

บทที่ 2

ความหมาย ความเป็นมา และแนวคิดของธุรกิจโลจิสติกส์ ด้านการขนส่งทางรถไฟ

ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ถือเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาและแข่งขันในตลาดโลกได้ โดยภาครัฐให้การสนับสนุนด้านข้อมูลต่าง ๆ กับผู้ประกอบการ อาทิเช่น สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ อันนำไปสู่การกำหนดโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ และกฎหมาย ด้วยการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญเป็นอย่างมากในกระบวนการพัฒนาธุรกิจการค้าของประเทศ¹

1. ความหมาย ความเป็นมาและแนวคิดของระบบโลจิสติกส์

1.1 ความหมาย

คำว่า “โลจิสติกส์” ยังไม่มีการกำหนดความหมายที่ชัดเจนแน่นอน ซึ่งในตำราหรือเอกสารบางฉบับให้ความหมายในด้านการบริหารธุรกิจ ด้านการทหาร ซึ่งผลของการให้ความหมายที่หลากหลายนี้ ก่อให้เกิดปัญหาในการทำความเข้าใจเกี่ยวกับคำว่า “โลจิสติกส์” ได้ดีขึ้น ดังนั้นในการพิจารณาถึงความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์”

¹ธนาคารกรุงไทย จำกัด, “โลจิสติกส์: ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า,” สารวิจัยธุรกิจ 11, 1 (มกราคม 2548): 25.

ในเบื้องต้น ผู้ศึกษาเห็นว่าจะต้องทำความเข้าใจว่าผู้ให้ความหมายนั้นต้องการให้ความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” ในมุมมองด้านใด ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้รวบรวมความหมายของคำว่า “โลจิสติกส์” ในลักษณะต่าง ๆ ที่ได้ให้ไว้โดยองค์กรและนักวิชาการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

“โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ และการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า” (คำนิยามในส่วนนี้มีที่มาจากคำนิยามของ Logistics ตาม Council of Logistics Management (CLM) ในปี 1998)²

คำว่า โลจิสติกส์ มีผู้ให้คำนิยามไว้หลายประการ เรื่องส่วนใหญ่จะเน้นในเรื่องการจัดการ โดยอาจแบ่งความหมายออกเป็น 2 ด้าน คือ ความหมายด้านธุรกิจและความหมายด้านการทหาร ด้านการทหาร จะเน้นถึง การส่งกำลังบำรุง หรือพลธิการ แต่ความหมายที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย คือ การจัดลำเลียงสินค้าเพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุดหรืออธิบายได้ในอีกความหมายหนึ่ง คือ กระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงาน และควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้ายในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค³ นอกจากนั้น ตามพจนานุกรมทหารฉบับใช้ร่วมกันของสามเหล่าทัพ ตรงกับคำว่า “การส่งกำลังบำรุง” ซึ่งมีความหมายถึง การวางแผนและการดำเนินการเคลื่อนย้ายและดำรงรักษากำลังรบ อันได้แก่

²จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, สถาบันการขนส่งกับงานพัฒนาระบบขนส่งไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 170.

³กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, โลจิสติกส์ . . . กลยุทธ์สู่การลดต้นทุนธุรกิจ [Online], available URL: <http://www.ryt9.com/news/2006-03-02/5067537>, 2552 (มีนาคม, 7).

1) การออกแบบและการพัฒนา การแสวงหา การเก็บรักษา การเคลื่อนย้าย การแจกจ่าย การซ่อมบำรุง การส่งกลับ และการจัดวางยุทธโศปกรณ์

2) การเคลื่อนย้าย การส่งกลับและการรักษาพยาบาลกำลังพล

3) การแสวงหาหรือการก่อสร้าง การซ่อมบำรุง การปฏิบัติการ และการกำหนดตำบลที่ของสิ่งอำนวยความสะดวก และการแสวงหาหรือการให้บริการ⁴

ในขณะที่ส่วนใหญ่จะให้ความหมายในด้านธุรกิจว่า หมายถึง การจัดลำดับเรียงสินค้าเพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด โลจิสติกส์เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบและไปสิ้นสุด ณ จุดที่มีการบริโภคสินค้านั้น หรือในอีกความหมายหนึ่ง โลจิสติกส์เป็นกระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้ายและไม่มีการเคลื่อนย้ายในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภคโลจิสติกส์⁵ นอกจากนั้น โลจิสติกส์ยังหมายถึงกระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภคเพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด⁶

ความหมายในด้านธุรกิจ โลจิสติกส์ หมายความว่า “กระบวนการของการวางแผน เพื่อการเคลื่อนที่หรือเคลื่อนย้ายสิ่งของจากสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ ในเวลาและวิธีการที่เหมาะสม โดยมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำสุด

⁴วิโรจน์ พุทธิวิธิ, การจัดการโลจิสติกส์ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์โอเอซิส-ปรีนท์ติ้ง แอนด์ พับลิชชิ่ง, 2547), หน้า 4.

⁵กมลชนก สุทธิวาทนฤพุด, โลจิสติกส์: ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถแข่งขันทางการค้า [Online], available URL: <http://www.dephtai.go.th/users/162/images/%E2%C5%A8%D4%CA%B5%D4%A1%CA%EC%A4%D7%CD%CD%D0%E4%C3.doc>, 2552 (มีนาคม, 7).

⁶ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, “โลจิสติกส์: พัฒนาเพิ่มขีดการแข่งขันของไทย,” กระแส-ทรรศน์ 10, 1627 (สิงหาคม 2547): 1-2.

มีระบบการสื่อสารข้อความเป็นตัวเชื่อมและมีเทคโนโลยีเป็นส่วนสนับสนุน เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้บริโภค”⁷ ซึ่งส่วนใหญ่จะมีความสอดคล้องกับนิยามของ Council of Logistics Management (CLM) ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งรวมเรื่องของการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน และการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค⁸ ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์จึงครอบคลุมกิจกรรมนั้นตั้งแต่การบริหารขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารคำสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ และการบริหารอุปสงค์ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าการจัดการโลจิสติกส์ คือ การดำเนินงานเพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของลูกค้า และส่งมอบไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม ด้วยต้นทุนที่คุ้มค่า หัวใจของการจัดการโลจิสติกส์จึงอยู่ที่การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดการสื่อสาร และการดำเนินงานที่ประสานกัน ระหว่างหน่วยงาน⁹

จากความหมายต่าง ๆ ของโลจิสติกส์ จึงเป็นที่ยอมรับกันแล้วว่า โลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยอย่างหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสายของโซ่อุปทาน (Supply Chain Council ได้ให้นิยามไว้ว่า Supply Chain Management is the systemic, strategic coordination of the traditional business functions and the tactics across these

⁷สาย์ณห์ จันทร์วิภาสวงศ์, กลยุทธ์ Logistics รุก-รับ FTA (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ด้านยุทธศาสตร์พิมพ์, 2549), หน้า 8.

⁸Council of Supply Chain Management Professionals, **CSCMP Supply Chain Management Definitions** [Online], available URL: <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>, 2008 (September, 30).

⁹สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ, 2547), หน้า 1.

business functions within a particular company and across businesses within the supply chain for the purposes of improving the long-term performance of the individual companies and the supply chain as a whole) โดยที่การจัดการโซ่อุปทาน หมายถึง การบริหารซึ่งใช้กลยุทธ์ที่ต้องคำนึงถึงความเกี่ยวเนื่องหรือความสัมพันธ์กันแบบบูรณาการของหน่วยงานหรือองค์กรหรือบุคลากร ทั้งภายในและภายนอก ทั้งที่เป็น คู่ค้า เป็นลูกค้าหรือเป็นตัวแทนช่วงในโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อให้มีการ นำส่งสินค้าหรือบริการตรงตามความต้องการของผู้บริโภค โดยเฉพาะในเรื่องของเวลา ราคา หรือคุณภาพ ซึ่งต้องมีการบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ องค์กร หน่วยงาน และคู่ค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในแง่ที่สามารถสร้าง ผลผลิตได้ตามเป้าหมาย และผลผลิตที่ได้สามารถลดต้นทุนคือมีความประหยัดและ มีความคุ้มค่าในการบริหารจัดการแต่ละขั้นตอน อันเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่เริ่มต้น หาแหล่งวัตถุดิบในการผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ป้อนเข้าโรงงาน คือ จากต้นน้ำเรื่อยมาโดย ผ่านกระบวนการต่าง ๆ ของการให้สินค้าถึงมือผู้บริโภคคือถึงปลายน้ำ

1.2 ความเป็นมา

การจัดการโลจิสติกส์มีมานานมากแล้วนับตั้งแต่ช่วงสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งกองกำลังฝ่าย สัมพันธมิตรโดยหน่วยพลธิการและสรรพาวุธได้นำวิธีการในการ จัดส่งกำลังบำรุงให้กับกำลังพลในสนามรบ ซึ่งนับได้ว่า เป็นการนำระบบโลจิสติกส์ มาใช้ในด้านทหารและเป็นระบบที่ใหญ่โต เนื่องจากต้องส่งกำลังบำรุงเป็นจำนวนมาก ไปยังผู้รับที่มีมากมายมหาศาล ในการดำเนินงานดังกล่าวจึงต้องใช้กลยุทธ์ที่มี ประสิทธิภาพ จึงจะส่งผลให้กำลังบำรุงนั้น ๆ นำไปสู่ขวัญกำลังใจแก่ผู้รับนอกจากนั้น ระบบการวางแผนกลยุทธ์ในการส่งกำลังบำรุงในลักษณะของโลจิสติกส์ทางทหาร ยังนำไปสู่การกำหนดตำบลที่ตั้งกำลังพล ยุทโธปกรณ์ ไปจนถึงระบบสารสนเทศหรือ ระบบการข่าวทหารอีกด้วย

ภายหลังจากสงครามโลกสิ้นสุดลง กลยุทธ์การวางแผนระบบโลจิสติกส์ได้ นำมาใช้อย่างแพร่หลายในด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นต่อเศรษฐกิจของนานา

ประเทศ การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้า จึงเป็นเรื่องที่สำคัญตามมาด้วย และส่วนหนึ่งของการพัฒนา คือ การวางกลยุทธ์ด้านโลจิสติกส์ ซึ่งนานาประเทศรวมทั้งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากจนถึงขนาดกำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของแผนนโยบายชาติ ในระดับโลก ได้มีการก่อตั้ง The Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ขึ้นในปี ค.ศ. 1963 ให้เป็นสมาคมที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง การจัดการห่วงโซ่อุปทาน โดยมีบทบาทในการให้การศึกษาอบรมเพื่อพัฒนาวิชาชีพ และเปิดโอกาสให้มือเครือข่ายขึ้นในกลุ่มสมาชิกที่มีมากกว่า 9,000 ราย ต่อมาโลจิสติกส์มีความเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างมาก ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1985 (CSCMP) จึงได้เปลี่ยนชื่อมาเป็น The Council of Logistics Management (CLM) และต่อมาในปี ค.ศ. 2004 คณะกรรมการบริหารของ CLM (CLM's Executive Committee) ได้ลงมติให้ใช้ชื่อ CSCMP ซึ่งมีผลบังคับในปี ค.ศ. 2005

หากมีการเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ประเทศไทยยังนับว่าล่าช้ากว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เช่น ประเทศออสเตรเลีย ฮองกง สิงคโปร์ สหภาพยุโรป และสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้ดำเนินการและได้พัฒนาระบบโลจิสติกส์มานานแล้ว ดังจะเห็นได้จากต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของไทย ซึ่งสูงถึงร้อยละ 25-30 ขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วดังกล่าวจะอยู่ระหว่างร้อยละ 7-11¹⁰ เมื่อไม่นานมานี้ ประเทศไทยเริ่มนำระบบการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ เพราะเหตุที่มีการตื่นตัวในการประหยัดพลังงานน้ำมัน และการลดภาวะวิกฤตการนำเข้าน้ำมันมาใช้ในประเทศเป็นจำนวนมาก ภาครัฐและภาคเอกชนจึงได้ร่วมกันหาแนวทางนำหลักการด้านระบบโลจิสติกส์มาใช้ ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม โดยคาดหวังว่าระบบโลจิสติกส์จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางธุรกิจ ในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ รวมทั้งช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน

ในส่วนของภาครัฐ ได้มีการสร้างแผนแม่บทพัฒนาโลจิสติกส์ขึ้น โดยคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในสำนักงาน-คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

¹⁰ ธนาคารกรุงไทย จำกัด, เรื่องเดิม, หน้า 27.

ซึ่งได้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พร้อมกับวางเป้าหมายภายในเวลา 5 ปีนับจากปี พ.ศ. 2547 ระบบโลจิสติกส์ไทยจะมีต้นทุนเหลือเพียงร้อยละ 15 เท่านั้น ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในหลักการของกลยุทธ์ดังกล่าวเมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2547 ก็ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านโลจิสติกส์ จำนวน 4 ชุด ประกอบด้วยบุคลากรจากหน่วยงานราชการและภาคเอกชน ให้ทำการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย การพัฒนาระบบเชื่อมโยง ข้อมูล ฐานข้อมูลโลจิสติกส์ และการพัฒนานุเคราะห์ด้านโลจิสติกส์ นอกจากนั้น ภาคเอกชนได้ตื่นตัวอย่างมากในการพัฒนาธุรกิจของตนด้วยการนำระบบโลจิสติกส์มาใช้ และได้มีการรวมตัวกันจัดตั้งสภา สมาคม กลุ่ม หรือชมรมต่าง ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)¹¹ และสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย มารีนเนอร์ไทย¹²

1.3 หลักแนวคิดของโลจิสติกส์

การประกอบการค้าธุรกิจ ถือเป็นการประกอบกิจการ เพื่อการแสวงหาผลกำไรจากการค้าขายสินค้า หรือบริการ ซึ่งการดำเนินการเพื่อไปสู่จุดหมายนั้น ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึงหลักการทางเศรษฐศาสตร์ คือ หลักอุปสงค์ และหลักอุปทาน กล่าวคือ อุปสงค์และอุปทาน ถือเป็นแบบจำลองพื้นฐานที่อธิบายความสัมพันธ์ของผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าในตลาดที่มีการแข่งขัน¹³ โดยถือว่าอุปสงค์และอุปทาน เป็นตัวกำหนดปริมาณและราคาของสินค้า แต่ละชนิดในตลาด โดยรัฐเป็นเพียงตัวกลางในการกำหนดและความคุมมิให้มีการเอารัดเอาเปรียบกันในทางกิจการค้าของเอกชน ซึ่งรัฐใช้เครื่องมือ

¹¹สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.), **ความเป็นมา** [Online], available URL: [http://www.tnsc.com/html/component/option,com_frontpage /Itemid,2552 \(มีนาคม, 7\).](http://www.tnsc.com/html/component/option,com_frontpage /Itemid,2552 (มีนาคม, 7).)

