

บทที่ 3

การขนส่งและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

ความหมายของการขนส่ง

การขนส่งมีความสำคัญต่อการขายและการจัดจำหน่ายเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการ ทำให้ผู้บริโภคที่อยู่ในสถานที่ที่การขนส่งเข้าไปไม่ถึง ได้มีสินค้าหรือมีการบริโภคตามที่ตนต้องการและช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิตผ่านมือคนกลางจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ดังนั้นการดำเนินธุรกิจใด ๆ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้นในท้องถิ่นใดที่มีการขนส่งดีถนนดีและมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพียงพอย่อมทำให้การลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดทำได้สะดวกรวดเร็วเป็นผลให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนั้นเจริญ การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากิจกรรมอื่น ๆ

คำจำกัดความของ การขนส่ง อาจเขียนสั้น ๆ ได้ว่า การขนส่ง คือ การเคลื่อนย้าย สิ่งของหรือคนจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้บัญญัตินิยามศัพท์ในมาตรา 4 ว่าการขนส่งหมายความว่า การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง⁷

การขนส่งเป็นการบริการชนิดหนึ่งซึ่งช่วยบำบัดความต้องการของมนุษย์ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการที่ตนต้องการ คือ เป็นสื่อกลางเชื่อมการผลิตและการบริโภคเข้าหากัน เริ่มจากผลิตรายการขนส่งทำหน้าที่เคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตจากแหล่งต่าง ๆ มาสู่โรงงานเพื่อใช้ในการผลิตเมื่อผลิตเสร็จก็นำมาขังคลังสินค้าเพื่อเตรียมจัดส่งให้กับผู้บริโภคในเวลา que ผู้บริโภคต้องการและในสถานที่ที่ผู้บริโภคสะดวกที่จะซื้อหา

การขนส่งเป็นสิ่งที่ให้อรรถประโยชน์ในด้านเวลาและสถานที่ (time and place utility)⁸

อรรถประโยชน์ทางด้านเวลา หมายถึง ความพอใจที่ผู้บริโภคได้รับเนื่องจากได้สินค้าหรือบริการในเวลา que ตนต้องการ เช่น ประชาชนสามารถมีข้าวรับประทานตลอดทั้งปีทั้ง ๆ ที่ฤดูกาลปลูกข้าวมีประมาณ 2 ครั้งต่อปีเท่านั้น

⁷ พระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497

⁸ ประชด ไกรเนตรและบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การขนส่งเบื้องต้น, (พิมพ์ครั้งที่ 2, พฤษภาคม 2528), หน้า

อรรถประโยชน์ทางด้านสถานที่ หมายถึง ความพอใจที่ผู้บริโภคได้รับเนื่องจากได้สินค้าหรือบริการในสถานที่ที่ตนสะดวก เช่น คนกรุงเทพฯ สามารถซื้อลำไยหรือลิ้นจี่ที่มาจากเชียงใหม่ได้ในกรุงเทพฯ

การขนส่งให้อรรถประโยชน์ในด้านเวลาและสถานที่ ซึ่งอรรถประโยชน์ดังกล่าวจะช่วยเพิ่มคุณค่าให้กับสินค้าและบริการ สินค้าที่ราคาต่ำจากแหล่งหนึ่งจะมีราคาสูงขึ้นได้ถ้า เคลื่อนย้ายไปยังอีกแหล่งหนึ่งที่มีความต้องการในเวลาที่ต้องการ เช่น สินค้าเกษตรในแหล่งที่มีความอุดมสมบูรณ์จะไม่มีราคาหรือมีราคาถูกมากแต่หากนำสินค้านั้นไปยังแหล่งที่กันดาร สินค้านั้นก็จะมีราคาที่สูงขึ้นได้

ความสำคัญของการขนส่ง

การขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ คือ

1. ช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้น ความเป็นอยู่ดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้จากท้องถิ่นอื่นและผลิตในสิ่งที่ตนถนัดแล้วนำไปจำหน่ายในท้องถิ่นอื่น ดังนั้นทุกท้องถิ่นสามารถที่จะมีสินค้าอุปโภคบริโภคที่เหมือนกันได้

