



การขนส่งทางบกนั้น รถยนต์บรรทุกสินค้ามีบทบาทสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นพาหนะที่มีความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้าบนทางสาธารณะต่าง ๆ โดยสามารถให้บริการทั่วไปไม่ถูกกำหนดเส้นทางตายตัวและโดยเฉพาอย่างยิ่งสามารถขนส่งสินค้าได้ถึงที่ (door to door service) แล้วแต่การตกลงกันของผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่งกับผู้ให้บริการหรือเจ้าของสินค้านั้นเอง

ตาม พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติในมาตรา 4 ไว้ว่า

"การขนส่ง" หมายถึง การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยอุปกรณ์การขนส่ง

"การขนส่งประจำทาง" หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

"การขนส่งส่วนบุคคล" หมายถึง การขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

"การขนส่งสาธารณะ" หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

จากนิยามศัพท์นี้ แบ่งลักษณะของการประกอบการได้ 3 ลักษณะคือ การขนส่งสาธารณะการขนส่งส่วนบุคคล และการรับจัดการขนส่ง ในทางปฏิบัติ ผู้ประกอบการขนส่งทางรถยนต์แบ่งได้ดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (common carrier)

เป็นผู้รับจัดการขนส่งโดยทั่วไป เวลาและเส้นทางขนส่งไม่ตายตัวแล้วแต่ผู้ว่าจ้างจะตกลงกัน ซึ่งอาจแยกได้ 2 แบบคือ

ก. เป็นการขนส่งภายในเขตเทศบาลหรือเขตจังหวัด ส่วนมากเป็นการขนส่งในจังหวัดเดียวกันและเป็นสินค้าขอยหรือกระทำเป็นครั้งคราว

ข. เป็นการขนส่งทางไกลหรือระหว่างจังหวัด ส่วนมากดำเนินการขนส่งเป็นประจำตามเส้นทางหรือขนส่งสินค้ารายใหญ่เป็นการเหมาเต็มคันรถ

2. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (private carrier)

เป็นผู้ขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง ส่วนมากเป็นกิจการประเภทอุตสาหกรรมหรือกิจการขนาดใหญ่ที่มีผลผลิตของตนเอง จะจัดยานพาหนะไว้เพื่อการส่งออกสู่ตลาดได้สะดวกรวดเร็วต่อความต้องการของลูกค้า เพราะกิจการบางประเภทจำเป็นต้องมียานพาหนะของตนเอง เช่น โรงงานปั้นค้าย โรงงานเครื่องปั้น บริษัทน้ำมัน เป็นต้น

3. ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder)

เป็นผู้รับจ้างจัดให้มีการขนส่งโดยรวมรวมสิ่งของแล้วมอบให้ผู้อื่นทำการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ความต้องการของผู้ส่ง โดยผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจจะมีต่อผู้รับหรือผู้ส่งโดยตรง ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งจึงทำหน้าที่เป็น "คนกลาง" นั้นเอง ในทางปฏิบัติผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้อำนวยความสะดวกให้มีการขนส่งขึ้นและถ้าหากสินค้าเสียหายก็จะชดเชยแก่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าแล้วไปไล่เบี้ยเอาากับเจ้าของรถยนต์อีกต่อหนึ่ง โดยปกติผู้รับจัดการขนส่งนี้จะรวมตัวกันเป็นบริษัทแล้ว ทำการรับเหมาบรรทุกสินค้าจากบริษัทห้างร้านต่าง ๆ โดยหารถยนต์บรรทุกมาทำการขนส่งสินค้าอีกทีหนึ่ง ผู้รับจัดการขนส่งจะมีรายได้จากความแตกต่างระหว่างอัตราที่รับเหมากับอัตราค่าระวางบรรทุกที่จ่ายจริง

4. การขนส่งโดยองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)

องค์การ ร.ส.พ. เป็นองค์การรัฐวิสาหกิจซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2496 โดยมีวัตถุประสงค์โดยย่อดังนี้

1. อำนวยความสะดวกแก่รัฐบาลและประชาชนในการขนส่งทุกชนิด เช่น คนโดยสาร สินค้า และพัสดุภัณฑ์ทั้งภายในและนอกราชอาณาจักร
2. ประกอบธุรกิจต่อเนื่องหรือใกล้เคียงกับการขนส่ง
3. ประกอบพานิชยกรรมเพื่อประโยชน์ในทางเศรษฐกิจของชาติและช่วยเหลือกิจการอาชีพ

การประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุกดังกล่าวนี้อยู่ในความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างส่วนราชการต่าง ๆ ดังนี้

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม รับผิดชอบในการควบคุมและกำกับการบริหารงานการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับและนโยบายของรัฐบาล

กรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย ร่วมรับผิดชอบในการควบคุมการขนส่งให้ถูกต้องตามกฎหมายเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยต่อส่วนรวม

ทั้งนี้โดยดำเนินการตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 และ พ.ร.บ. การจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ตลอดจนกฎกระทรวงและข้อกำหนดอื่น ๆ ซึ่งแม้ว่าจะมีกฎข้อบังคับต่าง ๆ ของทางราชการแต่ก็มีปัญหาต่าง ๆ ในการปฏิบัติอยู่เสมอซึ่งจะได้กล่าวถึงในเรื่องดังกล่าวต่อไป

ที่มาของปัญหา

ในปัจจุบันถนนหนทางต่าง ๆ ได้มีการพัฒนาที่ขึ้นตามลำดับ ความต้องการในการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์บรรทุกเพิ่มมากขึ้นและกลายเป็นสิ่งจำเป็น แต่การขนส่งประเภทนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอให้เกิดปัญหามากมาย เพราะเหตุว่าการลงทุนดำเนินการด้วยรถยนต์บรรทุกนี้สามารถทำได้ กอนข้างอิสระเสรีเมื่อผู้ประกอบการมีทุนพอและขออนุญาตจากทางราชการได้แล้วก็สามารถดำเนินการได้ทันทีโดยไม่มีกำหนดเส้นทางตายตัวจำนวนผู้ประกอบการและจำนวนรถยนต์บรรทุกที่จะนำมาประกอบการขนส่งแต่อย่างใด ประกอบกับมีระบบเงินผ่อนในการซื้อรถยนต์ด้วยจึงทำให้มีรถยนต์บรรทุกสินค้าเป็นจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปี ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจเนื่องจากมีรถวิ่งเปล่าสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากรถบรรทุกเกินพิกัดและอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังมีผลทำให้ถนนชำรุดเสียหายอายุการใช้งานของรถสั้นลง การที่มีรถบรรทุกเกินความต้องการยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อภาวะดุลยภาพการค้าของประเทศที่ต้องสั่งซื้อรถยนต์และอุปกรณ์ต่าง ๆ เข้ามาแต่ละปีต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมาก

อีกประการหนึ่ง เนื่องจากการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยเท่าที่ผ่านมา ปรากฏว่า ได้อาศัยการขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญ รถยนต์บรรทุกจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการลำเลียงทรัพยากรและผลผลิตไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของประเทศ แต่การศึกษาเกี่ยวกับเรื่องเศรษฐกิจการขนส่งด้านนี้ยังมีน้อยมาก โดยเฉพาะตัวเลขพื้นฐานเกี่ยวกับต้นทุนดำเนินงานรถยนต์บรรทุกยังขาดแคลน เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาในนโยบายขนส่ง เพื่อการกำหนดอัตราค่าขนส่งที่ยุติธรรมและการพิจารณาของทุนสร้างถนนต่าง ๆ จึงเห็นว่าเป็นเรื่องที่น่าสนใจเรื่องหนึ่ง ที่ควรนำมาศึกษา เพื่อจะได้ข้อเท็จจริงบางประการที่พอจะนำมาใช้ประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจในเรื่องเหล่านี้ได้ไม่มากนัก

วัตถุประสงค์และขอบเขตการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดมุ่งหมายจะหาตัวเลขพื้นฐานของต้นทุนในการประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุกสินค้าบางประเภทตามสภาพความเป็นจริงของเส้นทางในประเทศไทยบางเส้นทาง เพื่อจะได้ตัวอย่างของตัวเลขที่น่าจะเชื่อถือได้ โดยมีข้อสมมุติฐานว่าตัวเลขหรือข้อมูลต่าง ๆ ที่นำมาศึกษานั้นมีประสิทธิภาพเชื่อถือได้ และเป็นการศึกษาการเดินรถยนต์บรรทุกในสภาพการจราจรที่คล่องตัว หรือเป็นการเดินรถในถนนระหว่างจังหวัดไม่รวมถึงในกรุงเทพฯที่มีการจราจรติดขัด

ทั้งนี้ในการศึกษาเรื่องต้นทุนดังกล่าว ส่วนใหญ่อาศัยหลักการจากรายงานการสำรวจและทดลองของ Transport and Road Research Laboratory, 1976 ที่ได้ให้ตัวอย่างของการประมาณการตัวเลขต้นทุนดำเนินงานรถยนต์บรรทุกประเภทต่าง ๆ ซึ่งสามารถนำมาปรับปรุงใช้ได้กับประเทศกำลังพัฒนาทั่วไป โดยการใช้อย่างไรก็ตาม จำเป็นตามสภาพของแต่ละประเทศ ก็จะได้ตัวเลขพื้นฐานในปริมาณกายภาพ (physical quantities) และแสดงในรูปตัวเงินได้โดยการคูณด้วยต้นทุนต่อหน่วยเข้าไป โดยเฉพาะในภาวะที่ต้นทุนบางอย่างสูงขึ้น เช่นราคาน้ำมัน อะไหล่ ยาง ค่าแรงงาน ฯลฯ ก็สามารถปรับปรุงได้โดยการคูณราคาต่อหน่วยที่เพิ่มขึ้นนั้นกับตารางตัวเลขประมาณการเหล่านั้น