¹²มารีนเนอร์ไทย, **สังคมชาวเรือ** [Online], available URL: [http://www.marinerthai.com, 2552 \(มีนาคม, 7\).](http://www.marinerthai.com, 2552 (มีนาคม, 7).)

¹³Gregory N. Mankiw, **Principles of Economics**, 3d ed. (Mason, OH: Thomson/South-Western, 2004), p. 63.

ในการปกครอง คือ การออกกฎหมายมา เพื่อคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมในการประกอบกิจการ ทั้งฝ่ายผู้ผลิตและผู้บริโภคสามารถประกอบกิจการค้าได้อย่างเสรี ย่อมทำให้ระบบเศรษฐกิจของประเทศสามารถเจริญเติบโตอย่างเป็นอิสระ ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา เป็นหลักการในการที่คู่สัญญาจะเลือกเข้าทำสัญญากับบุคคลใดก็ได้ โดยไม่มีกฎหมายห้ามไว้ เพราะเป็นเสรีภาพของบุคคลที่จะเข้าสู่ผูกพันตนตามสัญญากับใครก็ตาม คู่สัญญาย่อมมีสิทธิเลือกที่จะเข้าทำการนั้นได้โดยอิสระ¹⁴ แต่ในความเป็นจริง การประกอบธุรกิจการค้า ย่อมมีการแข่งขันกันเป็นธรรมดา รัฐจึงออกกฎหมายมาเพื่อคุ้มครองการสัญญาทางการค้าของภาคเอกชน เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการประกอบกิจการค้า และการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจอีกด้วย ซึ่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ รวมถึง กระบวนการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการดำเนินการธุรกรรมทางเศรษฐกิจด้วย

อุปสงค์ หมายถึง ความต้องการและความสามารถในการซื้อสินค้าและบริการ¹⁵ ส่วนอุปทาน หมายถึง สินค้าหรือบริการที่พร้อมจะขายในตลาดเพื่อตอบสนองความต้องการซื้อ¹⁶ กรณีดังกล่าวในทางเศรษฐศาสตร์ ย่อมมีกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการสินค้าหรือบริการ อันเป็นกฎอุปสงค์ และกฎอุปทาน อันเป็นหลักการที่อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างราคาและปริมาณความต้องการซื้อหรือขาย โดยกฎอุปสงค์ระบุว่า ปริมาณความต้องการซื้อสินค้า หรือเรียกว่าปริมาณอุปสงค์ มีความสัมพันธ์ในทางลบกับราคา เมื่อปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลนั้นคงที่ กล่าวคือ เมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้บริโภคมีแนวโน้มที่จะต้องการซื้อสินค้านั้นน้อยลง ส่วนกฎอุปทานระบุว่า ปริมาณสินค้าที่ ต้องการขาย หรือปริมาณอุปทาน มีความสัมพันธ์ในทางบวกกับราคา เมื่อปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลนั้นคงที่ กล่าวคือเมื่อราคาสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้ขายมีแนวโน้มที่จะต้องการขายสินค้า

¹⁴ กัลยา ตันศิริ, เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายพาณิชย์เปรียบเทียบ LA 626 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2549), หน้า 30.

¹⁵ Graham Bannock, R. E. Baxter, and Evan Davis, *The Penguin Dictionary of Economics*, 7th ed. (London: Penguin Books, 2004), p. 114

¹⁶ Ibid., p. 420.

มากขึ้น¹⁷ กฎอุปสงค์และกฎอุปทาน สามารถอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างราคาและปริมาณสินค้าหรือบริการ อันเป็นปัจจัยที่กำหนดถึง ต้นทุนปัจจัยการผลิต เทคโนโลยี ความคาดหวัง และจำนวนผู้ขาย

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า อุปสงค์และอุปทาน ถือเป็นหลักความต้องการสินค้า หรือบริการจากผู้ผลิตสินค้า หรือบริการไปยังผู้บริโภคได้ อันเป็นพื้นฐานของการผลิตสินค้าและบริการ¹⁸ ดังกล่าวคือ

1) บุคลากร หมายถึง บุคคลที่เป็นสมาชิกในองค์กรทั้งที่มีหน้าที่ในการปฏิบัติงาน และหน้าที่ในการบริหารงาน ดังนั้นก็สรรหาบุคคลเข้ามาทำงานให้องค์กรก็ตีการพัฒนาศักยภาพของบุคคลในการทำงานที่ดี ย่อมเป็นหน้าที่โดยตรงของฝ่ายบริหาร หรืออาจรวมถึงเจ้าของกิจการนั้น เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการแข่งขันทางการค้ากันในท้องตลาด เพื่อจูงใจให้ผู้บริโภคสามารถเลือกสินค้าของตนเองได้

2) เงินลงทุน หมายถึง เงินทุนในการผลิตสินค้าออกสู่ท้องตลาด นอกจากนี้ยังรวมไปถึงเงินหมุนเวียนต่าง ๆ ที่ทำให้องค์กรอยู่ได้ เช่น ค่าจ้าง ค่าเช่า และเงินกำไรจากการขายสินค้า เป็นต้น ส่วนในภาครัฐนั้นย่อมหมายถึงงบประมาณและการจัดเก็บรายได้เข้าสู่รัฐ เพื่อจัดสรรในการบริหารงาน และการบริการสาธารณะ

3) เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ นัยนี้เองสามารถที่จะแบ่งออกมาได้เป็น 2 ประการ คือ กรณีที่เป็นโรงงานอุตสาหกรรม หมายถึง เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตสินค้าประเภทต่าง ๆ ออกมาสู่ท้องตลาด หรือ กรณีที่เป็นสำนักงาน หมายถึง อุปกรณ์เครื่องใช้ภายในสำนักงาน ตลอดจนยานพาหนะประเภทต่าง ๆ เช่น รถยนต์ เป็นต้น

4) วัตถุดิบ หมายถึง สิ่งของต่าง ๆ ที่นำมาใช้ผลิตสินค้า เช่น การนำเม็ดพลาสติกมาใช้ผลิตผลิตภัณฑ์ซีดี ในการใช้เป็นแผ่นบันทึกภาพ แผ่นบันทึกเสียง ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการผลิตผลิตภัณฑ์ซีดี พ.ศ. 2548 ทั้งนี้ ในทางการบริหาร

¹⁷Paul A. Samuelson, and William D. Nordhaus, **Economics**, 17th ed. (Columbus, OH: McGraw-Hill, 2001), p. 157

¹⁸สมพล พุ่มหว่า, เรื่องเดิม, หน้า 3-6.

อาจหมายความว่า¹⁹ เครื่องใช้ภายในสำนักงาน และเครื่องมืออุปกรณ์ในการสื่อสารประเภทต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์ โทรสาร ตลอดจนรวมไปถึง เครื่องคอมพิวเตอร์ และรถยนต์ด้วย

5) การตลาด หมายถึง การนำสินค้าออกสู่ท้องตลาด เพื่อให้ตรงกับความต้องการของผู้บริโภคให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในขณะที่เดียวกันก็ต้องกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคที่เป็นกลุ่มเป้าหมายได้รวดเร็ว และตรงกันกับความต้องการที่แท้จริงของผู้บริโภคด้วย ขณะเดียวกันผู้ผลิตก็ต้องมีส่วนร่วมในการคุ้มครองผู้บริโภคที่จะไม่เอาเปรียบผู้บริโภคเกินความพอดี อันเป็นการคืนกำไรให้กลับสู่ผู้บริโภค

6) การจัดการ หมายถึง การจัดรูปแบบการดำเนินการโครงสร้างขององค์กร²⁰ ตามปัจจัยพื้นฐานไม่ว่าจะเป็น บุคลากร เงินลงทุน เครื่องจักรหรืออุปกรณ์ วัตถุดิบและการตลาด เพื่อให้โครงสร้างขององค์กรดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และสอดคล้องกับความต้องการที่เป็นแนวนโยบายขององค์กร คำพรรณณคุณลักษณะของงานระบบการตรวจสอบและควบคุมการทำงานภายในองค์กรได้ ทั้งนี้ ย่อมรวมไปถึงสายงานการบังคับบัญชา ที่แน่นอนและเป็นระบบของแต่ละส่วนได้เป็นอย่างดี เพื่อให้งานออกมาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

จึงอาจกล่าวสรุปได้ว่า การค้าขายหรือบริการ ย่อมเป็นไปความต้องการของผู้บริโภคเป็นหลักในทางเศรษฐศาสตร์ เรียกว่า อุปทาน และการตอบสนองความต้องการดังกล่าว อันเกิดจากผู้ผลิตสินค้าและบริการ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคหลักในทางเศรษฐศาสตร์ เรียกว่า อุปสงค์ ดังนั้น การตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่มีประสิทธิภาพที่ดี ย่อมต้องอาศัยปัจจัยต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค เช่น การอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการจัดบริหารจัดการ ด้วยการนำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่มือของผู้บริโภค หลักในทางเศรษฐศาสตร์ เรียกว่า ห่วงโซ่

¹⁹ พงศ์สัณห์ ศรีสมทรัพย์ และชลิดา ศรีมณี, องค์การและการจัดการในภาครัฐ PA 210 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548), หน้า 3-6.

²⁰ อนงค์ทิพย์ เอกแสงศรี, การบริหารโครงสร้างภาครัฐ PA 381 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2544), หน้า 23.

อุปทาน (Supply Chain) หรือ เครือข่ายโลจิสติกส์ หมายถึง การใช้ระบบของหน่วยงาน คน เทคโนโลยี กิจกรรม ข้อมูลข่าวสาร และทรัพยากร มาประยุกต์เข้าด้วยกัน เพื่อการ เคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการ จากผู้ผลิตจนถึงผู้บริโภคที่เกี่ยวข้องเชื่อมต่อกันในแต่ละ ขั้นตอนเหมือนกับห่วงโซ่²¹

ห่วงโซ่อุปทาน จึงกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่า คือ การจัดการสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ มือผู้บริโภค โดยเริ่มต้นตั้งแต่ การผลิต การออกแบบผลิตภัณฑ์ที่บรรจุสินค้า และนำ สินค้าส่งไปยังพ่อค้าคนกลาง เพื่อนำสินค้านั้นกระจายไปสู่ผู้บริโภค ด้วยการวิธีการ ขนส่งในหลากหลายรูปแบบ เช่น ทางรถยนต์ ทางรถไฟ ทางเรือ หรือทางเครื่องบินไปสู่ มือพ่อค้ารายย่อย หรือผู้บริโภคในท้ายที่สุด เพื่อตอบสนองอุปสงค์ หรือความต้องการ ของผู้บริโภคในการบริโภคสินค้า

การจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ ย่อมส่งผลโดยรวมต่อระบบ เศรษฐกิจของประเทศ การจัดการดังกล่าวโดยอาศัยเทคโนโลยีที่ทันสมัยในระบบนี้ เพื่อนำสินค้าจากผู้ผลิตไปถึงมือผู้บริโภคประการหนึ่ง คือ การใช้ระบบโลจิสติกส์ Logistics อันถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งรวมถึง การวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียนและการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค เพื่อ ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค ซึ่งจำแนกได้ 4 ประการ ดังนี้

1) การลำเลียงสินค้า เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำ ที่สุด กระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงาน และควบคุมกิจกรรม ทั้งในส่วนที่มี การเคลื่อนย้าย และการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่การ เริ่มจัดหาวัตถุดิบไปจนถึงการบริโภค

²¹ Anna Nagurney, **Supply Chain Network Economics: Dynamics of Prices, Flows, and Profits** (Northampton, MA: Edward Elgar, 2006), p. 63.

2) กระบวนการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรม ทั้งในส่วนที่มีหรือไม่มีการเคลื่อนย้ายในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่การเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปจนถึงการบริโภคโลจิสติกส์²²

3) กระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมเพื่ออำนวยความสะดวกในกระบวนการไหลของสินค้า ตั้งแต่การเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปจนถึงการบริโภค เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด²³

4) กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน การควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ และการเก็บรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่เริ่มการผลิตไปจนถึงจุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค (“Logistics management is the part of the supply chain that plans, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services, and related information from the “point-of-origin to the point – consumption” in order to meet customers requirement”)²⁴

ระบบโลจิสติกส์ จึงเป็นการครอบคลุมกิจกรรมนับตั้งแต่ การบริหาร การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง คลังสินค้า คำสั่งซื้อ ข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ การจัดซื้อ การบรรจุ และการบริหารอุปสงค์ เพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการของผู้บริโภค ตามสถานที่ เวลาที่เหมาะสม ด้วยต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์เป็นกระบวนการส่วนหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน โดยโลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายและการไหลลื่น ของสินค้าและบริการข้อมูล ข่าวสาร และทุน ปัจจัยสำคัญของการนำระบบ โลจิสติกส์มาใช้ก็เพื่อสนับสนุน

²² กมลชนก สุทธิวาทีนฤพุฒิ, โลจิสติกส์: ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า [Online], available URL: <http://www.depthai.go.th/users/162/images/%E2%C5%A8%D4%CA%B5%D4%A1%CA%EC%A4%D7%CD%CD%D0%E4%C3.doc>, 2552 (มีนาคม, 7).

²³ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, เรื่องเดิม, หน้า 1-2.

²⁴ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, เรื่องเดิม, หน้า 170.

กระบวนการต่าง ๆ ของ ในห่วงโซ่อุปทานให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่สำคัญ ซึ่งได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถ ซึ่งจะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับประสิทธิภาพของการลดต้นทุน ซึ่งกฎเกณฑ์สำคัญจะเกี่ยวข้องกับการกระจายต้นทุนและความเสี่ยงไปยังผู้ให้บริการช่วง

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า โลจิสติกส์ จึงเป็นส่วนหนึ่งในการจัดการสินค้าและการบริการทั้งหมดของห่วงโซ่อุปทาน ทั้งที่เป็นลูกค้า เป็นผู้บริโภคน หรือเป็นผู้ผลิต ในห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อให้มีการนำส่งสินค้าหรือบริการตรงตามความต้องการของผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นด้านเวลา ราคา หรือคุณภาพ เพื่อลดต้นทุน คือ มีความประหยัด และคุ้มค่าในการบริหารจัดการแต่ละขั้นตอน อันเป็นการบริหารจัดการตั้งแต่เริ่มหาแหล่งวัตถุดิบในการผลิตจากต้นน้ำเรื่อยมาโดยผ่านกระบวนการต่าง ๆ ของการส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภค หรือปลายทาง ในท้ายที่สุด ดังนั้น การพัฒนาโลจิสติกส์จะต้องพัฒนาทั้งผู้ประกอบการในฐานะผู้รับบริการ กับผู้ให้บริการ

1.4 แนวคิดและโครงสร้างของระบบโลจิสติกส์

แนวคิดของระบบโลจิสติกส์²⁵ คือ กระบวนการทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้ง การบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ในปัจจุบันถือว่าการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นกระบวนการย่อยหนึ่งในการจัดการสินค้าและบริการตลอดสาย ตั้งแต่เริ่มต้นจากต้นน้ำเรื่อยมาจนถึงปลายทาง

โครงสร้างของระบบโลจิสติกส์ ปัจจุบันมีอย่างความกว้างขวางมากและขยายกว้างคลุมตั้งแต่ขั้นตอนการผลิต การจัดการคลังสินค้า การกระจายสินค้า การบรรจุภัณฑ์สินค้าจากต้นทาง และการขนส่งสินค้า ด้วยเหตุนี้ การจัดการ โลจิสติกส์ จึงมี

²⁵ พงษ์ชัย อธิกรมรัตนกุล, Center for Logistics Excellence (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า, 2548), หน้า 9.

