

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและสภาพปัญหา

ผู้ประกอบการค้าและธุรกิจต่างก็มีเป้าหมายอย่างเดียวกัน คือ การตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค เพื่อที่ตนเองจะได้ผลประโยชน์สูงสุดจากการค้า และการบริการ¹ ดังนั้น ผู้ประกอบการด้านธุรกิจพาณิชย์กรรมที่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหารายได้มาแบ่งปันกันจากการจำหน่ายสินค้าและบริการให้ได้มากที่สุด ย่อมต้องคำนึงถึงปัจจัยพื้นฐานในการประกอบการ 6 ประการ² กล่าวคือ ต้นทุนจากบุคคล (Man) อันเป็นสมาชิกขององค์กร เงินลงทุน (Money) เครื่องจักร (Machine) วัตถุดิบ (Material) ที่ใช้ในการผลิตสินค้า หรือบริการ การตลาด (Marketing) อันเป็นการกระจายสินค้า หรือบริการไปสู่ผู้บริโภค และการจัดการ (Management) อันเป็นการจัดรูปแบบต่าง ๆ ขององค์กรธุรกิจ และการนำสินค้า หรือบริการจากผู้ประกอบการไปสู่ผู้บริโภคให้ได้มากที่สุดโดยทั่วถึง และรวดเร็ว ตามความต้องการของผู้บริโภค

ระบบการจัดการนำสินค้า หรือบริการจากผู้ประกอบการไปสู่ผู้บริโภคที่ดี ย่อมต้องนำเอาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เป็นเครื่องช่วยเหลือในเรื่องดังกล่าว และระบบการ

¹สุมาลี วงษ์วิฑิต และสมชาย รัตนเชื้อสกุล, แนวคิดและหลักการ: พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แว่นแก้ว, 2544), หน้า 2.

²สมพล พุ่มหว่า, การผลิต Production GM 303 (H) (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546), หน้า 3-4.

บริหารจัดการหนึ่งที่สำคัญ คือ ระบบโลจิสติกส์ (Logistics System)³ อันได้แก่ การวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียนและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภค⁴ โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของผู้บริโภคเป็นสำคัญ ซึ่งกระบวนการจัดส่งสินค้าในปัจจุบันมีอยู่ด้วยกัน 3 ทาง คือ การขนส่งทางบกโดยการขนส่งทางรถยนต์ รถไฟ การขนส่งทางน้ำโดยการขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางอากาศโดยเครื่องบินพาณิชย์

โลจิสติกส์ (Logistics) สำหรับภาคธุรกิจการค้า และการบริการของประเทศไทย ย่อมเป็นข้อได้เปรียบในการแข่งขันทางการค้าในทุกระดับภูมิภาค เพราะภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการคมนาคมขนส่งทั้งการขนส่งทางบก การขนส่งทางเรือ และการขนส่งทางอากาศ อันถือเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายการคมนาคมขนส่งสากล

ผู้ประกอบการไทยสามารถนำสินค้าและบริการเข้าแข่งขันในเวทีระดับโลกได้ ตามกรอบกติกาขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization--WTO) และในระดับของความร่วมมือภายในกลุ่มภูมิภาคเพื่อจัดตั้งเป็นเขตการค้าเสรี (Free Trade Area Agreement--FTA) อาทิเช่น เขตการค้าเสรี สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เขตการค้าเสรี จีน อินเดีย ฯลฯ อันนำไปสู่ความเติบโตทางเศรษฐกิจ และศักยภาพการแข่งขันทางการค้าในทุกระดับภูมิภาคของโลก

³สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ, เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ, 2548), หน้า 12.

⁴Council of Supply Chain Management Professionals, **CSCMP Supply Chain Management Definitions** [Online], available URL: <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>, 2008 (September, 30).

สำหรับผู้ประกอบการภายในประเทศ การกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคที่รวดเร็ว และตรงกันกับความต้องการของผู้บริโภค ย่อมอาศัยการดำเนินการผ่านระบบค้าส่ง หรือระบบยี่ปั้ว (ตัวแทนจำหน่าย) หรือระบบค้าปลีก หรือระบบชาปั้ว (ร้านค้าย่อยหรือร้านสะดวกซื้อ) เพื่อนำสินค้าไปสู่ท้องตลาดตามความต้องการของผู้บริโภค โดยอาศัยภาคการขนส่งทั้งทางรถยนต์ รถไฟ เรือสินค้า เครื่องบินพาณิชย์ ด้วยเหตุนี้เอง การใช้โลจิสติกส์ จึงเข้ามามีส่วนในการดำเนินงานจัดการต่าง ๆ มากมาย เช่น การขนส่ง การบริหารสินค้าในคลังสินค้า การสั่งซื้อ การวางแผนการผลิต การบรรจุหีบห่อ การบริการสถานีตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ และการเงินการธนาคาร การประกันภัย และการจัดการด้านสื่อสารข้อมูล เป็นต้น ด้วยการเลือกใช้วิธีการที่เหมาะสมกับผู้ประกอบการในแต่ละราย โดยที่ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายต่ำสุด ด้วยการใช้เทคโนโลยี และการสื่อสาร ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคทั้งทางตรง และทางอ้อม

