

การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ Policy Implementation of Electric Vehicle (EV) Promotion

เจษฎาภรณ์ บุนนาค¹, กมลพร กัลยาณมิตร²,
สถิตย์ นิยมญาติ³ และ ทศนีย์ ลักขณาภิชนชัช⁴

มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี^{1,2,3,4}

Jessataporn Bunnag¹, Kamolporn Kalyanamitra²,
Satit Niyomyaht³, and Tassanee Lakkhanapichonchat⁴

Bangkokthonburi University^{1,2,3,4}

Corresponding Author, E-mail: changvisa@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาสภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ (2) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ และ (3) ศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการศึกษา คือ ผู้ที่มีส่วนร่วมในการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ จำนวน 25 คน โดยการคัดเลือกแบบเจาะจง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์ทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยการสรุปแบบพรรณนาความ

ผลการวิจัยพบว่า

1) สภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ มีลักษณะและวัตถุประสงค์ของนโยบายมีความครอบคลุม มีความชัดเจน ผู้มีอำนาจ/ผู้นำให้การสนับสนุนเป็นอย่างดี สนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่อง องค์การที่นำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบาย บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นบุคลากรมีความรู้ ความสามารถ มีทัศนคติที่ดีต่อนโยบาย องค์การต่าง ๆ มีการประสานงานร่วมมือกันเพื่อผลักดันนโยบาย เงื่อนไขทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ทำให้เกิดการตื่นตัวในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

* ได้รับบทความ: 12 พฤษภาคม 2566; แก้ไขบทความ: 6 กันยายน 2566; ตอรับตีพิมพ์: 20 กันยายน 2566

2) ปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ได้แก่ กฎหมายที่ใช้ไม่เหมาะสม งบประมาณมีจำกัด บุคลากรไม่เพียงพอ ภาคแรงงานและอุตสาหกรรมบางส่วนได้รับผลกระทบ นักลงทุนไม่มีความมั่นใจ การขาดเทคโนโลยีขั้นสูงและวัตถุดิบ ราคารถยนต์ไฟฟ้าสูง ทักษะคติของประชาชนยังไม่ยอมรับ และ (3) ข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ต้องมีนโยบายสร้างอุปทานและอุปสงค์ พัฒนาเทคโนโลยีและฝีมือแรงงาน สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสม ประชาสัมพันธ์เสริมสร้าง แรงจูงใจเบี่ยงข้อบังคับ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรค

คำสำคัญ: การนำนโยบายไปปฏิบัติ; การส่งเสริม; การใช้รถยนต์ไฟฟ้า

Abstract

This research aimed (1) to study the state of policy implementation of electric vehicle (EV) promotion, (2) to study the problems and obstacles in the policy implementation of electric vehicle (EV) promotion, and (3) to study the recommendations for improving the policy implementation of electric vehicle (EV) promotion. The research was qualitative. Key informants in the study were 25 people who participated in the implementation of the policy to promote the use of electric vehicles (EV) by a purposive selection. The research tool was an interview form. The data were analyzed by a descriptive summary.

The results found that

1) the state of policy implementation of electric vehicle (EV) promotion were characterized and the objectives of the policy were comprehensive, clear, well supported by the authority/leader, ongoing budget support. The organization implemented the policy operators in accordance with the policy. Personnel, who implemented the policy were knowledgeable, competent, and had a positive attitude towards the policy. Organizations had coordinated and collaborated to push forward the policy, social, economic and political conditions led to increased awareness of the use of electric vehicles.

2) the problems and obstacles in the policy implementation of electric vehicle (EV) promotion was inappropriate laws, limited budget, inadequate personnel, some labor and industry sectors had been affected, investor uncertainty, lack of advanced technology and raw materials, high price of electric cars, people's attitudes,

3) the suggestions for improving the policy implementation of electric vehicle (EV) promotion. There must be a policy to create supply and demand, developed technology and skilled workers, created the right environment, public relations to strengthen speeding up regulations and obstructive laws.

Keywords: Policy Implementation; Promotion; Electric Vehicle

บทนำ

รถยนต์พลังงานไฟฟ้า 100% หรือรถยนต์ EV เป็นนวัตกรรมที่พัฒนาเพื่อให้สามารถใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนรถ (นิสสัน, 2565) สำหรับประเทศไทยที่ผ่านการใช้รถยนต์ไฟฟ้ายังไม่แพร่หลายนัก ด้วยสาเหตุเช่น รถยนต์ไฟฟ้ามีราคาแพง การสนับสนุนจากรัฐไม่ชัดเจน โครงสร้างพื้นฐานยังไม่มีเพียงพอ และตัวเลือกรถในไทยมีจำกัด เป็นต้น ซึ่งหากไทยเป็นประเทศนำเข้ารถยนต์เพื่อบริโภคเป็นหลักก็อาจไม่จำเป็นต้องเร่งปรับตัวนัก แต่เนื่องจากไทยมีสถานะเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์ที่สำคัญประเทศหนึ่ง การปรับตัวของประเทศจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ทั้งกับผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนเพื่อรักษาความสามารถในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลกต่อไป และรวมไปถึงผู้เล่นที่เกี่ยวข้อง (รชฎ เลียงจันทร์, 2565) ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า รวมทั้งการขยายฐานการผลิตในประเทศ โดย กรม. ได้เห็นชอบมาตรการสนับสนุนรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ครอบคลุมรถ 3 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์และรถกระบะ มีมาตรการยกเว้น/ลดอากรขาเข้า ลดภาษีสรรพสามิตและให้เงินอุดหนุน ตั้งแต่ปี 2565-2568 เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถ EV มากขึ้น รวมทั้งมีเป้าหมายให้ไทยสามารถผลิตรถยนต์ไฟฟ้าได้เอง และสามารถแข่งขันได้ ตลอดจนรักษาการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก นอกจากนี้ ยังมีมาตรการจูงใจและสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิตรถไฟฟ้าเพื่อทดแทนการนำเข้า รวมทั้งการกำหนดเป้าหมายการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ ตั้งเป้าผลิตรถยนต์ไฟฟ้าประเภทรถยนต์นั่ง และรถกระบะ 725,000 คัน รถจักรยานยนต์ 675,000 คัน รถบัสและรถบรรทุก 34,000 คัน ภายในปี 2573 ซึ่งในปี 2564 ที่ผ่านมา มียอดการจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้า 100% จำนวนกว่า 3,994 คันแล้ว (กนิษฐา นุ่ม, 2565)

