

มีนักวิชาการ องค์กร หรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่ได้แบ่งประเภทรูปแบบของการทุจริตไว้อย่างหลากหลาย แต่มีความคล้ายคลึงกันในบางประเภท อาทิ การจำแนกรูปแบบของการทุจริตเป็น 4 ประเภท²² ได้แก่

1) การทุจริตในการซื้อจัดจ้าง การทุจริตในเรื่องเหล่านี้มีตั้งแต่การเรียกรับเงินสินบน ค่านายหน้า หรือการตอบแทนในรูปแบบต่าง ๆ ในการอนุมัติคำร้องเพื่อดำเนินกิจการต่าง ๆ

2) การทุจริตโดยการยกยอกทรัพย์สิน ของทางราชการหรือการทุจริตในการเบิกค่าเบี้ยเลี้ยง ค่าพาหนะ ค่ารักษาพยาบาล และค่าเช่าบ้าน เช่น การใช้พาหนะของราชการ โดยเบิกค่าพาหนะ หรือการเบิกเบี้ยเลี้ยงเกินวันเวลาที่ปฏิบัติจริง เป็นต้น

3) การทุจริตโดยการเรียกรับเงินหรือผลประโยชน์อื่นในการแต่งตั้ง การเลื่อนตำแหน่ง หรือการโยกย้ายข้าราชการ โดยการให้ค่าตอบแทน หรือเรียกว่า “การซื้อ”

4) การซื้อขายเสียงและการให้ผลประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ ในการเลือกตั้ง เช่น การให้เงิน สิ่งของ แก่หัวหน้าคะแนนเสียง

นอกจากนี้ ยังมีองค์กรต่างประเทศที่จัดรูปแบบของการทุจริตได้ครอบคลุมมากกว่า คือ องค์กรเพื่อความโปร่งใสนานาชาติ (Transparency International: TI)²³ ได้กำหนดนิยามและรูปแบบของการทุจริตเป็น 7 ประเภท ได้แก่

1) การทุจริตขนาดใหญ่ (Grand Corruption) เป็นการกระทำของเจ้าหน้าที่รัฐระดับสูงเพื่อบิดเบือนนโยบายหรือการใช้อำนาจรัฐในทางมิชอบ เพื่อให้ผู้นำหรือผู้บริหารประเทศได้รับผลประโยชน์จากการใช้ทรัพยากรของชาติ

2) การทุจริตขนาดเล็ก (Petty Corruption) เป็นการกระทำของเจ้าหน้าที่ของรัฐระดับกลางและระดับล่างต่อประชาชนทั่วไป โดยการใช้อำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายในทางมิชอบ

²² มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, “ปัญหาการเมืองไทยในปัจจุบัน (Current Political Issues) ฉบับปรับปรุง JQ 1741 ส41ป (ห้องสมุด มพล.) <https://th.answers.yahoo.com/question/index?qid=20081001192425AAGxyL3> (สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2560).

²³ สำนักงาน ป.ป.ช., ร่าง ยุทธศาสตร์ชาติฯ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564), (นนทบุรี: สำนักงาน ป.ป.ช., 2560): 7.

3) การติดสินบน (Bribery) เป็นการเสนอ การให้ หรือสัญญาว่าจะให้ผลประโยชน์ ทั้งในรูปของเงิน สิ่งของ และสิ่งตอบแทน เพื่อเป็นแรงจูงใจให้กระทำผิดกฎหมายหรือศีลธรรมอันดี

4) การยักยอก (Embezzlement) คือ การที่พนักงานหรือเจ้าหน้าที่องค์กรของรัฐนำ เงินหรือสิ่งของที่ได้รับมอบหมายให้ใช้ในหน้าที่ราชการ มาใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตนหรือเพื่อกิจกรรม อื่นที่ไม่เกี่ยวข้อง

5) การอุปถัมภ์ (Patronage) เป็นรูปแบบหนึ่งของการเล่นพรรคเล่นพวก ด้วยการ คัดเลือกบุคคลจากสายสัมพันธ์ทางการเมืองหรือเครือข่าย (Connection) เพื่อเข้ามาทำงานหรือเพื่อ ได้รับผลประโยชน์โดยไม่คำนึงถึงคุณสมบัติและความเหมาะสม

6) การเลือกที่รักมักที่ชัง (Nepotism) เป็นการที่เจ้าหน้าที่รัฐใช้อำนาจที่มีในการ ให้ผลประโยชน์หรือให้หน้าที่การงานแก่เพื่อน ครอบครัว หรือบุคคลใกล้ชิด โดยไม่คำนึงถึงคุณสมบัติ และความเหมาะสม

7) ผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) คือ การขัดกันระหว่าง ผลประโยชน์ส่วนตนกับประโยชน์ส่วนรวม อันเกิดจากการที่บุคคลต้องมีหน้าที่หรือสถานะมากกว่า 1 สถานะ

และในส่วนของการทุจริตในวงราชการ²⁴ มีหลากหลายรูปแบบ เช่น

- 1) ฝ่าฝืน หลีกเลียง หรือบิดเบือนระเบียบแบบแผน หรือกฎข้อบังคับ
- 2) จูงใจ เรี้ยกร่อง บังคับ ช่มชู้ หน่วงเหนี่ยว กลั่นแกล้ง หรือหาประโยชน์ใส่ตน/พวก
- 3) การสมยอม รู้เห็นเป็นใจ เพิกเฉย ละเว้นการกระทำในการที่ต้องปฏิบัติ หรือ รับผิดชอบตามหน้าที่
- 4) ยักยอก เบียดบังซึ่งทรัพย์สินของราชการ
- 5) ปลอมแปลง/กระทำใด ๆ อันเป็นเท็จ
- 6) มีผลประโยชน์ร่วมในกิจการบางประเภทที่สามารถใช้อำนาจหน้าที่ของตน บันดาลประโยชน์ได้

จากข้อมูลในเบื้องต้น สรุปได้ว่า การทุจริต หมายถึง การกระทำเพื่อแสวงหาประโยชน์ โดยมีขอบด้วยกฎหมายทั้งเพื่อประโยชน์แก่ตนเองหรือผู้อื่น โดยมีรูปแบบของการทุจริตที่หลากหลาย

²⁴ ศูนย์บริหารจัดการความเสี่ยง มหาวิทยาลัยมหิดล, “ความหมาย รูปแบบ และมูลเหตุของการทุจริต,” สดง.ต่อต้านการคอร์รัปชัน. <http://www.oaganticorruption.com/?q=content/ความหมาย-รูปแบบ-และมูลเหตุของการทุจริต> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

อาทิ การติดสินบน การยกยอก การอุปถัมภ์ ผลประโยชน์ทับซ้อน และอื่น ๆ เป็นต้น ซึ่งจากนิยาม ความหมายของการทุจริตดังกล่าว การศึกษาในครั้งนี้มุ่งศึกษาเฉพาะไปในส่วนของการทุจริตเกี่ยวกับ รถบรรทุกน้ำหนักเกิน ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการ ผู้ขับรถบรรทุก ซึ่งกระทำการทุจริตโดยการบรรทุก น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ทำให้ถนนเสียหาย รวมไปถึงเจ้าหน้าที่รัฐซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องที่ทำให้ เกิดการทุจริต เช่น ในแง่ของการให้และรับสินบน เป็นต้น

2.4 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกจาก การที่ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ หรือคณะกรรมการ ป.ป.ป. (คณะกรรมการ ป.ป.ช. ในปัจจุบัน) ได้เสนอมาตรการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2528²⁵ โดยเสนอวิธีการแก้ไขปัญหาระยะสั้น 10 ข้อ ซึ่งมีประเด็นที่สำคัญคือ การเปลี่ยน เครื่องซั่งน้ำหนักแบบติดตั้งถาวรและแบบเคลื่อนที่ทั้งหมด ให้เป็นแบบบันทึกหลักฐานด้วยเครื่อง อัตโนมติ และวิธีการแก้ไขปัญหาระยะยาว 2 ข้อ คือ การปรับปรุงลักษณะและสภาพรถ และปรับปรุง ระบบขนส่ง ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2529²⁶ ยกเว้น การมอบให้เจ้าหน้าที่ ป.ป.ป. เป็นเจ้าของเรื่องในการจัดทำจุดตรวจ (Spot Check) แต่ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการ รวมทั้งให้กระทรวงคมนาคมศึกษาการจัดระบบการขนส่งสินค้าประจำ เส้นทางตามแนวทางที่คณะกรรมการ ป.ป.ป. เสนอ และให้กระทรวงมหาดไทยและกระทรวง คมนาคมกวดขันการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกในการ ตรวจตรา และจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายโดยเคร่งครัด

ภายหลังที่คณะรัฐมนตรีให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 9 ปีเศษ ยังพบว่ามียังมีรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดบนทางสายหลวงต่าง ๆ จำนวนมาก

²⁵ สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช., รายงานเรื่อง การศึกษามาตรการ ป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน, รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการอำนวยการ ด้านมาตรการป้องกันการทุจริต ครั้งที่ 13, 2559, 8 – 12.

²⁶ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, “มติคณะรัฐมนตรี 7 มกราคม 2529 เรื่อง มาตรการ ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน,” ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี, <http://www.cabinet.soc.go.th> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

ซึ่งทำให้สภาพถนนถูกทำลาย คณะกรรมการ ป.ป.ป. จึงมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมต่อคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2538²⁷ ประกอบด้วย

มาตรการระยะสั้น

(1) ให้กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวง พิจารณาสำรวจความเหมาะสมและจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรทดแทนของเดิมที่มีอยู่ซึ่งได้ปิดดำเนินการไปแล้ว และจัดตั้งเพิ่มเติมให้มีโครงข่ายงานที่เหมาะสมและสอดคล้องกัน โดยให้มีด่านชั่งน้ำหนักถาวรกระจายอยู่ทั่วไปบนทางหลวงสายสำคัญๆ ทุกสายที่มีปริมาณรถบรรทุกหนาแน่น และให้มีความถี่บนถนนแต่ละสายตามความเหมาะสม เพื่อให้สามารถควบคุมตรวจสอบและป้องกันรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดได้อย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ โดยให้กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการตรวจชั่งน้ำหนักรถบรรทุกที่ด่านชั่งน้ำหนักถาวรเอง

(2) ให้กระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง ขอตั้งงบประมาณในการดำเนินการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรตามข้อ (1) และในการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักแบบติดตั้งถาวรที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติ สามารถพิมพ์เอกสารข้อมูลในการชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกที่เข้าชั่งแต่ละคันมอบให้แก่รถที่เข้าชั่งเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ระหว่างทางที่ใช้ขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยว และสามารถเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการชั่งน้ำหนักของรถบรรทุกคันที่เข้าชั่งไว้ในเครื่องชั่ง ซึ่งสามารถเรียกข้อมูล โดยให้เครื่องพิมพ์รายงานการชั่งน้ำหนักของรถในแต่ละวันออกมาเพื่อใช้ในการตรวจสอบในภายหลังด้วย เพื่อนำมาใช้ติดตั้งกับด่านชั่งน้ำหนักถาวรให้เหมือนกันทุกด่านที่จัดตั้งขึ้น และขอตั้งงบประมาณในการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่แบบที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติลักษณะเดียวกับเครื่องชั่งน้ำหนักถาวรที่กล่าวข้างต้นมา ใช้ในการออกปฏิบัติการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่ให้มากเพียงพอต่อการปฏิบัติงานควบคุมตรวจสอบ และป้องกันการรถบรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดของรถบรรทุกบนถนนทุกสายที่สามารถหลีกเลี่ยงการตรวจสอบน้ำหนักของด่านชั่งน้ำหนักถาวร และให้เพียงพอสำหรับนำไปใช้ในการออกปฏิบัติการของหน่วยเฉพาะกิจตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ประจำและหน่วยตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก (spot check) ด้วย

(3) ให้สำนักงบประมาณพิจารณาสนับสนุนงบประมาณเพื่อใช้ในการดำเนินการตามมาตรการที่กล่าวข้างต้นเพื่อให้เกิดผลสำเร็จภายใน 2 ปี

²⁷ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ, รายงานผลการปฏิบัติราชการประจำปี 2539 (กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ, ม.ป.ป.), 10 – 14.

(4) เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาลักษณะเฉพาะหน้าก่อนที่จะได้รับงบประมาณมาดำเนินการตามข้อเสนอแนะ ข้อ (1) – (2) ให้กรมทางหลวงนำงบประมาณคงเหลือแต่ละรายการที่มีอยู่ในปัจจุบัน และกรณีที่มีงบประมาณคงเหลือมีไม่เพียงพอ ก็ให้ขอใช้งบประมาณจากงบกลางมาใช้ในการจัดซื้อเครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่แบบอิเล็กทรอนิกส์ที่มีเครื่องบันทึกหลักฐานอัตโนมัติสามารถตรวจสอบหลักฐานได้ในภายหลัง ตามที่กล่าวในข้อเสนอแนะข้อ (2) สำหรับนำมาใช้ในการตรวจสอบรถบรรทุกเท่าที่เห็นว่าจำเป็นไปพลางก่อนที่จะได้รับงบประมาณปกติมาดำเนินการตามมาตรการทั้งหมด เพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่ของรัฐ และป้องกันความเสียหายของทางหลวงที่กำลังเกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาในขณะนี้ และให้กรมทางหลวงมอบเครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ที่จัดซื้อใหม่แก่กองบัญชาการตำรวจนครบาลอย่างน้อยจำนวน 5 เครื่อง สำหรับนำไปใช้ในการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร และมอบให้ตำรวจภูธรนำไปใช้ตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกในเขตท้องที่ต่างจังหวัดตามความจำเป็นด้วย

(5) ปรับปรุงหน่วยเฉพาะกิจ (spot check) ให้มีอำนาจตรวจสอบงานของเจ้าหน้าที่ที่ทำหน้าที่ประจำ และมีอำนาจตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกพร้อมกันไปด้วย โดยให้กองตำรวจทางหลวง (ในขณะนั้น) รับผิดชอบทำการจัดหน่วยเฉพาะกิจดังกล่าวเพื่อออกปฏิบัติการตรวจสอบเป็นประจำโดยสม่ำเสมอว่าเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานประจำในการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกทั้งหมดเคลื่อนที่และด่านชั่งน้ำหนักถาวร ได้มีการปล่อยให้รถบรรทุกผิดกฎหมายผ่านการตรวจสอบมาในลักษณะที่น่าจะมีการทุจริตหรือประพฤติมิชอบหรือไม่ และในขณะเดียวกันก็ให้ทำการตรวจสอบรถบรรทุกที่ทำผิดกฎหมายไปพร้อม ๆ กันด้วย แล้วให้รายงานผลการดำเนินการของหน่วยเฉพาะกิจ (spot check) ให้กรมทางหลวงทราบว่าได้ออกปฏิบัติการที่ใด เมื่อไรและผลการดำเนินการเป็นประการใดบ้าง ทุกวันที่ออกปฏิบัติการ โดยให้กรมทางหลวงตรวจสอบหลักฐานการปฏิบัติการดังกล่าวว่าเป็นไปโดยถูกต้องตามความเป็นจริงหรือไม่ด้วย และนอกจากนั้นให้กองตำรวจทางหลวงแจ้งผลการดำเนินการดังกล่าว ให้สำนักงาน ป.ป.ป. ทราบทุก 6 เดือน

(6) ให้กรมทางหลวงจัดให้มีหน่วยตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่ให้เพียงพอสามารถออกปฏิบัติการตรวจสอบรถบรรทุกในทางหลวงสายที่สามารถหลบเลี่ยงเส้นทางที่มีด่านชั่งน้ำหนักถาวรได้ และเพิ่มกำหนดการออกปฏิบัติการด้วยเครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ให้สม่ำเสมอและมากยิ่งขึ้น รวมทั้งให้มีการประสานงานให้ความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีการตรวจสอบรถบรรทุกในทางสายที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงด้วย

(7) ให้กรมทางหลวงพิจารณาตรวจสอบเส้นทางในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงทั้งหมดว่าเส้นทางใดบ้างที่ใช้เป็นเส้นทางในการลำเลียงวัสดุก่อสร้างอยู่เป็นประจำ และถนนและสะพานเกิดความเสียหายอย่างรวดเร็วก่อนมาตรฐานที่กำหนดไว้อยู่เสมอ และให้จัดตั้งหน่วย

ตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกทุกประจําบนเส้นทางดังกล่าวตลอดระยะเวลาที่การก่อสร้างยังมีความจำเป็นต้องใช้เส้นทางในการลำเลียงวัสดุก่อสร้าง

(8) ให้กระทรวงคมนาคม เป็นเจ้าของเรื่องดำเนินการกำหนดหรือวางระบบและแผนการปฏิบัติให้ประสานและสอดคล้องกันระหว่างหน่วยงานที่มีหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้การป้องกันและปราบปรามรถบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรการที่กล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(9) ให้กระทรวงการคลัง ดำเนินการกำหนดระเบียบในการจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลให้แก่ผู้แจ้งความนำจับ และเจ้าหน้าที่ผู้จับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2539 มาตรา 61 ให้มีผลออกมาใช้บังคับภายใน 6 เดือน

(10) ให้สำนักงาน ป.ป.ป. ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทราบโดยทั่วไปว่า คณะกรรมการ ป.ป.ป. ได้มีความสนใจและให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการที่จะกำหนดและคอยติดตามดูแลให้ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติหน้าที่โดยเข้มงวดกวดขันในการตรวจสอบรถบรรทุกผิดกฎหมายอย่างจริงจัง

(11) ให้สำนักงาน ป.ป.ป. ออกทำการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบรถบรรทุกเป็นครั้งคราว เพื่อป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่

มาตรการระยะยาว

ให้กระทรวงคมนาคมและกรมทางหลวงพิจารณาหาแนวทางและเสนอรัฐบาล เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมรับภาระลงทุนในการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักถาวรและจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักแบบที่ทันสมัยสามารถตรวจสอบรายการชั่งน้ำหนักได้ในภายหลังมาใช้ และรับผิดชอบในการชั่งน้ำหนักรถบรรทุกแทนการให้เจ้าหน้าที่ของทางราชการรับผิดชอบดำเนินการชั่งน้ำหนักเองในทางหลวงแต่ละสาย โดยให้หน่วยงานของทางราชการที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องที่ทำหน้าที่เพียงกำกับ ดูแล และตรวจสอบการทำงานของเอกชนให้เป็นไปโดยถูกต้องตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ต่อไป

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้ประชุมเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2539 ลงมติว่า

1. ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับมาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเรื่องรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2529 โดยเฉพาะกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) เร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดไว้แล้ว รวมทั้งข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในมาตรการดังกล่าว ตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ป. เสนอ ทั้งมาตรการระยะสั้นและมาตรการระยะยาวจริงจัง โดยมาตรการระยะสั้นให้แก้ไขปรับปรุง ดังนี้

1.1 ในเรื่องเกี่ยวกับการรายงานผลการดำเนินการของหน่วยเฉพาะกิจ (spot check) การจัดซื้อเครื่องชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ของกรมตำรวจและหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนจัดตั้งหน่วยตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเคลื่อนที่ ให้แก้ไขปรับปรุงตามความเห็นของกระทรวงมหาดไทย

1.2 สำหรับการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกทราบว่า มีการเข้มงวดกวดขันในการตรวจสอบรถบรรทุกผิดกฎหมายอย่างจริงจังนั้น ให้คณะกรรมการอำนวยการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดอันเป็นภัยต่อสังคมเป็นผู้รับผิดชอบประชาสัมพันธ์ในเรื่องนี้

1.3 การจ่ายเงินสินบนและเงินรางวัลให้แก่ผู้แจ้งความนำจับและเจ้าหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิด ให้กระทรวงคมนาคมตกลงกับกระทรวงการคลังเพื่อดำเนินการกำหนดระเบียบในเรื่องนี้โดยด่วน

2. โดยที่คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ได้มีมติเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2539 ให้กระทรวงอุตสาหกรรมรับไปพิจารณาปรับปรุงมาตรฐานขนาดยางของรถบรรทุกให้เหมาะสมกับมาตรฐานของผิวจราจรร่วมกับกระทรวงคมนาคม แล้วเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจพิจารณาโดยด่วน จึงให้กระทรวงอุตสาหกรรมเร่งรัดพิจารณาดำเนินการตามติดังกล่าวโดยด่วนด้วย

2.5 ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกน้ำหนัก

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้มีการศึกษาเกี่ยวกับสถิติรถบรรทุกจดทะเบียน รวมทั้งระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาการประเมินผลมาตรการป้องกันการทุจริตเรื่องดังกล่าว ซึ่งปรากฏส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.5.1 สถิติรถบรรทุกจดทะเบียน

กรมการขนส่งทางบก ได้ทำการรวบรวมสถิติรถบรรทุกที่จดทะเบียนใหม่และจดทะเบียนสะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 – 2559 ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก แสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 สถิติรถบรรทุกจดทะเบียนใหม่และรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ พ.ศ. 2557 – 2559²⁸

จำนวน รถบรรทุก (คัน)	2557		2558		2559	
	จดทะเบียน	จดทะเบียน สะสม	จดทะเบียน	จดทะเบียน สะสม	จดทะเบียน	จดทะเบียน สะสม
ไม่ประจำทาง	25,248	244,494	23,996	259,084	21,962	274,151
ส่วนบุคคล	63,133	763,082	47,577	771,662	73,742	781,566
รวม	88,381	1,007,576	71,573	1,030,746	65,704	1,055,717

ตารางที่ 2.2 สถิติรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมในกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2557 – 2559

จำนวน รถบรรทุกจดทะเบียนสะสม (คัน)	2557 ²⁹		2558 ³⁰		2559 ³¹	
	กรุงเทพฯ	นนทบุรี	กรุงเทพฯ	นนทบุรี	กรุงเทพฯ	นนทบุรี
ไม่ประจำทาง	69,781	4,707	71,639	5,139	73,995	5,381
ส่วนบุคคล	64,185	10,170	63,966	10,339	64,311	10,524
รวม	133,966	14,877	135,605	15,478	138,306	15,905

²⁸ กรมการขนส่งทางบก, กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง, “รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2559,” (กรุงเทพฯ: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2559), 1 – 7 https://www.msociety.go.th/article_attach/19286/20656.pdf (สืบค้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560).