การใช้โลจิสติกส์ (Logistics) ของผู้ประกอบการ จึงเป็นการนำมาใช้ได้ 2 นัย กล่าวคือ โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ขนถ่ายสินค้า จัดซื้อ บริการลูกค้า บริหารสินค้าคงคลัง คลังสินค้า และการบริหารสารสนเทศเชื่อมโยงระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขายประการหนึ่งกับ โลจิสติกส์เป็นเครือข่ายวิสาหกิจ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจหลักอย่างขนส่ง ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ ประกันภัยขนส่ง สถาบันการเงิน⁵ เป็นต้น

การขนส่งสินค้าที่สามารถจัดส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยถูกสุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย คือ การขนส่งสินค้าทางรถไฟ⁶ รถไฟในอดีตขับเคลื่อนด้วยถ่านหิน ต่อมาขับเคลื่อนด้วยเชื้อเพลิงจากน้ำมัน ซึ่งมีการใช้มาจนถึงปัจจุบัน นอกจากนี้ รถไฟยังขับเคลื่อนด้วยระบบพลังงานแม่เหล็กไฟฟ้า

⁵จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา, การเจรจาการค้าเสรีทวิภาคี (FTA) ค่าบริการสาขาขนส่งทางถนน [Online], available URL: <http://www.nesdb.go.th>, 2552 (กุมภาพันธ์ 13).

⁶โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105>, 2552 (กุมภาพันธ์ 13).

อย่างที่ใช้กับรถไฟ MRT⁷ เป็นต้น และกิจการของการรถไฟเข้ามาในประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 โดยมีพระเจ้าอนังยาเธอ-เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค เบ็ทเก ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีการตั้ง “กรมรถไฟหลวง” ขึ้นในปี พ.ศ. 2460 ต่อมาในสมัยรัฐบาล จอมพลแปลก พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494⁸ มีผลทำให้ “กรมรถไฟหลวง” มีเปลี่ยนฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจในชื่อ “การรถไฟแห่งประเทศไทย”⁹ มาจนถึงปัจจุบัน

การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินกิจการด้านการขนส่งสินค้าเป็นหลัก เอกชนสามารถเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าในหลายรูปแบบหลายประเภท เช่น รถไฟตู้บรรทุกสินค้าทั่วไป (Box Car for General Commodities) รถไฟบรรทุกน้ำมันและก๊าซ (Tanker for Liquid and Gas) เป็นต้น ซึ่ง การขนส่งทางรถไฟสามารถใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อีกด้วย โดยสินค้าที่จัดส่งทางรถไฟมี 4 ประเภท คือ ประเภทแรกเป็นสินค้าทั่วไป ประเภทที่สอง คือ สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ประเภทที่สาม คือ ปูนซีเมนต์ และประเภทสุดท้าย คือ น้ำมัน ซึ่งการขนส่งทางรถไฟสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศได้แล้ว ยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศที่เป็นคู่เจรจาทางการค้ากับไทยในระดับภูมิภาคได้อีกด้วย

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ประสบกับอุปสรรคและปัญหาหลากหลายประการ อาทิเช่น การดำเนินการที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่มีความชำนาญแต่อยู่

⁷พระราชบัญญัติการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543, มาตรา 3.

⁸การรถไฟแห่งประเทศไทย, ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย [Online], available URL: <http://www.railway.co.th/about/history.asp>, 2551 (ตุลาคม, 7).

⁹พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 4.

ในความกำกวมดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น กิจการ โรงแรมรถไฟที่ชะอำ หัวหิน ภัตตาคาร และการจัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับกิจการรถไฟ¹⁰ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาในการบริหารจัดการของระบบขนส่งทางรถไฟอีกด้วย อาทิเช่น จุดตัดระหว่างทางรถไฟและทางถนนมีอยู่มากทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินขบวนรถไฟด้วยความเร็วประการหนึ่ง การขนส่งสินค้าทางรถไฟในแต่ละเส้นทางมีความหนาแน่นค่อนข้างมาก เพราะทางรถไฟเป็นแบบทางเดี่ยว (Single Track) ตลอดเส้นทาง ทำให้เกิดความล่าช้าเนื่องมาจากการสับหลักระหว่างขบวนต่าง ๆ นอกจากนี้ความล่าช้ายังเกิดจากการยกขนตู้สินค้าที่ไม่เป็นไปตามกำหนดของการรถไฟแห่งประเทศไทย¹¹ เป็นต้น ทำให้ส่งผลให้การลงทุนในการขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนสูงขึ้นไปด้วย ดังนั้นการบริหารจัดการด้วยระบบโลจิสติกส์กับการขนส่งทางรถไฟ จึงมีส่วนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาทิเช่น การสร้างระบบรถไฟรางคู่ (Track Doubling) ตลอดจนการดำเนินการที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็น การสั่งซื้อและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเข้า ที่ใช้ระบบสารสนเทศ หรือ Bar Code การเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying) และการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management) ทั้งระบบสถานที่ตั้งและการประกันภัย กับการจัดการขนส่งสินค้า (Transportation) ในรูปแบบการบริหารจัดการการขนส่งต่าง ๆ¹²

ดังนั้นปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ จึงมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ในระบบโลจิสติกส์ เช่น การจัดส่งสินค้า การเก็บสินค้าในคลังสินค้า การจ้างแรงงาน และจ้างทำของ ซึ่งรวมไปถึง การว่าจ้างบุคคลภายนอกในการ

¹⁰พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2509, มาตรา 3.

¹¹โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์, 13).

¹²โลจิสติกส์คลินิก, ต้นทุนของของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/671/113,2552> (กุมภาพันธ์, 13).

ผลิต (Outsourcing) เพื่อความสะดวก รวดเร็วแล้ว ยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการทำธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ

ปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ คงมีแต่กฎหมายที่ใกล้เคียงกันซึ่งมีผลใช้บังคับซ้ำซ้อน ไม่มีความชัดเจนและครอบคลุม ขาดความเป็นเอกภาพ ไม่มีความสอดคล้องกับการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน ที่สำคัญ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รัชชนจ้างทำของ ฝากทรัพย์ และประกันภัย พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ซึ่งมีหน่วยงานที่รับผิดชอบอยู่หลายภาคส่วนด้วยกัน คือ¹³ กระทรวงคมนาคม ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ สำนักงานส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น กฎหมายที่นำมาใช้กับโลจิสติกส์ และ กฎระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น มีความสำคัญในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ กล่าวคือ

1) ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ มีการนำหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับใช้ด้วยกัน หลายประการที่สำคัญ คือ

(1) สัญญารับขนส่งสินค้า ตามบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดสิทธิและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบชำรุด สูญหายหรือนับสลายหรือส่งมอบชักช้า เพียงเท่าที่ในใบกำกับของและใบตราส่ง ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับเจ้าของสินค้า ที่ใช้บริการบริการรับขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมไปถึงบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ดำเนินการขนส่งสินค้าอีกด้วย

(2) สัญญาจ้างทำของ ตามบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีจุดประสงค์ของความสำเร็จของชิ้นงาน ในกรณีของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ความสำเร็จของชิ้นงาน คือ การส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้า แต่ไม่มีการกำหนดถึง

¹³ สำนักเจรจาการค้าบริการ, ภาพรวมสภาพธุรกิจโลจิสติกส์ในไทย [Online], available URL: http://www.dtn.moc.go.th/web/567/583/733/ลอจิสติกส์.doc?G_id=733&f_id=5335,2552, (กุมภาพันธ์, 13).

ความรับผิดชอบที่แน่นอนไว้ ที่จะใช้บังคับกับการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย

(3) สัญญาฝากทรัพย์ ตามบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เข้ามามีส่วนในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ เกี่ยวกับการจัดเก็บสินค้า และคลังสินค้า โดยคู่สัญญามีสิทธิและหน้าที่ตลอดจนความรับผิดชอบร่วมกัน ทำนองเดียวกันกับสัญญารับขนส่งสินค้าและสัญญาจ้างทำของ คือ ความรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลาย ต้องชดเชยราคาทรัพย์สินนั้นเพียง 5,000 บาท¹⁴ ซึ่งการฝากทรัพย์ในกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตกอยู่ในบังคับของกฎหมายมหาชน ไม่สามารถบังคับในทางแพ่งได้