2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ในสมัยก่อนเมื่อการคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวก มนุษย์ต้องพึ่งตนเอง ปลูกข้าวเอง เลี้ยงสัตว์เอง ทำเครื่องนุ่งห่มเอง ทำให้ไม่มีความชำนาญ เฉพาะอย่างเมื่อมีการขนส่งประชาชนสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้มีความต้องการสินค้ามากขึ้นจึงมีการแบ่งงานกันทำ ผลิตในสิ่งที่ตนเองถนัดแล้วนำมาแลกเปลี่ยนกันทำให้เกิดความชำนาญในการทำในสิ่งที่ตนถนัดการผลิตก็มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพราะในการผลิตนั้นเมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้นต้นทุนในการผลิตต่อหน่วยจะลดลง

3. ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อกันสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ขึ้นเป็นการขยายเมืองออกไปในแง่ของธุรกิจการขนส่งช่วยให้มีการกระจายสินค้าไปขาย สินค้าที่ออกมาใหม่ ๆ ก็สามารถกระจายไปขายในแหล่งที่การขนส่งเข้าถึงความเจริญก็ก้าวทันกันได้ทุกหนแห่ง

4. มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้มีการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่น จึงมีการเลียนแบบกันทางสังคม สังคมโดยรวมจึงเปลี่ยนได้เร็วขึ้นและทำให้ผู้คนมีสายตากว้างไกลขึ้น

5. ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกยิ่งขึ้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันโลกดูเหมือนจะ แคบลงเพราะผู้คนสามารถเดินทางถึงกันได้เกือบทั่วโลกหรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการมีระบบขนส่งที่ดี

6. ความสำคัญด้านอื่น ๆ เช่น เพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ การขนส่งช่วยให้สามารถเข้าถึงประชาชนในชุมชนต่าง ๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น การขนส่งยังช่วยให้สะดวกในการติดต่อถึงกันและกันทำให้เกิดความเข้าใจกัน เกิดความสามัคคีขึ้นในชาติได้

ประเภทของการขนส่ง⁹

การศึกษารายละเอียดของการขนส่งอาจแบ่งประเภทของการขนส่งได้ดังนี้

1. แบ่งตามลักษณะของเส้นทาง ได้แก่

1.1 การขนส่งทางบก ได้แก่ การขนส่งทางถนนและทางรถไฟ

1.2 การขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศและการขนส่งทาง

ทะเลระหว่างประเทศ

1.3 การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งทางเครื่องบิน

1.4 การขนส่งทางท่อ ได้แก่ การขนส่งของเหลว เช่น ก๊าซ หรือ สินค้าลักษณะ

พิเศษ

2. แบ่งตามลักษณะของผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการขนส่งมีหลายประเภทด้วยกัน เช่น

- ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier)

- ผู้ขนส่งโดยมีสัญญา (Contract Carrier)

- ผู้ขนส่งส่วนบุคคล (Private Carrier)

- ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder)

- นายหน้าหรือตัวแทน (Broker or Common Agent)

- ผู้ขนส่งที่ได้รับการยกเว้น (Except Carrier)

3. แบ่งตามบริการเส้นทางและพื้นที่ หมายถึงการขนส่งตามแผนหรือเส้นทางที่กำหนด การขนส่งที่ไม่กำหนดเส้นทางและบริเวณ การขนส่งในเขตเมืองหรือท้องถิ่น การขนส่งทางไกล เป็นต้น

⁹ รังสรรค์ แขวงโสภา, การขนส่งทั่วไป, (กรุงเทพฯ : บรรณาคม, 2523), หน้า 5-7.