ส่วนประกอบ 3 ส่วน คือ ตำแหน่งที่ตั้งของสถานที่ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ การจัดเก็บสินค้า และการขนส่ง²⁶ ดังนี้

1) กิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้า ตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุด ประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกัน คือ การขนส่ง การสินค้าคงคลัง และกระบวนการสั่งซื้อ เป็นต้น

2) กิจกรรมสนับสนุนในกระบวนการไหลของสินค้า ตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมที่มีส่วนในกระบวนการกระจายสินค้า และเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนให้งานของกิจกรรมหลักดำเนินไปได้สะดวก ได้แก่ การจัดการด้านโกดัง การยกขน การหีบห่อ การจัดซื้อจัดหา การจัดตารางผลิตภัณฑ์ และการจัดการด้านข้อมูล เป็นต้น

3) กิจกรรมสนับสนุนในกระบวนการไหลของสินค้า ตามแนวคิดของโลจิสติกส์ คือ กิจกรรมที่ข้องเกี่ยวกับการขนส่ง อันเป็นการสนับสนุนในกิจกรรมของการกระจายสินค้าจากมือของผู้ผลิตไปสู่มือของผู้บริโภค คือ ขนส่งวิธีเดียว เช่น ขนส่งทางถนน ขนส่งทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ และการขนส่งต่อเนื่อง เช่น การขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ เป็นต้น

ดังนั้น แนวคิดของโลจิสติกส์ จึงเน้นไปในทางบริหารจัดการสินค้า การกระจายสินค้า ด้วยกระบวนการของการขนส่ง จากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค กระบวนการดังกล่าว ยังรวมถึง การออกแบบผลิตภัณฑ์ของสินค้า การนำสินค้าไปคลังสินค้า ก่อนที่จะกระจายไปสู่ผู้บริโภคในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น ธุรกิจร้านค้าส่ง ธุรกิจร้านค้าปลีก ธุรกิจร้านค้าย่อย ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น อันเป็นไปตามความต้องการของผู้บริโภคในท้ายที่สุด

²⁶กมลชนก สุทธิวัฒนฤพภูมิ, โลจิสติกส์: ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า [Online], available URL: <http://www.dephtai.go.th/users/162/images/%E2%C5%A8%D4%CA%B5%D4%A1%CA%EC%A4%D7%CD%CD%D0%E4%C3.doc>, 2552 (มีนาคม, 7).

การประกอบธุรกิจที่อาศัยแนวคิดของโลจิสติกส์ มีส่วนช่วยในการลดค่าใช้จ่ายส่วนนั้น ๆ ลง เช่น การขนส่งที่ให้ได้ปริมาณมาก ๆ ลดต้นทุน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตสินค้าได้พบว่าการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในกระบวนการหนึ่งแนวคิดเรื่อง โลจิสติกส์จึงใช้เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด ระบบโลจิสติกส์จึงเกี่ยวข้องตั้งแต่การเริ่มกระบวนการจัดหาวัตถุดิบและไปสิ้นสุดลง ณ จุดที่มีการบริโภคสินค้า²⁷ ดังนั้นระบบโลจิสติกส์อาจกล่าวได้ในอีกความหมายหนึ่งว่าเป็นกระบวนการในการจัดการวางแผนจัดสายงาน และควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้ายและไม่มีการเคลื่อนย้าย ในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหล และการกระจายของสินค้า ตั้งแต่จุดเริ่มจัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค ในลักษณะต่าง ๆ ที่ สามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

- 1) โลจิสติกส์ต้นน้ำ (Up-stream Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารจัดการเก็บและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตเข้าสู่ขั้นตอนการผลิตในโรงงาน ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนในการจัดหาวัตถุดิบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมของฝ่ายจัดซื้อ ได้แก่การบริหารการจัดซื้อ การบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผน และการควบคุมการผลิต
- 2) โลจิสติกส์การผลิต (Manufacturing Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการผลิต เริ่มตั้งแต่การนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิตจนกระทั่งออกมาเป็นสินค้าสำเร็จรูป
- 3) โลจิสติกส์ปลายน้ำ (Down-stream Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารจัดการเก็บและเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปออกจากโรงงานที่ผ่านขั้นตอนการผลิตและส่งถึงผู้บริโภค ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกระจายสินค้าเกี่ยวข้องกับงานการตลาด ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การขนส่ง และการบริการลูกค้า

²⁷Martin Christopher, **The Strategy of Distribution Management** (Portsmouth, NH: Heinemann, 1986), p. 1.

ดังนั้น กระบวนการของโลจิสติกส์ จึงเป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร การเคลื่อนย้ายและการเก็บวัตถุดิบสินค้าระหว่างผลิตและสินค้าสำเร็จรูป รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากจุดกำเนิดผ่านขั้นตอนการผลิตและการกระจายสินค้า จนถึงการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า ด้วยการบริหารการกระจายสินค้าจะเป็นการมองภาพโดยรวมจากความต้องการของลูกค้าและสถานการณ์ภายนอกเข้ามาสู่การจัดการทรัพยากรภายใน เพื่อให้เกิดผลสูงสุดตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดแผนงานและดำเนินการอย่างสอดคล้องกัน หรืออาจกล่าวได้ว่าระบบโลจิสติกส์ เป็นการนำสินค้าและบริการที่ลูกค้าต้องการไปยังสถานที่ที่ถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม และสร้างความพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยที่กิจการได้รับผลกำไรหรือมีค่าใช้จ่ายที่ประหยัด ด้วยเหตุนี้เอง จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากระบบของกระบวนการของการขนส่งเป็นหลักอันถือเป็นหัวใจสำคัญของระบบโลจิสติกส์นั่นเอง

2. การใช้ระบบโลจิสติกส์ในการขนส่ง

การขนส่งที่ใช้การดำเนินการด้วยระบบโลจิสติกส์ มีลักษณะการขนส่งที่สำคัญสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ คือ ขนส่งวิธีเดียว และการขนส่งต่อเนื่อง คือ

2.1 การขนส่งวิธีเดียว

การขนส่งวิธีเดียว เป็นการจัดการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรมไปสู่ผู้บริโภคให้มีประสิทธิภาพดีที่สุด มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่ำสุด จำเป็นที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากรัฐ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ที่ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความพร้อมที่จะรองรับการขนส่งให้ได้มากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ กระบวนการดังกล่าวย่อมต้องอาศัยระบบโครงสร้างพื้นฐาน การควบคุมระบบ เช่น ระบบจราจร ระบบควบคุมการบิน และ การออกแบบโครงข่ายการขนส่ง เช่น การออกแบบผังเมือง การออกแบบยานพาหนะเป็นงานของสาขา

วิศวกรรมเครื่องกล และสาขาเฉพาะทาง เช่น วิศวกรรมเรือและวิศวกรรมยานอวกาศ เป็นต้น ล้วนแล้วแต่เป็นวิธีการขนส่งแบบวิธีเดียว อันได้แก่ การขนส่งทางบก เช่น การขนส่งด้วยรถยนต์และรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ เช่น การขนส่งด้วยเรือลากจูงทางคลอง แม่น้ำ และเรือเดินทะเลหรือมหาสมุทร

2.2 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นการจัดการขนส่งที่ใช้กระบวนการโลจิสติกส์ ที่เกี่ยวข้องกับภาคธุรกิจอุตสาหกรรม และการส่งออกไปยังต่างประเทศ ที่อาจใช้การขนส่งทางอากาศ หรือทางน้ำ เป็นส่วนสำคัญจากประเทศต้นทางไปสู่จุดหมายที่ประเทศปลายทาง หรืออาจเป็นการใช้การขนส่งตั้งแต่ 2 วิธีขึ้นไป ที่มีลักษณะต่างกันไป โดยรายละเอียดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมากขึ้น เพราะเป็นการนำเสนอบริการที่ครบวงจรแบบเบ็ดเสร็จ ทำให้ผู้ส่งสินค้าสามารถติดต่อผู้รับขนส่งสินค้าหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ²⁸ เพียงรายเดียว ซึ่งจะรับผิดชอบการจัดการการขนส่งสินค้าตั้งแต่ต้นทางในประเทศจนถึงผู้รับปลายทางอีกประเทศหนึ่งที่มี ต้นทุนค่าขนส่งที่ลดลง การขนส่งหลายรูปแบบ เป็นคำที่ใช้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980²⁹ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีส่วนประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ การขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางอย่างน้อย 2 ระบบ โดยมีผู้ประกอบการขนส่งเพียงรายเดียว และรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดในระหว่าง การขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง ประการหนึ่ง กับการขนส่งระหว่างประเทศ ที่ใช้สัญญาระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อการจัดส่งสินค้า และการ

²⁸Multimodal Transport Operators (MTOs) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

²⁹ชยันต์ ไกรกาญจน์, กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี (กรุงเทพมหานคร: สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี, 2531), หน้า 152.

ชำระค่าระวางต่าง ๆ อีกประการหนึ่งและใช้เอกสารกำกับสินค้าเพียงฉบับเดียว ซึ่งออกโดยผู้ประกอบการขนส่ง (ใบตรงส่ง)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่นิยมใช้ในปัจจุบันมีด้วยกัน 5 ลักษณะ³⁰ คือ

1) ทางทะเลและทางอากาศ เป็นการขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้จะเป็นการใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลที่มีอัตราค่าระวางต่ำ และการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็วในการขนส่งสูงร่วมกัน โดยจะมีการขนส่งทางบกเป็นตัวเชื่อมในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

2) ทางทะเลและทางบก เป็นการขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้จะใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลและรวมถึงการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ประสมกับการขนส่งทางบกโดยรถไฟหรือรถยนต์แล้วแต่กรณี

3) ทางบกและทางอากาศ เป็นการขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้ เป็นการขนส่งที่นำประโยชน์ในเรื่องความเร็วของรูปแบบการขนส่งทางอากาศมาใช้ ร่วมกับการขนส่งทางบกที่สามารถเสนอบริการการขนส่งแบบประตูถึงประตู

4) การประสมรูปแบบการขนส่งทางบกกับการขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้ เป็นการใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางบกคือ รถไฟร่วมกับรถยนต์ โดยผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟจะรับผิดชอบการขนส่งระยะไกล ซึ่งมีอัตราส่วนค่าระวางเปรียบเทียบแล้วต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ทั้งหมด

5) การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน การขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้เป็นการผสมระหว่างการขนส่งทางทะเลและทางบกด้วยรถไฟ สามารถแบ่งได้ 3 ลักษณะ คือ การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินเพื่อส่งต่อ เป็นบริการขนส่งตู้สินค้าจากเมืองท่าประเทศหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านแผ่นดินของอีกประเทศหนึ่ง ประการหนึ่ง การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินโดยไม่มีการส่งต่อ หลักการในการขนส่งหลายรูปแบบชนิดนี้คล้ายกับการขนส่งผ่านแผ่นดินเพื่อส่งต่อ แต่จะแตกต่างกันตรงที่ว่าจุดรับของ

³⁰ไพฑูริย์ เอกจริยกร และนิรัตน์ พุฒาญจนานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 18-19.

คู่สินค้านั้นเป็นท่าเรือซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดอยู่ที่อีกฝั่งหนึ่งของแผ่นดินที่ใช้ทำการขนส่งผ่านแดนที่จะเป็นจุดรับที่เมืองท่าอีกประเทศหนึ่ง อีกประการหนึ่งกับการขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินที่มีจุดรับอยู่ในแผ่นดิน การขนส่งประเภทนี้ คล้ายกับ 2 ประเภทแรกที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จุดที่แตกต่างกันก็คือ จุดรับของการบริการแบบนี้อยู่ในแผ่นดินแทนที่จะอยู่ที่เมืองท่าของอีกประเทศหนึ่งหรืออยู่ที่เมืองท่าอีกฝั่งหนึ่งของแผ่นดิน เป็นประการสุดท้าย

2.3 ระบบสินค้าที่ใช้ในการขนส่ง

ระบบสินค้าที่ใช้ในการขนส่งในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตร เช่น ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง ยางพารา เป็นต้น นอกเหนือไปจากนี้เป็นสินค้าในภาคอุตสาหกรรม อันได้แก่ รถยนต์ อะไหล่รถยนต์ อุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ และวัตถุดิบในการผลิตสินค้าในภาคอุตสาหกรรม ตลอดจน สินค้าสำเร็จรูปที่ผ่านกระบวนการการผลิตสินค้าสำเร็จแล้ว ซึ่งการจะกระจายสินค้าเหล่านี้ ไปยังมือผู้บริโภคตามความต้องการของผู้บริโภค ย่อมขึ้นอยู่กับรูปแบบของผลิตภัณฑ์ด้วยประการหนึ่ง กล่าวคือ

1) การบรรจุภัณฑ์

การบรรจุภัณฑ์เป็นกิจกรรมหนึ่งของโลจิสติกส์ วัสดุ และสินค้านี้มีการเคลื่อนย้ายจากต้นทางมายังโรงงานผลิตและจากโรงงานไปยังผู้ค้าส่ง และผู้ค้าปลีกจนถึงปลายทางผู้บริโภค การเคลื่อนย้ายวัสดุใช้หีบห่อที่แตกต่างกัน เช่น ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์จะบรรจุในลังไม้ ถังพลาสติก ถังหรือบรรจุในกล่องกระดาษและอื่น ๆ วัสดุที่เป็นวัตถุดิบขนส่งด้วยวิธีเทกองบนยานพาหนะหรือบรรจุกระสอบ สำหรับสินค้าสำเร็จรูปก็จะบรรจุในกล่องกระดาษ ขวดแก้ว ขวดพลาสติก ลังและการ

บรรจุภัณฑ์จำแนกได้เป็นบรรจุภัณฑ์เพื่อการตลาดและบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อเพื่อการอุตสาหกรรมหรือเพื่อปกป้องสินค้า³¹

ดังนั้น การบรรจุภัณฑ์หรือการหีบห่อคือการใช้ศิลปะ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีในการจัดเตรียม สินค้าเพื่อการขนส่ง การเก็บรักษา และการจำหน่าย โดยมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับความต้องการของสินค้านั้น³² การบรรจุหีบห่อ มีความหมายว่าแนวความคิดรวมของระบบในการเตรียมสินค้าเพื่อการขนส่ง จัดจำหน่าย เก็บรักษาและการตลาด โดยให้สอดคล้องกับคุณสมบัติของสินค้า รวมทั้งการใช้ต้นทุนที่เหมาะสมโดยสามารถแยกความหมายต่าง ๆ ดังวิธีการบรรจุผลิตภัณฑ์ หมายถึงวิธีการบรรจุสินค้า จะด้วยการห่อหุ้มหรือการใส่ลงในภาชนะปิดใด ๆ ก็ได้ ส่วนหีบห่อ หมายถึงวางผลิตภัณฑ์ในภาชนะบรรจุหรือทำให้เป็นมัดหรือเป็นห่อ และบรรจุภัณฑ์ หมายถึงหนึ่งหน่วยของผลิตภัณฑ์ซึ่งได้รับการห่อ หรือใส่ลงในภาชนะบรรจุแล้ว นอกจากนั้นยังหมายถึง บรรจุภัณฑ์ที่มีผลิตภัณฑ์บรรจุอยู่ภายในก็ได้ ที่ใส่ในตู้บรรจุสินค้า อันมีความหมายใน 2 ประการ คือ

ความหมายแรก คือ ที่ใส่ของเพื่อใช้ในการเตรียมสินค้าสำหรับการขนส่ง และจัดจำหน่าย ความหมายที่สองคือ ตู้ขนาดใหญ่ ซึ่งนิยมใช้ขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นทางอากาศหรือทางเรือ ตู้นี้สามารถใช้หมุนเวียนได้หลายครั้งภาชนะบรรจุโดยทั่วไปจะแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ บรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง หมายถึง บรรจุภัณฑ์ชั้นนอกซึ่งใช้เพื่อการขนส่งและเก็บรักษา ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการลำเลียงขนส่ง รวมทั้งช่วยป้องกันสินค้ามิให้เสียหายในระหว่างการขนส่ง อีกประเภทหนึ่งคือ บรรจุภัณฑ์เพื่อการขายปลีก หมายถึง บรรจุภัณฑ์หน่วยย่อยที่มีสินค้าอยู่ ผู้บริโภคสามารถสัมผัสได้

³¹ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุรพันธุ์ ไชยมั่นคง, กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลาย-เชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ ซี.วาย. ชีชมเทม พรินติ้ง, 2550), หน้า 180.

