

Qmark new version

มาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกหรือ Qmark ได้เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ.2552 โดยกรมการขนส่งทางบก เป็นมาตรฐานภาคสมัครใจ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก (ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป) ถ้าเห็นตรา Qmark ติดตามรถกระบะ หรือ รถ 6 ล้อ เป็นการใช้ตราเครื่องหมาย Qmark ที่ผิดเงื่อนไขครับ ทางกรมฯ เขารับรองเฉพาะ รถตั้งแต่สิบล้อขึ้นไป ถ้าสิบล้อใช้ติดตราไม่ได้ครับ โดยทั่วไปมาตรฐานต่างๆเมื่อเวลาผ่านไปก็จะต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานให้เข้ากับยุคสมัย มาตรฐาน Qmark ก็เช่นเดียวกันมีการปรับแบบที่เรียกว่า Big minor change โดยจะมีการเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 ทางกรมการขนส่งทางบกจะประกาศ ได้มีการตัดทอนในส่วนที่ซ้ำซ้อน และเพิ่มเติมข้อกำหนดให้ทันสมัย มีหลายข้อกำหนดที่เพิ่มขึ้น โดยข้อกำหนดที่ปรับปรุงสามารถ Download ได้ที่

<https://www.thaitruckcenter.com/qmarkV2/DocView>

โดยการปรับปรุงครั้งนี้มีหลายส่วนที่เคยสร้างความยุ่งยากให้กับผู้ประกอบการ เช่น เงื่อนไขเรื่องระยะเวลาในการรับรองมาตรฐานที่ต้องไปผูกกับใบอนุญาตประกอบการ ถ้าใบอนุญาตประกอบการหมดอายุเมื่อไหร่ การรับรองของ Qmark ก็สิ้นสุดลงด้วยตามใบอนุญาตประกอบการ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหากับผู้ประกอบการที่ต้องการขอการรับรอง Qmark แต่อายุใบอนุญาตเหลือน้อย ทำให้อายุของใบอนุญาต Qmark ก็สั้นตามใบอนุญาตประกอบการไปด้วย สำหรับ Qmark version ปี 2562 มีการยกเลิกเงื่อนไขข้างต้น ในการ Qmark ไปผูกอยู่กับใบอนุญาตประกอบการของบริษัททำให้สามารถขอการรับรองโดยไม่ต้องกังวลเรื่องใบอนุญาตประกอบการเหลืออายุน้อย



รูปแบบของเครื่องหมาย Qmark ที่จะติดเพื่อแสดงถึงการได้รับการรับรอง

โดยการตรวจรับรอง Qmark นั้นจะตรวจโดย หน่วยประเมินอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรมการขนส่งทางบกโดยในปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 13 หน่วยตรวจ มีการกระจายอยู่ทั่วประเทศ โดยการขอรับรองสามารถสมัคร online ได้ที่

<https://www.thaitruckcenter.com> ทางกรมฯจะจัดสรรงานให้กับหน่วยตรวจที่ใกล้กับบริษัทที่ขอการรับรอง ตามตารางด้านล่าง โดยบริษัทสามารถเลือก หน่วยตรวจได้ แต่หน่วยตรวจไม่สามารถที่จะตรวจบริษัทตามใจชอบได้ครับ

ภูมิภาค	หน่วยตรวจ	ที่ตั้งหน่วยตรวจ
ภาคเหนือ	สมาคมขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย	นครสวรรค์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	สมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน	นครราชสีมา
ภาคใต้	สมาคมวิทยาการจราจรทางรถขนส่งแห่งประเทศไทย	สงขลา
ภาคใต้ตอนบน	บริษัท สยามธรรมา เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด	เพชรบุรี
ภาคกลาง	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยศรีปทุม	กรุงเทพฯ
	สมาคมไทยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	กรุงเทพฯ
	บริษัท ทีทีเอส คอนซัลแทนท์ จำกัด	กรุงเทพฯ
	บริษัท ทีพีฟา จำกัด	กรุงเทพฯ
	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	กรุงเทพฯ
	โรงเรียนทักษะพัฒนา	กรุงเทพฯ
	บริษัท ทีทีแอลเอ จำกัด	กรุงเทพฯ
ภาคตะวันออก	สมาคมขนส่งภาคตะวันออก	ระยอง
	สมาคมผู้ประกอบการขนส่งแหลมฉบัง ชลบุรี	ชลบุรี