4. แบ่งตามประเภทของสินค้า เช่น การขนส่งของใช้ การขนส่งของหนัก การขนส่งของเหลว การขนส่งที่มีเครื่องทำความเย็น การขนส่งแร่ การขนส่งวัตถุระเบิดหรือสิ่งมีอันตรายน

5. แบ่งตามปริมาณหรือลักษณะของสินค้า หมายถึง การขนส่งประเภทหีบห่อ ประเภทสัมภาระ ประเภทเหมา เหมาคู่

6. แบ่งตามพฤติกรรมของผู้ประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการขนส่งโดยตรง ผู้ประกอบการขนส่งทางอ้อม

7. แบ่งตามลักษณะของบริการ บริการของผู้ขนส่งมีหลายประเภท เช่น การรับจัดการขนส่ง การขนส่งด่วน การขนส่งเพื่อการค้า

8. แบ่งตามลักษณะของกฎหมายไทย

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้แบ่งประเภทไว้ดังนี้

- การขนส่งประจำทาง เป็นการขนส่งเพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด

- การขนส่งไม่ประจำทาง เป็นการขนส่งเพื่อสินค้า โดยไม่จำกัดเส้นทาง

- การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก เป็นการขนส่งคนและสิ่งของรวมกัน เพื่อสินค้าตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัม

- การขนส่งส่วนบุคคล เป็นการขนส่งเพื่อการค้าหรือเพื่อธุรกิจของตนเอง

- การขนส่งระหว่างจังหวัด เป็นการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด

- การขนส่งระหว่างประเทศ เป็นการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

- การรับจัดการขนส่ง เป็นการรับจ้างรวบรวมคน สัตว์ หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการ

ในที่นี้จะกล่าวถึงแต่เฉพาะ การขนส่งทางถนน หรือ การขนส่งด้วยรถยนต์ รถบรรทุก ซึ่งเป็นการขนส่งที่นิยมใช้กันมากในการขนส่งภายในประเทศ

ส่วนประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนนมี 3 ส่วนดังนี้¹⁰

ผู้ประกอบการหรือผู้ดำเนินการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งแบ่งเป็น

1. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ คือ ผู้รับจ้างขนส่งทั่วไป ไม่กำหนดเวลาหรือเส้นทางตายตัว
2. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล คือ ผู้ที่ทำการขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง แต่อาจนำมารับจ้างขนส่งสินค้าได้
3. ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) หรือเรียกว่า “คนกลาง” จะเป็นผู้รวบรวมสิ่งของแล้วมอบให้บุคคลอื่นทำการขนส่ง โดยผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ส่งหรือผู้รับโดยตรง นอกจากนี้ผู้รับจัดการขนส่งยังรับเหมาบรรทุกสินค้าจากบริษัทก่อสร้างต่างๆ แล้วหารถบรรทุกอีกต่อหนึ่ง
4. ผู้รับประกอบสถานีขนส่ง หมายถึง การดำเนินงานให้รถยนต์เข้าไปจอดรับ ผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้าในสถานีที่กำหนดไว้ โดยปกติรัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการสถานีขนส่งเอง และจะประกาศกำหนดสถานีให้รถยนต์เข้าไปจอดรับส่งสินค้าและผู้โดยสาร
5. การขนส่งในความรับผิดชอบขององค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) องค์การ ร.ส.พ. เป็นองค์การรัฐวิสาหกิจซึ่งจัดตั้งขึ้น โดยพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2496

ยานพาหนะหรือรถ ยานพาหนะซึ่งเป็นอุปกรณ์ของการขนส่งทางถนนแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

1. รถยนต์บรรทุก เป็นรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุกขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ
2. รถยนต์โดยสาร เป็นรถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้งานด้านการขนส่งบุคคล

ถนนหรือทางหลวง เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ รถยนต์จะวิ่งบริการไปยังที่ต่างๆ ได้ถ้ามีถนนไปถึง

¹⁰ ประชด ไกรเนตรและบุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การขนส่งเบื้องต้น, (พิมพ์ครั้งที่ 2, พฤษภาคม 2528), หน้า 67-68.