³²ศูนย์การบรรจุหีบห่อไทย, การบรรจุภัณฑ์หรือการหีบห่อ [Online], available URL: <http://www.tistr.or.th/tpc/about.html>, 2552 (มีนาคม, 7).

โดยตรง และใช้เป็นหน่วยของการขายปลีก³³ โดยสรุปบรรจุภัณฑ์มีความเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในส่วนของการขนส่ง เคลื่อนย้ายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ที่จะเป็นการช่วยปกป้องสินค้า การยกขน การขนส่ง การเก็บรักษา แต่ละเรื่องมีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงต้องตระหนักถึงบรรจุภัณฑ์ต่อปฏิบัติการโลจิสติกส์และต้นทุน

2) การบรรจุหีบห่อ

การบรรจุหีบห่อมีความสำคัญต่อสินค้าทุกประเภท เพราะช่วยป้องกันและรักษาคุณภาพของสินค้าให้เหมือนเดิมมากที่สุด สะดวกต่อการขนส่ง การเก็บรักษา ทั้งยังเป็นตัวกลางในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่บรรจุภายใน นอกจากนี้การบรรจุหีบห่อ ยังเป็นการส่งเสริมการขาย อีกวิธีหนึ่งด้วย และบรรจุภัณฑ์ที่ได้มาตรฐาน จะช่วยปกป้องสินค้าระหว่างการขนส่งและการตลาดจนถึงมือผู้บริโภคในสภาพที่ดีอย่างปลอดภัย ยิ่งไปกว่านั้นบรรจุภัณฑ์ที่สวยงามพร้อมข้อมูลรายละเอียดของสินค้า จะสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอันเป็นปัจจัยสำคัญในการจำหน่ายสินค้าทั้งภายในประเทศและเพื่อการส่งออก³⁴ ประโยชน์ของคำแนะนำการบรรจุหีบห่อเพื่อช่วยให้การขนส่งง่ายดาย ดังตัวอย่างของบริษัท ดี เอช แอล ได้มีการบรรจุหีบห่อในการขนส่ง³⁵ คือ

(1) เลือกขนาดของบรรจุภัณฑ์ให้เหมาะสมกับปริมาณสินค้าที่ต้องการส่ง หากเลือกกล่องที่ใหญ่เกินไปอาจทำให้กล่องยุบ แต่ถ้าใส่เกินไปก็กด กล่องอาจจะปริแตกออกได้

³³มยุรี ภาคลำเจียก, มาตรฐานจรรยาบรรณทางการบรรจุภัณฑ์ดีกว่า [Online], available URL: http://www.mew6.com/composer/package/package_1.php, 2552 (มีนาคม, 7).

³⁴ศูนย์การบรรจุหีบห่อไทย, การบรรจุภัณฑ์หรือการหีบห่อ [Online], available URL: <http://www.tistr.or.th/tpc/about.html>, 2552 (มีนาคม, 7).

³⁵บริษัท ดี เอช แอล ประเทศไทย, ประโยชน์ของคำแนะนำการบรรจุหีบห่อเพื่อช่วยให้การขนส่งง่ายดาย [Online], available URL: <http://www.dhl.co.th/publish/th/th/information/shipping/pack/tips.high.html>, 2552 (มีนาคม, 7).

(2) เลือกใช้วัสดุที่มีคุณภาพสูงในการห่อหุ้มชิปเมนต์ (Shipment) เสมอ โดยคำนึงถึงความแข็งแรง มีที่รอง และทนทาน

(3) เลือกกล่องที่ทำจากกระดาษลูกฟูกและใช้เลเยอร์บอร์ดที่มีความหนาเป็นสองเท่าสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง

(4) ควรใช้วัสดุรอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อป้องกันไม่ให้สิ่งของที่อยู่บรรจุภัณฑ์เคลื่อนย้ายได้

(5) ควรมีการใช้สายรัดเพื่อเป็นการปิดผนึกและป้องกันกล่องของคุณ หรืออาจใช้เทปอย่างหนาหากไม่มีเครื่องรัด

(6) สำหรับการนำส่งสินค้าที่แตกหักง่าย ควรวางไว้อยู่กึ่งกลางกล่อง และใช้วัสดุนุ่ม ๆ กันกระแทกห่อหุ้มด้านข้าง

3) วัสดุและสินค้าในการขนส่ง

วัสดุและสินค้ามีการยกขน ขนส่ง และเก็บรักษาหลายครั้งกว่าจะถูกนำไปใช้กระบวนการต้องใช้อุปกรณ์ยกขน ยานพาหนะขนส่ง และแรงงาน ซึ่งเป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในกระบวนการโลจิสติกส์ โดยวัตถุประสงค์บรรจุภัณฑ์ คือ³⁶

(1) เพื่อปกป้องสินค้า บรรจุภัณฑ์เพื่อการตลาดและ อุตสาหกรรมมีหน้าที่ประการหนึ่งคือปกป้องสินค้าไม่ให้เสียหายจากการยกขน ขนส่ง และเก็บรักษา บรรจุภัณฑ์ควรมีการทดสอบความแข็งแรงในการปกป้องสินค้า ในด้านโลจิสติกส์บรรจุภัณฑ์เพื่อการอุตสาหกรรมจะต้องมีการเปลี่ยนถ่ายและเชื่อมต่อระหว่างยานพาหนะจากต้นทางถึงปลายทาง โดยปัจจัยที่อาจทำให้เกิดความเสียหาย คือ การขนส่งในการขนส่งอาจเกิดความเสียหายได้จากการ สั่นสะเทือน การกระทบกระแทก ถูกทิ่มแทง การบีบอัด และการวางทับกัน การเก็บรักษา สินค้าที่เก็บรักษาในคลังสินค้าเพื่อรอคอย การขนส่งหรือรอคอยส่งมอบให้ลูกค้า ที่อาจเกิดความเสียหายจากการวางทับซ้อนกันได้ การยกขน การยกขนสินค้ามีการเกิดขึ้นหลายครั้งใน กระบวนการ โลจิสติกส์ การยกขนหลายครั้งและหลายระบบ เช่น การใช้สายพานลำเลียง ระบบอัตโนมัติ ระบบท่อ หรือใช้

³⁶ไชยยศ ไชยมันคง และมยุรพันธุ์ ไชยมันคง, เรื่องเดิม, หน้า 181-183.

เครื่องมือยก ย่อมมีผลทำให้สินค้าเกิดความเสียหายได้ เช่น การตกหล่น การตีบแท่ง และการกระแทก

(2) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนในการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังลูกค้า หรือในกระบวนการผลิต ต้องการการยกขนที่ง่าย สะดวก ดังนั้นจึงต้องมีการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสมในสินค้าแต่ละประเภท และในแต่ละประเภทของการขนส่ง ส่วนในการขนส่งระหว่างประเทศ การบรรจุสินค้าที่นิยมใช้กันคือคอนเทนเนอร์ ที่ขนาดใหญ่ สามารถบรรจุสินค้าได้มาก มีความแข็งแรงทนทานสามารถปกป้องความเสียหายได้ดี ที่ทำให้การยกขนสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

(3) เพื่อการสื่อสาร การบรรจุภัณฑ์ต้องให้ข้อมูลต่าง ๆ โดยการเขียนไว้ข้างกล่องที่บรรจุ คือ ผู้ผลิต สินค้า การยกขน การเก็บรักษา รหัสสินค้า ข้อมูลด้านโลจิสติกส์ด้านวิธีการยกขน และเก็บรักษา และอื่น ๆ

3. ระบบการขนส่งทางรถไฟ

ระบบการขนส่งสินค้ามีมาช้านานในความรู้ของสังคมไม่ว่าจะเป็นการใช้รถลาก รถเทียมสัตว์พาหนะต่าง ๆ เช่น ม้า วัว ลา จนมีการพัฒนามาใช้รถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ เช่น แก๊สโลสีน แก๊สโลซอล หรือรถยนต์ไฮบริด และรถยนต์ไฟฟ้า สำหรับการขนส่งทางบก ส่วนการขนส่งทางน้ำมีการใช้เรือประเภทต่าง ๆ ตั้งแต่เรือพายจนถึงเรือสำเภาและเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่อย่างในปัจจุบัน และเครื่องบินพาณิชย์ที่ใช้ในการขนส่งทางอากาศ เป็นต้น แต่การขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดและเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดได้แก่ การขนส่งด้วยระบบราง หรืออาจเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า การขนส่งโดยทางรถไฟ เพราะการขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละปริมาณมาก ๆ โดยใช้ต้นทุนในการขนส่งที่ไม่สูงมากนัก ปัจจุบันรถไฟมีอยู่หลายประเภท แต่ที่สำคัญมีอยู่ 2 ประเภทด้วยกัน คือ

รถไฟ ที่ใช้ขับเคลื่อนด้วย เครื่องยนต์จากน้ำมันเชื้อเพลิงหรือระบบไฟฟ้า อย่างที่พบเห็นกันทั่วไปในประเทศไทย เป็นประเภทรถไฟที่ใช้หัวจักร เครื่องยนต์ดีเซลในการขนส่งคนและสินค้าตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยในปัจจุบัน

รถไฟที่ใช้ขับเคลื่อนด้วย เครื่องยนต์พลังงานแม่เหล็กไฟฟ้า (MAGLEV)³⁷ เป็นรถไฟที่สามารถขับเคลื่อนด้วยเครื่องยนต์พลังงานแม่เหล็กไฟฟ้า ที่ใช้ในการขนส่งคนและสินค้าทั้งในในระยะใกล้ และระยะทางไกล โดยรถไฟพลังงานแม่เหล็กไฟฟ้าสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1) รถไฟพลังงานแม่เหล็กไฟฟ้า ที่ใช้ขนส่งภายในเมืองหรือระหว่างเมืองที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก โดยรถไฟประเภทนี้ สามารถทำความเร็วอยู่ในระดับ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เช่น รถไฟ BTS รถไฟ MRT เป็นต้น

2) รถไฟพลังงานแม่เหล็กไฟฟ้า ที่ใช้ขนส่งระหว่างเมืองที่มีระยะทางไกล ๆ โดยรถไฟประเภทนี้ สามารถทำความเร็วในระดับ 250 กิโลเมตรจนถึง 500 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เช่น รถไฟ TGV ของประเทศฝรั่งเศส รถไฟหัวกระสุนปืนของประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นรัฐวิสาหกิจ จัดตั้งตามพระราชบัญญัติ-การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จึงมีโครงสร้างในการบริหารจัดการ กึ่งรูปแบบหน่วยงานราชการ ที่นำหลักการบริหารงานภาครัฐ (Public Administration) มาปรับใช้ เพื่อกำหนดบทบาทและหน้าที่ในบริการสาธารณะ อันกำหนดกรอบอำนาจหน้าที่การให้บริการสาธารณะไว้ตามกฎหมาย³⁸ เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จในการบริการสาธารณะได้ อันถือเป็นประโยชน์ส่วนใหญ่ในสังคม ซึ่งต่างจากการบริหารงานองค์กรภาคธุรกิจของเอกชน (Private Organization) ที่มีการหวังผลทางการค้าในการให้บริการกับประชาชน ที่เป็นลูกค้าของตนเองเท่านั้น โดยคำนึงถึงการให้บริการภาคสาธารณะเป็นอันดับรอง

³⁷ ชัยวัฒน์ คุประตกุล, *เปิดโลก 2000* (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ประพันธ์-สาส์น, 2533), หน้า 40-41

³⁸ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534, มาตรา 6.