(4) สัญญาประกันภัย ตามบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยในการรับขนนั้น ย่อมคุ้มครองถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่าง การขนส่ง และผู้ขนส่งอาจเรียกให้บริษัทประกันภัยชดเชยค่าเสียหายให้กับตนเองหรือบุคคลที่สามที่ระบุไว้ให้เป็นผู้เอาประกัน การชดเชยค่าเสียหายของสินค้าที่ขนส่ง ย่อมอยู่ในเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย แต่เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย ยังไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

2) ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ มีการนำหลักของพระราชบัญญัติ-การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาบังคับใช้ที่สำคัญ คือ

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่อยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการสาธารณะหลายรูปแบบ เช่น การขนส่ง การท่องเที่ยว การโรงแรม แต่กิจการหลายอย่างที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีความชำนาญ ที่จะดำเนินกิจการ เช่น กิจการโรงแรมและภัตตาคาร จึงทำให้กิจการดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ แต่กิจการของการรถไฟภายในขอบวัตถุประสงค์¹⁵ หลายประการเช่น “กำหนดอัตราค่าภาระการ ใช้รถไฟ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธี ชำระดังกล่าว” และ “รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง

¹⁴พระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2548, มาตรา 5

¹⁵พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 4.

กับกิจการรถไฟ” กิจการดังกล่าวการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ เช่น การรับขน การจัดเก็บค่าบริการในการโดยสาร ค่าระวางบรรทุกสินค้า และรับฝากของในคลังสินค้ามีราคาต่ำไม่คุ้มกับต้นทุน เป็นต้น

กระบวนการธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่ต้องใช้เงินเป็นจำนวนมากในการพัฒนากระบวนการธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น การวางแผน จัดสายงาน และควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ การลำเลียงสินค้า การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปจนถึงมือผู้บริโภค ตามความต้องการของผู้บริโภค เป็นต้น ซึ่งการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม อันเป็นการสร้างเสริมศักยภาพในกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ขณะเดียวกันยังเป็นการลดกิจการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีความชำนาญ ตลอดจนความรับผิดชอบที่เกิดจากมูลนิธิกรรมสัญญาและละเมิด ได้อย่างเต็มที่

3) ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ มีการนำหลักของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มาบังคับใช้ที่สำคัญ คือ

พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐ เมื่อมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนสถานะของรัฐวิสาหกิจ จากรูปแบบเดิมที่เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐให้เป็นรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ เช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทขนส่ง จำกัด อันเป็นกระบวนการหนึ่งในการแปรรูปรัฐวิสาหกิจของประเทศไทย โดยที่รัฐถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 ส่วนที่เหลือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามาถือหุ้น และดำเนินการบริหารงาน เพื่อให้มีการปรับโครงสร้างองค์กรของรัฐวิสาหกิจให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน และเปิดโอกาสให้มีการระดมทุนจากตลาดทุนกระทำได้โดยสะดวก และมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับภาคเอกชนได้

แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ยังไม่อยู่ในคำจำกัดของความหมาย¹⁶ ของการขอใช้เงินทุนจากกองทุนรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินทุนเริ่มแรกจำนวน 30,000,000 บาท จากงบประมาณรายจ่ายสามัญของกรมรถไฟประจำปี

¹⁶พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542, มาตรา 3.

งบประมาณ พ.ศ. 2494 อยู่แล้ว จึงไม่สามารถขอใช้เงินทุนจากกองทุนรัฐวิสาหกิจได้ ขณะเดียวกันปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการค่าใช้เป็นจำนวนมากประกอบกับมีทรัพย์สินที่ไม่ได้นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนากิจการของการรถไฟ ซึ่งทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นที่ดิน อันเป็นเหตุให้ในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยตกอยู่ในสถานะของการขาดทุนสะสมเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนและแปรรูปการรถไฟแห่งประเทศไทยเสียใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบัน โดยอาศัยระบบธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟเข้ามาช่วยพัฒนาการรถไฟแห่งประเทศไทย

4) ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ มีการนำหลักของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาบังคับใช้ที่สำคัญ คือ