²⁹ กรมการขนส่งทางบก, “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ทั่วประเทศ),” Thai Insures Datanet Co.,Ltd, <https://www.insure.co.th/index.php/2010-07-19-04-16-36/stat-land-transport/5030----31--2557-> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

³⁰ กรมการขนส่งทางบก, “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558,” Data.go.th, <https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=19d8d378-6dfd-4a51-a16a-0dd5db308e14> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

³¹ กรมการขนส่งทางบก, “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559,” Data.go.th, <https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=1795f985-8bbd-4d33-ba77-8b1c3efd9643> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

ตารางที่ 2.3 รถบรรทุกแยกตามลักษณะรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559³²

ประเภทรถ	รวม	กระบะบรรทุก	ตู้บรรทุก	ของเหลว	บรรทุกวัสดุอันตราย	บรรทุกเฉพาะกิจ	พ่วง	กึ่งพ่วง	กึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว	ลากจูง
ไม่ประจำทาง	274,151	62,208	28,681	2,641	5,431	18,692	24,190	73,487	248	58,573
ส่วนบุคคล	781,566	534,988	43,951	17,230	4,851	59,501	68,570	28,313	938	23,224
รวม	1,055,717	591,851	70,516	19,046	10,135	74,856	89,849	98,353	1,117	78,776

จากข้อมูลเบื้องต้นพบว่า จำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนสะสมทั้งประเทศมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี รวมไปถึงกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เช่น จังหวัดนนทบุรี โดยข้อมูลในปีล่าสุด (พ.ศ. 2559) เมื่อพิจารณาตามลักษณะรถ พบว่า รถกึ่งพ่วง มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 26.81 ของจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทางที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ และรถกระบะบรรทุก มีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 68.45 ของจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคลที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศ

2.5.2 ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2522 เนื้อหาในกฎหมายได้กำหนดเรื่องการควบคุมน้ำหนักรถ โดยให้รถบรรทุกทุกประเภทเมื่อบรรทุกแล้ว น้ำหนักลงเพลาแต่ละเพลจะต้องไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม หรือ 9.1 ตัน สำหรับเพลาเดี่ยวและ 8,200 กิโลกรัม หรือ 8.2 ตัน สำหรับเพลาคู่ที่ชิดกัน น้ำหนักลงเพลาสูงสุดที่กำหนดให้รถสิบล้อสามารถบรรทุกได้เท่ากับ 2,100 กิโลกรัม คือเพลาหน้า 4,600 กิโลกรัม และเพลาท้าย 8,200 กิโลกรัม ต่อมาได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติขึ้นมาใหม่ เป็น **พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535** ตามมาตรา 61 บัญญัติไว้ว่า “เพื่อรักษาทางหลวง ผู้อำนวยการทางหลวงมีอำนาจประกาศห้ามใช้ยานพาหนะบนทางหลวง โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย” หากฝ่าฝืน มีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

จากพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดเป็นประกาศเพื่อรองรับการปฏิบัติงาน คือ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้

³² กรมการขนส่งทางบก, รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2559.

กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2556 ได้มีข้อกำหนดให้รถพ่วงทั้งขบวนมีน้ำหนักบรรทุกได้ 50.5 ตัน ซึ่งสอดคล้องกับ **ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบท** เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2556

จากกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ที่กล่าวมานั้น ได้กำหนดพิกัดน้ำหนักรถบรรทุก ตามที่กฎหมายกำหนด³³ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.4 พิกัดน้ำหนักรถบรรทุก

ประเภทรถ	จำนวน		น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)
	เพลา	ล้อ	
รถบรรทุก	2	4	9.50
	2	6	15
	3	10	25
	4	12	30
รถกึ่งพ่วง	4	14	35
	5	18	45
	6	22	50.5 (Kingpin 8.00 เมตร ขึ้นไป)
รถกึ่งพ่วง	6	22	49 (Kingpin 7.00 เมตร แต่ไม่ถึง 8.00 เมตร)
	6	22	47 (Kingpin 6.00 เมตร แต่ไม่ถึง 7.00 เมตร)

³³ สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ, “Infographic พิกัดน้ำหนัก,” สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง, <http://www.highwayweigh.go.th/home.html> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2560).

ตารางที่ 2.4 พิกัดน้ำหนักรถบรรทุก (ต่อ)

ประเภทรถ	จำนวน		น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)
	เพลลา	ล้อ	
รถกึ่งพ่วง	6	22	45 (Kingpin 4.50 เมตร แต่ไม่ถึง 6.00 เมตร)
	7	24	50.5 (Kingpin 8.00 เมตร ขึ้นไป)
รถพ่วง	5	18	47
	6	20	50.5
	6	22	50.5
	7	24	50.5

จากข้อมูล สรุปได้ว่า การบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท หากผู้ใดฝ่าฝืนต้องได้รับโทษตามที่กฎหมายกำหนด

2.6 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ สังกัดกรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการควบคุมดูแลเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินในพื้นที่ทางหลวงสายราชพฤกษ์ หรือนบ. 3021 ซึ่งเป็นถนนที่มีชนิดผิวจราจรเป็นถนนลาดยาง ระยะทาง 31.102 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นถนนขนาด 10 ช่องทางจราจร เชื่อมโยงย่านธุรกิจที่เป็นรอยต่อกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรีเข้าด้วยกัน และมีความยาวไปจนถึงที่ถนนสาย 345 มุ่งหน้าสู่จังหวัดปทุมธานี ภายใต้ความรับผิดชอบของสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท³⁴ โดยถนนราชพฤกษ์เฉพาะในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี

³⁴ กรมทางหลวงชนบท, สำนักบำรุงทาง, “โครงข่ายทางหลวงชนบท ปี 2561,” สำนักบำรุงทาง, http://maintenance.drr.go.th/sites/maintenance.drr.go.th/files/KlongKai_61_2.pdf (สืบค้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560).

คือ ตั้งแต่บริเวณแยกต่างระดับชุมพวงมหาไถ่ถึงแยกต่างระดับคลองมหาสวัสดิ์ และเป็นบริเวณที่มีสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นด่านชั่งน้ำหนักถาวรตั้งอยู่ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวมีปริมาณจราจรสูงและปริมาณรถบรรทุกมากจึงมีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ขึ้น

สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ตั้งอยู่บริเวณจุดตัดถนนชัยพฤกษ์ - ถนนราชพฤกษ์ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี เพื่อใช้ดำเนินการตรวจสอบชั่งน้ำหนักรถบรรทุก และควบคุมมิให้น้ำหนักที่บรรทุกรวมน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากบริเวณนี้มีปริมาณจราจรสูงและปริมาณรถบรรทุกมาก โดยมีลักษณะเป็นด่านชั่งน้ำหนักและเครื่องชั่งน้ำหนักแบบถาวร (Static Scale Truck Weight Enforcement System) เครื่องชั่งน้ำหนักแบบเคลื่อนที่ (Highway Weigh-In-Motion, HSWIM) พร้อมทั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (Closed Circuit TV) และการเชื่อมต่อบริเวณ STATIC, HSWIM และ CCTV เพื่อให้การตรวจจับรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดเป็นไปตามมาตรฐานและข้อกำหนดอย่างถูกต้อง³⁵ โดยจัดเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทุกวันตลอด ๒๔ ชั่วโมง

ในการดำเนินการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินนั้น มีการบูรณาการกับหน่วยงานในพื้นที่ในการร่วมตรวจสอบ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ทหาร เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ (สถานีตำรวจภูธรคลองข่อย กองบังคับการตำรวจภูธร จังหวัดนนทบุรี) เจ้าหน้าที่จากกรมการขนส่งทางบก เจ้าหน้าที่จากกรมทางหลวง เป็นต้น รวมทั้ง มีอาสาสมัครทางหลวงชนบท (อส.ทช.) ในพื้นที่ มีหน้าที่สนับสนุนการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของหน่วยชั่งน้ำหนัก อีกทั้งเป็นตัวแทนของกรมทางหลวงชนบทในการเผยแพร่ความรู้และรณรงค์ให้กับประชาชนในท้องที่ได้ทราบและตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบจากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดรถบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งในสายทาง และร่วมกดดันผู้ประกอบการไม่ให้บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด³⁶

สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์เริ่มเปิดใช้ครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๕๔ ซึ่งจากการดำเนินการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์สามารถสรุปเป็นสถิติปริมาณรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนัก และผลการจับกุมดำเนินคดี ในปี พ.ศ. 2557 - 2559³⁷ ได้ดังนี้

³⁵ ศุภลักษณ์ บุญพร, “โครงการก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนัก พร้อมเครื่องชั่งน้ำหนักแบบถาวร และแบบเคลื่อนที่ แห่งแรก!” *วารสารทางหลวงชนบท* 8, ฉ. 2 (พฤศจิกายน 2553): 6.

³⁶ สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช., *รายงานเรื่อง การศึกษามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน*, 8 - 12.

³⁷ เรื่องเดียวกัน.

ตารางที่ 2.5 สถิติปริมาณรถบรรทุกที่เข้าซังน้ำหนักรวมและผลการจับกุมดำเนินคดี

หน่วย: คัน

	2557		2558		2559	
	รถเข้าซัง	รถบรรทุก น้ำหนักเกิน	รถเข้าซัง	รถบรรทุก น้ำหนักเกิน	รถเข้าซัง	รถบรรทุก น้ำหนักเกิน
สถานีราชพฤกษ์	316,943	10	266,700	10	193,250	10 ³⁸
ร้อยละของ รถบรรทุก น้ำหนักเกิน	0.0031		0.0037		0.0051	
ด่านเคลื่อนที่	12,337	76	10,588	54	12,481	78
ร้อยละของ รถบรรทุก น้ำหนักเกิน	0.61		0.51		0.62	

จากผลสถิติปริมาณรถบรรทุกจะพบว่า ตั้งแต่ พ.ศ. 2557 – 2559 พบว่า มีรถบรรทุกเข้าซังในสถานีลดน้อยลงแต่จำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินคงที่ ซึ่งเมื่อคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละกลับพบว่าจำนวนรถบรรทุกน้ำหนักเกินมีเพิ่มมากขึ้น รวมทั้ง ข้อมูลจากการจัดตั้งด่านเคลื่อนที่ พบว่า ผลการจับกุมดำเนินคดีจากด่านเคลื่อนที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

พื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกิน

พื้นที่ที่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกิน คือ บริเวณที่อยู่ไกลจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์และเป็นบริเวณที่ไม่มีสถานีตรวจสอบน้ำหนักอื่น ๆ ตั้งอยู่ ทั้งสถานีที่ขึ้นตรงโดยกรมทางหลวงชนบทหรือกรมทางหลวง โดยเป็นเส้นทางที่ใช้เบี่ยงหรืออ้อมเส้นทางเพื่อหลบเลี่ยงการเข้าซังน้ำหนัก เช่น การเลี่ยงไปใช้ถนนสายกาญจนาภิเษกเข้าบางบัวทอง โดยไม่เข้าถนนสายที่มุ่งหน้าไปบางใหญ่เพราะมีสถานีตรวจสอบน้ำหนักบางใหญ่ตั้งอยู่ หรือการเลี่ยงไปใช้ถนนติวานนท์

³⁸ พลิตา ชิตทนนท์, สัมภาษณ์โดย นางสาวณัฐสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 30 พฤษภาคม 2560.

ถนนแจ้งวัฒนะ เพราะมีเส้นทางที่ทะลุผ่านถึงกันได้ รวมไปถึงการใช้เส้นทางตามตรอกหรือซอยต่าง ๆ ด้วย ทำให้ถนนเส้นอื่นเกิดความชำรุดเสียหาย³⁹

ดังนั้น จากสภาพปัญหาดังกล่าว ผู้วิจัยจึงเลือกศึกษาศาสนาตรวจสอบน้ำหนักราชพลุฑษ์ เป็นกรณีศึกษาเพื่อประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่ การปฏิบัติ และเป็นตัวอย่างสะท้อนผลสัมฤทธิ์ของมาตรการดังกล่าว

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.7.1 งานวิจัยเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริตและมาตรการป้องกันการทุจริต

จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง นับว่ายังไม่มียงานวิจัยที่ศึกษา เกี่ยวกับการกิจมาตรการป้องกันการทุจริตของสำนักงาน ป.ป.ช. โดยตรงมากนัก โดยปรากฏงานวิจัย ที่กล่าวถึงมาตรการป้องกันการทุจริต และงานวิจัยที่ใกล้เคียง ดังนี้

สถาบันพระปกเกล้า⁴⁰ ได้ทำการวิจัย พบว่า ข้อเสนอมาตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในประเทศไทยขององค์กรภาคส่วนต่าง ๆ มักจะนำเสนอออกเป็น 3 ประเด็น คือ มาตรการทางกฎหมาย มาตรการเชิงนโยบาย และมาตรการของสังคม โดยมาตรการทางกฎหมาย มีเป็นจำนวนมาก แต่มุ่งเน้นไปที่การปราบปรามการทุจริต ด้วยการกำหนดกฎหมายที่มีบทลงโทษ เฉพาะสำหรับการทุจริตในลักษณะความผิดต่าง ๆ ในขณะที่มาตรการด้านการป้องกันการ ทุจริตยังขาดความหลากหลายและไม่สามารถใช้บังคับได้อย่างเต็มที่ เช่น กลุ่มกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับความโปร่งใสในการจัดการภาครัฐ ส่วนมาตรการเชิงนโยบาย แบ่งออกเป็น 3 แนวทาง ได้แก่ (1) ด้านการปลูกจิตสำนึก (2) ด้านการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและความโปร่งใส (3) ด้านการเสริมสร้าง ความเข้มแข็งในหน่วยงานภาครัฐมิให้เกิดการทุจริต และมาตรการของสังคม ที่ให้ประชาชนเข้ามามี ส่วนร่วมในการต่อต้านการทุจริต ทำให้ระบบการตรวจสอบเกิดคุณภาพ แต่ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนยังไม่สามารถเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากข้อจำกัด หลายประการซึ่งจำเป็นต้องปฏิรูปกลไกที่เกี่ยวข้อง

³⁹ สันติราษฎร์ อิมนุช, สัมภาษณ์โดย นางสาวณาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถาบันตรวจสอบ น้ำหนักราชพลุฑษ์, 30 พฤษภาคม 2560.

⁴⁰ สถาบันพระปกเกล้า, รายงานการวิจัยการปฏิรูปประเทศไทยด้านการต่อต้านการทุจริตและ การส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของเยาวชน, (กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2558) , 2-42 – 2-49.

นอกจากนี้ มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ข้อสังเกตหรือความเห็นเกี่ยวกับการที่ มาตรการป้องกันการทุจริตในปัจจุบันไม่ประสบความสำเร็จ อาทิ ชาร์ต ปราदान⁴¹ กล่าวว่า ความไม่ เข้าใจเกี่ยวกับการทุจริตที่ไม่ถึงรากฐานที่แท้จริงของปัญหา นำไปสู่การกำหนดมาตรการต่อต้านการคอร์รัปชัน ที่มีรูปแบบการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน ไม่สามารถนำไปใช้กับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมืองที่แตกต่างกันออกไป

ซิมซ่า บี. เวอร์เนอร์⁴² กล่าวว่า มาตรการต่อต้านการทุจริตโดยใช้กฎหมายเป็น เครื่องมือจะไร้ประโยชน์ ถ้าหากว่าไม่สามารถที่จะพัฒนาจริยธรรมของคนในสังคมให้มีความเคารพต่อ กฎหมายเหล่านั้น นอกจากนี้ เขายังได้เสนอแนวความคิดว่า กฎหมายอาจจะถูกนำไปใช้ในการแสวงหา หนทางใหม่ ๆ ในการทุจริตที่จะสามารถผ่านขอบเขตของกฎหมาย หรือทางการบริหารที่มีความ สลัดซับซ้อนมากขึ้น และเมื่อการทุจริตได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานขององค์กรไป แล้ว จึงเป็นเรื่องยากหรือเป็นไปไม่ได้เลยที่จะถูกกำจัดได้โดยใช้มาตรการทางกฎหมาย ซึ่งมีความเห็น สอดคล้องกับ เวอร์เนอร์ โดยกล่าวว่า ในบางกรณีการดำเนินการแก้ไขปัญหาการทุจริตอาจจะกลับ กลายเป็นเครื่องมือ ในการอำนวยความสะดวกให้กับการทุจริตได้เช่นกัน การทุจริตจึงเกิดขึ้นได้เสมอ และไม่เคยถูกกำจัดได้อย่างสมบูรณ์แต่อย่างใด

รวมถึงในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12⁴³ ก็ได้กล่าวไว้ว่า มาตรการป้องกันการทุจริตในปัจจุบันที่ออกมา รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการทุจริตและการตรวจสอบ จากองค์กรต่าง ๆ ยังไม่สามารถที่จะเข้าไปแก้ไขปัญหาลงเหล่านี้ได้

จากข้อสังเกตต่าง ๆ ในเบื้องต้นสะท้อนให้เห็นว่ามาตรการป้องกันการทุจริตในปัจจุบัน ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร เนื่องด้วยปัจจัยหลาย ๆ อย่าง ทั้งตัวบุคคลผู้ที่ออกมาตราการเอง หรือ รูปแบบของการกำหนดมาตรการที่เน้นไปในทางการออกกฎหมายเป็นหลักซึ่งไม่สามารถแก้ไขปัญหา

⁴¹ S. Pradan, et al., *Anticorruption in Transition* (Washington D.C: World Bank, 2000), pp. 1-17 อ้างถึงใน สถาพร เรืองธรรม, *คอร์รัปชัน : แนวคิด การต่อต้าน และข้อสังเกต บางประการ*, (ม.ป.ป.), 19.

⁴² S.B. Werner, "New Direction in The Study of Administrative Corruption," *Public Administration Review* 43 (March/April), 441-456. อ้างถึงใน เรื่องเดียวกัน, 20.

⁴³ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. "ทิศทางของแผนพัฒนา เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12," (เอกสารประกอบการระดมความคิดเห็นทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558).