หลักการบริหารรัฐกิจ (Public Administration) หรือการบริหารงานภาครัฐ ในทางรัฐศาสตร์ และหลักกฎหมายเกี่ยวกับศาสตร์การบริหารของรัฐในทางนิติศาสตร์ นั้น เป็นเรื่องของการบริหารงานในระบบราชการ (Bureaucracy) ที่มีโครงสร้างและ สายงานการบังคับบัญชาตลอดจนการตรวจสอบ เพื่อแก้ไขระบบราชการให้เป็นระบบ ราชการในอุดมคติตามแนวคิดของ Weber³⁹ ที่ป็นนักสังคมวิทยากฎหมายชาวเยอรมัน ซึ่งจากหลักการดังกล่าว การตรวจและควบคุมการทำงานของรัฐบาล หน่วยงานของรัฐ และ เจ้าหน้าที่ของรัฐ มีพื้นฐานจากแนวคิดที่มาจากหลักนิติรัฐ (Legal State) เพื่อให้บรรลุผล สำเร็จในการบริการสาธารณะ

ส่วนการบริหารงานภาคเอกชน หรือหลักการบริหารงานขององค์กร ภาคเอกชนที่มีการกำหนดการบริหารงาน เพื่อการแข่งขัน และหารายได้เพื่อหวังผลกำไร มาสู่องค์กร ซึ่งหมายความว่ารวมถึง กระบวนการประสานงานและรวบรวมกิจกรรม ต่าง ๆ ในการทำงานของบุคลากรเข้าด้วยกันให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพสูงสุด⁴⁰ โดยยึดหลักปัจจัยต่าง ๆ อันเป็นองค์ประกอบต่าง ๆ ขององค์กร นั้น ๆ เป็นพื้นฐานถึงความสัมพันธ์ และหน้าที่การทำงานให้สอดคล้องต้องกัน อันเป็น ปัจจัยพื้นฐานในการบริหารงานภาคธุรกิจตามกล่าวอันเป็นพื้นฐานของการผลิตสินค้า และบริการ 6 ประการ กล่าวคือ⁴¹ บุคลากร (Man) เงินลงทุน (Money) เครื่องจักรหรือ อุปกรณ์ (Machine) วัตถุดิบ (Material) การตลาด (Marketing) และ การจัดการ (Management)

ส่วนการจัดการบริหารจัดการองค์กรภาครัฐ (Public Organization)⁴² กลับมี ปัจจัยพื้นฐาน เพียง 4 ประการเท่านั้น คือ บุคลากร หรือทรัพยากรมนุษย์ Man เงินลงทุน หรือทรัพยากรในรูปเงินทุน (งบประมาณ) Money วัตถุดิบ หรือทรัพยากรในรูปวัสดุ

³⁹ อนงค์ทิพย์ เอกแสงศรี, เรื่องเดิม, หน้า 24.

⁴⁰ นภาพร ชันชนา, การจัดการองค์กรและการบริหารธุรกิจ GM 203 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548), หน้า 39.

⁴¹ สมพล ท่งหว่า, เรื่องเดิม, หน้า 30.

⁴² พงศ์สัณห์ ศรีสมทรัพย์ และชลิดา สรมณี, เรื่องเดิม, หน้า 6.

สิ่งของ (Material) และการจัดการ หรือความรู้ในการจัดการ (Management) เพื่อให้เกิดการกระจายอำนาจและเป็นไปเพื่อประโยชน์สาธารณะเป็นสำคัญ ดังนั้น โดยภาพรวมของการบริหารจัดการองค์กรภาครัฐ แม้จะมีพื้นฐานไปในทำนองเดียวกันกับของเอกชนก็ตาม แต่ส่วนที่แตกต่างกันก็คือ เอกชนมุ่งแสวงหาผลกำไรเข้าสู่องค์กร แต่องค์กรภาครัฐมุ่งการบริการสาธารณะแก่ประชาชนของสังคมเป็นหลัก โดยถือเอาว่ารัฐหน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ สามารถกำหนดนโยบายในการบริหารงานของรัฐ

ซึ่งการบริหารงานของรัฐ ส่วนใหญ่คำนึงถึงผลประโยชน์ของปัจเจกชน (Individual Interests) ผลประโยชน์ของมหาชน (Public Interest) และผลประโยชน์ของสังคม (Social Interest) เป็นสำคัญ และขณะเดียวกันก็สามารถตรวจสอบและถ่วงดุลยอำนาจการทำงานของรัฐ หน่วยงานของรัฐ และเจ้าหน้าที่ของรัฐ (Checks and Balances)⁴³ ไปพร้อม ๆ กัน อันเป็นการกำหนด และวางกรอบของภาพรวมต่าง ๆ ในการบริหารจัดการองค์กรภาครัฐเอาไว้

แต่เมื่อนำการบริหารงานในรูปแบบราชการมาใช้ จึงประสบปัญหาและอุปสรรคในการบริหารงาน ส่วนรัฐวิสาหกิจเป็นการบริหารงานถึงหน่วยราชการกับอยู่ในรูปแบบของบริษัท ที่มีอยู่ 2 ประเภท คือ ประเภทองค์การของรัฐบาลหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ เช่น โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง โรงงานไฟฟ้า โรงงานสุรา กรมสรรพสามิต โรงพิมพ์ตำรวจ กรมตำรวจ สำนักงานธนาณเคราะห์ กรมประชาสัมพันธ์ เป็นต้น กับประเภทบริษัท ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายพิเศษว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด โดยรัฐหรือรัฐวิสาหกิจถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 เช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทขนส่ง จำกัด บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด เป็นต้น ซึ่งในประการหลังนี้นำไปสู่การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ที่มี

⁴³วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, หลักการพื้นฐานของกฎหมายปกครอง (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2540), หน้า 68.

การเปลี่ยนสภาพการเป็นเจ้าของจากราชการไปสู่เอกชน ในรูปแบบของบริษัทโดยมีรัฐและเอกชนหรือประชาชนเป็นผู้ถือหุ้น⁴⁴ อย่างที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

3.2 การขนส่งสินค้าทางรถไฟ

โดยทั่วไปการขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยประหยัด รวมทั้งก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายรัฐในการประหยัดพลังงานและช่วยลดปัญหาการจราจรสินค้าที่ขนส่งส่วนมากเป็นสินค้ามูลค่าต่ำและน้ำหนักมาก เช่น ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล เป็นต้น โดยรูปแบบของรถสินค้าที่ใช้กันมีหลายประเภท เช่น รถไฟตู้บรรทุกสินค้าทั่วไป รถไฟบรรทุกน้ำมันและก๊าซ เป็นต้น⁴⁵ นอกจากนี้ การขนส่งทางรถไฟสามารถใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการขนส่งสินค้าในระยะทางไกลจะใช้รถไฟ และการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างจุดต้นทางสินค้ากับสถานีต้นทาง และระหว่างสถานีปลายทางกับจุดปลายทางสินค้าในระยะทางสั้นจะใช้การขนส่งทางถนน อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรถไฟมักไม่มีความต่อเนื่องและไม่ตรงเวลาเนื่องจากต้องมีการเปลี่ยนรถ ณ สถานีรถไฟหรือชุมทางรถไฟต่าง ๆ และขบวนรถไฟมีจำกัด ไม่เพียงพอต่อความต้องการขนส่งสินค้า

การรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มต้นขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้มีประกาศ พระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยามเมื่อวันที่ 1 มีนาคม ร.ศ. 109 ซึ่งตรงกับพุทธศักราช 2433 ต่อมาในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้นสังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการ โดยมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และ

⁴⁴พิพัฒน์ ไทอารี, หลักการแปรรูปรัฐวิสาหกิจกับรัฐวิสาหกิจไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), หน้า 71.

⁴⁵โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105, 2552> (กุมภาพันธ์ 13).

นาย เค เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรรมรถไฟ⁴⁶ และได้มีการก่อสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศหลายสายจนกระทั่งเมื่อ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟ ระหว่าง สถานีกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชนเดินทางไประหว่าง กรุงเทพ-อยุธยา ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้อธิบายว่า “วันที่ 26 มีนาคม” เป็น วันสถาปนากิจการรถไฟสืบมาจนถึงปัจจุบัน

ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เห็นควรให้รวมกิจการรถไฟของกรรมรถไฟสายเหนือ และกรรมรถไฟสายใต้ทั้ง 2 กรม ให้เข้ามาเป็นกรมเดียวกันเพื่อสะดวกในการบริหาร และให้เปลี่ยนชื่อใหม่เป็น กรมรถไฟหลวง โดยมีพระเจ้าน้องยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก ในปี พ.ศ. 2460 ต่อมาในสมัยรัฐบาลสมัย จอมพล แปลก พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรให้กิจการรถไฟเป็นเอกเทศจึงตรา และเสนอพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งต่อมาได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 ให้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น กรมรถไฟหลวง จึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจในชื่อใหม่ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีพลเอกจรัญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย คนแรก ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย มีระยะทางที่เปิดการเดินรถไฟให้บริการรวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร เชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด ทางรถไฟในปัจจุบันมี 3 ประเภท⁴⁷ คือ ทางเดี่ยว ทางคู่ และทางสาม โดยทางเดี่ยวมีระยะทางรวม 3,901 กิโลเมตร ทางคู่มีระยะทางรวม 220 กิโลเมตร และทางสามมีระยะทางรวม 59 กิโลเมตร ทางรถไฟที่ให้บริการ มีความกว้าง 1.00 เมตร สามารถรับน้ำหนักได้สูงสุด 15-18 ตัน และรถไฟโดยสารสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วสูงสุด

⁴⁶การรถไฟแห่งประเทศไทย, ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย [Online], available URL: <http://www.railway.co.th/about/history.asp>, 2551 (ตุลาคม, 7).

⁴⁷โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟสินค้าสามารถเคลื่อนที่ได้ด้วยความเร็วสูงสุด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งช้ากว่าในต่างประเทศเป็นอย่างมาก

3.3 คลังสินค้าและตู้สินค้า

คลังสินค้า ถือเป็นส่วนหนึ่งในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ กล่าวคือ คลังสินค้า หรือ เรียกกันโดยทั่วไปว่า โกดัง คือ อาคาร ทางพาณิชย์ที่ใช้สำหรับเก็บ สินค้า เพื่อรอการขนส่ง คลังสินค้าถูกใช้โดยผู้ผลิต ผู้นำเข้าผู้ส่งออก ผู้ค้าส่ง ธุรกิจขนส่ง สุลกากร คลังสินค้านี้มักจะเป็นอาคารหลังใหญ่และกว้าง ตั้งอยู่ในเขตอุตสาหกรรมในตัวเมือง ภายในอาคารมีทางลาดเอียง สำหรับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงรถ หรือบางครั้งก็ขนถ่ายสินค้ามาจากสถานีรถไฟ สนามบิน หรือท่าเรือ โดยตรง และมักจะมีเครนหรือฟอร์กลิฟต์ เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าที่วางอยู่บน พาเลต ขนาดมาตรฐาน ISO คลังสินค้านี้มีหน้าที่เป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างโรงงานผู้ขายวัสดุกับโรงงานของบริษัท และระหว่างโรงงานกับลูกค้า หรือผู้บริโภครถที่ไม่มีคลังสินค้าโรงงานอาจขาดแคลนวัสดุในการผลิต สำหรับคลังสินค้าสำเร็จรูปจะใช้เก็บสินค้าที่โรงงานผลิตรอส่งให้ลูกค้าต่อไป คลังสินค้าจึงทำหน้าที่สนับสนุนการผลิตให้เป็นไปตาม ตารางการผลิต โดยคลังสินค้านี้มีประโยชน์⁴⁸ กล่าวคือ

- 1) จุรวบรวมและกระจายสินค้า สินค้าที่มาจากโรงงานต่าง ๆ ที่นำมาเก็บที่คลังสินค้า การขนส่งจากโรงงานมาคลังสินค้า จะขนส่งเต็มยานพาหนะ ซึ่งจะประหยัดค่าขนส่ง คลังสินค้าจะทำการคัดแยกสินค้าที่มาจากโรงงานต่าง ๆ เพื่อส่งไปให้ลูกค้า
- 2) การขนส่งที่ประหยัด คลังสินค้าเป็นปัจจัยที่เอื้อให้บริษัทสามารถใช้การขนส่งเต็มยานพาหนะ การส่งสินค้าเต็มยานพาหนะ อัตราค่าขนส่งจะต่ำ
- 3) การผลิตที่ประหยัด สินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตแล้วจะนำไปเป็นวัตถุดิบคลังสินค้า เพื่อรอส่งมอบให้ลูกค้า การผลิตของบริษัทจะมีต้นทุนต่ำ หากบริษัทผลิตปริมาณมากในแต่ละครั้งหรือสายการผลิต การผลิตปริมาณมากก็ต้องใช้คลังสินค้าเก็บสินค้า

⁴⁸ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุรพันธุ์ ไชยมั่นคง, เรื่องเดิม, หน้า 392-393.

โรงงานหรือบริษัทที่ผลิตสินค้าหลายแห่ง อาจมีทั้งคลังสินค้าเอง ที่เป็นคลังสินค้าส่วนบุคคล หรือเช่าคลังสินค้าของผู้ประกอบการคลังสินค้า ซึ่งผู้ประกอบการคลังสินค้าก็มีทั้งคลังสินค้าสาธารณะ และคลังสินค้าให้เช่า ที่เป็นการลงทุนของเอกชน โดยมุ่งหวังกำไรจากประกอบธุรกิจให้บุคคลอื่นเช่าใช้ประโยชน์ การเช่าอาจเช่าทั้งหลัง หรือเช่าเฉพาะบางส่วน คลังสินค้าเป็นทางเลือกระหว่างการลงทุนเอง และการใช้คลังสินค้าก็มีข้อดี คือ ไม่ต้องลงทุนและมีความยืดหยุ่น ข้อด้อยคือ คลังสินค้าที่เช่าต้นทุนสูง การใช้ประโยชน์บางช่วงบางเวลา อาจได้ประโยชน์ไม่เต็มที่

คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า เป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีความสำคัญ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการขนส่ง การสื่อสาร และอายุของสินค้ามีผลต่อการวิวัฒนาการคลังสินค้า คลังสินค้าจำนวนหนึ่งเปลี่ยนบทบาทมาเป็นจุดรวมสินค้าจากแหล่งผลิต แล้วกระจายสินค้าไปให้ลูกค้าหรือร้านค้าปลีกในเครือ คลังสินค้าที่เน้นทำหน้าที่ดังกล่าว เรียกว่า ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กระจายสินค้าไม่ได้เน้นกิจกรรมเก็บรักษาสินค้า แต่ใช้เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า การเก็บรักษาจะเป็นระยะเวลาสั้น การใช้ศูนย์กระจายสินค้าทำให้ลดต้นทุนสินค้าคงคลังและค่าขนส่งได้ และในปัจจุบันก็มีหลายบริษัทได้มีคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า อย่างเช่น ดีเอสแอล มีการบริการด้านการจัดเก็บสินค้าของดีเอสแอลช่วยส่งเสริมให้การบริหารสินค้าขาเข้า การกระจายสินค้า และบริการหลังการจำหน่ายมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารรายการสินค้า ลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการโดยรวม และลดระยะเวลาในการดำเนินการแต่ละครั้งให้รวดเร็วยิ่งขึ้น ประกอบด้วย⁴⁹

ศูนย์จัดเก็บสินค้าร่วม ดีเอสแอลให้บริการเครือข่ายคลังจัดเก็บสินค้าร่วมสำหรับผู้ผลิตหลายราย ทำให้ผู้ผลิตสามารถจัดเก็บสินค้าเพื่อให้เพียงพอต่อการใช้งานในระดับท้องถิ่น โดยไม่จำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ๆ ในการสร้างคลังจัดเก็บสินค้าเพื่อจัดเก็บสินค้าของตนเองโดยเฉพาะ ศูนย์จัดเก็บสินค้าร่วมดังกล่าว สามารถจะรับสินค้า

⁴⁹บริษัท ดีเอสแอล ประเทศไทย, หน่วยงานของดีเอสแอล [Online], available URL: <http://www.dhl.co.th/publish/th/th/about/divisions.high.html>, 2551 (กันยายน, 30).