อย่างไรก็ดี การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation) เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญในกระบวนการนโยบายสาธารณะ หากการกำหนดนโยบายดีแต่ไม่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ย่อมไม่เกิดประโยชน์ เพราะไม่ว่าการกำหนดนโยบายจะดีเพียงใดก็ตาม แต่เมื่อนำไปปฏิบัติกลับเกิดความล้มเหลวไม่ประสบความสำเร็จตามเป้าประสงค์ของนโยบายย่อมเกิดผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของนโยบาย แต่ในทางตรงข้าม หากได้มีการศึกษา รูปแบบ แนวทาง วิธีการ ขั้นตอน ตลอดจนปัจจัยที่ส่งผลกระทบหรือปัญหาต่าง ๆ ในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ก็สามารถทำให้นโยบายประสบความสำเร็จได้ (Yawirach, 2007) ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการเพื่อไปสู่เป้าหมายของมีอยู่หลายประการ (1) ปัญหาด้านสมรรถนะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความสามารถในการดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์มากนักน้อยเพียงใด โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยด้านบุคลากร ปัจจัยด้านเงินทุน และปัจจัยด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ ตลอดจนปัจจัยด้านวิชาการ หรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามนโยบายนั้น (2) ปัญหาด้านการควบคุม เป็นการวัดความก้าวหน้าหรือผลการปฏิบัติของนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ โดยปัญหาด้านการควบคุมจะมีมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขด้านความสามารถในการแปลงนโยบายออกมาเป็นแนวปฏิบัติ มีความสอดคล้องกับความต้องการของนโยบายเพียงใด กิจกรรม ของนโยบายมีวัตถุประสงค์ชัดเจนเพียงใด การกำหนดภารกิจหรือมาตรฐานในการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติโดยรวมเพียงใด (3) ปัญหาด้านความร่วมมือและการต่อต้านการเปลี่ยนแปลง ปัญหาของการนำนโยบายไป ปฏิบัติจะมีมากขึ้นถ้าสมาชิกในองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติไม่ให้ความร่วมมือ หรือต่อต้านการเปลี่ยนแปลง โดยปัญหาที่เกิดจากการต่อต้านของผู้ปฏิบัติ (4) ปัญหาด้านอำนาจและความสัมพันธ์กับองค์การอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยผู้รับผิดชอบหรือมีส่วนร่วมที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่มีการปฏิสัมพันธ์ที่เกิดภายใต้สภาพแวดล้อมทางการเมืองซึ่งเน้นการเผชิญหน้า การแสวงหาการสนับสนุน การเจรจาต่อรองในการจัดสรรทรัพยากรในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และ (5) ปัญหาด้านความสนับสนุนและความผูกพันขององค์กรหรือบุคคลสำคัญ การนำนโยบายไป ปฏิบัติหากขาดการสนับสนุนและความผูกพันขององค์กรหรือบุคคลสำคัญแล้ว ปัญหาของการนำนโยบายไปปฏิบัติอาจเกิดขึ้นได้ ในบางกรณีปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลไปถึงความล้มเหลวของนโยบายโดยตรง (วรเดช จันทรศรี, 2554)

จากที่มาและความสำคัญของปัญหา ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาการนำนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยแห่งความสำเร็จ ปัญหาและอุปสรรค และข้อเสนอแนะแนวทางการนำนโยบายไปปฏิบัติ เพื่อมุ่งหวังว่าผลการศึกษาจะก่อประโยชน์ และเป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จ ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประชาชน ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ
3. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้

1. ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ในการศึกษาการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ซึ่งได้มาจากการคัดเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) คือ กลุ่มผู้บริหารองค์การภาครัฐ จำนวน 5 คน กลุ่มบุคลากรภาครัฐ จำนวน 8 คน กลุ่มผู้ประกอบการภาคเอกชน จำนวน 7 คน และกลุ่มประชาชนทั่วไป จำนวน 5 คน รวมทั้งสิ้น จำนวน 25 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structured Interview or Formal Interview) เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดแน่นอนตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ได้ ใช้คำถามแบบเดียวกัน (สุภางค์ จันทวานิช, 2563) โดยมุ่งค้นหาสภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ และข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 การศึกษาจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการเก็บข้อมูลจากหนังสือ บทความทางวิชาการ หนังสือพิมพ์ วารสาร รายงานวิจัย และวิทยานิพนธ์ ทั้งแบบรูปสื่อสิ่งพิมพ์และแบบสื่ออิเล็กทรอนิกส์