การทุจริตให้หมดไปได้ ขาดการรายงานผลการปฏิบัติงาน และมาตรการส่วนใหญ่เป็นไปในลักษณะของกฎหมายที่ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่

2.7.2 งานวิจัยเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

สุชาติ วรสวัสดิ์⁴⁴ ได้ทำการศึกษา “ทัศนะของพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน: ศึกษากรณีแขวงทางหลวงชลบุรี” เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทัศนะและปัญหาของพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ผลการศึกษาพบว่า ในภาพรวมพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงมีทัศนะเห็นด้วยในระดับมากต่อการที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทางหลวง และเห็นด้วยในระดับปานกลางเรื่องที่ว่าบางครั้งถนนเสียหายมากจนต้องทำการปิดเส้นทางจราจรบนทางหลวงสายนั้น นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบทัศนะของพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน พบว่า พนักงานเพศชายที่มีอายุระหว่าง 36 – 45 ปี จบการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีและมีประสบการณ์การทำงานตั้งแต่ 21 ปีขึ้นไป เห็นด้วยต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินมากที่สุด

ในปีถัดมา กฤษณ์ หย่ำวีไล⁴⁵ ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเช่นเดียวกัน แต่มีการศึกษาความเชื่อมโยงกับปัญหาการทุจริตร่วมด้วย คือ งานวิจัยเรื่อง “ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายกำหนด” ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ มีการศึกษาข้อมูลจากเอกสาร การสัมภาษณ์เชิงลึกจากคนขับรถบรรทุก ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และเจ้าของรถบรรทุก โดยผลการศึกษาพบว่า การบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดของรถบรรทุกส่งผลกระทบต่อพื้นผิวถนน ทำให้พื้นผิวถนนเสียหาย มีอายุการใช้งานลดน้อยลง ส่งผลให้รัฐต้องสูญเสียงบประมาณในการซ่อมแซมโดยไม่จำเป็น และพบว่าเกิดปัญหาส่วยรถบรรทุกขึ้นตามมา โดยรถบรรทุกที่ต้องการขนส่งสินค้าปริมาณมากจะจ่ายส่วยให้กับเจ้าหน้าที่ เพื่อให้ได้รับสติกเกอร์ ซึ่งเมื่อนำไปติดไว้ที่รถแล้วจะมักไม่ถูกเรียกตรวจสอบ ทำให้ประหยัดเวลาและต้นทุนในการขนส่ง หากไม่จ่ายส่วยจะทำให้ไม่เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า และอาจโดนกลั่นแกล้งได้ อย่างไรก็ตามเมื่อส่วนกลางมีการกวัดขั่น ผู้ที่จ่ายส่วยไปแล้วก็จะไม่ได้รับการคุ้มครองแม้จะจ่ายเงินไปแล้ว และถือว่าเป็นการกระทำผิดกฎหมาย สนับสนุนการคอร์รัปชัน

⁴⁴ สุชาติ วรสวัสดิ์, “ทัศนะของพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน: ศึกษากรณีแขวงทางหลวงชลบุรี,” (ปัญหาพิเศษ ปริญญามหาบัณฑิต, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2547), บทคัดย่อ.

⁴⁵ กฤษณ์ หย่ำวีไล, “ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายกำหนด,” (ปัญหาพิเศษ ปริญญามหาบัณฑิต, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548), บทคัดย่อ.

อดิสร งามจิตสุขศรี⁴⁶ ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง: กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด พบว่า ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวงกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัดมีปัจจัยที่เป็นสาเหตุ ดังนี้ (1) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและการประกอบการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการมีความพยายามเสนอให้ภาครัฐอนุญาตหรือบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินได้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดเพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายกับหน่วยงานที่รับผิดชอบทาง ซึ่งหากมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุก ปัญหาความเสียหายทางหลวงจะทวีความรุนแรงและสร้างปัญหาให้กับผู้ใช้ถนนทั่วไปมากขึ้น (2) ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางหลวง ประกอบด้วยบุคลากรทั้งในส่วนของการทางหลวงกับเจ้าหน้าที่จากกองบังคับการตำรวจทางหลวงในสังกัดสำนักงานตำรวจ ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นปัญหาการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ไม่มีหลักธรรมาภิบาล และความพร้อมของเครื่องมือที่ใช้ในการพิสูจน์น้ำหนักรถบรรทุก คือ เครื่องชั่งน้ำหนัก (3) ปัจจัยด้านตัวบทกฎหมาย ซึ่งหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่ารถบรรทุกมีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดก็มิอาจดำเนินจับกุมผู้กระทำความผิดได้ และการบังคับใช้กฎหมายด้วยบทลงโทษที่ไม่รุนแรง ทำให้ผู้ประกอบการที่กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและเลือกกระทำความผิดแล้วค่อยแก้ปัญหาอย่างไม่ถูกต้องภายหลัง ดังนั้น ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องพัฒนาให้หน่วยงานที่รับผิดชอบมีเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพและดำเนินการอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงกันในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการเคร่งครัดและบังคับใช้กฎหมายอย่างตรงไปตรงมาและลงโทษอย่างเฉียบขาดกับผู้กระทำความผิด เพื่อให้เกิดความเกรงกลัวและไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนจนละเลยประโยชน์ส่วนรวม

จากงานวิจัยในข้างต้น สะท้อนให้เห็นว่าการทุจริตโดยการบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นการกระทำที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือความเสียหายต่อสาธารณะ และทำให้รัฐสูญเสียงบประมาณในการก่อสร้างหรือซ่อมแซมถนนก่อนเวลาอันสมควร อีกทั้งเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย นอกจากนี้ที่ผ่านมานั้นยังพบปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับการบรรทุกน้ำหนักเกินเพิ่มอีกประการหนึ่ง คือ เกิดปัญหาการจ่ายส่วยหรือติดสินบนเจ้าหน้าที่เกิดขึ้น

⁴⁶ อดิสร งามจิตสุขศรี, “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง: กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด,” (เอกสารวิชาการส่วนบุคคล, วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2553), บทคัดย่อ.

2.7.3 งานวิจัยเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

ปิติธรรม ฐิติมนตรี⁴⁷ ได้ทำการศึกษา ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ศึกษากรณี คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 141/2541 เรื่อง นโยบายการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด พบว่า การนำนโยบายนี้ไปสู่การปฏิบัติประสบผลสำเร็จในระดับหนึ่ง แต่ยังมีปัญหาหลายประการที่เกิดจากปัญหาของตัวนโยบาย การปฏิบัติตามแนวทางนโยบายไม่ครบถ้วน การบริหารนโยบายมีลักษณะต่างหน่วยต่างทำ ขาดการประสานงานในการปฏิบัติงานร่วมกัน ปัญหาที่เกิดจากหน่วยปฏิบัติงานทั้งในเรื่องบุคลากร งบประมาณและวัสดุอุปกรณ์ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอ รวมทั้งการประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนปัญหาจากข้อจำกัดของกฎหมาย ซึ่งปัญหาเหล่านี้ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร และมีข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการบูรณาการแนวทางการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด การสร้างการมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงของประชาชน สร้างความต่อเนื่องของนโยบาย ตลอดจนการแก้ไขข้อจำกัดด้านกฎหมาย จึงจะทำให้การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติประสบผลสำเร็จ

อัษฎาวุธ พรชัย⁴⁸ ได้ทำการศึกษา “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณี โครงการธนาคารประชาชนของธนาคารออมสิน” พบว่า ความสำเร็จและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อในการนำนโยบายโครงการธนาคารประชาชนไปปฏิบัติ มี 6 ปัจจัยได้แก่ (1) วัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบาย (2) ทรัพยากรนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กร และกิจกรรมการเสริมแรง (4) ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง และ (6)ทัศนคติของผู้ปฏิบัติ

วรรณภา จีรพันธุ์⁴⁹ ได้ทำการศึกษา “ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษากรณีนโยบายแก้ไขโซฮอลล์” พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของนโยบาย ประกอบไปด้วย

⁴⁷ ปิติธรรม ฐิติมนตรี, “ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ศึกษากรณี คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 141/2541 เรื่อง นโยบายการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด,” (ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543), บทคัดย่อ.

⁴⁸ อัษฎาวุธ พรชัย, “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการธนาคารประชาชนของธนาคารออมสิน,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (นโยบายสาธารณะ), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2549), บทคัดย่อ.

⁴⁹ วรรณภา จีรพันธุ์, “ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษากรณีนโยบายแก้ไขโซฮอลล์,” (ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), บทคัดย่อ.

(1) ปัจจัยด้านเนื้อหาสาระของนโยบาย พบว่าเป็นนโยบายที่เป็นการเพิ่มทางเลือกการใช้พลังงาน เมื่อนำไปปฏิบัติจะเป็นประโยชน์ต่อสังคมโดยรวม มีการกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจน ตลอดจนมาตรการต่าง ๆ ที่ออกมารองรับและสนับสนุนทำให้นโยบายมีความเป็นไปได้และนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม (2) ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมของนโยบาย ประกอบด้วยปัจจัยด้านเศรษฐกิจ อันเนื่องจากวิกฤติราคาน้ำมันที่ส่งผลกระทบต่อทั่วโลก ปัจจัยทางสังคมจากโครงสร้างประชากรของประเทศส่วนใหญ่นั้นประกอบอาชีพเกษตรกรรม ซึ่งเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกร สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลผลิตทางการเกษตร และควมมีเสถียรภาพทางการเมือง ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนผลักดันให้การนำนโยบายไปปฏิบัติประสบผลสำเร็จ

กานต์ ศรีวิภาสสถิต⁵⁰ ได้ทำการศึกษา “นโยบายป้องกันการทุจริตในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไทย: ศึกษาเชิงวิพากษ์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ” พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ (1) ปัจจัยทางด้านนโยบาย ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ เป้าหมายของนโยบาย แผนงาน หรือโครงการที่มุ่งตรงไปยังองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นต้องมีความชัดเจน (2) ทรัพยากร ประกอบด้วย งบประมาณเพื่อการสนับสนุนนโยบายต้องเพียงพอ (3) ปัจจัยด้านลักษณะขององค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ประกอบด้วย โครงสร้างองค์การ วัฒนธรรมภายในขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละแห่ง ต้องมีความพร้อมและมีศักยภาพในการบริหาร (4) ปัจจัยด้านการติดต่อสื่อสาร ประกอบด้วย การติดต่อสื่อสารสองทาง ระบบการสื่อสารแบบเปิด การเชื่อมโยงอย่างเป็นทางการและไม่เป็นทางการระหว่างการบริหารราชการส่วนกลางกับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (5) กลไกการควบคุมภายใน ประกอบด้วย การกำหนดกฎเกณฑ์ หรือแนวทางเพื่อการควบคุม หรือกำกับดูแลการบริหารงานภายในของผู้ปฏิบัติงานในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นในแต่ละแห่ง และ (6) ปัจจัยด้านนโยบายเพื่อการป้องกันการทุจริต ประกอบด้วย การกำหนดให้มีการรายงานตรวจสอบ การจัดตั้งองค์การเพื่อการตรวจสอบแบบครบวงจร การตั้งภาคประชาชน และสื่อมวลชนเข้ามามีส่วนในการบริหารงานในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น โดยให้ความสำคัญกับการนำหลักธรรมาภิบาล ประมวลจริยธรรม มาตรการบังคับทางกฎหมายมาใช้ให้เป็นรูปธรรม ในทางตรงกันข้าม ปัจจัยที่ทำให้เกิดความล้มเหลว คือ ปัจจัยด้านผู้กำหนดนโยบาย ปัจจัยด้านผู้ปฏิบัติงาน ปัจจัยด้านประชาชนและสื่อมวลชน ปัจจัยด้านองค์การเพื่อการตรวจสอบ และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม เช่น การต่อต้านของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

⁵⁰ กานต์ ศรีวิภาสสถิต, “นโยบายป้องกันการทุจริตในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไทย: ศึกษาเชิงวิพากษ์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ,” (ปริญญาณินพนธ์ดุษฎีบัณฑิต, วิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2556), บทคัดย่อ.

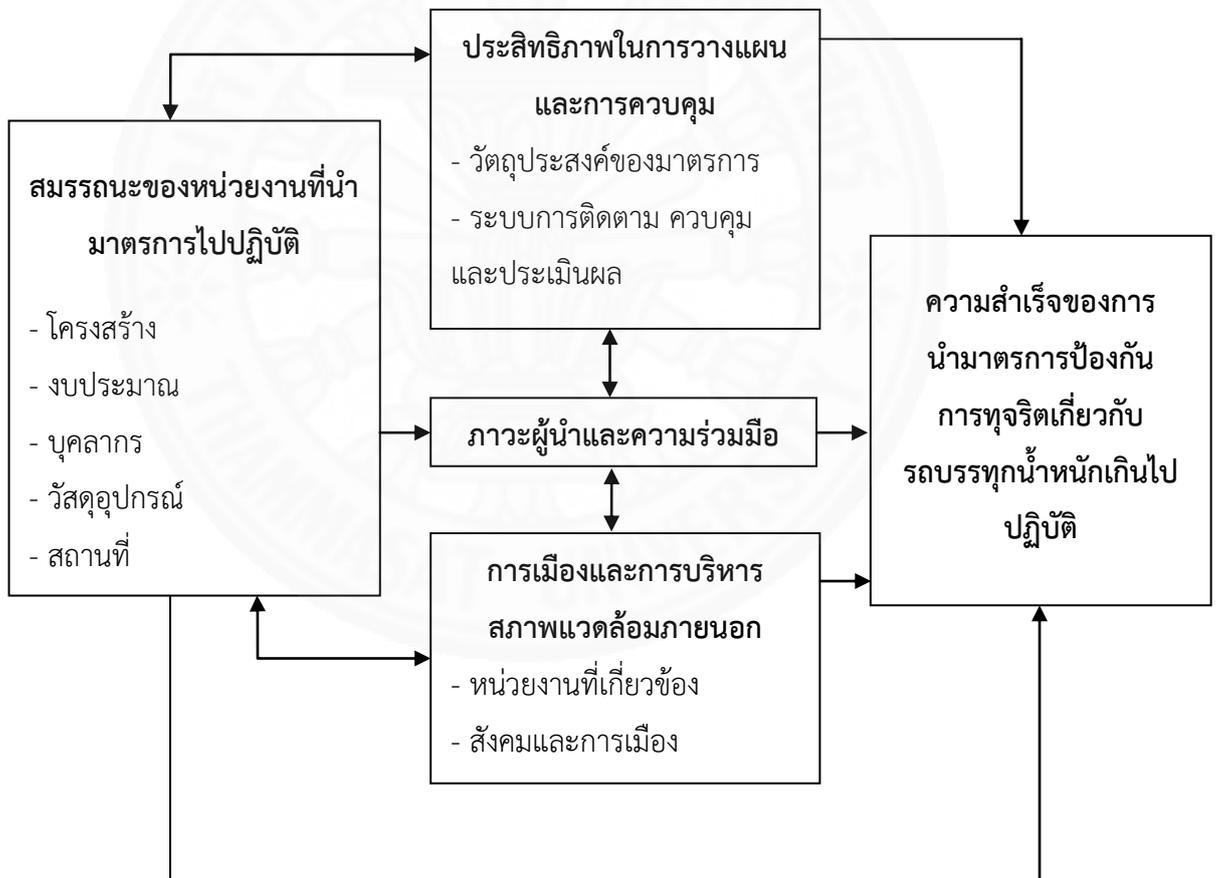
จากการทบทวนวรรณกรรม และศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวมาในเบื้องต้น
แล้วนั้น ผู้วิจัยจะนำความรู้ แนวคิด และวิธีการต่าง ๆ มาใช้เป็นกรอบในการศึกษาและสร้างเครื่องมือ
การวิจัย ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกใช้ตัวแบบเชิงบูรณาการของวอร์เดซ จันทรศร มาใช้สำหรับเป็น
กรอบในการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ
กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์



บทที่ 3 วิธีการวิจัย

3.1 กรอบทฤษฎีหรือกรอบแนวคิด

งานวิจัยนี้จะศึกษา การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ โดยใช้ ตัวแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติของวอร์เดซ จันทรศร คือ ตัวแบบเชิงบูรณาการ มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้



ภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปปฏิบัติ

จากแผนภาพข้างต้น ภายใต้กรอบแนวคิดนี้ผู้วิจัยจะศึกษาปัจจัยทั้ง 4 ด้าน ซึ่งประกอบด้วย ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ภาวะผู้นำและความร่วมมือ และการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก ว่าส่งผลต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติหรือไม่ อย่างไร ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน หมายถึง ความชัดเจนและความเป็นไปได้ของวัตถุประสงค์ของมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ระบบการติดตาม ควบคุม และประเมินผลมาตรการของหน่วยงานผู้กำหนดมาตรการดังกล่าว เพื่อพิจารณาว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งย่อมส่งผลต่อหน่วยงานที่ต้องนำมาตรการไปปฏิบัติ และส่งผลต่อความสำเร็จของการนำมาตรการไปปฏิบัติ

(2) สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ได้แก่ สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะราชพฤกษ์ กรมทางหลวงชนบท ซึ่งประกอบไปด้วยปัจจัยย่อย ๆ ได้แก่ งบประมาณ ความรู้ ความสามารถและทัศนคติของบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และสถานที่ ซึ่งมาตรการจะสำเร็จได้นั้น ส่วนหนึ่งมาจากความแข็งแกร่งของสมรรถนะที่หน่วยงานมี

(3) ภาวะผู้นำและความร่วมมือ กล่าวคือ ภาวะผู้นำของผู้บริหารในหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ วิธีจูงใจผู้ปฏิบัติงาน และการสร้างการมีส่วนร่วม

(4) การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก หมายถึง ตัวแปรต่าง ๆ ทางด้านสังคม ซึ่งในที่นี้หมายถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประชาชนทั่วไปและผู้ประกอบการขนส่งโดยรถบรรทุก และการเมือง ที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำมาตรการไปปฏิบัติ

3.2 วิธีการศึกษา

ในการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ เป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพ (Qualitative Method) โดยทำการศึกษาจากจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง (Documentary Research) เช่น มาตรการป้องกันการทุจริตฯ รายงานผลการติดตามการดำเนินมาตรการฯ มติคณะรัฐมนตรี และข้อมูลต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ตลอดจนการดำเนินงาน และผลการติดตามการดำเนินงาน และศึกษาจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) โดยใช้แบบสอบถามชนิดกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) กับผู้

เสนอมาตรการป้องกันการทุจริตและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน รวมไปถึงการลงพื้นที่เพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลเพิ่มเติม

3.3 ประชากรที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้กำหนดประชากรที่ใช้ในการศึกษา โดยใช้ในการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Selection) เพื่อเลือกผู้เชี่ยวชาญด้านมาตรการป้องกันการทุจริตและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน จำนวน 10 ราย ประกอบด้วย

3.3.1 ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช. จำนวน 2 ราย ประกอบด้วย

- ผู้อำนวยการสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต
- เจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต

3.3.2 ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ จำนวน 5 ราย

- ผู้อำนวยการ
- หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนัก
- เจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนัก

3.3.3 ผู้แทนจากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท จำนวน 1 ราย

3.3.4 ผู้แทนจากสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย จังหวัดนนทบุรี จำนวน 1 ราย

3.3.5 ผู้ขับรถบรรทุก จำนวน 1 ราย

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล และเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.4.1 ศึกษาเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน และผลการดำเนินการว่าเป็นอย่างไร เพื่อเป็นข้อมูลในการประเมินผล และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อให้มาตรการดังกล่าวมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3.4.2 การลงพื้นที่เพื่อเฝ้าสังเกตการณ์และเก็บบันทึกข้อมูล

3.4.3 การสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริตของสำนักงาน ป.ป.ช. ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ผู้แทนจากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย และผู้ขับรถบรรทุก

เพื่อศึกษาสภาพปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกิน ความคิดเห็นต่อมาตรการ การดำเนินงานที่ผ่านมา และ ข้อเสนอแนะต่อมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยใช้แบบสัมภาษณ์ชนิด กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) เพื่อทำการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก โดยมีแนวคำถาม ดังนี้

3.4.2.1 แบบสัมภาษณ์ผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต แบ่งเป็น 5 ส่วน