โดยข้อกำหนดของ Qmark มีการประเมินผลอยู่ 5 ด้าน คือ

1. ด้านองค์กร
2. ด้านการปฏิบัติการขนส่ง
3. ด้านพนักงาน
4. ด้านยานพาหนะ
5. ด้านลูกค้าและภายนอก

โดยมีข้อกำหนดบังคับจำนวน 27 ข้อ และข้อแนะนำจำนวน 12 ข้อ รวมเป็น 39 ข้อ (หมายความว่าทำ 27 ข้อกำหนด เป็นขั้นต่ำส่วนที่เหลือเป็นข้อแนะนำจำนวน 12 ข้อ)

โดยความเปลี่ยนแปลงของมาตรฐานปี 2562

ด้านที่ 1 ด้านองค์กร

ข้อที่ 1.1 สิ่งที่ต้องมีคือผังองค์กร การกำหนด อำนาจ และหน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง มีการเพิ่มเติมในส่วนของ ผู้รับผิดชอบ ด้านความปลอดภัยในการขนส่ง โดยต้องมีการระบุอำนาจ หน้าที่ และต้องมีการกำหนดตำแหน่งให้ชัดเจนในผังองค์กร รวมไปถึงแนวทางในการประกาศให้พนักงานในองค์กรทราบ เช่น การติดผังองค์กรที่บริษัท หรือ หน้างาน การเผยแพร่ทาง website ของบริษัทและอื่นๆ

ข้อที่ 1.2 มีการเพิ่มเติมในส่วนของนโยบายของบริษัทที่ต้องมีการแสดงถึงนโยบายของการดำเนินงานด้านการขนส่งที่ชัดเจน ในข้อนี้มีการปรับให้ง่ายต่อการปฏิบัติ โดยข้อกำหนดเดิม ต้องแสดงถึงนโยบายที่ชัดเจน เช่นด้าน สารสนเทศ ด้านความปลอดภัย แต่ข้อกำหนดใหม่ขอให้มีนโยบายการดำเนินงานด้านการขนส่ง ก็ถือว่าเพียงพอ

ข้อที่ 1.3 เป็นข้อที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมคือต้องมีกำหนด KPI และต้องมีการวัด ติดตามผลเพื่อให้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เปลี่ยนเป็นให้มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพในการทำงาน เช่นการนำ Google

Map มาช่วยในการทำการวิเคราะห์เส้นทางในการขนส่งเพื่อให้ได้เส้นทางที่ดีที่สุด หรือการนำโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อช่วยในการคำนวณต้นทุน เป็นต้น

ข้อที่ 1.4 ข้อกำหนดยังคงเดิมโดยเป็นเรื่องของการกำจัดกากของเสียจากการประกอบการขนส่ง พิจารณา 3 สิ่งได้แก่ แบตเตอรี่, ยางรถยนต์ และน้ำมันเครื่อง โดยข้อนี้ต้องมีการระบุถึงแนวทางในการกำจัดกากของเสียทั้ง 3 ชนิด กรณีขายให้กับผู้รับซื้อต้องสามารถ ชั่ง และ สอบกลับถึงการกำจัดกากได้

ข้อที่ 1.5 เป็นกำหนดที่เพิ่มเติมจากเดิม โดยกำหนดให้มีการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบ และการประกันความเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการขนส่ง จากข้อกำหนดข้อนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อลดความขัดแย้งระหว่างเจ้าของสินค้ากับบริษัทขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายระหว่างการขนส่ง โดยต้องมีการระบุถึงขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งรวมถึงแนวทางในการปฏิบัติเมื่อเกิดความเสียหายกับสินค้าระหว่างการขนส่ง

ในส่วนด้านที่เหลือ ติดตามตอนหน้านะครับ.....