นอกจากนี้ได้ศึกษาต้นทุนค่าเป็นงานของรถยนต์บรรทุกตามวิธีอื่นที่มีผู้อื่นศึกษา มาก่อนรวมทั้งต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายจริงขององค์การ ร.ส.พ. และเอกชนบางราย เพื่อนำ มาประกอบการศึกษาและการเปรียบเทียบต้นทุนที่หาได้แต่ละวิธีนั้น และท้ายที่สุดกล่าวถึง สภาพปัญหา แนวโน้มของปริมาณรถยนต์บรรทุกแต่ละปีและปัจจัยที่กำหนดจำนวนรถฯ เป็น ต้น

วิธีการค้นคว้าและวิจัย

ข้อมูลที่นำมาศึกษาได้จากเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นเอกสารทางวิชาการของกรมการขนส่งทางบก ตลอดจนกฎหมาย กฎกระทรวง ข้อกำหนดต่าง ๆ และ ตำราในสาขาเรื่องนี้เช่น เศรษฐศาสตร์การขนส่ง และอื่น ๆ รวมทั้งการสอบถามเจ้าหน้าที่ในส่วนราชการที่เกี่ยวข้องและเอกชนหรือผู้ประกอบการขนส่งบางท่าน

ส่วนข้อมูลที่เป็นตัวเลขนั้นได้จากการรวบรวมจากบัญชีประจำปีขององค์การ ร.ส.พ. และสอบถามผู้เกี่ยวข้อง และการแจกจ่ายจากตัวเลขสถิติที่เกิดขึ้นจริงจากแหล่ง ข้อมูลนั้น ๆ เช่น ลักษณะสภาพเส้นทางต่าง ๆ, จำนวนเที่ยวของการเดินรถยนต์บรรทุก เป็นต้น

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

การศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนการดำเนินงานของรถยนต์บรรทุกสินค้าพอสรุปได้ดังนี้

1. จากการทดสอบใช้ข้อมูลบางอย่างเฉพาะกรณีของประเทศไทยตามแนวตัวอย่างของตารางตัวเลขพื้นฐานต่าง ๆ นั้นมีประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการขนส่งหรือเจ้าของกิจการเดินรถยนต์บรรทุกเพื่อสามารถคำนวณหรือประมาณการต้นทุนได้วงหน้าสำหรับการวางแผนให้โดยลุลอบแทนที่เหมาะสมและยังมีประโยชน์กับทางราชการสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งใช้ในการพิจารณากำหนดอัตราค่าขนส่งที่ยุติธรรม และการประเมินค่าการสร้างถนนรวมทั้งการซ่อมแซม เป็นต้น

2. จากการที่การประกอบการขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุกสินค้าก่อให้เกิดการว่างงานเพิ่มขึ้น กล่าวคือทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ประกอบการ, พนักงานประจำยานพาหนะ, พนักงานซ่อมรถ โรงงานประกอบรถยนต์บรรทุก ฯลฯ สิ่งเหล่านี้ควรได้รับการส่งเสริมลงทุนเพียงใดนั้น การศึกษาต้นทุนของการเดินรถยนต์บรรทุกจะเป็นเครื่องช่วยพิจารณาโดยสามารถที่จะประมาณต้นทุนที่เกิดขึ้นในภาวะของบางอย่างเพิ่มขึ้น เช่น น้ำมัน ค่าอุปกรณ์ต่าง ๆ ค่าแรงงาน ฯลฯ

3. การศึกษาถึงปริมาณและแนวโน้มของรถยนต์บรรทุก, ความสัมพันธ์ของปริมาณรถยนต์บรรทุกกับรายได้ประชาชาติ จำนวนประชากร ปริมาณสินค้าที่ชนโดยรถยนต์บรรทุก ยังมีประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจการขนส่ง โดยทราบถึงปริมาณรถที่พอเพียงต่อความต้องการ ไม่ให้มีรถวิ่งเปลืองมากเกินไป ยังช่วยให้ภาวะดุลย์การค้าเสียเปรียบน้อยลงอีกทางหนึ่ง โดยการจำกัดการตั้งเข้าที่จำเป็นกับความต้องการเท่านั้น

นอกจากนี้ยังเป็นแนวทางต่อผู้ที่สนใจในเรื่องนี้จะได้นำไปศึกษาในรายละเอียดยิ่งขึ้นไป