อัตราค่าระวางขนส่ง¹¹

ค่าระวางขนส่ง คือ ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินในการให้บริการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ค่าบริการขนส่งหรือค่าระวางขนส่งนี้เป็นราคาของผลผลิตจากการบริการขนส่ง ธุรกิจที่ต้องใช้บริการการขนส่งควรจะทราบถึงประเภทของอัตราค่าระวางต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจเลือกประเภทของการขนส่งและเพื่อที่จะได้เข้าใจและวางแผนทางด้านการขนส่งได้อย่างถูกต้อง

สำหรับผู้ที่กำหนดธุรกิจขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งนั้น ค่าระวางขนส่งจะเป็นเครื่องกำหนดในการตัดสินใจว่าจะมีการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างไรและควรให้บริการขนส่งอะไรบ้าง โดยทั่วไปการกำหนดอัตราค่าระวางขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ หลายอย่าง เช่น

1. สภาพและลักษณะธรรมชาติของสินค้าที่ส่ง เช่น น้ำหนัก ปริมาณการบรรจุ การจัดดูแลรักษาเพื่อป้องกันความเสียหายหรือเป็นสินค้าที่เสียหายง่าย ต้องขนย้ายอย่างรวดเร็วหรือไม่ เป็นต้น

2. ลักษณะภูมิประเทศหรือระยะทางที่ทำการขนส่ง
3. ปริมาณการขนส่งสินค้าแต่ละครั้ง
4. ชนิดของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง
5. ราคาน้ำมัน
6. สภาพการบรรจุภัณฑ์

อัตราค่าระวางหรือค่าบริการขนส่งอาจแบ่งเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ดังนี้

1. อัตราค่าบริการตามระยะทางจริง (Actual Distance Rate System) เป็นระบบอัตราค่าบริการที่คิดเต็มราคาตามระยะทางที่วิ่งจริง เช่น ถ้ากำหนดอัตราค่าระวางกิโลเมตรละ 50 สตางค์ ถ้าขนส่งระยะทาง 500 กิโลเมตรต้องเสียค่าระวาง 250 บาท เป็นต้น

2. อัตราค่าบริการระบบกลุ่ม (Group Rate System) เป็นระบบอัตราค่าบริการแบบรวมจุดต้นทางหรือปลายทางหลาย ๆ จุดเข้าเป็นกลุ่ม ๆ โดยเสียอัตราค่าบริการแต่ละกลุ่มในอัตราเดียวกัน เช่น กลุ่ม ก. มีระยะทาง 10-15 กิโลเมตร ดังนั้นผู้ที่ใช้บริการในระยะทางไม่ว่า 10 หรือ 15 กิโลเมตรจะเสียค่าบริการเท่ากัน เป็นต้น

¹¹ บุญเลิศ จิตตั้งวัฒนา, การวิเคราะห์และการวางแผนด้านการขนส่ง, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2535) หน้า 48-51.

3. อัตราค่าบริการแบบลดลง (Tapering Rate System) ค่าบริการแบบนี้ยิ่งระยะทางไกลมากขึ้นอัตราค่าบริการก็จะลดลง เช่น ระยะทาง 1-100 กิโลเมตร ๆ ละ 60 สตางค์ ระยะทาง 101-200 กิโลเมตร ๆ ละ 40 สตางค์ และระยะทาง 201-300 กิโลเมตร ๆ ละ 32 สตางค์

4. อัตราค่าบริการพิเศษ (Special Facilities) เป็นอัตราค่าบริการที่ไม่มีระเบียบระบุไว้ว่าเป็นเท่าไร ขึ้นอยู่กับข้อตกลง ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า สภาพการแข่งขัน สภาพตลาด ฯลฯ

อัตราค่าบริการพิเศษมีหลายประเภท ได้แก่

- อัตราค่าบริการพิเศษจากจุดถึงจุด เป็นอัตราค่าบริการที่กำหนดให้เฉพาะการขนส่งระหว่างสถานีบางแห่ง

- อัตราค่าบริการพิเศษประเภทสินค้า เป็นอัตราค่าบริการที่กำหนดเป็นพิเศษสำหรับสินค้าบางชนิด

- อัตราค่าบริการพิเศษสำหรับทิศทางรถเปล่า เป็นอัตราค่าบริการที่กำหนดเป็นพิเศษสำหรับการขนส่งในทิศทางที่มีการเดินรถสินค้าเปล่า