3.2 การสัมภาษณ์ (Interview) การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้ การสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ ดำเนินการสัมภาษณ์ผู้บริหารและบุคลากรภาครัฐ ผู้บริหารภาคเอกชน และประชาชนผู้ใช้รถ จำนวน 25 คน เป็นรายบุคคล

3.3 การสังเกต (Observation) การวิจัยครั้งนี้ ผู้ศึกษาใช้การสังเกตโดยมีส่วนร่วม (Participant Observation) โดยสังเกตจากขั้นตอน กระบวนการ กิจกรรม การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ซึ่งเมื่อสังเกต ผู้ศึกษาจะมีการซักถามและการจดบันทึกข้อมูล ทั้งในระหว่างการสังเกต และ/หรือภายหลังการสังเกตด้วย

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาเอกสาร การสัมภาษณ์ และการสังเกตแบบมีส่วนร่วม ที่ได้ตรวจสอบข้อมูลแล้วมาอย่างเป็นระบบ ทำการตรวจสอบสามเส้า ด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation) โดยได้จำแนกข้อมูล (Typological Analysis) ที่วิเคราะห์ตามความเหมาะสมของข้อมูล จากนั้นพิจารณาความสัมพันธ์ของข้อมูล (Constant Comparison) จากปรากฏการณ์เพื่อหาความสัมพันธ์ของข้อมูลมาจัดระเบียบเรียบเรียงเพื่อหาความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ต่าง ๆ เพื่อหาคำตอบและข้อสรุปทั้งหมดให้เห็นภาพรวมของสิ่งที่ศึกษาโดยนำเสนอเป็นเชิงพรรณนาความ

ผลการวิจัย

1. สภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ มีดังนี้

1.1 ลักษณะและวัตถุประสงค์ของนโยบาย พบว่า นโยบายของรัฐบาลที่กำหนดและออกมานั้น มีความครอบคลุมในหลายมิติตั้งแต่การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน และการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า วัตถุประสงค์ เป้าหมายของนโยบาย และแผนปฏิบัติการมีความชัดเจน สามารถทำให้เกิดขึ้นได้จริง นโยบายที่กำหนดมุ่งเน้นสร้างผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นสำคัญ มีการกำหนดคณะทำงานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง และมอบหมายภารกิจที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ให้ไปดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) สอดคล้องกับแนวคิดของ ทศพร ศิริสัมพันธ์ (2550) กล่าวว่า นโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นมานั้นต้องตั้งอยู่บนหลักเหตุผล สามารถที่จะแยกแยะ ความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างปัจจัยนำเข้า กิจกรรม และผลผลิตของนโยบายได้ รวมทั้งจะต้องมีการมอบหมายอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานปฏิบัติการอย่างเพียงพอที่จะบังคับใช้ หรือให้บริการต่าง ๆ ได้

1.2 การสนับสนุนจากผู้มีอำนาจ/ผู้นำ ผลการวิจัยพบว่า การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติได้รับจากสนับสนุนจากผู้มีอำนาจ/ผู้นำ ทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชนเป็นอย่างดี โดยเฉพาะภาครัฐมีการควบคุม สั่งการ และกำชับดูแลการปฏิบัติตามนโยบายอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการติดตามผลสัมฤทธิ์ของนโยบายอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้การสนับสนุนด้านงบประมาณที่จำเป็นต้องใช้ ในการดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้นโยบายต่าง ๆ ในตอนนี้ถูกผลักดันจนเกิดผลเป็นรูปธรรมตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

1.3 ความพอเพียงของทรัพยากรด้านการเงิน ผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลได้สนับสนุนงบประมาณเพื่อการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันมาตรการ และโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายที่ได้กำหนดขึ้น และเพื่อให้มีเงินเพียงพอต่อการดำเนินนโยบาย ยังได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมสำหรับรองรับโครงการและนโยบายต่าง ๆ อาทิ เช่น การสนับสนุนผู้ประกอบการ การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน การกระตุ้นจิตใจประชาชน ให้ตัดสินใจซื้อรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งทางตรง และทางอ้อม ทรัพยากรที่สำคัญในการนำนโยบายไปปฏิบัติหมายถึงรวมถึงจำนวนบุคลากรที่ พอเหมาะและมีความชำนาญเพียงพอ มีระบบสารสนเทศที่สอดคล้องและพอเพียง และได้รับความร่วมมือจากผู้เกี่ยวข้อง เป็นอย่างดี และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ สถานที่ ปฏิบัติงาน เครื่องมือ และงบประมาณ ที่จำเป็นต้องใช้

1.4 องค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า องค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติได้แปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติ โดยมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย แผนงาน และทิศทางการดำเนินงานต่าง ๆ สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ โดยองค์การที่ได้รับมอบหมายให้นำนโยบายไปปฏิบัตินี้เป็นองค์การที่มีสมรรถนะการทำงานสูง เป็นที่ยอมรับของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการบริหารงานที่มีธรรมาภิบาล มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง หากองค์กรรองรับนโยบายขาดความสามารถและความพร้อม ความเป็นไปได้ที่นโยบายจะล้มเหลวก็มีมาก แต่ถ้านโยบายใดมีองค์กรเข้มแข็งรองรับโอกาสที่นโยบายนั้นจะประสบผลสำเร็จจะมีสูง เพราะองค์กรหรือหน่วยงานที่รองรับนโยบายคือกลไกสำคัญในการนำเสนอไปยังกลุ่มเป้าหมายตามเจตจำนงของนโยบาย