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์การทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกินในปัจจุบัน
- ส่วนที่ 3 วัตถุประสงค์ของมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 4 ผลการติดตาม ปัญหา และอุปสรรค จากการดำเนินงานตาม มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกินและการปรับปรุงมาตรการดังกล่าว

3.4.2.2 แบบสัมภาษณ์ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการ แบ่งเป็น 5 ส่วน

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์การทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และข้อเสนอแนะตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 4 ปัญหา และอุปสรรค จากการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกินและปรับปรุงมาตรการดังกล่าวให้เกิดผลในการปฏิบัติอย่างแท้จริง

3.4.2.1 แบบสัมภาษณ์ผู้ขับบรรทุก

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการตรวจสอบบรรทุกน้ำหนักเกิน
- ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกิน

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์เชิงลึกแล้ว จะนำข้อมูลที่ได้มาจัดหมวดหมู่และจัดลำดับของคำตอบในแต่ละประเด็น มาทำการวิเคราะห์เนื้อหาโดยใช้หลักการแนวคิดและทฤษฎีเป็นพื้นฐานในการตอบคำถามวิจัย และนำเสนอเชิงพรรณนา รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะต่อไป

3.6 ข้อจำกัดงานวิจัย

เนื่องจากการศึกษาการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณารักษ์ นักศึกษา ไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ โดยผ่านการศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าวผ่านกรณีศึกษา ซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการทั้งประเทศ อาจทำให้ผลการศึกษาไม่สามารถอ้างอิงไปในภาพรวมความสำเร็จของมาตรการในเรื่องนี้ได้ แต่เป็นเพียงการอนุมานจากส่วนหนึ่งเพื่อสะท้อนความสำเร็จหรือล้มเหลวในภาพรวมเท่านั้น ประกอบกับการขอข้อมูลในเชิงลึกจากหน่วยงานของรัฐเพื่อประกอบการวิจัยต้องใช้ระยะเวลาในการประสานงานและบางข้อมูลไม่สามารถเผยแพร่ได้ เช่น รายละเอียดงบประมาณ ทำให้ขาดข้อมูลเชิงสถิติที่ชัดเจน

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

การศึกษาเรื่อง “การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกนไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์” เป็นการประเมินการนำมาตรการไปปฏิบัติ โดยใช้ตัวแบบเชิงบูรณาการ ของวระเดช จันทรศร ผ่านการศึกษาวิเคราะห์จากเอกสารที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ซึ่งประกอบด้วย ผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานในสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ หมวดบำรุงทางหลวงชนบทรราชพฤกษ์ สถานีตำรวจภูธรคลองข่อย คนขับบรรลพกรทุก และผู้บริหารและเจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช. รวมทั้งข้อมูลจากการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งประกอบด้วย ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการฯ สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ภาวะผู้นำและความร่วมมือ การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งสรุปรายละเอียดของแต่ละปัจจัย ดังต่อไปนี้

4.1 ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกน

การพิจารณาประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกน คือ การพิจารณาความชัดเจนและความเป็นไปได้ของวัตถุประสงค์ตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกน และระบบการติดตาม ควบคุม และประเมินผลมาตรการของหน่วยงานผู้กำหนดมาตรการดังกล่าว เพื่อพิจารณาว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ ซึ่งย่อมส่งผลต่อหน่วยงานที่ต้องนำมาตรการไปปฏิบัติ และส่งผลต่อความสำเร็จของการนำมาตรการไปปฏิบัติ ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์ ได้ข้อมูลดังนี้

4.1.1 วัตถุประสงค์ของมาตรการไม่ได้ระบุไว้อย่างชัดเจน

มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลพกรทุกน้ำหนักเกนถูกกำหนดขึ้นโดยสำนักงาน ป.ป.ป. หรือ สำนักงาน ป.ป.ช. ในปัจจุบัน ซึ่งระบุที่มาของมาตรการว่าเกิดจากกรณีเรื่องร้องเรียนเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการควบคุมรถยนต์บรรลพกรทุกสินค้ากระทำการทุจริตและประพฤติมิชอบในลักษณะละเลย เพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบหรือโดยทุจริต โดยมีการเรียกรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใด แล้วไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง และกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบก ทำให้มีบรรลพกรทุกจำนวนมาก

ฝ่าฝืนกฎหมายโดยบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ซึ่งส่งผลให้ทางหลวงเกิดความเสียหาย และรัฐต้องสิ้นเปลืองงบประมาณแผ่นดินเป็นจำนวนมากในการสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงโดยไม่จำเป็น จึงมีการกำหนดเป็นมาตรการและข้อเสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยจากมาตรการดังกล่าว มีเพียงการกล่าวถึงที่มา และข้อเสนอแนะ แต่ไม่มีการระบุวัตถุประสงค์ของมาตรการไว้แต่อย่างใด ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้บริหารสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช. ถึงวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของมาตรการดังกล่าว ซึ่งได้กล่าวว่า

“มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน มีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ คือ (1) เพื่อลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้อง และ (2) ลดอุบัติเหตุบนท้องถนน และลดงบประมาณในการซ่อมบำรุงรักษาถนนที่ได้รับ ความเสียหายจากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน แล้วเสนอมาตรการดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป¹”

ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์หน่วยงานที่นำมาตราการไปปฏิบัติ มีการรับรู้ถึงวัตถุประสงค์ของมาตรการเฉพาะในระดับผู้บริหารเท่านั้น แต่ในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ทราบถึงวัตถุประสงค์ของมาตรการดังกล่าว ดังปรากฏจากคำสัมภาษณ์ของผู้บริหารสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท ดังนี้

“กรมทางหลวงชนบทได้รับเอานโยบายของรัฐบาล และข้อเสนอแนะของ ป.ป.ช. ในการจัดตั้งด่านลอยหรือ Spot check โดยมีการวางแผนว่าในปีนี้จะมีการตั้ง Spot check ก็ครั้งในสายทางดังกล่าว และเนื่องด้วยข้อจำกัดที่ว่าไม่สามารถจัดตั้งด่านลอยได้ตลอด 24 ชั่วโมง และการจัดตั้งด่านในเวลากลางคืนจะมีความสุ่มเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตรายกับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน จึงมีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะ 2 แห่ง คือ สถานีราชพฤกษ์ และสถานีสมุทรสาคร ซึ่งมีการประเมินความพร้อมแล้วว่ามีเหมาะสมต่อการจัดตั้งสถานี เพราะมีปริมาณจราจรหนาแน่นเป็นเส้นทางโลจิสติก เป็นต้น เพื่อป้องกันความเสียหายของถนนและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการที่ถนนเกิดความเสียหาย ซึ่งเมื่อมีการจัดตั้งด่านแล้วความเสี่ยงที่รถบรรทุกจะบรรทุกน้ำหนักเกินก็จะลดลง ซึ่งปกติคนอาจจะมองว่าเมื่อมีด่านแล้วทำไมไม่มีสถิติรถหนักเข้ามาขังเลย ซึ่งนั่นคือ

¹ ผู้อำนวยการสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช., สัมภาษณ์โดย นางสาว ญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สำนักงาน ป.ป.ช., 6 มิถุนายน 2560.

เป้าประสงค์ของการตั้งสถานีด้านซังน้ำหนัก เพราะหากตั้งแล้วยังพบว่ามียุทธรถบรรทุกน้ำหนักเกินมากอยู่ ก็ไม่ใช่แล้ว เพราะอย่างน้อยคนขับก็จะรู้ว่าตรงนี้มีด้านซัง นับว่าเป็นการป้องกัน²”

และจากการสัมภาษณ์ ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ทั้งในระดับ หัวหน้าชุดซังน้ำหนักยานพาหนะและพนักงานซังน้ำหนัก ไม่ทราบถึงมาตรการดังกล่าวที่ คณะกรรมการ ป.ป.ช. เสนอ หากแต่ทราบเพียงแค่ว่าการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ เป็นไปตามนโยบายของกรมทางหลวงชนบทกำหนด ดังจะเห็นได้จากคำสัมภาษณ์ที่ว่า

“ไม่รู้ว่าการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกเป็นส่วนหนึ่งของข้อเสนอแนะ ตามมาตรการที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. เสนอ แต่รู้แค่ว่าเป็นนโยบายของกรมทางหลวงชนบท เนื่องจากถนนราชพฤกษ์เป็นถนนที่สร้างขึ้นใหม่ และมีรถล้นจุกมากจึงจัดตั้งด้านซังน้ำหนักที่บริเวณนี้ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและปราบปรามปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยจับกุมดำเนินคดีกับผู้ ขับรถบรรทุกเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และเป็นการช่วยลดความเสียหายให้แก่ทางหลวงสายต่าง ๆ โดยจากการดำเนินการที่ผ่านมาพบว่า การจัดตั้งด้านซังน้ำหนักรถบรรทุกช่วยลดความเสียหายให้แก่ ท้องถนนได้ส่วนหนึ่ง เพราะทำให้ผู้ที่จะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัวและไม่กล้า เนื่องจากมี การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และกฎหมายค่อนข้างมีความเด็ดขาดซึ่งออกโดยอธิบดีกรมทางหลวง ชนบทเอง จึงไม่ต้องข้องเกี่ยวกับหน่วยงานอื่นทำให้ใช้อำนาจได้อย่างเต็มที่ แต่ส่วนหนึ่งผู้ประกอบการ ก็ยังสามารถหลบเลี่ยงเส้นทางได้ ซึ่งเจ้าหน้าที่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึง โดยรถบรรทุกที่บรรทุก น้ำหนักเกินส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนาด 10 ล้อ ขึ้นไป และพบมากในรถบรรทุก ดิน หิน และ ทิน โดยรถบรรทุกดินพบมากที่สุด³”

จากวัตถุประสงค์ของมาตรการที่ไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนตั้งแต่การเสนอต่อ คณะรัฐมนตรี หากแต่กล่าวไว้โดยรวมถึงที่มาและความสำคัญเท่านั้น จึงส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการนำมาตราการไปปฏิบัติ มีการเลือกปฏิบัติเฉพาะในส่วนที่ตนเกี่ยวข้องมากที่สุดเท่านั้น ทำให้อาจ ละเลยวัตถุประสงค์ของมาตรการอย่างครบถ้วน กล่าวคือ ให้ความสำคัญกับวัตถุประสงค์ในการป้องกัน การทุจริตของเจ้าหน้าที่น้อยกว่าวัตถุประสงค์ในการลดความเสียหายของถนน ซึ่งเป็นไปตามแมชมาเนียน และซาบาเทียร์ ที่กล่าวว่า หากนโยบายไม่มีความชัดเจนในวัตถุประสงค์แล้ว อาจเกิดโอกาสตีความผิด

² ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, กรมทางหลวงชนบท, 19 มิถุนายน 2560.

³ หัวหน้าชุดซังน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

และนำมาสู่ความล้มเหลวในการนำนโยบายไปปฏิบัติได้⁴ รวมทั้ง สอดคล้องกับทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ของ วรเดช จันทรศร ว่า หน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐมีแนวโน้มในการเลือกนำนโยบายไปปฏิบัติแต่ส่วนที่เป็นประโยชน์⁵ ซึ่งในส่วนนี้จึงอาจเป็นส่วนที่ทำให้มาตรการไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้

4.1.2 ระบบการติดตามหรือควบคุมขาดความต่อเนื่อง และไม่มีการประเมินผล

จากการศึกษาเอกสารและการสัมภาษณ์ พบว่า ในการติดตาม ควบคุม และประเมินผลมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินนั้น สำนักงาน ป.ป.ช. ได้มีการติดตามการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดภายหลังจากมีมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบ ผ่านการทำหนังสือสอบถามเพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ รายงานผลการดำเนินการที่ผ่านมา ตลอดจนเคยมีการสุ่มลงพื้นที่เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นด้วย โดยจากการติดตามพบว่ายังคงมีบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินวิ่งอยู่บนทางหลวงสายต่าง ๆ อยู่ นอกจากนี้ ในการติดตามมาตรการจะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบแล้วเสนอต่อคณะอนุกรรมการ แต่เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างการดำเนินการภายในสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต จึงทำให้การติดตามขาดความต่อเนื่อง รวมทั้ง ไม่เคยมีการประเมินผลมาตรการมาก่อน การวัดความสำเร็จของมาตรการนั้น ๆ จะดูเพียงแค่มติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบหรือไม่เท่านั้น ดังปรากฏตามการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต ดังนี้

“สำนักงาน ป.ป.ช. ได้ติดตามการดำเนินการตามมาตรการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเชิญผู้แทนจากกรมทางหลวงและได้มีหนังสือถึงอธิบดีกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทเพื่อขอทราบข้อมูลการดำเนินการ รวมทั้งการเชิญผู้แทนจากสมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ประกอบการขนส่งภาคอีสาน สมาคมขนส่งภาคตะวันออก และผู้แทนสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย มาให้ข้อมูลประกอบการติดตาม นอกจากนี้ ยังมีการลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์การดำเนินการของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย ทั้งนี้ จากการติดตามการดำเนินงานตามมาตรการดังกล่าว ยังพบว่า มีบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดวิ่งอยู่ตามทางหลวงสายต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก มีการหลบเลี่ยงไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่ด่านชั่งน้ำหนักและใช้เส้นทางอื่นที่ไม่มีด่านชั่งน้ำหนัก

⁴ ศุภชัย ยาวะประภาษ, *นโยบายสาธารณะ*, (กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533), 98.

⁵ วรเดช จันทรศร, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, (กรุงเทพฯ: สหทัยบล็อกและการพิมพ์, 2548), 48.

แทน ซึ่งต่อมาก็จะมีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อศึกษามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ
รถบรรทุกน้ำหนักเกินขึ้นในปัจจุบัน”

ดังนั้น จากการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่าประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม
มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินยังไม่ดีเท่าที่ควร เนื่องจากวัตถุประสงค์ของ
มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไม่มีการระบุไว้อย่างชัดเจน ส่งผลต่อการ
ถ่ายทอดวัตถุประสงค์ไปยังหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ และยังขาดการประเมินผลมาตรการ ซึ่ง
การวัดความสำเร็จของมาตรการเป็นการวัดเพียงแค่อำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีเห็นชอบเท่านั้น ไม่ได้
มีการวัดถึงผลลัพธ์และผลกระทบของมาตรการมาก่อน นอกจากนี้ มาตรการป้องกันการทุจริตไม่มี
สภาพบังคับตามกฎหมาย มีเพียงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการดำเนินการตามมาตรการต่อ
คณะรัฐมนตรี หากไม่ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะใด ก็เพียงรายงานเหตุผลประกอบไปยัง
คณะรัฐมนตรีเท่านั้น โดยรวมแล้วปัจจัยเหล่านี้จึงมีส่วนทำให้มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ
รถบรรทุกน้ำหนักเกินยังไม่ประสบความสำเร็จในการป้องกันปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุก
น้ำหนักเกินให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างครบถ้วนทั้ง 2 ประการ แต่ประสบความสำเร็จในระดับที่
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการ ซึ่งสอดคล้องกับตัวแบบเชิงบูรณาการของวรเดช จันทรศร
ที่กล่าวว่า ความสำเร็จและล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่
แน่ชัด มีการแปลงวัตถุประสงค์ออกเป็นภารกิจย่อยภายใต้ความรับผิดชอบเฉพาะเพื่อความสะดวกใน
การตรวจสอบ ควบคุม และประเมินผล⁷

4.2 สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ

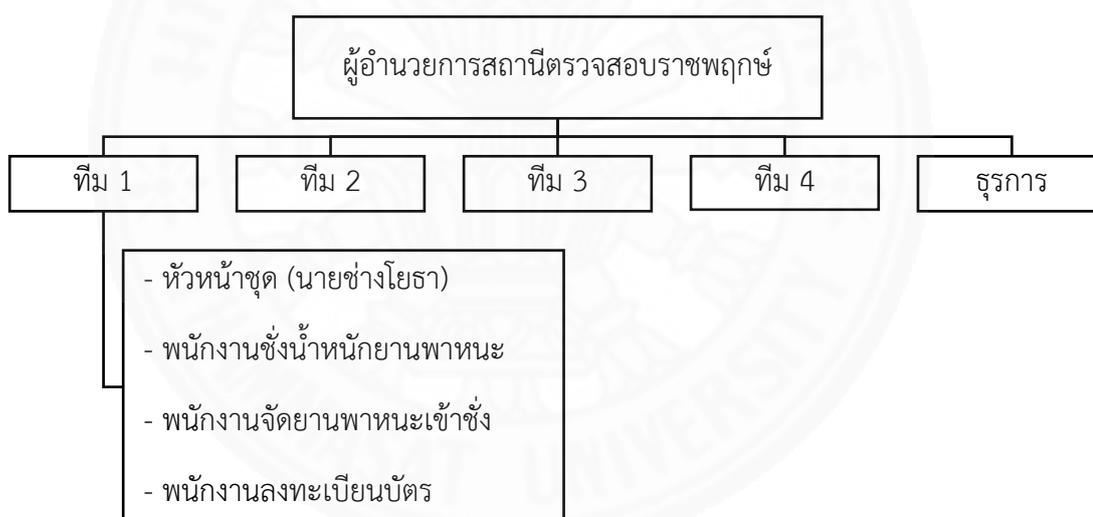
การพิจารณาสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ หมายถึง การพิจารณา
ปัจจัยย่อย ๆ ที่ส่งผลต่อการดำเนินการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ซึ่งประกอบด้วย
งบประมาณ ความรู้ ความสามารถและทัศนคติของบุคลากร วัสดุอุปกรณ์ และสถานที่ ซึ่งมาตรการ
จะสำเร็จได้นั้นส่วนหนึ่งมาจากความแข็งแกร่งของสมรรถนะที่หน่วยงานมี โดยจากการสัมภาษณ์ได้
ข้อมูลดังนี้

⁶ ปาณิสรา กาญจนประดิษฐ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวณัฐสินี อัจฉริยะเกียรติ, สำนักงาน ป.ป.ช.,
6 มิถุนายน 2560.

⁷ วรเดช จันทรศร, ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ, 139.