- อัตราค่าบริการพิเศษสำหรับฤดูที่มีการใช้รถบางชนิดน้อยกว่าปกติ หรือ เมื่อผู้ส่งยินยอมใช้รถผิดประเภท

- อัตราค่าบริการพิเศษในรูปส่วนลดตามปริมาณ (Quantity Rebate) ซึ่งจะกำหนดปริมาณที่ขนส่งเป็นช่วง ๆ ถ้าหากลูกค้าทำการขนส่งเกินกว่าปริมาณที่กำหนดก็จะมีราคินส่วนลดให้

- อัตราค่าบริการพิเศษในรูปสัญญา (Contract Rebate) จะกำหนดขึ้นสำหรับการทำสัญญาการขนส่งกับลูกค้าเฉพาะราย

- อัตราค่าบริการพิเศษเมื่อผู้ส่งลงทุนในการจัดหาล้อเลื่อนหรือลงทุนสร้างอุปกรณ์การขนส่งและการบรรทุกด้วย (Private Car Allowance) เช่น ตู้รถไฟบรรทุกปูนซีเมนต์ของบริษัทปูนซีเมนต์

- อัตราค่าบริการพิเศษสำหรับการขนส่งไปกลับ

1. อัตราค่าบริการที่กำหนดอัตราค่าต่ำสุดเอาไว้ ดังเช่นอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าทางอากาศสำหรับสินค้าทั่วไป

2. อัตราค่าบริการเพื่อการแข่งขัน เป็นอัตราค่าบริการที่มุ่งส่งเสริมอุตสาหกรรมบางประเภทเพื่อใช้แข่งขันกับผู้อื่นได้ โดยกำหนดอัตราค่าบริการต่ำเป็นพิเศษสำหรับอุตสาหกรรมหรือสินค้าที่รัฐบาลจะส่งเสริม

3. อัตราค่าบริการคิดเป็นเที่ยว เช่น การขนส่งที่มีน้ำหนักมากจำพวกวัสดุก่อสร้าง หิน ดิน ทราย เหล่านี้จะคิดเหมาเป็นคันรถ

4. อัตราค่าบริการต่อหน่วยภาษนะบรรจุ เช่น สิ้นค้าพวกบรรจุภัณฑ์ที่มีน้ำหนักมากบรรจุในกล่อง ตัง เ่ง กระทบ ตามปกติการคิดค่าขนส่งตามหน่วยภาษนะบรรจุมีรายได้ดีกว่าคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก

การควบคุมการขนส่ง¹²

ในสมัยก่อนประชาชนมีจำนวนน้อย ชุมชนต่างๆ มีขนาดเล็กจึงไม่เกิดปัญหาในการควบคุมหรือกำหนดให้แต่ละชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข ต่อมาชุมชนต่าง ๆ ได้ขยายตัวเติบโตมากขึ้นปัญหาในด้านสังคมและการรักษาให้สมาชิกชุมชนนั้น ๆ อยู่กันด้วยความสงบสุขก็เพิ่มขึ้นด้วยสมาชิกของชุมชนจึงต้องกำหนดระเบียบและวินัยของชุมชนของตนขึ้น เมื่อชุมชนขยายตัวเป็นประเทศระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่ถือปฏิบัติกันจึงนำมาปรับปรุงแก้ไขเป็นกฎหมายของประเทศนั้น ๆ

ในด้านการขนส่งก็เช่นเดียวกัน เมื่อสังคมขยายตัวขึ้นบทบัญญัติและกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมก็จำเป็นต้องมีมากขึ้น การควบคุมโดยกฎหมายส่วนใหญ่จะเน้นในทางที่สังคมส่วนรวมได้รับประโยชน์มากที่สุดและให้สมาชิกในสังคมนั้น ๆ ได้รับความเป็นธรรมโดยต้องยอมเสียสละประโยชน์ส่วนบุคคล ประโยชน์ส่วนใหญ่มหาศาลที่สมาชิกของสังคมจะได้รับจากกฎหมายเหล่านี้ คือ