1.5 บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นบุคลากร มีความรู้ ความสามารถ และทักษะที่เหมาะสม มีทัศนคติที่ดีต่อนโยบาย และมีความปรารถนาที่จะกระทำ ให้สำเร็จ รู้ว่าตนเองต้องทำอะไร เนื่องจากมีการสื่อสารนโยบายต่าง ๆ อย่างชัดเจน มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการบริหารทรัพยากรบุคคล มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างขวัญกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน โดยหน่วยงานต่าง ๆ จึงได้มีการจัดทำแผนงาน และมาตรการที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา การผลิต การลงทุน การใช้งาน และการจัดทำมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียนตามเป้าหมายของรัฐบาล

1.6 ความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยพบว่า การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ องค์การต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคส่วนต่าง ๆ มีการประสานงานและปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์การในระดับต่าง ๆ อย่างเนื่อง ในลักษณะมีการร่วมมือกันระดมความคิดเห็น การศึกษา การวางแผน และการพัฒนาบุคลากร เพื่อผลักดันนโยบายการส่งเสริมการใช้

รถยนต์ไฟฟ้าให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ควรสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของสถานีอัดประจุไฟฟ้า และความเสถียรของระบบการให้บริการไฟฟ้า ซึ่งไทยควรพิจารณาส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานและภาคเอกชนมณฑลกว้างดั่งที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.7 เงื่อนไขทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ผลการวิจัยพบว่า ประเทศไทยตอนนี้กำลังเร่งเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจากแบบเดิมไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อการเป็นผู้นำการผลิตยานยนต์สมัยใหม่ และเพิ่มรายได้ให้กับประเทศอย่างยั่งยืน ขณะที่สังคมเริ่มมีการตื่นตัวและตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จึงหันมาให้ความสนใจในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เพราะเป็นเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนภาครัฐและหน่วยงานมีการส่งเสริมการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างชัดเจน และต่อเนื่อง นโยบายที่นำไปปฏิบัตินั้นกลุ่มหลากหลายในสังคม รวมทั้งกลุ่มผลประโยชน์ภาคเอกชน คัดค้านหรือสนับสนุนการนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติ

2. ปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า กฎหมายที่ใช้ไม่เหมาะสมหรือไม่ทันสมัย กฎ ระเบียบที่มากเกินไปทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความล่าช้า งบประมาณที่มีจำกัด บุคลากรไม่เพียงพอ บุคลากรบางส่วนไม่มีความเข้าใจในนโยบายที่นำไปปฏิบัติ ภาคแรงงานและอุตสาหกรรมบางส่วนได้รับผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความไม่มั่นใจของนักลงทุน การขาดเทคโนโลยีขั้นสูง ขาดวัตถุดิบในการผลิตที่สำคัญ ราคารถยนต์ไฟฟ้าที่ยังสูงกว่ารถยนต์แบบเดิม ทศนคติ ความกังวล ความไม่เชื่อมั่น และการขาดความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า ปัญหาหลักของการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงได้แก่ ปัญหาทางด้านสมรรถนะของหน่วยงาน ซึ่งหมายถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ประกอบกันเป็นสมรรถนะของหน่วยงานได้แก่ ปัจจัยทางด้านบุคลากร ปัจจัยทางด้านเงินทุนและปัจจัยทางด้านวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ หรือเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย อีกทั้งประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายด้านภาษี การส่งเสริมการลงทุน และนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แต่ยังขาดความเหมาะสมบางประการ อีกทั้งรัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมอื่น ๆ มาสนับสนุนเพื่อให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยอย่างแพร่หลาย

3. ข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลต้องมีนโยบายและมาตรการส่งเสริมชัดเจน และต่อเนื่อง เพื่อสร้างอุปทาน และอุปสงค์ภายในประเทศพัฒนาเทคโนโลยี พัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสม โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ต้องทำให้ราคารถยนต์ไฟฟ้าไม่สูงจนเกินไป ประชาสัมพันธ์เสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า นโยบาย และมาตรการต่าง ๆ อย่างทั่วถึง มีกลไกการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย เร่งแก้กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรค กระตุ้นส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือเพื่อการระดมพลังจากทุกฝ่าย สื่อสารทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายที่นำไปปฏิบัติแก่บุคลากร จัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ

อย่างเหมาะสม และสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับแนวคิดของ Edwards and Sharkansky (1978) ได้เสนอว่ามีอยู่ 5 ปัจจัยด้วยกัน ที่ผู้ที่เกี่ยวข้องควรให้ความสนใจได้แก่ (1) ระบบสื่อสาร (2) ทรัพยากรและอำนาจในการจัดสรรหรือแบ่งปันทรัพยากร (3) ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (4) มาตรฐานของระเบียบวิธีการที่ใช้ในการปฏิบัติงาน และ (5) การติดตามผล