4.2.1 โครงสร้างองค์กรมีขนาดเล็ก และลำดับชั้นบังคับบัญชาน้อย

ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ให้ข้อมูลว่า โครงสร้างบุคลากรของ สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ แบ่งออกเป็นชุดซึ่งน้ำหนัก 4 ชุด ซึ่งประกอบด้วย หัวหน้าชุด พนักงานซึ่งน้ำหนักยานพาหนะ พนักงานจัดยานพาหนะเข้าซัง และพนักงานลงทะเบียนบัตร โดยปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง แบ่งออกเป็น 3 กะ กะละ 8 ชั่วโมง และพักเวรหนึ่งชุด นอกจากนี้ ยังมี ธุรการประจำสถานี 1 คน เพื่อสรุปข้อมูลเสื่อต่อกรมทางหลวงชนบท ทั้งนี้ ผู้อำนวยการสถานี ตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ จะประจำการอยู่ที่ส่วนกลางหรือที่กรมทางหลวงชนบท โดยจะเข้ามา ตรวจสอบการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์เป็นประจำทุกวัน โดยไม่ได้ระบุช่วงเวลาที่เหมาะสมเนื่องจากมีภาระกิจในการดำเนินการหลายด้าน และไม่ใช้เพียง ควบคุมสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์แห่งเดียวเท่านั้น โดยโครงสร้างของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ปรากฏดังแผนภาพข้างล่างนี้



ภาพที่ 4.1 โครงสร้างบุคลากรสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

แม้ว่าจะมีการกำหนดโครงสร้างการทำงานดังที่ได้เสนอมานั้น แต่ในการปฏิบัติงานจริงแล้วไม่ได้เป็นไปตามโครงสร้างทั้งหมด ซึ่งมีความยืดหยุ่น ดังปรากฏตามคำสัมภาษณ์ของผู้แทน สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ที่กล่าวว่า

“การทำงานจริง เจ้าหน้าที่จะแบ่งออกเป็น 4 ชุด ชุดละประมาณ 5 คน โดยในแต่ละชุด ประกอบด้วยนายช่างโยธา 2 คน ซึ่งเป็นพนักงานราชการของกรมทางหลวงชนบท และพนักงาน 3 คน ซึ่งเป็นลูกจ้างของกรมทางหลวงชนบท โดยเจ้าหน้าที่ทุกคนสามารถปฏิบัติงานได้ทุกหน้าที่ซึ่งไม่ได้

เป็นไปตามโครงสร้างแบบทางการที่ได้กำหนดไว้ โดยมีนายช่างโยธาเป็นเจ้าพนักงานซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการจับกุมรถบรรทุกที่กระทำผิดกฎหมาย⁸”

จะเห็นได้ว่า โครงสร้างของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ มีลักษณะเป็นแนวราบ ลำดับชั้นบังคับบัญชาน้อย เป็นหน่วยงานขนาดเล็กและจัดตั้งขึ้นมาใหม่เพื่อทำหน้าที่ในการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกโดยเฉพาะ ทำให้การสื่อสารและการบริหารองค์กรทำได้โดยง่ายซึ่งสอดคล้องกับเออเวอร์ตสและวูล์ฟริจซ์ ที่ว่า โครงสร้างของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หากเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่โดยผู้มีอำนาจ มีทรัพยากรเพียงพอ มีโครงสร้างองค์กรขนาดเล็ก ลำดับชั้นบังคับบัญชาน้อย จะประสบความสำเร็จมากกว่าหน่วยงานที่มีโครงสร้างขนาดใหญ่

4.2.2 งบประมาณเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ กล่าวว่า งบประมาณในการดำเนินการของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์มีความเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ดังคำสัมภาษณ์ของหัวหน้าชุดซึ่งนำหนักยานพาหนะ สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ที่ให้ข้อมูลว่า

“งบประมาณมีความเพียงพอ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วในการดำเนินการจะไม่ได้ใช้งบประมาณเท่าไรนักเพราะส่วนใหญ่แล้วเป็นการใช้แรงงานมากกว่า เนื่องจากกรมทางหลวงชนบทมีการจัดสรรอุปกรณ์ในการดำเนินงานให้แก่เจ้าหน้าที่อย่างเพียงพอแล้ว นอกจากนั้นจะเป็นงบประมาณที่เป็นเงินเดือนของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเท่านั้น⁹”

4.2.3 บุคลากรมีจำนวนเพียงพอและมีทักษะความรู้เฉพาะด้าน แต่ทัศนคติบางอย่างยังเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ให้ข้อมูลว่า อัตรากำลังของสถานีควบคุมน้ำหนักราชพฤกษ์มีทั้งสิ้น 20 คน ซึ่งปัจจุบันส่วนหนึ่งลาออกและเจ็บป่วย 1 คน อยู่ระหว่างการรับสมัครเพื่อคัดเลือกพนักงานเพิ่มเติม (ข้อมูล ณ วันที่ 7 มิถุนายน 2560) โดยบุคลากรประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

1. พนักงานราชการของกรมทางหลวงชนบท คือ นายช่างโยธา หรือ พร. ซึ่งเป็นเจ้าพนักงานทางหลวงที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นหัวหน้าชุดซึ่งนำหนัก โดยต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญซึ่งจบการศึกษาด้านโยธาโดยเฉพาะ

⁸ สันติราษฎร์ อิมนุช, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 30 พฤษภาคม 2560.

⁹ หัวหน้าชุดซึ่งนำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

2. ลูกจ้างของกรมทางหลวงชนบท คือ พนักงานในทีมช่างน้ำหนัก และพนักงานธุรการ ซึ่งจบการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับ ปวส. และไม่จำกัดวิชาชีพ โดยใช้วิธีการให้นายช่างโยธาเป็นผู้สอนงาน

ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ส่วนหนึ่งก็จะเป็นเจ้าหน้าที่ที่ออกตั้งด่านเคลื่อนที่ด้วยเช่นกัน ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วจะออกปฏิบัติงานตั้งด่านเคลื่อนที่ เดือนละ 3 ครั้ง เพื่อตรวจจับรถบรรทุกที่เลี้ยวออกนอกเส้นทาง โดยมีวิธีการสังเกตการณ์เพื่อสุ่มตรวจรถบรรทุกโดยดูจากสิ่งของที่บรรทุกมา หากเป็นวัสดุก่อสร้างซึ่งมีน้ำหนักมากก็จะถูกสุ่มตรวจเพราะมีแนวโน้มบรรทุกน้ำหนักเกินมากกว่ารถบรรทุกสินค้าชนิดอื่น และในกรณีที่รถบรรทุกน้ำหนักเกินเข้าช่วงน้ำหนักแล้วหลบหนี จะมีเจ้าหน้าที่ประจำสถานีในช่วงเวลานั้นส่วนหนึ่งจะออกติดตามผู้กระทำความผิด ประมาณ 2 - 3 คน และส่วนที่เหลือจะปฏิบัติงานปกติเพื่อประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักต่อไป¹⁰

ทั้งนี้ จากคำสัมภาษณ์ของหัวหน้าชุดช่างน้ำหนักยานพาหนะ เห็นว่าสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์มีจำนวนบุคลากรที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ดังที่กล่าวว่า

“หากเทียบจำนวนภาระงานถือว่าเจ้าหน้าที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานในสถานี เนื่องจากในแต่ละวันจะมีรถเข้าช่วงน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์เฉลี่ยประมาณ 300 คันต่อกะ โดยช่วงเวลา 10.00 -16.00 น. เป็นช่วงเวลาที่มียรถบรรทุกมากที่สุด ส่วนเวลากลางคืนจะพบน้อยที่สุด ซึ่งในจำนวนรถที่เข้าช่วงน้ำหนักนั้นจะพบรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินไม่มากนัก โดยในหนึ่งปีพบไม่เกิน 10 ราย ที่บรรทุกน้ำหนักเกิน เพราะมีการเข้มงวดและคุมเข้มมากขึ้น หากเทียบกับช่วงแรกที่มีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักก็พบว่ามียรถบรรทุกน้ำหนักเกินลดน้อยลง ส่วนหนึ่งหากบรรทุกเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดเล็กน้อยก็จะมีกรมผ่อนผันให้ ซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในขณะนั้น โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่ที่หากบรรทุกน้ำหนักเกินเล็กน้อยจะมีการอนุโลมให้ คือ รถบรรทุกสินค้าการเกษตร ซึ่งคิดว่าควรมีการร่างกฎหมายแยกออกมาว่าสินค้าการเกษตรควรมีข้อยกเว้นบางประการหรือไม่ เนื่องจากเป็นผู้มีรายได้น้อยและอาจไม่ได้มีเจตนาในการบรรทุกน้ำหนักเกิน¹¹”

ในประเด็นเดียวกัน จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท ให้ข้อคิดเห็นว่า

¹⁰ หัวหน้าชุดช่างน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

¹¹ สันติราษฎร์ อิมมูช, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 30 พฤษภาคม 2560.

“ในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ที่ไม่มีการเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการ เว้นแต่บางกรณีจะดูเจตนาของผู้ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินเป็นหลัก เช่น บรรทุกได้ไม่เกิน 25 ตัน แล้วบรรทุกเกิน 50 กิโลกรัม เนื่องจากมากับภรรยาและบุตร เมื่อลงจากรถน้ำหนักก็ไม่เกินเพราะการชั่งน้ำหนักนั้นจะรวมน้ำหนักรถบรรทุกทั้งคัน ดังนั้น หากเกิน 50 – 100 กิโลกรัม ก็มองว่าไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายของถนน เป็นกรณีที่ยกเว้นได้โดยใช้วิธีการตัดเงินเดือนแทน¹²”

ทางด้านมุมมองของคนขับรถบรรทุก มีความคิดเห็นต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำด่านชั่งน้ำหนักราชพฤกษ์ ว่า

“จากที่เคยขับรถบรรทุกเข้าชั่งในสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ไม่พบว่ามีการเรียกรับสินบนเพราะผมไม่ได้บรรทุกน้ำหนักเกิน แต่คนขับรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินคนอื่น ๆ พูดว่ามักจะเจอเรียกรับเงินในด้านเคลื่อนที่มากกว่าซึ่งในด้านถาวรจะไม่ค่อยเจอ แล้วถ้าต้องเจอด่านบ่อย ๆ ก็ไม่คุ้มค่ากับที่เสียไป เจ้าของรถบรรทุกและเจ้าของสินค้าเลยต่อรองกับเจ้าหน้าที่ในพื้นที่นั้นโดยการจ่ายเป็นรายเดือน เพื่อที่จะได้ไม่ต้องเสียเงินหลายต่อ และที่ผ่านมามองเห็นว่ารถบรรทุกบางคันก็ไม่ต้องเข้าชั่งน้ำหนัก มีทั้งใช้วิธีการหลีกเลี่ยงเส้นทาง หรือขับผ่านแถวด่านโดยไม่ต้องเข้าชั่ง ซึ่งเพื่อนขับรถบรรทุกคนอื่น ๆ บอกว่า ใช้วิธีการเปิดไฟกระพริบเมื่อผ่านบริเวณด่าน หรือติดสติ๊กเกอร์สัญลักษณ์ก็ไม่ต้องเข้าด่าน เพราะมีการเจรจาระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ประกอบการก่อนหน้าแล้ว ส่วนตัวจึงคิดว่าควรมีช่องทางให้คนขับรถแจ้งเบาะแสเจ้าหน้าที่ที่ทำผิด และน่าจะเป็นหน่วยงานอื่นที่ไม่ใช่หน่วยงานเดียวกับด่านชั่งน้ำหนัก¹³”

ซึ่งพฤติการณ์ดังกล่าวตามคำสัมภาษณ์ของคนขับรถบรรทุก สอดคล้องกับผลงานวิจัยของกฤษณ์ หย่ำวิไล เรื่อง “ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายกำหนด” ที่ว่ารถบรรทุกที่ต้องการขนส่งสินค้าปริมาณมากจะจ่ายส่วยให้กับเจ้าหน้าที่ เพื่อให้ได้รับสติ๊กเกอร์ ซึ่งเมื่อนำไปติดไว้ที่รถแล้วจะมักไม่ถูกเรียกตรวจสอบ ทำให้ประหยัดเวลาและต้นทุนในการขนส่ง หากไม่จ่ายส่วยจะทำให้ไม่เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า และอาจโดนกั้นแกล้งได้¹⁴

¹² ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, กรมทางหลวงชนบท, 19 มิถุนายน 2560.

¹³ คนขับรถบรรทุก, สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, 14 มิถุนายน 2560.

¹⁴ กฤษณ์ หย่ำวิไล, “ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายกำหนด,” (ปัญหาพิเศษปริญญาโทบริหารธุรกิจ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548), บทคัดย่อ.

จากข้อมูลที่ได้ทั้งหมดนั้น สะท้อนให้เห็นว่า บุคลากรในสถานี่ตรวจสอบ น้ำหนักราชพฤกษ์มีจำนวนเพียงพอ และความรู้ความสามารถของบุคลากรมีความเชี่ยวชาญ เฉพาะด้านในงานที่ทำ มีการถ่ายทอดและสอนงานแก่พนักงานที่ไม่ได้มีความรู้ด้านโยธา ซึ่ง สอดคล้องกับ เออวาร์ด ที่ให้ความเห็นว่า นโยบายจะประสบความสำเร็จนั้น กำลังและคุณภาพของ บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติต้องมีจำนวนพอเหมาะ และมีความรู้เฉพาะด้านนั้น ๆ ซึ่งหากมี ทรัพยากรไม่เพียงพอ จะทำให้นโยบายเป็นเพียงกระดาษแผ่นหนึ่งเท่านั้น¹⁵

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องทัศนคติของบุคลากรนั้น พบว่า เจ้าหน้าที่ที่มีความตระหนักถึง ผลกระทบจากการบรรทุกน้ำหนักเกิน เช่นเดียวกับผลการศึกษาของ สุชาติ วรสวัสดิ์ เรื่อง ทัศนคติของ พนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน : ศึกษากรณีแขวงทางหลวงชลบุรี ที่ว่า ทัศนคติของพนักงานบำรุงทางหลวงเห็นด้วยอย่างมากต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินส่งผลให้ทางหลวง เกิดความเสียหาย¹⁶ แต่เนื่องด้วยระบบงานยังเปิดโอกาสให้มีการใช้ดุลยพินิจได้ ข้อมูลไม่ได้เชื่อมโยง โดยตรงไปยังส่วนกลางในทันที จึงทำให้เจ้าหน้าที่ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด มีการ อนุโลมให้แก่ผู้ประกอบการในบางราย เช่น รถบรรทุกสินค้าการเกษตรหรือรถที่มีการบรรทุกเกิน เกณฑ์เล็กน้อย แม้ว่าจะรับรู้และเห็นถึงความสำคัญของการชั่งน้ำหนักบรรทุกซึ่งจะช่วยป้องกัน ความเสียหายของท้องถนนก็ตาม แต่ยังมีความคิดที่ว่าผู้ประกอบการอาจไม่ได้มีความตั้งใจที่จะกระทำ ผิดกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับ ศุภชัย ยาวะประภาส ว่า ทัศนคติของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติส่งผลต่อ ความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพราะผู้ปฏิบัติจะเพิกเฉยหรือเลือกปฏิบัติได้¹⁷ รวมทั้งเป็นไป ตามผลงานวิจัยของ อติศรี งามจิตสุขศรี เรื่อง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง: กรณีรถบรรทุก น้ำหนักเกินพิกัด ที่ว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เป็นปัญหาการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ และไม่มีหลัก ธรรมาภิบาล¹⁸

¹⁵ เออเวอร์ดส, (1981), อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น, “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับ บัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา,” (ภาค นิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), 12.

¹⁶ สุชาติ วรสวัสดิ์, “ทัศนคติของพนักงานบำรุงรักษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน: ศึกษากรณีแขวงทางหลวงชลบุรี,” (ปัญหาพิเศษ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2547), บทคัดย่อ.

¹⁷ ศุภชัย ยาวะประภาส, *นโยบายสาธารณะ*, 98.

¹⁸ อติศรี งามจิตสุขศรี, “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง: กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน พิกัด,” (เอกสารวิชาการส่วนบุคคล, วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2553), บทคัดย่อ.

4.2.4 วัสดุอุปกรณ์มีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติงานในสถานีและการลงพื้นที่

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ ในเรื่องความพร้อมของวัสดุอุปกรณ์ ปรากฏว่า

“อุปกรณ์ในการปฏิบัติงานเพื่อชั่งน้ำหนักบรรทุกทุก ได้รับการจัดสรรจากส่วนกลาง คือ กรมทางหลวงชนบท ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) อุปกรณ์ประจำด่านชั่งน้ำหนัก คือ เครื่องชั่งน้ำหนักชนิดที่มีแผ่นชั่งน้ำหนักติดตั้งบนพื้นถนน เมื่อมีรถเข้าชั่งจะทิ้งแรงลงไปยังแผ่นชั่งแล้วแสดงผลบนจอคอมพิวเตอร์ หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่ประจำสถานีจะบันทึกข้อมูลไว้ในระบบแล้วส่งต่อไปยังกรมทางหลวงชนบททุกวัน แม้ว่าเครื่องชั่งจะมีมาตรฐานสูงแต่อุปกรณ์ดังกล่าวก็อาจมีความคลาดเคลื่อนได้ โดยตัวเครื่องจะมีการปรับ (Calibrate) ตลอดเวลา เพื่อที่จะป้องกันปัญหาว่ารถน้ำหนักไม่เกินแต่เครื่องวัดได้เกิน ในกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกิน เจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักจะดำเนินการจับกุม โดยเขียนบันทึกการจับกุมซึ่งมีการระบุสถานที่ วันและเวลาในการจับกุม รายชื่อผู้กระทำความผิด ที่อยู่ ฐานความผิด และทำหนังสือส่งมอบตัวผู้ต้องหาแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการต่อไป หากเข้าชั่งน้ำหนักแล้วบรรทุกไม่เกินตามที่กฎหมายกำหนดก็ให้ผ่านไปได้ และ (2) อุปกรณ์สำหรับด่านเคลื่อนที่ จะเป็นแผ่นชั่งน้ำหนักซึ่งมีมาตรฐานเดียวกันกับเครื่องชั่งชนิดติดตั้งถาวรเป็นการวัดทีละเพลลา แล้วแสดงผลบนจอคอมพิวเตอร์ หากมีการบรรทุกน้ำหนักเกินจะมีการพิมพ์สลิปออกมาคล้ายการซื้อสินค้าแต่มีการระบุเฉพาะตัวเลข และเจ้าหน้าที่เป็นผู้เก็บเอกสารไว้สำหรับการจับกุม หากไม่มีการจับกุมก็จะมีเอกสารออกมา ซึ่งเครื่องชั่งน้ำหนักชนิดติดตั้งถาวรไม่มีระบบนี้ ต้องใช้วิธีการเลือกและดึงข้อมูลที่ต้องการออกมาเอง เช่น ป้ายทะเบียนรถยนต์ เป็นต้น โดยเครื่องชั่งสำหรับด่านเคลื่อนที่ มีข้อเสีย คือ น้ำหนักมีความคลาดเคลื่อนสูงกว่าจึงต้องใช้วิธีการเผื่อน้ำหนักให้ผู้ขับขี่¹⁹”

ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วพบว่า สถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ มีความพร้อมด้านจำนวนวัสดุอุปกรณ์ หากแต่อุปกรณ์ยังไม่มี ความแม่นยำ 100 เปอร์เซ็นต์ รวมถึง อุปกรณ์ยังไม่มี การเชื่อมโยงไปยังส่วนกลางโดยอัตโนมัติ ทำให้เป็นการเปิดช่องให้มีการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ได้

¹⁹ หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

4.2.5 สถานที่ตั้งของสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์อยู่ในทำเลที่เหมาะสม และเอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงาน

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ พบว่า สถานที่ตั้งของสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์มีทำเลที่เหมาะสม เพราะเป็นเส้นทางที่รถบรรทุกสัญจรจำนวนมาก และขนาดของสถานที่เพียงพอต่อจำนวนบุคลากร ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

“คิดว่าสถานที่ในการปฏิบัติงานมีขนาดเพียงพอต่อจำนวนเจ้าหน้าที่ เพราะในการปฏิบัติงานต่อกะมีเจ้าหน้าที่เพียง 5 รายเท่านั้น โดยสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ ตั้งอยู่บนทางหลวงชนบทราชพฤกษ์ หรือ นบ.3021 ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเหมาะสม เพราะมีรถบรรทุกวิ่งผ่านจำนวนมาก และเป็นเส้นทางที่ใช้สำหรับขาเข้ากรุงเทพมหานครซึ่งจะเป็นตัวกรองรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ในชั้นหนึ่ง แต่การตั้งสถานีในบริเวณดังกล่าว ก็ยังทำให้รถบรรทุกสามารถหลบเลี่ยงเส้นทางไปยังบริเวณที่ไม่มีด่านชั่งน้ำหนักตั้งอยู่ได้ เช่น การขับรถอ้อมไปยังเส้นทางกาญจนาภิเษก บางบัวทอง พระรามสี่ ปากเกร็ด หรือเส้นติวานนท์ เป็นต้น โดยมักจะหลบเลี่ยงในเวลาากลางคืน²⁰”

ดังนั้น สรุปได้ว่า สมรรถนะของสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์มีความพร้อมและมีทรัพยากรที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานทั้งงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ สถานที่ และบุคลากร ในการขับเคลื่อนมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน เว้นแต่อุปกรณ์ยังไม่มีความแม่นยำ 100 เปอร์เซ็นต์และยังไม่เป็นระบบอัตโนมัติในการเชื่อมโยงข้อมูลไปยังส่วนกลาง รวมทั้งบุคลากรยังไม่ได้มีความเข้มงวดพอ เนื่องจากยังมีการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐในการอนุโลมหรือจับกุมผู้กระทำความผิดอยู่ ซึ่งสอดคล้องกับตัวแบบเชิงบูรณาการ ของวรเดช จันทรศร ที่กล่าวว่า นโยบายจะสามารถประสบความสำเร็จได้นั้นส่วนหนึ่งมาจากความแข็งแกร่งของสมรรถนะที่องค์การมี กล่าวคือ มีโครงสร้างที่กระทัดรัด มีระบบการตัดสินใจ มีระบบข้อมูลข่าวสารและการสื่อสารที่ดี บุคลากรมีความรู้ความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ มีงบประมาณเพียงพอ มีวัสดุอุปกรณ์ ตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัย ช่วยให้การดำเนินนโยบายมีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และมีสถานที่ที่สะดวกสบาย²¹

²⁰ หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวณาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

²¹ วรเดช จันทรศร, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, 153.