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 ที่มีเนื้อหาสาระที่ยังคงเป็นปัญหาและสร้างอุปสรรคให้กับการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศไทย กล่าวคือ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI มีอำนาจในการพิจารณาว่า กิจการใดที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน และไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทเอกชนไม่มีกิจการของรัฐสามารถขอการส่งเสริมการลงทุนได้ ยกเว้น ที่มีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจหรือกิจการของรัฐนั้นไปเป็นบริษัทเอกชนแล้ว โดยการแปรรูปการรถไฟแห่งประเทศไทยให้อยู่ในรูปแบบของบริษัทจำกัด เพื่อเปิดโอกาสให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถรับเงินทุนจากเงินทุนจากกองทุนรัฐวิสาหกิจได้ และยังสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้ได้รับการถ่ายทอดทางวิชาการในกระบวนการขนส่งทางรถไฟที่ทันสมัย อย่างโครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างเดียวกันกับที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

ปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ดังกล่าวข้างต้น มีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน มีกฎหมายที่ใช้บังคับซ้ำซ้อน ไม่มีความชัดเจนและครอบคลุม ขาดความเป็นเอกภาพ ไม่มีความสอดคล้องกัน และยังไม่ทันสมัยอีกด้วย การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญต่อการขนส่งสินค้า ทั้งการขนส่งลักษณะภูมิประเทศ วิธีการดำเนินชีวิตของประชากรในประเทศ อันเป็นจุดเด่น จุดด้อย

และโอกาสของประเทศในการพัฒนาและรับเอาเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้อย่างเหมาะสม กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามสภาพของปัญหาทั้งในข้อเท็จจริง และข้อกฎหมายต่าง ๆ ทำให้ผู้ศึกษาต้องการศึกษาให้ทราบว่า ปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ในของประเทศไทยว่ามีปัญหากฎหมายประการใดบ้าง โครงสร้างรูปแบบ และกระบวนการการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ในกระบวนการของการวางแผน การขนส่ง การกระจายสินค้า การจ้างบุคคลภายนอก การเก็บข้อมูลและการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมทั้ง สิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบในทางกฎหมาย เพื่อสร้างศักยภาพให้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเปิดรับการส่งเสริมและรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการดำเนินการธุรกิจ โลจิสติกส์ได้อย่างดีต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษา ความเป็นมา หลักการ แนวคิดในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

2.2 เพื่อศึกษา โครงสร้างรูปแบบและการพัฒนาการในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

2.3 เพื่อศึกษา สิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

2.4 เพื่อวิเคราะห์ ปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

2.5 เพื่อสรุป ในการหาแนวทางการแก้ไขปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

3. สมมติฐานของการศึกษา

ในการศึกษาถึง ปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ มีประเด็นที่น่าสนใจอยู่ที่ว่า ธุรกิจโลจิสติกส์เป็นระบบที่สามารถทำให้เกิดระบบการขนส่งที่รวดเร็ว ตรงต่อเวลา เชื่อถือได้ และเหมาะสมช่วยลดต้นทุน ประหยัด แต่ระบบกฎหมายยังไม่เอื้ออำนวยและส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ประการหนึ่ง กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจตาม พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จึงไม่เอื้ออำนวยในการพัฒนาส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามบทบัญญัติของกฎหมายมีกิจกรรมหลายประการที่ การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะไม่มีความถนัด อีกประการหนึ่ง และสุดท้าย ความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีต่อกิจการขนส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือตัวแทน และบุคคลที่สาม ที่ดำเนินการในนามของการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย

4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้มุ่งศึกษาความเป็นมา หลักการ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรม โลจิสติกส์ และการพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รับขน จ้างทำของ ฝากทรัพย์ และประกันภัย พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 แต่จะไม่ศึกษาลึกเข้าไปถึง องค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศทางด้าน โลจิสติกส์

5. วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้มุ่งศึกษาด้วยวิธีการค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลเอกสารด้วยการ ศึกษาในเชิงคุณภาพ (Documentary Research) ด้วยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลเอกสาร จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติต่าง ๆ ระเบียบ ประกาศ กฎกระทรวง คำสั่ง รวมทั้งหนังสือ ตำรา บทความ เอกสาร วิทยานิพนธ์และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนถึงคำพิพากษาของศาลฎีกา และคำพิพากษาของศาลอื่นประกอบเข้าด้วยกัน

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1. ทำให้ทราบถึง ความเป็นมา หลักการ แนวคิดในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6.2. ทำให้ทราบถึง โครงสร้างรูปแบบและการพัฒนาการในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6.3. ทำให้ทราบถึง สิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6.4. ทำให้ทราบถึง การวิเคราะห์ปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

6.5. ทำให้ได้ข้อสรุป ในการหาแนวทางการแก้ไขปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520