อภิปรายผลการวิจัย

1. สภาพการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ มีดังนี้

1.1 ลักษณะและวัตถุประสงค์ของนโยบาย พบว่า นโยบายของรัฐบาลที่กำหนดและออกมานั้น มีความครอบคลุมในหลายมิติตั้งแต่การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าและชิ้นส่วน และการสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า วัตถุประสงค์ เป้าหมายของนโยบาย และแผนปฏิบัติการมีความชัดเจน สามารถทำให้เกิดขึ้นได้จริง นโยบายที่กำหนดมุ่งเน้นสร้างผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นสำคัญ สอดคล้องกับการศึกษาของประติ สุวรรณปักษิณ (2564) ได้ศึกษาเรื่องรูปแบบการพัฒนาการบูรณาการนโยบายภาครัฐเพื่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าที่ยั่งยืนของประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่านโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าเป็นนโยบายที่ดีที่จะทำให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าอย่างแพร่หลายในประเทศไทย แต่ต้องมีการประชาสัมพันธ์ที่ดี และมีความชัดเจนในการส่งเสริมให้มากขึ้น

1.2 การสนับสนุนจากผู้มีอำนาจ/ผู้นำ ผลการวิจัยพบว่า การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติได้รับจากสนับสนุนจากผู้มีอำนาจ/ผู้นำ ทั้งจากภาครัฐ และภาคเอกชนเป็นอย่างดี โดยเฉพาะภาครัฐมีการควบคุม สั่งการ และกำกับดูแลการปฏิบัติตามนโยบายอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการติดตามผลสัมฤทธิ์ของนโยบายอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้การสนับสนุนด้านงบประมาณที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินการตามมาตรการสนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำให้นโยบายต่าง ๆ ในตอนนี้ถูกผลักดันจนเกิดผลเป็นรูปธรรมตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ สอดคล้องกับการศึกษาของวีระยุทธ งามจิตร (2564) ศึกษาเรื่องคุณสมบัติของผู้นำกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ผลการศึกษาพบว่า การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ ผู้นำต้องมีความเข้าใจ รับผิดชอบ และสามารถจัดการปัญหาได้

1.3 ความพอเพียงของทรัพยากรด้านการเงิน ผลการวิจัยพบว่า รัฐบาลได้สนับสนุนงบประมาณเพื่อการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าไปปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เพื่อผลักดันมาตรการ และโครงการต่าง ๆ ตามนโยบายที่ได้กำหนดขึ้น และเพื่อให้มีเงินเพียงพอต่อการดำเนินนโยบาย ยังได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำงบประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมสำหรับรองรับโครงการและนโยบายต่าง ๆ สอดคล้องกับการศึกษาของ ปิยะวรรณ ปานโต (2565) ได้ศึกษาเรื่องแนวทางการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

ผลการศึกษาพบว่า การส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าของประเทศไทยสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีมาตรการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าทั้งมาตรการทางการเงิน และมาตรการที่มีค่าใช้จ่ายทางการเงินไปยังกลุ่มผู้บริโภคและกลุ่มผู้ประกอบการ อีกทั้งควรมีการวางแผนรองรับในทุก ๆ มิติ ควบคู่กับมาตรการอื่น ๆ

1.4 องค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า องค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติได้เปลี่ยนนโยบายไปสู่การปฏิบัติ โดยมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย แผนงาน และทิศทางการดำเนินงานต่าง ๆ สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ โดยองค์การที่ได้รับมอบหมายให้นำนโยบายไปปฏิบัตินี้เป็นองค์การที่มีสมรรถนะการทำงานสูง เป็นที่ยอมรับของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีการบริหารงานที่มีธรรมาภิบาล สอดคล้องกับการศึกษาของ ฝ่ายวิจัยนโยบาย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (2560) ศึกษาเรื่องอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ผลการศึกษาพบว่า ความชัดเจนของนโยบายการส่งเสริมภาครัฐมีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่กำลังจะเกิดขึ้น ทั้งนี้ รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมยานยนต์สู่ยานยนต์ไฟฟ้า จึงได้มอบหมายให้หน่วยงานต่าง ๆ อาทิ กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี) กระทรวงพลังงาน และกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ โดยหน่วยงานต่าง ๆ จึงได้มีการจัดทำแผนงานและมาตรการที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการวิจัยและพัฒนา การผลิต การลงทุน การใช้งาน และการจัดทำมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางยานยนต์ไฟฟ้าในอาเซียนตามเป้าหมายของรัฐบาล

1.5 บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า บุคลากรที่นำนโยบายไปปฏิบัติเป็นบุคลากรมีความรู้ ความสามารถ และทักษะที่เหมาะสม มีทัศนคติที่ดีต่อนโยบาย และมีความปรารถนาที่จะกระทำให้สำเร็จ รู้ว่าตนเองต้องทำอะไร เนื่องจากมีการสื่อสารนโยบายต่าง ๆ อย่างชัดเจน มีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ผู้บริหารให้ความสำคัญกับการบริหารทรัพยากรบุคคล มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง และสร้างขวัญกำลังใจที่ดีในการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับแนวคิดของ Hambleton (1980) ได้ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนนโยบายและการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐ จากผลการศึกษาดังกล่าวได้เสนอปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติถึง 5 ปัจจัย ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านการสื่อสารของนโยบาย (2) ปัจจัยด้านความหลากหลายของที่ปฏิบัติ (3) ปัจจัยด้านมุมมองและอุดมคติของผู้ปฏิบัติ (4) ปัจจัยด้านทรัพยากร (5) ปัจจัยด้านการเมืองที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนนโยบาย

1.6 ความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยพบว่า การนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ องค์การต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคส่วนต่าง ๆ มีการประสานงานและปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์การในระดับต่าง ๆ อย่างเนื่อง

ในลักษณะมีการร่วมมือกันระดมความคิดเห็น การศึกษา การวางแผน และการพัฒนาบุคลากร เพื่อผลักดันนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าให้เกิดผลเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับการศึกษาของนิสสัน คำภา (2564) ได้ศึกษาเรื่อง การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของมณฑลกว่างตุงของจีน เพื่อเป็นแนวทางส่งเสริมความร่วมมือระหว่างไทยกับมณฑลกว่างตุง ผลการศึกษาพบว่า ควรสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานของสถานีอัดประจุไฟฟ้าและความเสถียรของระบบการให้บริการไฟฟ้า ซึ่งไทยควรพิจารณาส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานและภาคเอกชนมณฑลกว่างตุงที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.7 เจาะมองทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ผลการวิจัยพบว่า ประเทศไทยตอนนี้กำลังเร่งเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจากแบบเดิมไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อการเป็นผู้นำการผลิตยานยนต์สมัยใหม่ และเพิ่มรายได้ให้กับประเทศอย่างยั่งยืน ขณะที่สังคมเริ่มมีการตื่นตัวและตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จึงหันมาให้ความสนใจในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เพราะเป็นเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนภาครัฐและหน่วยงานมีการส่งเสริมการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างชัดเจน และต่อเนื่อง สอดคล้องกับการศึกษาของนิสสัน อาเซียน และ Frost and Sullivan (2564) ศึกษาเรื่องเทรนด์ระบบขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของประเทศไทยประจำปี 2564 ผลการศึกษาพบว่าอนาคตของรถยนต์ไฟฟ้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Future of Electrified Vehicles) พบว่ามี 3 เทรนด์หลักที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ได้แก่ 1) มีความตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อมที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ 2) มีความเข้าใจที่ดีขึ้นในด้านเทคโนโลยีรถยนต์ไฟฟ้า และ 3) คนไทยสนใจและเริ่มศึกษาเกี่ยวกับ อี-พาวเวอร์ ซึ่งถือเป็นหนึ่งในนวัตกรรมรถยนต์ไฟฟ้าแห่งอนาคต ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญที่จะผลักดันให้คนไทยตัดสินใจใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้น

2. ปัญหาและอุปสรรคการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ผลการวิจัยพบว่า กฎหมายที่ใช้ไม่เหมาะสมหรือไม่ทันสมัย กฎระเบียบที่มากเกินไปทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติเกิดความล่าช้า งบประมาณที่มีจำกัด บุคลากรไม่เพียงพอ บุคลากรบางส่วนไม่มีความเข้าใจในนโยบายที่นำไปปฏิบัติ ภาคแรงงานและอุตสาหกรรมบางส่วนได้รับผลกระทบจากการนำนโยบายไปปฏิบัติ ความไม่มั่นใจของนักลงทุน การขาดเทคโนโลยีขั้นสูง ขาดวัตถุดิบในการผลิตที่สำคัญ ราคาของรถยนต์ไฟฟ้าที่ยังสูงกว่ารถยนต์แบบเดิม ทักษะคน ความกังวล ความไม่เชื่อมั่น และการขาดความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้า สอดคล้องกับการศึกษาของ กัญจน์ชนก ธรรมวโร (2561) ศึกษาเรื่องมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีมาตรการทางกฎหมายด้านภาษี การส่งเสริมการลงทุน และนโยบายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า แต่ยังขาดความเหมาะสมบางประการ อีกทั้งรัฐบาลควรมีมาตรการส่งเสริมอื่น ๆ มาสนับสนุนเพื่อให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทยอย่างแพร่หลาย