4.3 ภาวะผู้นำและความร่วมมือ

การพิจารณาเรื่องภาวะผู้นำและความร่วมมือ เป็นการพิจารณาถึงผู้บริหารว่ามีการใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสมหรือไม่ รู้จักจูงใจเชิงบวกแก่ผู้ปฏิบัติงาน เช่น การให้รางวัล ชมเชย หรือยกย่อง เพื่อสร้างให้เกิดความผูกพันและการยอมรับจากสมาชิกคนอื่น ๆ หรือไม่ และรู้จักการสร้างทีมงานที่มีประสิทธิภาพหรือไม่

จากการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์ พบว่าผู้บริหารให้ความสำคัญต่อการแก้ไขปัญหาบรรทุกน้ำหนักเกิน มีการมอบหมายผู้บริหารเป็นลำดับชั้นลงมาเพื่อดูแลเจ้าหน้าที่ มีการลงพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ในบางครั้ง และให้การดูแลเอาใจใส่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมีการเข้ามาพบทุกวันและมีการประชุมร่วมกันด้วย สอดคล้องกับคำสัมภาษณ์ของผู้อำนวยการสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์ ที่ให้ข้อมูลว่า

“ผู้อำนวยการด้านชั่งน้ำหนักมีหน้าที่ส่วนหนึ่งในการติดตามการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งจะทำให้การสุ่มตรวจเป็นประจำทุกวัน แต่ไม่มีหน่วยงานอื่นที่เข้ามาติดตามหรือควบคุมการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนัก โดยส่วนหนึ่งจะมอบให้หัวหน้าชุดเป็นผู้ดูแลเจ้าหน้าที่อีกชั้นหนึ่ง เนื่องจากมีภาระงานที่ต้องดูแลในหลายด้าน²²”

นอกจากนี้ ผู้บริหารมีการส่งเสริมการทำงานเป็นทีม โดยแบ่งการทำงานออกเป็น 4 ทีม ซึ่งทีมมีขนาดเล็กแค่ 5 คน และมีการสอนงานกัน ส่วนเรื่องส่งเสริมแรงจูงใจของเจ้าหน้าที่นั้น นอกเหนือจากเงินเดือนและเบี้ยเลี้ยงตามสิทธิที่พนักงานราชการและลูกจ้างของกรมทางหลวงชนบทพึงได้รับตามกฎหมายแล้ว ผู้บริหารมีการเสริมสร้างแรงจูงใจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานประจำด้านชั่งน้ำหนักถาวรและด้านชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่โดยการให้เงินรางวัลนำจับ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สามารถจับกุมและดำเนินคดีแก่คนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งเป็นผู้ที่กระทำความผิดได้จนถึงขั้นส่งฟ้องศาล แต่การจูงใจนั้นอาจไม่ได้มากมายนัก ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

“นอกเหนือจากเงินเดือนและสวัสดิการ จะมีเงินรางวัลนำจับ โดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์จากน้ำหนักบรรทุกทุกตัวมีการปรับมาน้อยเพียงใด แต่เป็นเงินจำนวนที่ไม่ได้มากมายนัก อยู่ในช่วงหลักร้อยบาท เช่น มูลค่า 20 ล้าน ถูกปรับในชั้นศาล 70,000 บาท เฉลี่ยออกมาให้ผู้นำจับประมาณ 700 บาท และเงินรางวัลที่ได้ต้องนำมาหารเฉลี่ยทั้งทีมซึ่งนับว่าไม่ได้เป็นการจูงใจมากมายนัก²³”

²² ผู้อำนวยการสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

²³ หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่า แม้ผู้บริหารจะมีการจูงใจพนักงานโดยการจัดให้มีเงินรางวัลนำจับก็ตาม แต่เป็นรางวัลที่เล็กน้อยซึ่งไม่สร้างให้เกิดแรงจูงใจแก่ผู้ปฏิบัติงานเท่าใดนัก แต่โครงสร้างการทำงานและการดูแลเอาใจใส่ของผู้บริหาร ส่งผลให้เกิดการทำงานเป็นทีม ซึ่งตามตัวแบบเชิงบูรณาการของ วรเดช จันทรศร ระบุว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จได้ ผู้บริหารในหน่วยงานจะต้องใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม มีการให้รางวัล ชมเชย หรือยกย่อง สร้างให้สมาชิกในองค์กรมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงาน เพื่อสร้างให้เกิดความผูกพัน และการยอมรับจากสมาชิกคนอื่น ๆ และรู้จักการสร้างทีมงานที่มีประสิทธิภาพ²⁴

4.4 การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก

การพิจารณาเรื่องการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก จะพิจารณาจากระดับความสนับสนุนหรือต่อต้านจากฝ่ายต่าง ๆ จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ความสามารถในการเจรจาต่อรอง และเงื่อนไขของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและการเมือง ซึ่งปรากฏผลการสัมภาษณ์ดังนี้

4.4.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือ

ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุฑฯ มีการประสานงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่เป็นหลัก ซึ่งไม่พบว่ามีปัญหาในการประสานงานและการทำงานร่วมกัน ดังคำสัมภาษณ์ของผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุฑฯ ที่ว่า

“เจ้าหน้าที่ประจำด่านชั่งน้ำหนักราชพลุฑฯมีการปฏิบัติงานร่วมกันกับสถานีตำรวจในพื้นที่ คือ สถานีตำรวจภูธรคลองข่อย โดยหากมีการจับกุมผู้กระทำความผิดได้จะส่งต่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจดำเนินคดีตามกฎหมาย มีการบันทึกประจำวันคดีทั่วไปแล้วส่งฟ้องศาล ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะประสานงานกับร้อยเวรในช่วงเวลานั้น โดยกลุ่มกฎหมายของกรมทางหลวงชนบทจะมีหน้าที่ติดตามเรื่องในภายหลังจะมีการดำเนินการถึงขั้นตอนใด และในกรณีที่มีการจัดตั้งด่านเคลื่อนที่ จะมีการประสานงานและทำงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย และบางครั้งมีการร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ทหารด้วย โดยการปฏิบัติงานร่วมกันนั้น ไม่พบปัญหาหรืออุปสรรคในการทำงาน เพราะเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ที่แตกต่างกัน²⁵”

ในประเด็นเดียวกัน ทางด้านเจ้าหน้าที่ตำรวจสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย ก็มีความคิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน คือ ไม่มีปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกัน

²⁴ วรเดช จันทรศร, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, 153.

²⁵ หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุฑฯ, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุฑฯ, 7 มิถุนายน 2560.

“ไม่มีปัญหาอุปสรรคในการทำงานร่วมกัน เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจจะเป็นปลายทาง ซึ่งมีหน้าที่ในการดำเนินคดีผู้ที่กระทำความผิดและส่งฟ้องต่อศาลเท่านั้น ส่วนกรณีที่ผู้ประกอบการ หรือผู้ขับรถบรรทุกจะขอผ่อนผันหรือต่อรองต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้นไม่มี เพราะการทำงานของเจ้าหน้าที่เป็นเพียงการรับช่วงต่อจากเจ้าพนักงานทางหลวง ซึ่งจะมีเอกสารจับกุมมาให้ตำรวจพร้อมแล้วเท่านั้น หากคนขับรถบรรทุกจะขอผ่อนผัน น่าจะเกิดในชั้นการจับกุมตั้งแต่ที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักแล้ว²⁶”

จากผลการสัมภาษณ์ แสดงให้เห็นว่ามีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลักเพียงแค่ 2 หน่วยงานเท่านั้น จึงไม่พบปัญหาอุปสรรคใดในการประสานงานและปฏิบัติงานร่วมกัน ซึ่งสอดคล้องกับ โวลแมน ที่กล่าวว่า จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังมีน้อย จะไม่ประสบปัญหาในการประสานงาน เท่ากับมีจำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาก และจะมีโอกาสที่ทำให้นโยบายประสบความสำเร็จมากกว่า²⁷

4.4.2 ปัจจัยทางสังคมและการเมืองช่วยทั้งส่งเสริมและเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน

ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่นั้น พบว่า บางครั้งมีผู้ประกอบการขนส่งและคนขับรถบรรทุกขอผ่อนผันในกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกิน หรือมีการกล่าวอ้างนักการเมืองหรือผู้มีอิทธิพล หรือมีการเฝ้าสังเกตการณ์เพื่อให้เจ้าหน้าที่เกิดความหวาดกลัว ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน ดังคำสัมภาษณ์ของหัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักยานพาหนะและผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ที่ว่า

“บางครั้งผู้ประกอบการขอผ่อนผัน โดยไปยื่นหนังสือที่กรมทางหลวงชนบท แต่มีไม่มากนักในการขอผ่อนผันที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก นอกจากนี้ ยังมีบางครั้งที่ผู้ประกอบการไม่ได้มีเจตนาในการบรรทุกน้ำหนักเกิน เนื่องจากไม่มีเครื่องชั่งน้ำหนัก จึงต้องขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ว่าจะดำเนินการอย่างเต็มที่หรือแค่การตักเตือน ซึ่งในสภาพความเป็นจริงแล้วผู้ประกอบการส่วนใหญ่ต้องบรรทุกน้ำหนักเกินเพื่อความคุ้มค่า²⁸” และ

²⁶ ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตำรวจภูธรคลองข่อย จังหวัดนนทบุรี, 7 มิถุนายน 2560.

²⁷ โวลแมน, (1981), อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น, “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา,” (ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), 12

²⁸ หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

“ผู้ประกอบการบางคนมีการกล่าวอ้างนักการเมืองหรือผู้มีอิทธิพลในการขอผ่อนผันกรณีที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งเจ้าหน้าที่จะหลีกเลี่ยงโดยการไม่พูดคุยและดำเนินการตามกฎหมายหรือบางกรณีก็มีการข่มขู่ หรือมาแอบสังเกตการณ์ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเกิดความหวาดระแวงและความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน แต่นับว่าเป็นส่วนน้อยมาก เพราะส่วนใหญ่แล้วจะมีความเกรงกลัวเจ้าหน้าที่มากกว่า เพราะเป็นคดีอาญา โดยคนขับรถต้องถูกจับดำเนินคดีและถูกยึดรถด้วยซึ่งทำให้ผู้ประกอบการต่อไปได้ลำบาก ในส่วนของนักการเมืองท้องถิ่นนั้นนับว่ามีอิทธิพลต่อเจ้าหน้าที่ประจำด่านซึ่งน้ำหนักน้อย แต่จะมีอิทธิพลต่อระดับบนมากกว่าโดยการเจรจาซึ่งไม่ผ่านระดับเจ้าหน้าที่²⁹”

นอกจากนี้ ผู้ทำการศึกษาได้ลงพื้นที่เพื่อสังเกตการณ์บริเวณสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์เพิ่มเติม และเก็บข้อมูลสถิติจำนวนรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีและรถบรรทุกที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก จำนวน 3 ครั้ง ได้แก่ วันที่ 7, 9 และ 12 เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2560 ในช่วงเวลา 14.00 – 15.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มียรถบรรทุกจำนวนมากตามคำสัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ เพื่อสะท้อนสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้นแม้ว่ามีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักขึ้นแล้วก็ตาม ซึ่งพบว่า มียรถบรรทุกคิดเป็นร้อยละ 38 ที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก โดยส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกขนาด 6 ล้อ และ 10 ล้อ มีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4.1 สถิติรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักและไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

ครั้งที่	วัน/เดือน/ปี (14.00 -15.00 น.)	จำนวนรถ เข้าชั่งน้ำหนัก (คัน)	จำนวนรถ ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก (คัน)	อัตราส่วนของรถ เข้าชั่งน้ำหนักและ ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก (ร้อยละ)
1	7 มิถุนายน 2560	35	17	67 : 33
2	9 มิถุนายน 2560	24	24	50 : 50
3	12 มิถุนายน 2560	32	15	68 : 32
รวมจำนวนรถบรรทุก		91	56	62 : 38

²⁹ ผู้แทนสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 30 พฤษภาคม 2560 และ 7 มิถุนายน 2560.

จากตารางดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ปริมาณเฉลี่ย 3 มีรถเข้าชั่งน้ำหนักต่อรถไม่เข้าชั่งน้ำหนัก คิดเป็นร้อยละ 62 : 38 ซึ่งเมื่อจำแนกเป็นประเภทยานพาหนะ ปรากฏดังตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 4.2 สถิติรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักและไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์
จำแนกตามประเภทยานพาหนะ

ครั้งที่	รถบรรทุก	จำนวนรถบรรทุก แยกตามประเภท (คัน)			รวม (คัน)
		รถบรรทุก	รถกึ่งพ่วง	รถพ่วง	
1	เข้าชั่งน้ำหนัก	31 - 6 ล้อ 15 คัน - 10 ล้อ 16 คัน	3 - 18 ล้อ 1 คัน - 22 ล้อ 2 คัน	1 - 22 ล้อ 1 คัน	35
	ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก	17 - 4 ล้อ 5 คัน - 6 ล้อ 9 คัน - 10 ล้อ 3 คัน	-	-	17
2	เข้าชั่งน้ำหนัก	17 - 6 ล้อ 6 คัน - 10 ล้อ 11 คัน	2	เข้าชั่งน้ำหนัก	17 - 6 ล้อ 6 คัน - 10 ล้อ 11 คัน
	ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก	23 - 4 ล้อ 1 คัน - 6 ล้อ 11 คัน 10 ล้อ 11 คัน	-	ไม่เข้าชั่ง น้ำหนัก	23 - 4 ล้อ 1 คัน - 6 ล้อ 11 คัน 10 ล้อ 11 คัน
3	เข้าชั่งน้ำหนัก	30 - 6 ล้อ 14 คัน - 10 ล้อ 16 คัน	1 - 18 ล้อ 1 คัน	1 - 22 ล้อ 1 คัน	32
	ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก	15 - 4 ล้อ 2 คัน - 6 ล้อ 7 คัน - 10 ล้อ 6 คัน	-	-	15

เมื่อจำแนกลักษณะยานพาหนะที่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ และยานพาหนะที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนักที่สถานี ในช่วงวันเวลาดังที่กล่าวในเบื้องต้นนั้น พบว่า มีรถบรรทุก ส่วนหนึ่งที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก ซึ่งยานพาหนะส่วนใหญ่ที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนัก คือ รถบรรทุกขนาด 6 ล้อ และ 10 ล้อ อย่างไรก็ตาม ในปริมาณรถบรรทุกที่ไม่เข้าชั่งน้ำหนักดังกล่าว ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการหลบเลี่ยงไม่เข้าช่องเส้นทางชั่งน้ำหนักตั้งแต่แรก หรืออาจจะเป็นรถที่ผ่านช่องทางคัดกรองแล้วที่ไม่สุ่มเสี่ยงจึงไม่จำเป็นต้องเข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีก็เป็นได้ เพราะจากการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท ให้ข้อมูลว่ารถบรรทุกทุกคันไม่จำเป็นต้องเข้าชั่งน้ำหนักที่สถานี หากผ่านช่องทางที่มี weight in motion ซึ่งส่งสัญญาณไปที่สถานีแล้วส่งกลับมายังป้ายให้คนขับรถบรรทุก เห็น ซึ่งเป็นการประเมินว่าไม่มีความเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกิน ก็ไม่จำเป็นต้องเข้าชั่งน้ำหนักที่สถานีและสามารถเบี่ยงออกได้ เพื่อป้องกันช่องทางจราจรติดขัดและอุบัติเหตุรถชนท้ายสิบล้อ ในกรณีที่บรรทุกเกินก็จะมีหน่วยเคลื่อนที่เร็ว หากติดตามไม่ทันก็จะใช้วิธีการถ่ายภาพและบันทึกวิดีโอ เป็นหลักฐานส่งพนักงานสอบสวนหรือตำรวจ ว่าขัดมาตรา 23(2) ขัดขึ้นการเรียกเข้าชั่ง³⁰

ในทางกลับกัน ประชาชนในพื้นที่ไม่มีการขัดขวางการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี เพราะเข้าใจวัตถุประสงค์ของการตั้งด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุก รวมทั้งบางส่วนยังเป็นอาสาสมัครของกรมทางหลวงชนบทในการแจ้งเบาะแสผ่านทางสายด่วนอีกด้วย³¹

จึงสรุปได้ว่า ปัจจัยทางสังคมและการเมือง หรือกล่าวคือ ปัจจัยเกี่ยวกับคนขับรถบรรทุก ผู้ประกอบการ มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด่านลอบ ส่วนประชาชนมีอิทธิพลในแง่บวกต่อเจ้าหน้าที่ เป็นไปตามโวลแมน ที่ได้กล่าวว่า นโยบายที่กลุ่มผู้มีอิทธิพลเห็นว่าจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มของตน จะใช้อิทธิพลยับยั้งการปฏิบัติซึ่งทำให้ประสบปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติ และการได้รับการสนับสนุนจากประชาชนจะมีส่วนสำคัญที่ผลักดันให้นโยบายนั้น ๆ ประสบความสำเร็จในการปฏิบัติได้³² รวมทั้ง สอดคล้องกับข้อสังเกตของ ซอมซ่า บี เวิร์เนอร์ ที่กล่าวว่า มาตรการต่อต้านการทุจริตโดยใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือ จะไร้ประโยชน์ ถ้าหากว่าไม่สามารถที่จะพัฒนาจริยธรรมของคนในสังคมให้มีความเคารพต่อกฎหมายเหล่านั้น

³⁰ ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, กรมทางหลวงชนบท, 19 มิถุนายน 2560.

³¹ สันติราษฎร์ อิมนุช, สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 30 พฤษภาคม 2560.

³² โวลแมน, (1981), อ้างถึงใน พงจเจตน์ มีปิ่น, “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา,” 12.

โดยรวมแล้ว จากการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน คือ ปัจจัยด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ซึ่งมีความพร้อมด้านโครงสร้าง งบประมาณ บุคลากร วัสดุ อุปกรณ์และสถานที่ ปัจจัยด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ ส่วนปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อการขับเคลื่อนมาตรการให้ประสบความสำเร็จ คือ หน่วยงานที่กำหนดมาตรการยังขาดประสิทธิภาพในการวางแผน และการควบคุมมาตรการ เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนไม่ได้มีการกำหนดและถ่ายทอดไม่มีสภาพบังคับ และยังขาดการประเมินผล นอกจากนี้ยังมีปัจจัยย่อยบางประการในตัวแปรด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ คือ ความแม่นยำของอุปกรณ์ ทักษะคติของบุคลากร และปัจจัยภายนอก คือ ผู้ประกอบการ ซึ่งสอดคล้องกับตัวแบบเชิงบูรณาการของ วรเดช จันทรรุท ที่กล่าวว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ (1) ตัวแปรด้านประสิทธิภาพในการวางแผน และการควบคุม (2) ตัวแปรด้านสมรรถนะขององค์กร การหรือหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (3) ตัวแปรด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ และ (4) ตัวแปรด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก³³ และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ อัจฉภาวูธ พรชัย เรื่อง “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการธนาคารประชาชนของธนาคารออมสิน” พบว่า ความสำเร็จและปัจจัยที่มีผลกระทบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ มี 6 ปัจจัย ได้แก่ (1) วัตถุประสงค์และมาตรฐานนโยบาย (2) ทรัพยากรนโยบาย (3) การสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรมการเสริมแรง (4) ลักษณะหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ (5) เงื่อนไขทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง และ (6) ทักษะคติของผู้ปฏิบัติ³⁴

4.5 ผลลัพธ์

ด้านผลการปฏิบัติงานในภาพรวมนั้น จากการศึกษาจากเอกสารและการสัมภาษณ์ พบว่า จำนวนรถบรรทุกที่เข้าชั่งน้ำหนักในสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ในช่วงปี พ.ศ. 2557 – 2559 มีจำนวนลดลง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินมีการจับกุมได้เพิ่มมากขึ้น เมื่อวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของมาตรการและการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ เพื่อลดความเสียหายของถนน และป้องกันการสูญเสียงบประมาณโดยไม่จำเป็น พบว่า ภายหลังมีการจัดตั้ง

³³ วรเดช จันทรรุท, *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*, 151 – 154.