จากแหล่งผลิตทั้งในท้องถิ่น หรือในที่ต่าง ๆ ทั่วโลก และดำเนินการกระจายสินค้าให้แก่ลูกค้าปลายทางได้

ตู้สินค้า ถือเป็นส่วนหนึ่งในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ⁵⁰ ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่สำคัญมี 4 ประเภท โดยประเภทแรก คือ รถโบกี้ตู้ใหญ่ ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไป ประเภทที่ 2 คือ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า ใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ประเภทที่ 3 คือ รถบรรทุกปูนซีเมนต์เตล่งธรรมดา ใช้บรรทุกปูนซีเมนต์ และประเภทที่ 4 คือ รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น โดยเส้นทางรถไฟทั้งหมดมีจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนที่สถานีรถไฟต่าง ๆ แต่จุดเชื่อมต่อสำคัญที่เป็นศูนย์กลาง และกระจายสินค้าเข้าและขาออก ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีลาดกระบัง อันทำให้การนำเข้าและการส่งออกโดยการขนส่งทางรถไฟมีความสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีการเชื่อมต่อกับย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ สถานีศิวาสานต์ จังหวัดอุดรธานี สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น สถานีภูคจิก จังหวัดนครราชสีมา และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นับเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าที่ใช้การขนส่งทางรถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล

สินค้าที่มีการขนส่งทางรถไฟ ในปัจจุบันที่สำคัญได้แก่ น้ำมันที่ขนส่ง ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันดิบ น้ำมันก๊าด และน้ำมันหล่อลื่น ปูนซีเมนต์ หิน แร่ใยหิน ข้าวสาร แป้งที่ขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ แป้งทำอาหารและแป้งมันสำปะหลัง ยางพารา เส้นไหม กว๊ายเตี่ยวและวุ้นเส้น (แห้ง) และน้ำตาล เป็นต้น การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ปัจจุบันมีการให้บริการขบวนรถสินค้า 204 ขบวนต่อวัน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้ามากขึ้น และการตอบสนองที่ดีของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งภายในประเทศ มีเส้นทางขนส่งสินค้ามากที่สุด คือ เส้นทางจากสถานีลาดกระบัง

⁵⁰ โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

ไปท่าเรือแหลมฉบัง⁵¹ มีปริมาณสินค้าขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เป็นจำนวนมากที่สุดของการขนส่งทั่วประเทศ

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรถไฟอาจประสบปัญหาอยู่บ้างในบางประการ กล่าวคือ⁵²

1) จุดตัดระหว่างทางรถไฟและทางถนนในระดับเดียวกันมีประมาณ 2,300 แห่งทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มีแต่ป้ายสัญญาณเตือน โดยไม่มีเครื่องกั้นเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินขบวนรถไฟด้วยความเร็ว

2) ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางสถานีไอซีดี ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง มีความหนาแน่นค่อนข้างมาก โดยเฉพาะจากผู้ประกอบการภายใน ไอซีดี ลาดกระบัง ทั้ง 6 สถานี ส่งผลให้การครอบครองรางในตลอดเส้นทางมีอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 80 ของการให้บริการทั้งหมด หรือใกล้เคียงความสามารถในการให้บริการของรางในขณะนี้

3) เนื่องจากรางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง มีลักษณะเป็นแบบทางเดี่ยว (Single Track) ตลอดเส้นทาง ทำให้เกิดความล่าช้าเนื่องมาจากการสับเปลี่ยนระหว่างขบวนต่าง ๆ เมื่อพบว่ามี 1 ขบวนที่เกิดความล่าช้า จะทำให้ขบวนอื่น ๆ ที่ตามมา ล่าช้าตามไปด้วย

4) ความล่าช้าสามารถเกิดขึ้นได้จากการยกขนสินค้าที่ปลายทางอีกด้วย ทั้งนี้ เวลาที่ใช้ในการยกขนตู้สินค้านั้น ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นผู้กำหนดเวลาในการยกขนดังกล่าว ปัจจุบันถูกกำหนดไว้ที่ 1 ชั่วโมง ในทางปฏิบัติ พบว่ามีความล่าช้าเกิดขึ้น และบางครั้งเกินเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ เกณฑ์ในการพิจารณาความล่าช้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้นยังมีช่วงที่ใช้กว้างเกินไป นั่นคือ เกณฑ์ที่ใช้พิจารณาความล่าช้าไม่เกิน 60 นาที ถือว่าตามเวลา

⁵¹ โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

⁵² เรือเดียวกัน.

5) ถ้าหากท่าเรือแหลมฉบังได้รับการพัฒนาความสามารถให้รับปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้น จากปัจจุบัน 3.8 ล้านทีอียู เป็น 5.5 ล้านทีอียู แต่ด้วยสภาพทางรถไฟที่เป็นทางเดียวที่ใช้ขนส่งสินค้าในปัจจุบันจะไม่สามารถรองรับปริมาณดังกล่าวได้

6) ปัจจุบันห้วงจรจักรและแคร่ที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีอายุการใช้งานที่นานมาก และมีจำนวนที่จำกัดไม่เพียงพอต่อความต้องการ หากปริมาณสินค้าที่ทำเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจริง ห้วงจรจักรและแคร่บรรทุกสินค้าจะมีจำนวนไม่พอเพียงต่อการให้บริการ

7) ปัญหาขบวนรถคกรางยังพบได้บ่อยครั้ง เนื่องจากเส้นทางระหว่างสถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบังให้บริการเฉพาะขบวนรถสินค้า จึงต้องแบกรับน้ำหนักมากกว่าเส้นทางที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ปัญหาขบวนรถคกรางมีสาเหตุจากการที่รางเบกน้ำหนักมากเกินไปและเป็นน้ำหนักบรรทุกซ้ำซาก เพราะมีการเดินขบวนรถเป็นจำนวนหลายเที่ยวต่อวัน ส่งผลให้รางทรุดและขบวนรถคกราง จำเป็นต้องบำรุงรักษารางให้สม่ำเสมอ

แม้ปัญหาในการขนส่งทางรถไฟจะประสบปัญหาตามกล่าวก็ตาม แต่ปัญหาคงกล่าวสามารถแก้ไขได้ด้วยการกำหนดนโยบายในการบริหารจัดการที่ดี กล่าวคือการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นและบำรุงรักษาทางรถไฟ โครงการพัฒนาที่เพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้า ประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้⁵³

1) โครงการก่อสร้างทางคู่เป็นช่วง ๆ ทั่วประเทศ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทการก่อสร้างทางคู่ สำหรับการก่อสร้างทางคู่ในช่วงอื่น โดยก่อสร้างทางคู่ที่มีขบวนรถหนาแน่นก่อน เส้นทางที่จะพัฒนาตามแผนแม่บทการพัฒนาของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะทางที่ก่อสร้างทางคู่ทั้งหมดเท่ากับ 823 กิโลเมตร จากแผนดำเนินโครงการพบว่า โครงการจะเริ่มต้นปี พ.ศ. 2549 และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกันยายน พ.ศ. 2554

⁵³ โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL:

<http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

2) โครงการก่อสร้างสถานีเก็บและขนส่งสินค้า

เพื่อรองรับปริมาณรถตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง

3) โครงการปรับปรุงเส้นทางรถไฟ

เนื่องจากทางรถไฟในปัจจุบันส่วนใหญ่ใช้รางขนาดเล็กและใช้หมอนไม้เป็นหมอนรองราง ซึ่งรางมากกว่าร้อยละ 60 ใช้งานไม่ต่ำกว่า 30 ปี และหมอนไม้ก็เสื่อมสภาพและชำรุดมากขึ้นทุกปี ดังนั้นทางรถไฟจึงปรับปรุงทางรถไฟในหลาย ๆ เส้นทาง

4) โครงการจัดการจักร 13 คันและรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บพด.) เพิ่มเติม

วัตถุประสงค์ของโครงการ คือ การเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพในการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ ให้สามารถแข่งขันในตลาดได้ การเพิ่มช่องทางและทางเลือกในการอำนวยความสะดวกสบายในการใช้บริการขนส่งโดยทางรถไฟ โดยมีเป้าหมายหลักคือการเพิ่มการให้บริการ ขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ในประเทศในลักษณะเหมาขบวนซึ่งจะทำการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้มายังสถานีต่าง ๆ

โครงการต่าง ๆ ถือเป็นการปรับปรุงการขนส่งทางรถไฟ เพื่อเพิ่มศักยภาพและการพัฒนา Logistics การขนส่งทางรถไฟให้เพิ่มมากขึ้น ในโครงการต่าง ๆ รวมทั้งการโครงการจัดการรถไฟความเร็วสูงเช่นเดียวกับที่มีใช้ในประเทศฝรั่งเศส เยอรมนี และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

3.4 โลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า

โลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ที่สามารถแบ่ง กิจกรรมหลักด้าน โลจิสติกส์ ที่ถือเป็นองค์ประกอบหลักในการขนส่งสินค้า กล่าวคือ การบริการลูกค้า เป็นกิจกรรมที่องค์กรพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งจะทำให้ดีได้ก็เพียงใดต้องขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ เข้ามาประกอบ โดยเฉพาะการส่งมอบสินค้าที่ตรงเวลาและครบตามจำนวน การบริหารสินค้าคงคลัง เป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่ง เนื่องจากปริมาณสินค้าคงคลังที่มีอยู่ย่อม

ส่งผลต่อองค์กรไม่ว่าทางใดก็ทางหนึ่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของเงินทุน องค์กรที่มีระดับปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงย่อมสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี แต่ในขณะเดียวกันปริมาณสินค้าที่มาก ก็ส่งผลให้องค์กรเกิดค่าเสียโอกาสด้านการนำเงินทุนไปหมุนเวียน เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้า⁵⁴

ดังนั้น องค์กรจะต้องคำนึงถึงระดับของสินค้าคงคลังที่เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ เพื่อที่จะสามารถลดต้นทุนต่าง ๆ กิจกรรมการขนส่ง ครอบคลุมถึงทุกกิจกรรมที่เป็นการเคลื่อนย้ายตัวสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภคให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยจะต้องจัดส่งสินค้าถูกต้องครบจำนวนในสภาพที่สมบูรณ์ และตรงเวลาที่กำหนด ทั้งนี้อาจกล่าวได้ว่าในมุมมองของคนทั่วไป การขนส่งเป็นกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีบทบาทชัดเจนที่สุด การบริหารคลังสินค้า เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการคลังสินค้า อาทิ การจัดเก็บสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า ซึ่งในปัจจุบันกิจกรรมการบริหารคลังสินค้านับเป็นกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับตัวสินค้าอีกทางหนึ่งด้วย บรรจุกัญท์ ในด้านการตลาดนั้น บรรจุกัญท์ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงถึงลักษณะภายนอกของสินค้า ซึ่งจะต้องสามารถดึงดูดผู้บริโภคให้สนใจในตัวสินค้า แต่ทางด้านโลจิสติกส์ บรรจุกัญท์จะมีบทบาทสำคัญต่างออกไปจากด้านการตลาด

โดยประการแรก บรรจุกัญท์จะเป็นสิ่งที่ปกป้องตัวผลิตภัณฑ์ไม่ให้เกิดความเสียหายในขณะที่มีการเคลื่อนย้าย ประการที่สอง บรรจุกัญท์ที่ดีจะช่วยให้กระบวนการเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพภายในองค์กร ถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างหนึ่งที่มีผลต่อความสำเร็จขององค์กร การแลกเปลี่ยนข้อมูล และการตัดสินใจต่าง ๆ สามารถทำได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การสื่อสารที่มีประสิทธิภาพของ

⁵⁴สำนักงานวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ, “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย,” ใน เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน-ระหว่างประเทศ, 2548), หน้า 53-55.

องค์กรควรจะมีลักษณะ⁵⁵ ดังนี้ มีการสื่อสารระหว่างองค์กร ชัพพลายเออร์ และลูกค้า มีการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในองค์กร โดยเฉพาะฝ่ายการบัญชี การตลาด ฝ่ายผลิต มีการสื่อสารระหว่างกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้ง ทางด้านการบริหารจัดการการผลิต การตลาด และการบริการลูกค้า การจัดหาวัตถุดิบและอุปกรณ์ต่าง ๆ การกระจายสินค้า และการจัดการสินค้าคงคลัง การจัดส่ง

4. แนวคิดของระบบโลจิสติกส์ทางด้านกฎหมาย

กฎหมายด้านการขนส่งมีพื้นฐานที่พัฒนามาจากหลักกฎหมายแพ่งที่มีวิวัฒนาการมาตั้งแต่อดีต ทั้งนี้ กฎหมายแพ่งนั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเอกชนในเชิงธุรกิจการค้า และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางการค้า และการขนส่งสินค้า นับแต่การค้าขายทางบก ทางน้ำ ทางบก และทางน้ำ ดังนั้นสังเกตได้จากบันทึกการเดินทางของมาร์โคโปโล ค.ศ. 1477⁵⁶ ที่บันทึกการเดินทางบนเส้นทางการค้าขายทางบก และบันทึกการเดินทางของเจิ้งเหอ ราว ค.ศ. 1450 ที่บันทึกการเดินทางบนเส้นทางการค้าขายทางน้ำ ผู้เดินทางไป 5 ทวีปทั่วโลก และยังเป็นผู้ค้นพบทวีปอเมริกาก่อนคริสโตเฟอร์โคลัมบัส เดินทางไปทวีปอเมริกาในปี ค.ศ. 1502 ถึงราว 50 ปี

กฎหมายพาณิชย์ของไทย ไม่ปรากฏว่าเริ่มมีตั้งแต่สมัยใด แต่ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงปี พ.ศ. 1826 ได้ทรงจารึกพระราชประวัติและเรื่องราวต่าง ๆ เกี่ยวกับสุโขทัยที่มีลักษณะข้อความเป็นกฎหมายไว้ในศิลาหลักหนึ่ง จึงนับว่าเป็นหลักฐานทางกฎหมาย

⁵⁵สำนักงานวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ, “การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย,” หน้า 56.

⁵⁶สุธาสนี พานิชชานนท์, ผู้แปล, การเดินทางของมาร์โคโปโล (กรุงเทพมหานคร: โครงการจัดพิมพ์คบไฟ, 2547), หน้า 13.

ตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหงแห่งอาณาจักรสุโขทัยเป็นต้นมา โดยลักษณะกฎหมายพาณิชย์ที่ปรากฏในศิลาจารึกมีข้อความที่ลักษณะเป็นกฎหมายดังนี้⁵⁷

กฎหมายภาษี มีมาตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหง ดังข้อความที่ปรากฏในศิลาจารึก โดยได้กล่าวถึงเมืองสุโขทัยว่าในน้ำมีปลา ในนามีข้าว และเจ้าเมืองก็ได้เก็บเอาจกอบจากพ่อค้า คำว่า จกอบ แปลว่า ภาษีชนิดหนึ่งเก็บแก่ผู้นำสัตว์หรือสิ่งของไปขายในที่ต่าง ๆ บางครั้งเรียกว่า จังกอบ แต่ในจารึกไม่ได้มีการกล่าวถึงวิธีการเก็บภาษีว่าเป็นอย่างไร แต่น่าจะสันนิษฐานได้คล้ายกับสมัยอยุธยา ที่มีการจัดเก็บจังกอบไว้ว่า ท่านให้ตั้งด่านตามถนนหนทาง ทั้งทางน้ำ และทางบก ทางน้ำเก็บจากเรือบรรทุกสินค้า ส่วนทางบกนั้นเก็บจากเกวียนบรรทุกสิ่งของ

กฎหมายซื้อขาย การซื้อขาย คือการนำเงินตราไปแลกเปลี่ยนกับสินค้าในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมีข้อความในศิลาจารึกที่เป็นการแลกเปลี่ยนสินค้าไว้ว่าชาวบ้านมีการจูงวัวไปค้า จัมนำไปขาย ใครจะค้าสิ่งใดแลกกันก็ได้ รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนกันเป็นเงินทองก็มี แสดงให้เห็นว่าผู้คนในอาณาจักรสุโขทัยได้ใช้อะไรเป็นพาหนะในการขนส่งสินค้าเพื่อนำไปขายในที่ต่าง ๆ ภายในประเทศ ใช้เรือนำด้วยขามสังคโลกไปขายยังต่างประเทศ ดังปรากฏมีการค้นพบเครื่องถ้วยขามสังคโลกในบริเวณอ่าวไทย สำหรับเงินตราที่นำมาใช้เป็นสื่อกลางของการแลกเปลี่ยนกับสินค้า และพัฒนาผ่านยุคต่าง ๆ จนถึงมีการใช้ประมวลกฎหมายและพาณิชย์ เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

กฎหมายพาณิชย์ ถือเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับเอกชนด้วยกันคล้ายกับกฎหมายแพ่ง แต่สถานะของบุคคลที่ตกอยู่ภายใต้กฎหมายพาณิชย์นี้มีใช้บุคคลธรรมดาทั่วไป แต่มีสถานะเป็นพ่อค้าวานิช นอกจากนี้แล้วเนื้อหาของกฎหมายพาณิชย์ยังเป็นเรื่องของการค้าขายและการทำธุรกิจทั่วไป เช่น การประกันภัยทางทะเล การขนส่ง การค้าประกัน เป็นต้น ทำให้เกิดกฎเกณฑ์เป็นของตนเองแยกออกจากกฎหมายแพ่ง กลุ่มประเทศภาคพื้นยุโรปหลายประเทศได้จัดทำประมวลกฎหมายแพ่ง แยกออกจากประมวลกฎหมาย

⁵⁷ กำธร กำประเสริฐ และสุเมธ จานประดับ, ประวัติศาสตร์กฎหมายไทยและระบบกฎหมายหลัก (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547), หน้า 10-11.

พาณิชย์ ช้อแสดงความแตกต่างนี้มีได้เกิดจากความจำเป็นในทางเหตุผล แต่เกิดจากสถานการณ์หรือสิ่งแวดล้อมในทางประวัติศาสตร์ กล่าวคือ ในประวัติศาสตร์ยุโรปกฎหมายพาณิชย์⁵⁸ มีรากฐานมาจากขนบธรรมเนียมประเพณีของพ่อค้าวานิช กฎเกณฑ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและได้รับการพัฒนามาตั้งแต่สมัยกลาง โดยเฉพาะยุคของการเดินเรือทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเกิดขึ้นของเมือง เพราะว่าเมืองเป็นสถานที่ที่ผู้คนจำนวนมากสามารถมาพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นตลอดจนติดต่อทำการค้าขายได้ จนเกิดตลาดนัด หรืองานออกร้าน ดังนั้นกฎหมายพ่อค้าจึงเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในเมือง โดยสรุปแล้ว กฎเกณฑ์ยุคแรก ๆ ของขนบธรรมเนียมประเพณีของพ่อค้าวานิช ในทางการค้า การขนส่งสินค้า การประกันภัย และการรวมตัวทำธุรกิจในรูปแบบของห้างหุ้นส่วน จากนั้นก็ได้รับการพัฒนาปรุงแต่งโดยนักกฎหมายจนกระทั่งมาเป็นกฎหมายของนักกฎหมายที่มีการให้เหตุผลทางนิติศาสตร์เข้ามามากขึ้นอย่างเช่นในปัจจุบัน

แนวคิดของระบบโลจิสติกส์ทางการขนส่งทางรถไฟ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักการของกฎหมาย กล่าวคือ การขนส่ง (Carriage) ถือเป็นนิติกรรมประเภทหนึ่งที่สำคัญ หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา โดยถือเจตนาของกลุ่มสัญญาเป็นหลักกว่ามีความประสงค์จะผูกพันกันในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง โดยถือเอาตามเจตนาที่แท้จริงของกลุ่มสัญญาเป็นหลักในการใช้บังคับ และ หลักเสรีภาพในการทำสัญญา ที่กลุ่มสัญญาจะเลือกเข้าทำสัญญากับบุคคลใดก็ได้ โดยไม่มีกฎหมายห้ามไว้ เพราะเป็นเสรีภาพของบุคคลที่จะเข้าผูกพันตนตามสัญญากับใครก็ตาม กลุ่มสัญญาย่อมมีสิทธิเลือกที่จะเข้าทำการนั้นได้โดยอิสระตามสัญญาทางแพ่ง⁵⁹

⁵⁸ ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 79-80.

⁵⁹ กัลยา ตันศิริ, เรื่องเดิม, หน้า 32.

4.1 แนวคิดหลักการทำนิติกรรมสัญญา⁶⁰

นิติกรรม หมายถึง การใด ๆ อันทำลงโดยชอบด้วยกฎหมาย และด้วยใจสมัคร มุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ ขึ้นระหว่างบุคคล เพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ⁶¹ ซึ่งหลักการดังกล่าวถือเป็นหลักการทั่วไปในทางกฎหมายแพ่ง แต่ถ้าเป็นการทำนิติกรรมที่มุ่งโดยตรงเป็นการเฉพาะเรื่องใดเรื่องหนึ่งแล้ว ก็จะจัดอยู่ในประเภทของกฎหมายอื่น เช่น ในเรื่องบริษัทก็เป็นกฎหมายพาณิชย์ (Commercial Law) เรื่องการค้าขายก็เป็นกฎหมายธุรกิจ (Business Law) เป็นต้น ดังนั้นนิติกรรมจะถือหลักการแสดงเจตนาเป็นสำคัญดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติในมาตรา 154 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยกเว้นนิติกรรมที่เป็นไปตามกฎหมายมหาชน จะไม่นำเอาหลักการหรือทฤษฎีเรื่องการแสดงเจตนาไปใช้บังคับ หลักการแสดงเจตนาสามารถแบ่งออกเป็น 2 ทฤษฎี กล่าวคือ

1) ทฤษฎีความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา หลักนี้ถือว่า บุคคลทุกคนมีอิสระในการแสดงเจตนาทำสัญญาตามที่ตนเองต้องการ และเจตนาที่แสดงออกมานั้นถือว่ามีความศักดิ์สิทธิ์ รัฐต้องรับรองและคุ้มครอง เช่น นาย ก. เลือกซื้อข้าวมันไก่ในตลาดได้รุ่งที่มีอยู่หลายเจ้า การที่นาย ก. เลือกซื้อร้านหนึ่งร้านใดถือว่า นาย ก. ได้แสดงเจตนาขึ้น โดยกฎหมายเรื่องซื้อขาย ตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค เป็นต้น

2) ทฤษฎีเสรีภาพในการแสดงเจตนา หลักนี้ถือว่าบุคคลต้องมีเสรีภาพในการแสดงการทำสัญญาตามที่เขาต้องการ โดนปราศจากการแทรกแซงจากรัฐ ดังตัวอย่างแรกเฉพาะถือว่า นาย ก. สามารถเลือกคู่สัญญาได้เองตามใจชอบตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา

สัญญา หมายถึง การผูกนิติสัมพันธ์ในมูลหนี้ เพื่อให้เกิด หรือโอนทรัพย์สินโดยการทำคำเสนอ หรือคำสนองที่ผูกพันแก่ผู้แสดงเจตนาในการทำคำเสนอ หรือคำสนอง

⁶⁰ ประเสริฐ ตัณศิริ, เอกสารประกอบคำบรรยายวิชาหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ LA 602 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548), หน้า 46.

⁶¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 149.

นั้นในตัวทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งหนี้⁶² โดยมีค่าตอบแทนในลักษณะต่างตอบแทนกัน คือ สิ่งตอบแทนต้องมีข้อคิดที่ผ่านพ้นมาแล้ว สิ่งตอบแทนจะต้องมาจากผู้สนอง แต่ไม่จำเป็นต้องให้กับผู้เสนอโดยตรงจะให้กับบุคคลที่ผู้เสนอระบุก็ได้ เช่น สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกอย่างเรื่องประกันภัย เป็นต้น สิ่งตอบแทนไม่จำเป็นต้องเท่ากัน ขอให้ตอบแทนกันเพียงพอก็ใช้ได้แล้ว ทั้งนี้เป็นไปตามที่คู่สัญญากำหนดไว้ และ สิ่งตอบแทนจะต้องเพียงพอที่จะถือว่าเป็นสิ่งตอบแทนได้ โดยพิจารณาจากวัตถุแห่งหนี้ เป็นสำคัญของการทำสัญญานั้น

4.2 แนวคิดของกฎหมายเกี่ยวกับคู่สัญญาในการรับขน และลักษณะของการขนส่ง

การรับขนในทางกฎหมาย อันถือเป็นสัญญาจ้างทำของอย่างหนึ่ง ซึ่งมีผู้รับขนเป็นผู้รับจ้างผู้รับขนตกลงทำการงานสิ่งหนึ่งจนสำเร็จ ซึ่งอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ สัญญารับขนของ และสัญญารับขนคนโดยสาร⁶³ ซึ่งสัญญารับขนของนี้ เป็นการนำเอากระบวนการทางระบบโลจิสติกส์มาใช้ในภาคธุรกิจของเอกชน ในการวางแผน การดำเนินการ การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการไปยังผู้บริโภคในสินค้า และการบริการ เพื่อให้เกิดมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดบทบาทและหน้าที่ของคู่สัญญาไว้ คือ

1) ผู้ขนส่ง (Consign) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ขนสินค้าไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาให้กับผู้รับตราส่ง (Consignee) กับมีหน้าที่ออกใบตราส่ง เมื่อผู้ขนส่งเรียก และได้รับความรับผิดชอบจากผู้ขนส่ง ซึ่งสามารถแยกพิจารณา

⁶²ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 356-394.

⁶³มานะ พิทยาภรณ์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะเช่าทรัพย์สิน เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน LA 206, พิมพ์ครั้งที่ 14 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2534), หน้า 343-345.

ได้เป็น 2 ประการ⁶⁴ คือ รับผิดจากความเสียหายจากระบบขนส่ง ประการหนึ่ง กับรับผิดจากความสูญหายหรือบุบสลายของทรัพย์สินจากการขนส่ง อันนำไปสู่ระบบประกันภัย และการกำหนดกรอบความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อีกประการหนึ่ง ซึ่งไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ผู้ขนส่ง ต้องรับผิด เพราะถือว่าได้รับผลประโยชน์จากการขนส่งนั้น ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517

2) ผู้ส่ง (Sender) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ส่งมีหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา กับมีหน้าที่ออกไปกำกับของ ชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะจนถึงสภาพของสิ่งของที่มีการขนส่ง เช่น เป็นของที่เสียหายหรือเป็นวัตถุอันตราย เป็นต้น และเรียกให้ผู้ขนส่งดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ได้ คือ งดการส่งของ หรือให้ส่งของคืนกับมาให้ผู้ส่ง หรือจัดการกับส่งของนั้นในประการอื่น ๆ เช่น จัดส่งไปยังที่อยู่ใหม่ เป็นต้น⁶⁵ โดยผู้ส่งต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะในความเสียหายต่าง ๆ เพราะคำสั่งของตนเอง

3) ลักษณะของการขนส่ง ตามกฎหมายนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ ผู้ขนส่ง จัดการขนส่งสินค้าไปยังผู้รับปลายทางดังที่ระบุไว้ในสัญญาด้วยตัวเอง ประการหนึ่ง ผู้ขนส่งมอบหมายสิ่งของนั้นให้แก่ผู้ขนส่งคนอื่นดำเนินการแทนให้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบถึงความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือการจัดส่งชักช้าจากการจัดการขนส่งสินค้านั้น อีกประการหนึ่ง⁶⁶ และสุดท้ายการขนส่ง โดยมีผู้ขนส่งหลายคน หลายทอด สำหรับกรณีนี้ ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดชอบถึงความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือการจัดส่งชักช้าจากการจัดการขนส่งสินค้านั้นด้วย⁶⁷ ตามที่กำหนดไว้ในบทบัญญัติแห่งกฎหมาย อย่างไรก็ตามลักษณะของการขนส่งต่าง ๆ นี้ ผู้รับขนส่งทุกทอด ย่อมต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบจากการขนส่งนั้น แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทอดใดก็ตาม ตัวอย่างเช่น ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2570/2523 จำเลยที่ 1

⁶⁴ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 613, มาตรา 616 และมาตรา 622.

⁶⁵เรื่องเดียวกัน, มาตรา 602, มาตรา 612, มาตรา 619 และมาตรา 626

⁶⁶เรื่องเดียวกัน, มาตรา 617.

⁶⁷เรื่องเดียวกัน, มาตรา 618.

ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล ลำดับที่ 1 ลำดับที่ 2 ให้จัดรถทำการลากจูง
ตู้ลำเลียงของลำดับที่ 1 ไปบรรทุกสินค้าและลากจูงไปยังท่าเรือสต็อก หือได้ว่าสินค้า
ของโจทก์ได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ลำดับที่ 1 ก็ยังจะต้องรับผิดชอบ
แม้จะปรากฏว่าสินค้าถูกคนร้ายลักไปในระหว่างที่พนักงานของลำดับที่ 2 ลากจูง
ตู้ลำเลียงก็ตาม หรือตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2939/2524 เมื่อผู้ส่งของได้แจ้งราคาสินค้า
ที่พิพาทให้ผู้ขนส่งทอดแรกทราบแล้ว ลำดับซึ่งเป็นผู้ขนส่งทอดต่อไปก็ต้องรับผิดชอบ
ในความเสียหายของสินค้าซึ่งเป็นของมีค่า⁶⁸

4.3 แนวคิดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขน

แนวคิดของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนในทางกฎหมาย ต้องพิจารณา
จากลักษณะของสัญญาจ้างทำของ คุณสมบัติของคู่สัญญา ลักษณะของสัญญาจ้างของ
และความรับผิดชอบ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องเนื่องกับการสัญญารับขนกล่าวคือ

4.3.1 หลักนิติกรรมสัญญา

นิติกรรมสัญญาในทางแพ่ง นอกจากจะพิจารณาจาก หลักทฤษฎี
ความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา และหลักทฤษฎีเสรีภาพในการแสดงเจตนาแล้ว
ยังต้องพิจารณาจากสถานะของคู่สัญญา อันจะนำไปถึงเรื่องความรับผิดชอบของคู่สัญญา
อีกด้วย ดังนั้น หากคู่สัญญามีสถานะเป็นนิติบุคคลแล้ว ย่อมต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์
ของนิติบุคคลในทางกฎหมายเข้ามาประกอบการพิจารณาของคู่สัญญา โดยนิติบุคคล
ในทางกฎหมายสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1) ทฤษฎีตามหลักของเอกชน⁶⁹

(1) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีสัญญา เป็นเรื่องเกี่ยวกับการเคารพ
ข้อตกลงของบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปตกลงรวมบางสิ่งบางอย่างเข้ากันเพื่อความสะดวก
ในการแบ่งปันกำไรจากกิจการนั้น ๆ เป็นหลัก

⁶⁸มานะ พินยากรณ์, เรื่องเดิม, หน้า 346.