3. ข้อเสนอแนะแนวทางเพื่อปรับปรุงการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ ผลการวิจัย พบว่า รัฐบาลต้องมีนโยบายและมาตรการส่งเสริมชัดเจนและต่อเนื่อง เพื่อสร้างอุปทานและอุปสงค์ภายในประเทศ พัฒนาเทคโนโลยี พัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้า สร้างสภาวะแวดล้อมที่เหมาะสม โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญต่อการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ต้องทำให้ราคาการยนต์ไฟฟ้าไม่สูงจนเกินไป ประชาสัมพันธ์เสริมสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้านโยบาย และมาตรการต่าง ๆ อย่างทั่วถึง มีกลไกการติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบาย แรงกดดัน ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เป็นอุปสรรค กระตุ้นส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือเพื่อการระดมพลังจากทุกฝ่าย สื่อสารทำความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบายที่นำไปปฏิบัติแก่บุคลากร จัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ อย่างเหมาะสม และสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับการศึกษาของกลุ่มงานคณะกรรมการพลังงาน สำนักกรรมการ 1 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร (2564) ได้ศึกษาเรื่องยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมการการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร ผลการศึกษาพบว่า ข้อเสนอแนะเสนอให้รัฐบาลมีความชัดเจนเรื่อง นโยบายยานยนต์ไฟฟ้า โดยกำหนดวิสัยทัศน์ยานยนต์ใหม่ที่จะจดทะเบียนใช้ภายในประเทศ ต้องเป็นยานยนต์ไร้มลพิษ (ZEV) ภายในปี ค.ศ. 2035 (new EV 100%@2035) (2) เสนอมาตรการที่ภาครัฐควรและหน่วยงานต่าง ๆ ควรเร่งดำเนินการ 9 มาตรการ ได้แก่ มาตรการที่ 1 กำหนดและประกาศเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม และแผนแม่บทอุตสาหกรรม ที่มีความชัดเจนพร้อมทั้งดำเนินการขับเคลื่อนให้มีประสิทธิภาพ มาตรการที่ 2 การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง มาตรการที่ 3 สนับสนุนแรงจูงใจทางการเงินและไม่ใช้การเงิน มาตรการที่ 4 สนับสนุนโครงการนำร่อง (Pilot Project) ส่งเสริมยานยนต์ไฟฟ้าของประเทศและขยายขนาดการใช้งานอย่างแพร่หลาย (Scale Up) มาตรการที่ 5 สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการ มาตรการที่ 6 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการทดสอบและวิจัย สนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนา รวมถึงการถ่ายทอดเทคโนโลยีสู่ผู้ประกอบการ มาตรการที่ 7 สนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านสถานีอัดประจุไฟฟ้า และสถานีสลับแบตเตอรี่ มาตรการที่ 8 การพัฒนาด้านบุคลากร ให้รองรับต่อเป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า มาตรการที่ 9 การประชาสัมพันธ์ สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้าให้กับประชาชน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1) นโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ของรัฐบาลที่ออกมาต้องมีความชัดเจน ความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และควรมีการสื่อสารหรือประชาสัมพันธ์นโยบายให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและประชาชนได้ทราบอย่างทั่วถึง เพื่อสร้างความเข้าใจและชี้ให้เห็นความสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบาย

2) รัฐบาลและองค์กรที่น่านโยบายไปปฏิบัติ ควรเร่งปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องและรองรับการใช้งานรถยนต์ไฟฟ้า

3) รัฐบาลและองค์กรที่น่านโยบายไปปฏิบัติ ควรประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างเสริมความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับรถยนต์ไฟฟ้าแก่ประชาชนถึงประโยชน์ของยานยนต์ไฟฟ้า ทั้งในด้านของความประหยัดค่าเชื้อเพลิงและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

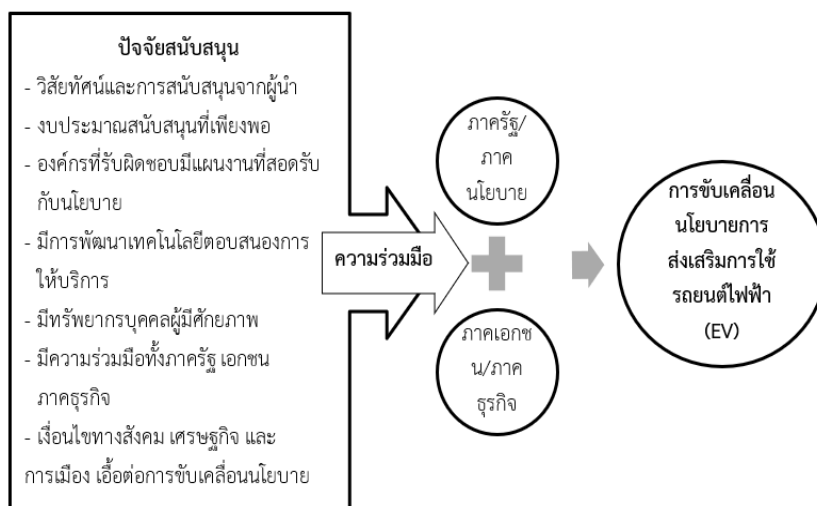
2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) ควรทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการน่านโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ เพื่อให้ทราบว่าปัจจัยใดบ้างที่ส่งผลต่อความสำเร็จในการน่านโยบายไปปฏิบัติ

2) ควรทำการศึกษาเฉพาะเจาะจงในแต่ละองค์กรที่น่านโยบายไปปฏิบัติ เพื่อศึกษาสภาพการดำเนินงานตามนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเปรียบเทียบการดำเนินงาน

3) ควรทำการศึกษาโดยใช้รูปแบบการวิจัยทั้งเชิงปริมาณ และการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ลึกซึ้งและรอบด้านมากขึ้น

องค์ความรู้ใหม่



ภาพที่ 1 องค์ความรู้ใหม่

จากแผนภาพแนวทางการนำนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไปปฏิบัติ นั้น มีลักษณะและวัตถุประสงค์ของนโยบายต้องครอบคลุม มีความชัดเจน ผู้นำให้การสนับสนุนเป็นอย่างดี มีงบประมาณอย่างต่อเนื่อง องค์กรที่รับผิดชอบต้องมีแผนงานที่สอดคล้องกับนโยบาย บุคลากรในองค์กรมีความรู้และเข้าใจจุดมุ่งหมายของนโยบาย อีกทั้งองค์กรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องต้องมีการประสานงานร่วมมือกันเพื่อผลักดันนโยบาย เจือ้นไขทางสังคม เศรษฐกิจ และการเมือง ทำให้เกิดการตื่นตัวในการใช้รถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่จำกัดนโยบายการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (EV) ไม่สามารถดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ กฎหมายที่ใช้ไม่เหมาะสม งบประมาณมีจำกัด บุคลากรไม่เพียงพอ ภาคแรงงานและอุตสาหกรรมบางส่วนได้รับผลกระทบ นักลงทุนไม่มีความมั่นใจ การขาดเทคโนโลยีขั้นสูงและวัตถุดิบ ราคารถยนต์ไฟฟ้าสูง ทักษะคติของประชาชนยังไม่เป็นที่ยอมรับ รวมถึงการให้บริการที่สนองต่อลักษณะการใช้รถยนต์ไฟฟ้า ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องมีการร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อร่วมกันขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวสู่ภาคประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