³⁴ อัจฉภาวูธ พรชัย, “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการธนาคารประชาชนของธนาคารออมสิน,” (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (นโยบายสาธารณะ), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2549), บทคัดย่อ.

สถานี มีปริมาณการซ่อมแซมถนนแบบพิเศษลดลง คงเหลือแต่การซ่อมบำรุงตามระยะเวลาเท่านั้น ทำให้ลดงบประมาณในการซ่อมแซมลงไปได้ ซึ่งปรากฏตามผลการสัมภาษณ์ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท ดังนี้

“ภายหลังที่มีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก พบว่า ปริมาณในการซ่อมบำรุงถนนแบบพิเศษไม่เกิดขึ้นนานแล้วเมื่อเทียบกับก่อนมีการจัดตั้งสถานีรถบรรทุก ยกเว้นในปี พ.ศ. 2554 ที่เกิดปัญหาน้ำท่วมขึ้น นอกจากนั้นก็เป็นการซ่อมบำรุงตามกำหนดระยะเวลาเป็นปกติ ซึ่งล่าสุดคือในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งก่อนมีสถานีนั้นมีการซ่อมบำรุงถนนปีเว้นปีหรือบางปีก็มีการซ่อมติดต่อกันทุกปีก็ว่าได้ เพราะการบรรทุกน้ำหนักเกิน โดยเฉพาะรถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง ทำให้เกิดความเสียหายของถนนเพิ่มเป็นกำลังยกกำลังสี่และลดอายุการใช้งานของถนนลง ซึ่งตัวเลขโดยประมาณสามารถคำนวณได้ว่า งบประมาณในการซ่อมสร้างประมาณ 560 บาท ส่วนงบประมาณในการเสริมผิว 350 บาท ซึ่งถนนรถบรรทุกมีขนาด 10 ช่องจราจร คิดเป็น 3,500 ตารางเมตร การซ่อมแซมไม่ได้เกิดขึ้นทั้งเส้นคิดเป็นประมาณ 1,700 ตารางเมตร นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2553 ก่อนการจัดตั้งสถานี มีการซ่อมถนนทุกปี คิดเป็นมูลค่าประมาณ 60,000,000 บาท/กิโลเมตร/6 ปี แต่ภายหลังมีสถานีชั่งน้ำหนัก ไม่ต้องมีการซ่อมถนนทุกปี โดยหากมีการซ่อมปีหนึ่งคิดเป็นมูลค่าประมาณ 6,000,000 บาท/กิโลเมตร/ปี ซึ่งแตกต่างกันถึง 8 เท่า จึงนับว่าช่วยลดงบประมาณในการซ่อมแซมและลดความเสียหายของถนนลงได้ ซึ่งหากไม่มีสถานีนี้จะทำให้ถนนในกรุงเทพมหานครชำรุดมากกว่าปัจจุบัน³⁵”

ดังนั้น เมื่อพิจารณาความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตามแนวทางของ Randall B. Ripley และ Grace A. Franklin ในแนวทางที่ 1 ซึ่งพิจารณาจากระดับความร่วมมือของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่า หน่วยงานมีความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรการแม้ว่าจะไม่ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะทั้งหมดก็ตาม และหากพิจารณาในแนวทางที่ 2 ซึ่งพิจารณาจากการบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบาย พบว่า สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการลดงบประมาณในการซ่อมแซมถนนและลดความเสียหายของถนนที่มีด้านล่างได้ แต่ทั้งนี้ อาจก่อให้เกิดผลกระทบข้างเคียง คือ เส้นทางที่ไม่มีด่านชั่งน้ำหนักตั้งอยู่จะเกิดความเสียหายของถนนเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการหลบเลี่ยงเส้นทางของรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

³⁵ ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท, สัมภาษณ์โดย นางสาวญานินี อัจฉริยะเกียรติ, กรมทางหลวงชนบท, 19 มิถุนายน 2560.

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ในการประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ เป็นการศึกษาเพื่อสะท้อนความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ วิเคราะห์ปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการตามมาตรการฯ และจัดทำข้อเสนอแนะในการพัฒนามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยใช้แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตัวแบบเชิงบูรณาการของวรเดช จันทรศร โดยศึกษาข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเชิงลึกจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกิน ประกอบด้วยผู้แทนจากสำนักงาน ป.ป.ช. ผู้แทนจากสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ผู้แทนจากหมวดบำรุงทางหลวงชนบทราชพฤกษ์ และเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย และคนขับบรรดบรรทุก รวมทั้งสิ้น 10 ราย โดยนำข้อมูลที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสรุปผลการศึกษาพร้อมจัดทำข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 ผลคำถามวิจัย สามารถสรุปได้ดังนี้

5.1.1 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกินมีการนำไปปฏิบัติหรือไม่ อย่างไร และมีปัญหาอุปสรรคหรือไม่ อย่างไร พบว่า กรมทางหลวงชนบทซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรดบรรทุกน้ำหนักเกิน มีการดำเนินการตามมาตรการและข้อเสนอแนะที่กำหนด โดยมีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักขึ้น 2 สถานี โดยสถานีหนึ่งคือสถานีราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีบรรดบรรทุกสัญจรจำนวนมาก และมีการจัดตั้งด่านชั่งน้ำหนักเคลื่อนที่ขึ้นอีกด้วย แต่บางข้อเสนอแนะไม่ได้มีการดำเนินการตามมาตรการ อาทิ การจัดจ้างเอกชนให้ดำเนินการแทนเจ้าหน้าที่รัฐ โดยเจ้าหน้าที่รัฐเป็นผู้กำกับและติดตามการดำเนินการ ซึ่งให้เหตุผลว่าหากให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทนจะก่อให้เกิดการทุจริตระหว่างภาคเอกชนแทน และไม่มี การพิมพ์เอกสารการชั่งน้ำหนักให้แก่บรรดบรรทุกที่เข้าชั่ง เพราะเห็นว่าเป็นสิ่งที่ไม่จำเป็น นอกจากนี้ในการดำเนินการของสถานีควบคุมน้ำหนักราชพฤกษ์มีความพร้อมในด้านทรัพยากร งบประมาณ บุคลากร อุปกรณ์และสถานที่ แต่มีอุปสรรคเล็กน้อยในเรื่องของปัจจัยภายนอก คือ ผู้ประกอบการ

หรือผู้มีอิทธิพลขอเจรจาผ่อนผัน มีการข่มขู่ หรือมีพฤติกรรมที่ทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงานอยู่บ้าง

5.1.2 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินสามารถช่วยลดปัญหาการทุจริตหรือความเสียหายต่อรัฐได้หรือไม่ พบว่า มาตรการดังกล่าวช่วยลดความเสียหายต่อรัฐได้ส่วนหนึ่ง เนื่องจาก ภายหลังการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ กรมทางหลวงชนบทมีการซ่อมแซมบำรุงถนนแบบพิเศษลดน้อยลง มีเพียงการบำรุงรักษาตามวงรอบอายุการใช้งานแบบปกติเท่านั้น ทำให้สูญเสียงบประมาณในการซ่อมแซมลดลงตามไปด้วย ส่วนปัญหาลบรทุกน้ำหนักเกินยังคงมีอยู่ เนื่องจากคนขับลบรทุกใช้วิธีการหลีกเลี่ยงเส้นทางที่ไม่มีด่านตั้งอยู่แทน และในส่วนของการทุจริตของเจ้าหน้าที่รัฐยังคงมีอยู่จากผลการสัมภาษณ์ของผู้ขับลบรทุก และตำรวจทางหลวงที่มีอำนาจในการตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำด่านซึ่งน้ำหนักยังไม่ีอำนาจครอบคลุมถึงทางหลวงชนบทและทางขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งนับว่ามาตรการยังมีช่องโหว่ในประเด็นนี้

5.1.3 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินควรมีการปรับปรุงแก้ไขหรือไม่ อย่างไร พบว่า มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินช่วยป้องกันการทุจริตได้ส่วนหนึ่ง แต่ยังไม่สามารถป้องกันการทุจริตทั้งจากการขับลบรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และการทุจริตจากการดำเนินการของเจ้าหน้าที่รัฐให้หมดไปได้ ดังนั้น มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินควรมีการปรับปรุง โดยมีการเสนอข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้มาตรการมีประสิทธิภาพมากขึ้น ได้แก่ (1) เพิ่มบทลงโทษในการดำเนินคดีให้ครอบคลุมถึงเจ้าของบริษัทลบรทุกหรือเจ้าของสินค้าด้วย นอกเหนือจากคนขับลบรทุกตามกฎหมายเดิม (2) ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัย คือ มีโทษปรับในอัตราก้าวหน้า และเพิ่มโทษให้รุนแรงมากขึ้น (3) บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดโดยไม่มีการผ่อนผันให้ผู้ประกอบการลบรทุกน้ำหนักเกิน และ (4) จัดให้มีช่องทางในการแจ้งเบาะแสเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกระทำการทุจริตหรือละเลยการปฏิบัติหน้าที่ โดยต้องมีการเผยแพร่ให้กลุ่มคนขับลบรทุกหรือผู้ประกอบการลบรทุกทราบ เป็นต้น

5.2 สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาสามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบรรทุกน้ำหนักเกินไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งผู้วิจัยนำเสนอเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม ด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำ

มาตรการไปปฏิบัติ ด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ และด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักเกิน

จากการศึกษาจากเอกสารและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง สรุปได้ว่า ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักเกิน ซึ่งดำเนินการโดยสำนักงาน ป.ป.ป. หรือ สำนักงาน ป.ป.ช. ในปัจจุบัน ยังไม่ดีเท่าที่ควร เนื่องจากวัตถุประสงค์ของมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักเกินไม่มีการระบุไว้อย่างชัดเจน และไม่มีการระบุเกณฑ์ความสำเร็จของมาตรการไว้ จึงส่งผลต่อการถ่ายทอดวัตถุประสงค์ไปยังหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ และยังขาดการประเมินผลมาตรการอีกด้วย นอกจากนี้ มาตรการป้องกันการทุจริตไม่มีสภาพบังคับตามกฎหมาย มีเพียงให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการดำเนินการตามมาตรการต่อคณะรัฐมนตรี หากไม่ได้มีการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะใด ก็เพียงรายงานเหตุผลประกอบไปยังคณะรัฐมนตรีเท่านั้น โดยรวมแล้วปัจจัยเหล่านี้จึงมีส่วนทำให้มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักเกินยังไม่ประสบความสำเร็จในการป้องกันปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักเกินให้บรรลุวัตถุประสงค์อย่างครบถ้วน แต่ประสบความสำเร็จในระดับที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดำเนินการเท่านั้น

5.2.2 สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ

จากการศึกษา พบว่า สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรณรทุกน้ำหนักไปปฏิบัติ มีความพร้อมและมีทรัพยากรที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานทั้งงบประมาณ วัสดุอุปกรณ์ สถานที่ และบุคลากร ในการดำเนินงานและขับเคลื่อนมาตรการ ซึ่งส่งผลให้มาตรการป้องกันการทุจริตดังกล่าวประสบความสำเร็จเมื่อพิจารณาจากระดับความร่วมมือของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ แต่ในการดำเนินการนั้นพบว่าเจ้าหน้าที่ยังไม่เข้มงวดในการปฏิบัติมากนักเพราะยังมีการปล่อยให้บรรณรทุกไม่เข้าชั่งน้ำหนักและอนุโลมให้แก่ผู้ประกอบการบางรายโดยไม่มีการจับกุม รวมทั้ง สมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ส่วนหนึ่งสามารถสะท้อนได้จากงบประมาณในการซ่อมบำรุงถนน เพราะสามารถพิสูจน์ได้ว่าการดำเนินงานของสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ช่วยทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการลดความเสียหายของท้องถนนหรือไม่ ซึ่งพบว่า ภายหลังจากจัดตั้งสถานีชั่งน้ำหนัก ความเสียหายของถนนลดลง ทำให้สำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท มีการซ่อมแซมถนนแบบพิเศษลดน้อยลงมาก มีเพียงการบำรุงรักษาแบบปกติเท่านั้น ซึ่งเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงถนนลงได้อีกด้วย

5.2.3 ภาวะผู้นำและความร่วมมือ

ผู้บริหารสถานีดตรวจสอบน้ำหน้ากรรพฤกษ์ หรือผู้บริหารของกรมทงหลวขบท ให้ความสำคัญในการดำเนินการตามมาตรการป้องกันการทจริตเกี่ยวกับรถบรทุกน้ำหน้ากเกิน โดยดู ได้จากการจัดตั้งสถานีดตรวจสอบน้ำหน้ากรรพฤกษ์ ซึ่งเป็นบริเวณที่มีรถบรทุกสัญจรจำนวนมาก โดยเป็นไปตามข้อเสนอแนะตามมาตรการฯ มีการเสริมสร้างการทำงานเป็นทีมให้แก่ผู้ปฏิบัติงานซึ่ง ปรากฏจากโครงสร้างของหน่วยงานที่มีลักษณะเป็นแนวราบ มีการกำกับ ดูแลการทำงานของ เจ้าหน้าที่เป็นประจำทุกวัน และมีการจูงใจผู้ปฏิบัติงานโดยจัดให้มีรางวัลสินบนนำจับแก่ผู้ที่จับกุม ดำเนินคดีกับผู้ขับรถบรทุกน้ำหน้ากเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าเงินรางวัลจะไม่ได้เป็นจำนวนที่ จูงใจผู้ปฏิบัติงานได้มากนัก แต่นับว่าเป็นการเสริมแรงทงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงานได้อีกทงหนึ่งด้วย

5.2.4 การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก

ในการปฏิบัติงานของสถานีดตรวจสอบน้ำหน้ากรรพฤกษ์ มีหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่ และอาจรวมถึงเจ้าหน้าที่ทหารในบางครั้ง ซึ่งในการประสานงานและ ปฏิบัติงานร่วมกันเป็นไปด้วยดี ไม่พบปัญหาอุปสรรคใด ๆ แต่ปัจจัยแวดล้อมภายนอกที่ส่งผลต่อการ ปฏิบัติงาน ได้แก่ ปัจจัยทงสังคมและการเมือง คือ คนขับรถบรทุกหรือผู้ประกอบการ ซึ่งมี หลากหลายรูปแบบ อาทิ ขอฟ่อนผันการจับกุมในกรณีทีรถบรทุกน้ำหน้ากเกิน มีการอ้างถึงความไม่ เจตนาหรือความคุ่มค่าของการทำงาน ซึ่งส่งผลให้เจ้าหน้าที่มีความเห็นใจและอาจใช้ดุลยพินิจในการ อนุโลมให้ในบางครั้ง รวมถึงมีการอ้างถึงนักการเมืองต่าง ๆ มีการข่มขู่หรือเฝ้าดูการทำงานของ เจ้าหน้าที่ ทำให้เจ้าหน้าที่เกิดความรู้สึกหวาดระแวงและไม่มั่นใจในความปลอดภัย แต่ทั้งนี้พบเพียง ส่วนน้อยเท่านั้น แต่ปัจจัยหนึ่ง คือ ประชาชน มีการให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และแจ้งเบาะแสในการบรทุกน้ำหน้ากเกิน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

โดยรวมแล้วสรุปได้ว่า หน่วยงานมีความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรการแม้ว่า จะไม่ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะทั้งหมดก็ตาม และพบว่าการนำมาตรการไปปฏิบัติสามารถทำให้ บรลวุตฤประสงค้ในการลดบประมาณในการซ่อมแซมถนนและลดความเสีของถนนที่มีด่านได้ แต่ทั้งนี้ยังก่อให้เกิดผลกระทบข้างเคียง คือ เส้นทางที่ไม่มีด่านซึ่งน้ำหน้ากตั้งอยู่จะเกิดความเสีหาย ของถนนเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากการหลบเสีงเส้นทางของรถบรทุกน้ำหน้ากเกิน ซึ่งเมื่อพิจารณา ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของมาตรการป้องกันการทจริตเกี่ยวกับรถบรทุกน้ำหน้ากเกิน คือ ปัจจัย ด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ ซึ่งมีความพร้อมด้านโครงสร้าง งบประมาณ บุคลากร วัสดุอุปกรณ์และสถานที่ ปัจจัยด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ ส่วนปัจจัยที่เป็นอุปสรรค ต่อการขับเคลื่อนมาตรการให้ประสบความสำเร็จ คือ หน่วยงานที่กำหนดมาตรการยังขาด

ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการ เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนไม่ได้มีการกำหนด และถ่ายทอดไม่มีสภาพบังคับ และยิ่งขาดการประเมินผล นอกจากนี้ยังมีปัจจัยย่อยบางประการในตัวแปรด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตราการไปปฏิบัติ คือ ความแม่นยำของอุปกรณ์ ทัศนคติของบุคลากร และผู้ประกอบการหรือคนขับรถบรรทุก

5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

5.3.1 ข้อเสนอแนะด้านมาตรการ

เพื่อให้มาตรการมีความเหมาะสมกับบริบทในปัจจุบัน และเพื่อให้การป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินมีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรมีการเสนอแนะเพิ่มเติมมาตรการ ดังนี้

(1) ควรปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัย เช่น มีโทษปรับในอัตราที่ก้าวหน้า และให้มีการดำเนินคดีกับเจ้าของบริษัทรถบรรทุกหรือเจ้าของสินค้าร่วมด้วย นอกเหนือจากการดำเนินคดีกับผู้ขับรถบรรทุกเพียงเท่านั้น เพื่อสร้างให้เกิดความรับผิดชอบ และเข้มงวดในการประกอบการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

(2) ควรปรับปรุงระบบเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกให้เป็นระบบอัตโนมัติ เชื่อมโยงข้อมูลไปยังส่วนกลางในทันที เพื่อเป็นการลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

(3) ควรเปลี่ยนให้มีเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกติดตั้งอยู่บนพื้นถนนตามถนนสายสำคัญ ๆ และมีกล้อง CCTV ติด เพื่อเอาผิดกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินได้ทุกคันโดยไม่มีภาระเว้น แล้วสามารถออกเป็นใบสั่งได้ทันที เช่นเดียวกับระบบที่ใช้จับความเร็วของรถยนต์ ซึ่งหากสามารถปรับปรุมาใช้ระบบนี้ได้อย่างสมบูรณ์แล้วก็สามารถลดจำนวนบุคลากรประจำด่านได้ ซึ่งส่วนหนึ่งก็ช่วยลดความเสี่ยงในการทุจริตของเจ้าหน้าที่ได้ส่วนหนึ่ง

(4) ควรเพิ่มเงินรางวัลจับแก่เจ้าหน้าที่ เพื่อเป็นการจูงใจในการปฏิบัติงาน อีกทั้งช่วยส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดมากขึ้น

(5) ควรมีช่องทางในการแจ้งเบาะแสเจ้าหน้าที่ที่กระทำการทุจริตไปยังหน่วยงานตรวจสอบ ซึ่งไม่ควรเป็นการแจ้งไปยังกระทรวงคมนาคมที่เป็นเจ้าภาพหลักในการดูแลเรื่องนี้

5.3.2 ข้อเสนอแนะด้านการปฏิบัติ

5.3.2.1 สำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช.