⁶⁹พิมพ์ใจ สระทองอุ่น, เอกสารประกอบคำบรรยายวิชากฎหมายพาณิชย์
เปรียบเทียบ LA 726 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2548), หน้า 109.

(2) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีองค์การพหุ เป็นการแยกผู้ถือหุ้นของบริษัทออกจากต้นบริษัทที่เป็นนิติบุคคลที่มีการพัฒนาไปในแต่ละช่วง เช่น การอยู่รอด ทำกำไร ควบคุม และเติบโต

(3) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีกลุ่มของสัญญา เป็นการมองในลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มคนที่เข้ามารวมกันเป็นบริษัทในทุก ๆ ส่วน โดยขึ้นอยู่กับพื้นฐานของการเจรจาต่อรองเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ที่เข้ามารวมกันเป็นบริษัท

2) ทฤษฎีตามหลักของมหาชน

(1) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีความยินยอม เป็นเรื่องของการให้สิทธิพิเศษโดยรัฐในทางกฎหมาย และในขณะเดียวกันก็ควบคุมในเรื่องความรับผิดชอบเอาไว้ด้วย โดยบริษัทจำเป็นต้องคืนกำไรกลับมายังสังคมในรูปแบบต่าง ๆ เช่น การทำประโยชน์สาธารณะ เป็นต้น

(2) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีการจัดการ เป็นการกำหนดมาตรฐานในทางกฎหมายแก่บริษัทในการจัดการที่ค้ำยันมาจากการบริหารจัดการโดยผู้เชี่ยวชาญ โดยรัฐเป็นผู้ออกกฎหมายมาเป็นตัวควบคุมการจัดการให้มีมาตรฐานเดียวกัน

(3) หลักทฤษฎีที่เรียกว่า ทฤษฎีชุมชน เป็นการกำหนดให้บริษัทที่เป็นเสมือนสถาบันทางเศรษฐกิจและสังคมจะต้องคืนกำไรให้กับสังคม หรือชุมชนที่บริษัทนั้น ๆ ตั้งอยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม โดยมีใช้แต่แสวงหาผลกำไรแต่เพียงอย่างเดียว

แต่จะอย่างไรก็ตามนิติบุคคลที่อยู่ในรูปแบบของห้างหุ้นส่วน บริษัทนี้อาจพิจารณาตามกรอบวัตถุประสงค์ที่บริษัทได้ดำเนินการจดแจ้งต่อนายทะเบียนไว้ตามกฎหมายว่าบริษัทนั้น ๆ ได้กระทำการไปโดยถูกต้องการกรอบวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงอำนาจของกรรมการ ผู้ถือหุ้นที่ต้องรวมรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย นอกจากนี้แล้ว แม้บริษัทจะมีตัวตนแยกออกมาต่างหากดังที่กฎหมายกำหนดไว้ก็ตาม บริษัทก็อาจจะต้องรับผิดชอบในเรื่องตามที่ตัวแทนได้กระทำไปตามกรอบวัตถุประสงค์ของบริษัท หรือที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิดชอบ เช่น นิติกรรมสัญญา ละเมิด และแรงงาน เป็นต้น

สำหรับในเรื่องความรับผิดชอบของบริษัทนี้อาจรวมถึงปัญหาการจัดตั้งบริษัทที่ไม่สุจริต เพื่อหลีกเลี่ยงในเรื่องที่กรรมการก่อนหน้านี้สินไว้ตามสัญญา ทำกิจการแข่งขันกับบริษัท หรือด้านภาษีอากร เป็นต้น ดังนั้นเราอาจนำหลักการทางกฎหมายในเรื่อง การไม่คำนึงถึงสภาพนิติบุคคลมาใช้ เพราะหลักการดังกล่าวนี้ ถือว่า เป็นการยกหรือเจาะผ่านหรือเปิดฉากของบริษัทที่มีสภาพเป็นนิติบุคคลออกไป เพื่อพิจารณาไปถึงบุคคลที่อยู่เบื้องหลังบริษัทและใช้บริษัทเป็นเครื่องบังหน้าจากการกระทำของตนเอง โดยถือว่าไม่มีบริษัทนั้นหรือไม่มีตัวตนหรือมีสภาพบุคคลแตกต่างหากจากผู้ถือหุ้น โดยศึกษาคดีตามคำพิพากษาของศาลฎีกาต่อไปนี้ อาทิเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 174/2528 รดร่วมบริการของ ขสมก. ไปกระทำละเมิดแม้จะมีใช้รถของ ขสมก. เองก็ตาม แต่โดยทั่วไปแล้วย่อมมีลักษณะเช่นเดียวกันกับรถของ ขสมก. ๆ ย่อมต้องร่วมรับผิดชอบในมูลเหตุแห่งการละเมิดนั้นด้วย⁷⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4223/2542 รถยนต์หายในศูนย์การค้าจากความประมาทของพนักงานรักษาความปลอดภัย แม้บริษัทเจ้าของห้างที่แท้จริงจะมีใช้คู่สัญญากับบริษัทรักษาความปลอดภัยก็ตาม แต่โดยทั่วไปที่บุคคลเข้าใจแล้วย่อมต้องเป็นคู่สัญญา ทั้งที่บริษัทคู่สัญญาจะเป็นบริษัทลูกก็ตาม บริษัทเจ้าของห้างที่แท้จริงที่เป็นบริษัทแม่ย่อมต้องร่วมรับผิดชอบจากมูลละเมิดในฐานะตัวการตัวแทนด้วย

ดังนั้น ความรับผิดชอบของบริษัทจึงมิได้ก้าวล่วงเฉพาะตามที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้เท่านั้น แต่อาจยังรวมไปถึงความรับผิดชอบที่แท้จริงจากการกระทำของกรรมการบริษัท ตัวการ-ตัวแทน ตามความเป็นจริงอีกด้วย โดยการนำเอาหลักการในเรื่อง การไม่คำนึงถึงสภาพนิติบุคคลมาใช้ เพื่อแก้ไขปัญหามาจากมูลหนี้ตามนิติกรรมสัญญา ละเมิด แรงงาน เป็นต้น ที่บริษัท หรือกรรมการของบริษัทได้ก่อขึ้นเอาไว้ตามมูลนิติกรรมสัญญาต่าง ๆ ที่สำคัญกล่าวคือ

(1) สัญญาจ้างบุคคลภายนอก (Outsource)

สัญญาจ้างบุคคลภายนอก การดำเนินโลจิสติกส์มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง การคลังสินค้า การจัดส่งสินค้า ได้มีบริษัทรับจ้าง หรือผู้ว่าจ้างรับจ้างดำเนินงานในกิจการ เพื่อให้ธุรกิจโลจิสติกส์สามารถตอบสนองความ

⁷⁰พิมพ์ใจ สระทองอุ่น, เรื่องเดียวกัน, หน้า 110.

ต้องการของผู้บริโภคให้ได้มากที่สุด จึงจำเป็นที่ทางบริษัทจะต้องทราบถึงระดับความสามารถของระบบการทำงานในบริษัทตนเอง เพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบ จากการศึกษา กระบวนการทำงานของระบบที่ทางบริษัทใช้อยู่ นั้นทำให้รู้ถึงขั้นตอนต่าง ๆ และปัญหาที่เกิดขึ้นในกระบวนการทำงาน ซึ่งควรได้รับการพิจารณาและแก้ไข เพราะหากสามารถแก้ไขปัญหาเหล่านี้ได้เร็วก็จะทำให้ประสิทธิภาพในการทำงานของทางบริษัทดีขึ้น สามารถลดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากปัญหาและทำให้บริษัทสามารถแข่งขันกับบริษัทคู่แข่งที่ทำธุรกิจเดียวกัน ได้ดียิ่งขึ้น

ความต้องการในการว่าจ้างบุคคลภายนอก พบว่ากิจการที่ต้องการมากที่สุด คือการขนส่ง รองลงมาคือการจัดการเกี่ยวกับคลังสินค้า และเกี่ยวกับเรื่องการส่งออก โดยผู้ประกอบการให้เหตุผลของการว่าจ้างบุคคลภายนอกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับการดำเนินงานด้วยตนเอง การใช้วิธีการดังกล่าวจะเป็นการช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันและการทำกำไร ลดสินค้าคงคลังและเพิ่มอัตราการกลับคืนของเงินลงทุน ได้ เพราะใช้เวลาในการส่งสินค้าลดลง เกิดความเสียหายน้อย และลดงานด้านเอกสารลง เพราะเป็นการแบ่งงานให้ผู้ที่มีชำนาญเฉพาะด้านดำเนินการ นอกจากนั้น ยังเป็นการปรับปรุงการบริการได้อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ประกอบการเชื่อว่าจะเป็นการช่วยอย่างมากในเรื่องของการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของสินทรัพย์หรือการลงทุนในคลังสินค้าและยานพาหนะในการขนส่งต่าง ๆ

(2) สัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยในธุรกิจโลจิสติกส์ส่วนสำคัญหลัก คือ การขนส่งสินค้า ดังนั้นในการรับขนส่งสินค้าในทุกวิธีการ ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดชอบสินค้าที่เสียหายทั้งในการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยรายละเอียดของการประกันภัยในงานโลจิสติกส์ในประเทศไทย มีดังนี้

ก. การประกันภัย คือ การที่คนจำนวนมากได้ตกลงกันที่จะร่วมกันชดเชยหรือแบ่งเบาความเสียหายที่สมาชิกคนใดคนหนึ่งในกลุ่มอาจได้รับ โดยตั้งเป็นเงินกองทุนขึ้น เพื่อทำหน้าที่เป็นคนกลางรวบรวมเงินทุนหรือที่เรียกว่าเบี้ยประกันภัย จากสมาชิกทุกคนเข้าสู่กองทุน และกองทุนจะทำหน้าที่จ่ายเงินจากกองทุนให้แก่สมาชิกผู้ต้องประสบความเสียหาย

ข. การประกันภัย คือ แผนเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน โดยบุคคลจำนวนหนึ่งตกลงกันว่า หากบุคคลในกลุ่มนั้นได้รับการสูญเสียเนื่องจากภัยที่กำหนดไว้ทุก ๆ คนในกลุ่มจะเฉลี่ยค่าสูญเสียให้แก่ผู้ประสบภัย

ค. การประกันภัย คือการกระทำของบุคคลหมู่หนึ่ง ทำการรับโอนความเสี่ยงภัยของสมาชิกแต่ละคน เพื่อที่จะกระจายไปยังสมาชิกผู้ที่ได้รับความเสียหายทุกคน

จากความหมายดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าการประกันภัยมิได้หมายความว่าความป้องกันมิให้เกิดภัยขึ้น แต่หมายถึง การให้คำมั่นสัญญาว่าถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากภัยแล้ว ผู้ที่ต้องได้รับความเสียหายจะไม่ต้องรับภัยพิบัตินั้นไว้คนเดียว สมาชิกในกลุ่มคนอื่น ๆ ก็จะช่วยเหลือให้ผู้ต้องภัยพิบัตินั้นได้กลับคืนมีสภาพเหมือนเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดภัยขึ้น การประกันภัยจึงน่าจะหมายความว่า การทำให้เกิดความแน่นอนขึ้น เนื่องจากมนุษย์ที่เกิดมาในโลกนี้ต้องเผชิญกับภัยอันเกิดจากไฟไหม้ และการถูกรังโรคกรรม คนขับรถต้องเสี่ยงภัยต่อความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ชีวิตต้องเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และภัยอันตรายต่าง ๆ รวมทั้งโรคภัยไข้เจ็บ และความตาย จึงอาจกล่าวได้ว่าไม่มีใครในโลกนี้จะหนีพ้นจากความเสี่ยงภัยไปได้ การประกันภัยจึงเป็นการขจัดความเสี่ยงภัยให้หมดสิ้นไป และทดแทนความไม่แน่นอนทั้งหลายเหล่านั้นด้วยความแน่นอน ส่วนการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง หมายถึง การประกันความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน และสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายเขตความคุ้มครองไปถึงขนส่งทางบกและทางอากาศ ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย⁷¹

4.3.2 ความรับผิดในทางละเมิด

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในทางละเมิดนอกเหนือไปจากความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา และตามกรอบของกฎหมาย แต่ถ้าหากความเสียหาย เป็นผลจากการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจ (Fault) หรือ การกระทำโดยประมาท (No

⁷¹อรุณ บริรักษ์, ผู้นำในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไอทีแอล เทรค มีเดีย, 2549), หน้า 123.

Fault) ก็ตาม แต่ถ้าวินิจฉัยการกระทำก่อให้เกิดความรับผิดประการใดประการหนึ่ง คือ ความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของความผิด ของการกระทำนั้น ๆ ว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือกระทำโดยประมาท ประการหนึ่ง หรือ ความรับผิดที่อยู่บนพื้นฐานของข้อสันนิษฐาน โดยพิจารณาจากความสัมพันธ์ของบุคคลเป็นสำคัญ เช่น นายจ้างกับลูกจ้าง เป็นต้น และสุดท้ายคือ ความรับผิดเด็ดขาด หรือหลักกฎหมายปิดปาก (Strict Liability) อันเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ผลของการพิสูจน์ให้ผู้กระทำผิดเป็นผู้พิสูจน์ว่าตนเองไม่ได้กระทำผิด เป็นต้น⁷²

ทั้งนี้ เพราะถ้าหากเกิดความเสียหายขึ้นตามกรอบของสัญญา และตามกรอบของกฎหมาย ผู้รับขนต้องรับในทางละเมิดด้วย เช่น จำเลยที่ 2 เป็นลูกจ้าง จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งคนโดยสารยกสิ่งของของผู้โดยสารให้กับผู้โดยสารคนอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของโดยปราศจากความระมัดระวัง อันถือเป็นการทำละเมิด ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในมูลละเมิดนั้นด้วย ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 3814/2525 เป็นต้น

⁷²อนันต์ จันทรโอภากร, โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายลักษณะละเมิด (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), หน้า 5.