1. ความปลอดภัยในการขนส่ง
2. ความเป็นธรรมในกรณีการขัดแย้งระหว่างผู้ให้บริการกับผู้รับบริการ
3. ความสะดวกสบายตามความสมควรแก่สภาพของสังคมในช่วงเวลาการขนส่ง

ในประเทศไทย รัฐได้กำหนดองค์ประกอบของการควบคุมการขนส่งในรูปแบบของกฎหมายพระราชบัญญัติ กฎกระทรวง และระเบียบคำสั่งต่าง ๆ แล้วแต่กรณี

กฎหมายที่ใช้ควบคุมการขนส่งของประเทศไทยที่ยังบังคับใช้อยู่มีดังนี้

1. ความรับผิดชอบของการขนส่งโดยทั่วไปควบคุมโดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 5 ลักษณะ 8 ตั้งแต่ มาตรา 608 ถึง 639
2. การขนส่งทางถนนควบคุมโดย พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522, พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 และ พรบ.รถยนต์ พ.ศ.2522
3. การขนส่งทางรถไฟควบคุมโดย พรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 และ พรบ.จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464

¹² www.ocmlt.go.th

4. การขนส่งทางน้ำควบคุมโดย พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
5. การขนส่งทางอากาศควบคุมโดย พรบ.การเดินอากาศ พ.ศ.2497
6. การขนส่งทางท่อ ขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายควบคุมโดยเฉพาะ เพราะเป็นการขนส่งประเภทใหม่ล่าสุดของประเทศไทย

การขนส่งทางบกมีหน่วยงานของรัฐทำหน้าที่รับผิดชอบ ดูแลจัดการดังนี้

1. กรมการขนส่งทางบก มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางรถยนต์ของประเทศโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและจัดให้มีการบริการการขนส่งทางรถยนต์อย่างเพียงพอและปลอดภัย ประสานงานกับการขนส่งประเภทอื่นรวมทั้งการจดทะเบียนรถยนต์และจัดเก็บภาษีรถยนต์ประเภทที่อยู่ในความรับผิดชอบ

2. องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เป็นรัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์โดยทางบกและทางน้ำ ทั้งภายในและประเทศใกล้เคียงและดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์

3. กรมทางหลวง มีหน้าที่เกี่ยวกับงานสำรวจ ออกแบบ งานก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษาทางพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางหลวงสัมปทานทั่วราชอาณาจักร เพื่อเชื่อมต่อจุดสำคัญทางเศรษฐกิจ การเมือง และการทหารโดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค่า ความมั่นคงปลอดภัยของชาติ มาตรฐานที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจรของแต่ละท้องถิ่นทั่วประเทศตลอดจนอำนวยความสะดวก ความรวดเร็วและปลอดภัยและควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย งานที่สำคัญของกรมทางหลวงที่มีผลต่อธุรกิจขนส่งอย่างหนึ่ง ก็คือ การกวดขันในการควบคุมพิกัดน้ำหนักของรถยนต์บรรทุก

การควบคุมการขนส่งมีประโยชน์อื่น ๆ นอกเหนือจากการทำให้เกิดระเบียบในด้านการขนส่งอีกหลายประการ เช่น

ลดต้นทุนการผลิต (Economics of Rate) เมื่อรัฐควบคุมการขนส่งจะเป็นผลให้ธุรกิจการขนส่งรวมตัวกันเป็นแหล่งผลิตขนาดใหญ่ (large scale of production) ซึ่งทางเศรษฐศาสตร์เชื่อว่าต้นทุนต่อหน่วยของการผลิตขนาดใหญ่ย่อมต่ำกว่าต้นทุนต่อหน่วยของการผลิตขนาดเล็ก

ความมั่นคงในการลงทุน (Fixed and Nonliquid Investment) อุตสาหกรรมการขนส่งต้องการการลงทุนคงที่ (Fixed investment) สูงและยังต้องลงทุนในเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ (Nonliquid investment) อีกหลายอย่าง ฉะนั้นผู้ประกอบการที่สามารถจัดหาเงินทุนดังกล่าวได้ต้องมีขนาดใหญ่และมีฐานะมั่นคงมากเพื่อให้เกิดความมั่นคงนี้รัฐจึงต้องเข้าไปเกี่ยวข้อง