- กนิษฐา น้าชม. (2565). นโยบายส่งเสริมการใช้รถ EV ช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ. สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2565, จาก <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/>
- กล้า ทองขาว. (2551). เอกสารประกอบการสอนชุดวิชานโยบายสาธารณะและการวางแผน หน่วยที่ 6 เรื่องการนำนโยบายไปปฏิบัติ. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- กลุ่มงานคณะกรรมการพลังงาน สำนักกรรมการ 1 สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร. (2564). ยานยนต์ไฟฟ้า คณะกรรมการพลังงาน สภาผู้แทนราษฎร. กรุงเทพฯ: สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- กัญจน์ชนก ธรรมวโร. (2564). มาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าในประเทศไทย. *วารสารบัณฑิตศึกษานิติศาสตร์*, 11(1), 143-155.
- ทศพร ศิริสัมพันธ์. (2550). ยุทธศาสตร์การปฏิรูปการบริหารราชการแผ่นดิน. นนทบุรี: สถาบันพระปกเกล้า.
- นิภัสสร คำภา. (2564). การศึกษาการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าของมณฑลกลางต้งของจีน เพื่อเป็นแนวทางส่งเสริม ความร่วมมือระหว่างไทยกับมณฑลกลางต้ง. กรุงเทพฯ: สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ.
- นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย). (2565). ความรู้เรื่องรถยนต์พลังงานไฟฟ้า. สืบค้นเมื่อ 18 กันยายน 2565, จาก <https://www.nissan.co.th/experience-nissan/Nissan-EV.html>.

- นิสสัน อาเซียน และ Frost and Sullivan. (2564). ศึกษาเรื่องเทรนด์ระบบขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าของประเทศไทยประจำปี 2564. กรุงเทพฯ: นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย).
- ประติ สุวรรณปักษิณ. (2564). รูปแบบการพัฒนาการบูรณาการนโยบายภาครัฐเพื่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ไฟฟ้าที่ยั่งยืนของประเทศไทย. *RMUTT Global Business and Economics Review*, 16(2), 155-170.
- ปิยะวรรณ ปานโต. (2565). แนวทางการส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า. กรุงเทพฯ: สำนักวิชาการ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร.
- ฝ่ายวิจัยนโยบาย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ. (2560). อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า. ปทุมธานี: ฝ่ายวิจัยนโยบาย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ.
- พรณิสัย นิตโรจน์. (2551). การนำนโยบายการจัดระเบียบหาบเร่แผงลอยกรุงเทพมหานครไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- รชฏ เลียงจันทร์. (2565). รถยนต์ไฟฟ้า : ความต้องการและโอกาสที่กำลังมาถึง. สืบค้นเมื่อ 18 กรกฎาคม 2565, จาก <https://www.krungsri.com/th/research/research-intelligence/evsurvey-22>.
- วรเดช จันทรศร. (2554). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.
- วีระยุทธ งามจิตร. (2564). คุณสมบัติของผู้นำกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. *วารสารสหศาสตร์*, 21(1), 14-25.
- ศุภชัย ยาวะประภา. (2552). นโยบายสาธารณะ. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สนันตน์เขม อิชโรจน์. (2565). ส่องข้อดี-ข้อเสีย “รถยนต์ไฟฟ้า” ขับลุยน้ำท่วมได้นานแค่ไหนควรดูแลแบตเตอรี่อย่างไร. สืบค้นเมื่อ 17 สิงหาคม 2565, จาก <https://tu.ac.th/thammasat-030865-tse-expert-talk-electric-vehicle>.
- สุภางค์ จันทวานิช. (2563). วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ. (พิมพ์ครั้งที่ 25). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Salika New. (2565). ส่องความคืบหน้านโยบาย & มาตรฐานยานยนต์ไฟฟ้า ส่งประเทศในอาเซียนเป็นฐานการผลิต EV โลก. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2565, จาก <https://www.salika.co/2022/09/14/ev-car-hub-in-asean/>.
- _____. (2562). รู้จัก รถยนต์ไฟฟ้า คืออะไร ทำไมถึงเป็นทางเลือกใหม่ของคนรักโลก. สืบค้นเมื่อ 17 กรกฎาคม 2565, จาก <https://thomasthailand.co/innovation/รถยนต์ไฟฟ้า/>.

- Cheema, G. S. and Rondinelli, D. A. (1983). Decentralization and Development: Policy Implementation in Developing Countries. Beverly Hills: Sage Publications.
- Edward, G. C. and Sharkansky, I. (1978). The Policy Predicament : Making and Implementation Public Policy. San Francisco: W.H. Freeman and Company.
- Hambleton, R. (1980). Planning Systems and Policy Implementation. *Journal of Public policy*, 3(4), 397-419.
- Pressman, J. L. and Wildavsky, A. (1979). Implementation. (2nd ed.). Berkeley: University of California Press.
- Van Meter, D. S. and Van Horn, C. E. (1975). The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework. *Administration and Society*, 9(46), 4.