(1) ควรกำหนดและระบุวัตถุประสงค์ของมาตรการให้ชัดเจน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการประเมินผลมาตรการหรือการวัดผลลัพธ์ และควรมีการสื่อสารหรือถ่ายทอดความรู้

ความเข้าใจ เจตนาและวัตถุประสงค์ของมาตรการแก่งานที่นำไปปฏิบัติ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ

(2) ควรมีการติดตามและประเมินผลมาตรการป้องกันการทุจริตที่เคยเสนอต่อคณะรัฐมนตรีจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ เพราะจะได้ข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินการ ปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติตามมาตรการ มาปรับปรุงมาตรการให้มีประสิทธิภาพและเกิดผลในการปฏิบัติได้อย่างแท้จริง

(3) สำนักงาน ป.ป.ช. ควรร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำมาตรการป้องกันการทุจริตในเรื่องต่าง ๆ ร่วมกันตั้งแต่ต้นทาง เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน มีข้อเสนอแนะที่หลากหลาย และเกิดความเป็นไปได้ของมาตรการมากยิ่งขึ้น

5.3.2.2 สถานีตรวจสอบน้ำหนักยานพาหนะราชพฤกษ์ กรมทางหลวงชนบท

(1) ผู้อำนวยการประจำสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์ ควรมีมาตรการในการควบคุมให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ไม่มีการละเว้นหรือผ่อนผันในทุกกรณี โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อรัฐหรือประเทศชาติเป็นสำคัญ

(2) ควรมีการปรับปรุงเครื่องมือในการชั่งน้ำหนักให้มีความแม่นยำมากขึ้น และควรพัฒนาระบบให้มีการเชื่อมโยงไปยังส่วนกลางอัตโนมัติโดยไม่ต้องรอให้เจ้าหน้าที่เป็นผู้กดส่งข้อมูล และคิดค้นนวัตกรรมเครื่องมือใหม่ ๆ ที่ช่วยตรวจสอบน้ำหนักบรรทุกได้อย่างครอบคลุมและหลีกเลี่ยงเส้นทางได้ยาก ซึ่งอาจมีลักษณะคล้ายระบบตรวจจับความเร็วรถยนต์ เพื่อป้องกันปัญหาการเลือกปฏิบัติหรือการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่

(3) ควรมีการบูรณาการความร่วมมือกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกทั้งหมด อาทิ สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง อาสาสมัครทางหลวงชนบท กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก ตำรวจทางหลวง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น เพื่อค้นหาแนวทางในการป้องกันปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินร่วมกัน โดยเมื่อมีการร่วมมือจากหลายภาคส่วนบนทางหลวงสายต่าง ๆ จะช่วยแก้ปัญหาบรรทุกหกลบเลี่ยงเส้นทางได้ดีมากขึ้น

(4) ควรมีการวางแผนเพื่อสุ่มตรวจรถบรรทุกน้ำหนักเกินในถนนสายที่พิจารณาแล้วว่าจะมีความสุ่มเสี่ยงในการหลบเลี่ยงเส้นทาง โดยความถี่ในการสุ่มตรวจควรมากขึ้นกว่าเดิม

(5) ควรรณรงค์กับกลุ่มผู้ขับรถบรรทุกและสมาคมผู้ประกอบการขนส่ง โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าการเกษตรและวัสดุก่อสร้าง ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่มีความสุ่มเสี่ยงในการบรรทุกน้ำหนักเกินทั้งโดยเจตนาและไม่ได้เจตนา ให้พึงมีการชั่งน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ในสถานประกอบการ

และให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุก ทั้งนี้ เพื่อเป็นการป้องกันปัญหา และลดโอกาสในการต่อรองหรือขอผ่อนผันกับเจ้าหน้าที่โดยอ้างว่าไม่ได้มีเจตนากระทำผิด

5.3.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.3.3.1 ควรมีการศึกษาเพื่อประเมินผลการดำเนินการตามมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทุกน้ำหนักเกินในภาพรวมทั้งมาตรการ โดยศึกษาจากกรมทางหลวงซึ่งมีด่านชั่งน้ำหนักกระจายอยู่ทั่วประเทศ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว เพื่อสะท้อนความสำเร็จหรือล้มเหลวของมาตรการได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

5.3.3.2 ควรมีการศึกษาโดยการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการหรือคนขับบรรทุกเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ได้ข้อมูลในอีกแง่มุมหนึ่งที่ละเอียดมากขึ้น ซึ่งจะช่วยตอบโจทย์วัตถุประสงค์ของมาตรการในเรื่องการลดการทุจริตของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้อีกด้วย



รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

- คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ. *รายงานผลการปฏิบัติราชการประจำปี 2539*. กรุงเทพฯ: คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการ, ม.ป.ป..
- จุมพล หนีมพานิช. *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*. พิมพ์ครั้งที่ 3, นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2549.
- ซอร์ค. 1981. อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. “การประเมินผลนโยบายสาธารณะ.” กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555.
- วรเดช จันทรศร. *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์, 2548.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ. *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.
- สถาบันพระปกเกล้า. *รายงานการวิจัยการปฏิรูปประเทศไทยด้านการต่อต้านการทุจริตและการส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมของเยาวชน*. กรุงเทพฯ: สถาบันพระปกเกล้า, 2558.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12.” เอกสารประกอบการระดมความคิดเห็นทิศทางแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558.
- สำนักงาน ป.ป.ช.. *ร่าง ยุทธศาสตร์ชาติฯ ว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)*. นนทบุรี: สำนักงาน ป.ป.ช., 2560.
- สำนักงาน ป.ป.ช.. *รวมกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริต*. นนทบุรี: สำนักงาน ป.ป.ช., 2558.
- สำนักมาตรฐานการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช.. *รายงานเรื่อง การศึกษามาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรทัดฐานน้ำหนักเกิน*. รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการอำนวยการด้านมาตรฐานการป้องกันการทุจริต ครั้งที่ 13, 2559.
- Bardach. 1977. อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร. *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์, 2548.

- Bingham, Richard D. and Felbinger, Claire L.. *Evaluation in practice: A methodological approach*. Newyork: Longman, 1989. อ้างถึงใน จุมพล หนิมพานิช. *การวิเคราะห์นโยบาย ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*. พิมพ์ครั้งที่ 3, นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2549.
- Cronbach, Lee J. *Course improvement through evaluation*. *Teacher College Record*, 1963. อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555.
- Fitzpatrick, Jody L., Sanders, James R. and Worthen, Blaine R.. *Program evaluation: Alternative approaches and practical guidelines*. 3rd ed., Newyork: Pearson, 2004. อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555.
- Love, Arnold. *Handbook of practical program evaluation*. 2nd ed., California: Jossey-Bass Publishers, 2004. อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555.
- Rutman; Leonard, ed.. *Evaluation research methods: A basic guide*. 2nd ed., London: Sage Publications, 1984. อ้างถึงใน เรื่องวิทย์ เกษสุวรรณ. *การประเมินผลนโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพฯ: บพิธการพิมพ์, 2555.
- S. Pradan, et al.. *Anticorruption in Transition*. Washington D.C: World Bank, 2000. อ้างถึงใน สถาพร เรืองธรรม. *คอร์รัปชัน : แนวคิด การต่อต้าน และข้อสังเกตบางประการ*. (ม.ป.ป.).
- S.B. Werner. "New Direction in The Study of Administrative Corruption." *Public Administration Review* 43 (March/April): 441-456. อ้างถึงใน สถาพร เรืองธรรม. *คอร์รัปชัน : แนวคิด การต่อต้าน และข้อสังเกตบางประการ*. (ม.ป.ป.).
- Van Meter and Van Horn. 1977. อ้างถึงใน วรเดช จันทรรศ. *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. กรุงเทพฯ: สหายบล็อกและการพิมพ์, 2548.

บทความวารสาร

- ศุภลักษณ์ บุญพร. "โครงการก่อสร้างด่านชั่งน้ำหนัก พร้อมเครื่องชั่งน้ำหนักแบบถาวรและแบบเคลื่อนที่ แห่งแรก!" *วารสารทางหลวงชนบท* 8, ฉ. 2 (พฤศจิกายน 2553): 6.

วิทยานิพนธ์

กานต์ ศรีวิภาสเถติ. “นโยบายป้องกันการทุจริตในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไทย: ศึกษาเชิงวิพากษ์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ.” วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต, วิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2556.

กฤษณ์ หย่ำวิไล. “ส่วยกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามกฎหมายกำหนด.” ปัญหาพิเศษปริญญาโทบริหารรัฐกิจ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2548.

ปิติธรรม ฐิติมนตรี. “ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ศึกษากรณี คำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 141/2541 เรื่อง นโยบายการดำเนินงานป้องกันและปราบปรามยาเสพติด.” ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543.

เยาวดี วิบูลย์ศรี. *รวมบทความทางการประเมินโครงการ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533. อ้างถึงใน สิทธิศักดิ์ แสงทอง. “ประเมินผลกระทบโครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT).” การค้นคว้าอิสระ ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ สาขาวิชาการบริหารจัดการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

โวลแมน. 1981. อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น. “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา.” ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

วรรณ จีรพันธ์. “ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษากรณีนโยบายแก๊ซโซฮอลล์.” ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

สุชาติ วรสวัสดิ์. “ทัศนคติของพนักงานบำรุงศึกษาทางหลวงต่อกรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกิน: ศึกษากรณีแขวงทางหลวงชลบุรี.” ปัญหาพิเศษ ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา, 2547.

อดิษฐ์ งามจิตสุขศรี. “ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายทางหลวง: กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินพิกัด.” เอกสารวิชาการส่วนบุคคล, วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม, 2553.

อัษฎาพร พรชัย. “การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ศึกษาเฉพาะกรณีโครงการธนาคารประชาชนของธนาคารออมสิน.” สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารรัฐกิจ (นโยบายสาธารณะ), บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, 2549.

Black Law Dictionary. 2001. อ้างถึงใน กานต์ ศรีวิภาสเถติ. “นโยบายป้องกันการทุจริตในองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นไทย: ศึกษาเชิงวิพากษ์การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ.” วิทยานิพนธ์ดุษฎีบัณฑิต, วิทยาลัยบริหารรัฐกิจและรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรังสิต, 2556.

Mazmanian, D.A. and Sabatier, P.A.. *Effective Policy Implementation*. D.C.: Lexington Mass Health, 1981. อ้างถึงใน พงษ์เจตน์ มีปิ่น. “กระบวนการพัฒนาระบบควบคุมบังคับบัญชาของกองทัพบก: ศึกษากรณีการสร้างระบบการสื่อสารเพื่อการควบคุมบังคับบัญชา.” ภาคนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

โกสินทร์ เติดยานนท์. “จาก Analog สู่ Digital.” *วารสารทางหลวง รวมใจก้าวไปเป็นหนึ่งเดียว*
http://www.dohjournal.com/index.php?option=com_content&view=article&id=297:-analog-digital&catid=37:2011-07-22-02-45-57&Itemid=84 (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

กรมการขนส่งทางบก, กองแผนงาน กลุ่มสถิติการขนส่ง. “รายงานสถิติการขนส่งประจำปี 2559.”
 กรุงเทพฯ: กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2559
https://www.msociety.go.th/article_attach/19286/20656.pdf (สืบค้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560).

กรมการขนส่งทางบก. “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ทั่วประเทศ).” Thai Insures Datanet Co.,Ltd. <https://www.insure.co.th/index.php/2010-07-19-04-16-36/stat-land-transport/5030----31--2557-> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

กรมการขนส่งทางบก. “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558.” Data.go.th. <https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=19d8d378-6dfd-4a51-a16a0dd5db308e14> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

กรมการขนส่งทางบก. “จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559.” Data.go.th. <https://data.go.th/DatasetDetail.aspx?id=1795f985-8bbd-4d33-ba77-8b1c3efd9643> (สืบค้นเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2560).

กรมทางหลวงชนบท, สำนักบำรุงทาง. “โครงข่ายทางหลวงชนบท ปี 2561.” สำนักบำรุงทาง.
http://maintenance.drr.go.th/sites/maintenance.drr.go.th/files/KlongKai_6_1_2.pdf
 (สืบค้นเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560).

ไทยรัฐออนไลน์. “ทางแก้รถบรรทุกน้ำหนักเกิน.” ไทยรัฐ. <http://www.thairath.co.th/content/838428> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554. <http://www.royin.go.th/dictionary/> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา. “ปัญหาการเมืองไทยในปัจจุบัน (Current Political Issues).” ฉบับปรับปรุง JQ 1741 ส41ป (ห้องสมุด มฟล.). <https://th.answers.yahoo.com/question/index?qid=20081001192425AAGxyL3> (สืบค้นเมื่อ 1 มีนาคม 2560).

ศูนย์บริหารจัดการความเสี่ยง มหาวิทยาลัยมหิดล. “ความหมาย รูปแบบ และมูลเหตุของการทุจริต.” สดง. ต่ อ ต้ า น ก า ร ค อ ร รั ป ช้ น . <http://www.oaganticorruption.com/?q=content/ความหมาย-รูปแบบ-และมูลเหตุของการทุจริต> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ. “Infographic พิกัดน้ำหนัก.” สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. <http://www.highwayweigh.go.th/home.html> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2560).

สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. “5 ผลเสียของการบรรทุกน้ำหนักเกิน.” สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ กรมทางหลวง. <http://www.highwayweigh.go.th/home.html> (สืบค้นเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2560).

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. “มติคณะรัฐมนตรี 7 มกราคม 2529 เรื่อง มาตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน.” ค้นหาข้อมูลมติคณะรัฐมนตรี. <http://www.cabinet.soc.go.th> (สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2560).

การสัมภาษณ์

คนขับรถบรรทุก. สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, 14 มิถุนายน 2560.

ตำรวจประจำสถานีตำรวจภูธรคลองข่อย. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตำรวจภูธรคลองข่อย จังหวัดนนทบุรี, 7 มิถุนายน 2560.

ปาณิสรา กาญจนะประดิษฐ์. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สำนักงาน ป.ป.ช., 6 มิถุนายน 2560.

ผู้แทนสำนักบำรุงทาง กรมทางหลวงชนบท. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, กรมทางหลวงชนบท, 19 มิถุนายน 2560.

ผู้อำนวยการสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์, 7 มิถุนายน 2560.

ผู้อำนวยการสำนักมาตรการป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช.. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี
อัจฉริยะเกียรติ, สำนักงาน ป.ป.ช., 6 มิถุนายน 2560.

พนิตา ชิตทนนท์. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุกษ์,
30 พฤษภาคม 2560.

สันติราษฎร์ อิมนุช. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ, สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุกษ์,
30 พฤษภาคม 2560.

หัวหน้าชุดชั่งน้ำหนักสถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุกษ์. สัมภาษณ์โดย นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ,
สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพลุกษ์, 7 มิถุนายน 2560.



ภาคผนวก



แนวการสัมภาษณ์

เรื่อง การประเมินผลการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน
ไปสู่การปฏิบัติ กรณีศึกษา สถานีตรวจสอบน้ำหนักราชพฤกษ์

เป็นส่วนหนึ่งของการทำภาคนิพนธ์ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาบริหารรัฐกิจและกิจการสาธารณะ สำหรับนักบริหาร
คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สัมภาษณ์เมื่อวันที่ เดือน พ.ศ.

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อ

ตำแหน่ง

หน่วยงาน

ประเด็นในการสัมภาษณ์

1. ด้านประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุมมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับ
รถบรรทุกน้ำหนักเกิน

1.1 มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินมีวัตถุประสงค์อย่างไร

1.2 ท่านคิดว่าวัตถุประสงค์และข้อเสนอแนะตามมาตรการฯ มีความชัดเจนและเหมาะสม
หรือไม่ อย่างไร

1.3 สำนักมาตรการป้องกันการทุจริตมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับมาตรการดังกล่าว หรือไม่ อย่างไร

1.4 ในการติดตามมาตรการฯ พบปัญหา อุปสรรคในการดำเนินการหรือไม่ อย่างไร

1.5 ท่านคิดว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการนำมาตรการป้องกันการทุจริตไปปฏิบัติหรือไม่ เพราะเหตุใด

1.6 ท่านคิดว่า มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบทุกน้ำหนักเกินประสบความสำเร็จหรือไม่ เพราะเหตุใด

1.7 ท่านคิดว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อการนำมาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบทุกน้ำหนักเกินไปปฏิบัติ

8. ท่านคิดว่า ในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับบรรลบทุกน้ำหนักเกิน ควรมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมอย่างไร

2. ด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำมาตรการไปปฏิบัติ

2.1 สถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์ มีโครงสร้างและการแบ่งหน้าที่ในการปฏิบัติงานอย่างไร

2.2 ในการปฏิบัติงานจริง เป็นไปตามโครงสร้างที่กำหนดหรือไม่ เพราะเหตุใด

2.3 งบประมาณที่สถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์ได้รับการจัดสรรในการปฏิบัติงานเพียงพอหรือไม่ อย่างไร

2.4 งบประมาณและสถิติในการซ่อมบำรุงถนนเป็นเช่นไร เปรียบเทียบก่อนและหลังมีการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์

2.5 บุคลากรของสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์มีจำนวนเท่าไร เพียงพอต่อการปฏิบัติงานหรือไม่ เพราะเหตุใด

2.6 บุคลากรของสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพฤกษ์มีความรู้ความสามารถเฉพาะ หรือเหมาะสมเพียงพอต่อการทำงานหรือไม่ อย่างไร

2.7 ท่านคิดว่าการจัดตั้งสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ ช่วยแก้ไขปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกินได้จริงหรือไม่ เพราะเหตุใด

2.8 .ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ พบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินการหรือไม่ อย่างไร และมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างไรบ้าง

2.9 วัสดุอุปกรณ์หลักในการปฏิบัติงาน ประกอบด้วยอะไรบ้าง มีจำนวนเพียงพอต่อการปฏิบัติงานหรือไม่ อย่างไร

2.10 ท่านคิดว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพในการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุกหรือไม่ เพราะอะไร

2.11 สถานที่ตั้งของสถานีตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์อยู่ในทำเลที่เหมาะสมหรือไม่ เพราะอะไร และสถานที่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หรือไม่

2.12 ท่านคิดว่าในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน ควร มีข้อเสนอแนะหรือการดำเนินการอย่างไร เพราะเหตุใด

3. ด้านภาวะผู้นำและความร่วมมือ

3.1 ผู้บริหารของสถานีวิจัยตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์มีการควบคุม ติดตามการดำเนินการของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีหรือไม่ อย่างไร

3.2 ผู้บริหารมีการเสริมแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่หรือไม่ อย่างไร (เช่น รางวัล ชมเชย เป็นต้น)

3.3 ผู้บริหารส่งเสริมหรือสร้างให้เกิดการทำงานเป็นทีมหรือไม่ อย่างไร

4. ด้านการเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก

4.1 สถานีวิจัยตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์ มีการประสานงานหรือบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ หรือไม่ อย่างไร และพบปัญหาอุปสรรคหรือไม่ มีวิธีการจัดการเช่นไร

4.2 หน่วยงานของท่านพบปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ของสถานีวิจัยตรวจสอบน้ำหน้าราชพฤกษ์หรือไม่ อย่างไร

4.3 ในการปฏิบัติงานร่วมกันกับเจ้าหน้าที่ของสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพลุฑ์ ท่านคิดว่าเจ้าหน้าที่ประจำสถานีฯ มีความพร้อมในการปฏิบัติงานหรือไม่ และเคยพบปัญหาการทุจริต ละเลยการปฏิบัติงาน หรืออ่อนผันให้กับผู้ประกอบการขนส่งหรือคนขับรถบรรทุกบ้างหรือไม่ อย่างไร

4.4 ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพลุฑ์ ท่านเคยพบปัญหาคนขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินขอผ่อนผันหรือไม่ อย่างไร และท่านมีวิธีการจัดการอย่างไร

4.5 การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ประจำสถานีตรวจสอบน้ำหน้ากราชพลุฑ์ ท่านเคยพบปัญหาปัญหาผู้มีอิทธิพลหรือนักการเมืองขัดขวางการปฏิบัติงานหรือไม่ อย่างไร และมีวิธีการจัดการอย่างไร

4.6 ประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือหรือขัดขวางการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่หรือไม่ อย่างไร

5. ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมในการแก้ไขปัญหาการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกิน

ผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณอย่างยิ่งที่ท่านอนุเคราะห์เพื่อให้สัมภาษณ์ในครั้งนี้

นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ	นางสาวญาสินี อัจฉริยะเกียรติ
วันเดือนปีเกิด	21 กันยายน 2533
วุฒิการศึกษา	ปีการศึกษา 2555: วิทยาศาสตร์บัณฑิต (จิตวิทยา) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ตำแหน่ง	เจ้าพนักงานป้องกันการทุจริตปฏิบัติการ สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปราม การทุจริตแห่งชาติ
ประสบการณ์ทำงาน	2557 – ปัจจุบัน: เจ้าพนักงานป้องกันการทุจริต สำนักงาน ป.ป.ช. 2556 – 2557: นักสังคมสงเคราะห์ สหทัยมูลนิธิ