ขจัดปัญหาสมรรถภาพที่เหลืออยู่ (The problem of unused capacity) เป็นที่ทราบกันดีว่าอุปสงค์ของการขนส่งมักเป็นฤดูกาล (Seasonal) หรือเป็นช่วง ๆ ของเวลา จึงเป็นปัญหาสำคัญของผู้ประกอบการขนส่งที่จะจัดอุปทานการขนส่งให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการขนส่งทุกโอกาสได้ซึ่งจะทำเช่นนั้นได้ต้องมีทุนจำนวนมาก การที่รัฐเข้าควบคุมจึงเป็นการสนับสนุน การผลิตขนาดใหญ่ที่มีขนาดยานพาหนะมากเพื่อให้สามารถหมุนเวียนขนาดยานพาหนะของตนไปยังที่ต่าง ๆ ให้เพียงพอกับความต้องการที่เปลี่ยนแปลง โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่มและเป็นการแก้ปัญหากำลังการผลิตที่เหลืออยู่ (Unused capacity) ได้อีกด้วย

เลือกผู้ประกอบการที่ชำนาญ (Technical limitation) ประสิทธิภาพของการขนส่งขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้ประกอบการขนส่ง การที่รัฐเข้าควบคุมทำให้ผู้ประกอบการรู้สึก มั่นคงในอาชีพมีการอุทิศกำลังสติปัญญาอย่างเต็มที่เพื่อดำเนินการในความรับผิดชอบให้ได้ผลดี ทั้งต่ออุตสาหกรรมขนส่งและเศรษฐกิจส่วนรวม

จะเห็นว่าการที่รัฐควบคุมการขนส่งย่อมก่อให้เกิดผลดีในด้านต่าง ๆ ทั้งต่อผู้ประกอบการในด้านที่เข้าไปคุ้มครองการประกอบอาชีพให้มั่นคง และต่อผู้ใช้บริการในด้านของการคุ้มครองผู้บริโภคนั้น รัฐจะเข้าควบคุมเพื่อให้ผู้ประกอบการผลิตบริการตามคุณลักษณะที่ประชาชนผู้ใช้บริการต้องการ และไม่ให้ผู้ประกอบการเอาเปรียบผู้ใช้บริการในเรื่องอัตราค่าบริการ

ในเมื่อรัฐได้เข้ามามีส่วนในการควบคุมการขนส่งเช่นนี้ ผู้ที่คิดจะดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์จึงควรต้องศึกษาองค์ประกอบต่าง ๆ เพื่อช่วยในการตัดสินใจที่จะบริหารงานด้านนี้ให้สอดคล้องกับกฎหมายต่าง ๆ เมื่อได้ดำเนินกิจการถูกต้องตามอำนาจควบคุมของรัฐแล้ว ผู้บริหารด้านการขนส่งหรือจัดจำหน่ายก็จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้และยังจะได้ใช้ประโยชน์จากการขนส่งในลักษณะประหยัดและคุ้มค่าที่สุด

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง¹³

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถบรรทุก มีลักษณะกฎระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรการขับรถคล้ายกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลทุกอย่างมีเพียงกฎระเบียบดังนี้

1. กฎหมายเกี่ยวกับการขับรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปเข้าในเขตตัวเมืองจังหวัดต่างๆ และเข้าในเขตเมืองของกรุงเทพมหานครตามเวลาที่กำหนดไว้
2. กฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักที่กำหนดไว้ เช่น รถ 10 ล้อบรรทุกสินค้าน้ำหนักไม่เกิน 21 ตัน

¹³ www.motc.go.th

3. กฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกลูกสินค้าเกินความสูงและความยาวเกินกว่าที่กำหนดไว้
4. กฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความเร็ว
5. กฎหมายเกี่ยวกับควันรถและเสียงจากรถที่รบกวนประชาชน

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Chiang Mai University