

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ

ในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีการกล่าวขานถึงโลจิสติกส์กันมากทั้งในภาครัฐและเอกชน โดยรัฐบาลกำหนดให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศ ซึ่งมีหน่วยงานอย่างสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ อันมีเป้าหมายในพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาและแข่งขันในตลาดโลกได้ โดยภาครัฐมีหน่วยงานให้การสนับสนุนด้านข้อมูลต่าง ๆ กับผู้ประกอบการ อาทิเช่น สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงพาณิชย์ อันนำไปสู่การกำหนดโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ และกฎหมาย ด้วยการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ เข้าด้วยกัน¹ ตลอดจนการปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญเป็นอย่างมากในกระบวนการพัฒนาธุรกิจการค้าของประเทศ

ประเทศไทย เพิ่งมีการนำระบบการจัดการโลจิสติกส์มาใช้เมื่อไม่นานมานี้ ทั้งนี้ เพราะมีการตื่นตัวในด้านการประหยัดพลังงานน้ำมันและลดสถานะวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องมีการนำเข้าน้ำมันมาใช้ในประเทศเป็นจำนวนมาก ภาครัฐและภาคเอกชนจึงได้ร่วมมือกันหาแนวทางในการแก้ปัญหาดังกล่าว โดยนำแนวคิดและหลักการด้านระบบโลจิสติกส์มาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ภายใต้ความเชื่อมั่นว่าระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันของภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ และความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนได้ทั้งในภาคเอกชน ได้มีการรวมตัวกันจัดตั้งสภา สมาคม กลุ่ม หรือชมรมต่าง ๆ เช่น

¹ธนาคารกรุงไทย จำกัด, เรื่องเดิม, หน้า 27.

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)² สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย มารีนเนอร์ไทย ส่วนของภาครัฐ ได้มีการวางแผนแม่บทพัฒนาโลจิสติกส์ขึ้น โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศขึ้น พร้อมกับวางเป้าหมายในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยไว้ด้วย ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในหลักการของกลยุทธ์ดังกล่าวเมื่อวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2547 ก็ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานด้านโลจิสติกส์ จำนวน 4 ชุด ประกอบด้วยบุคลากรจากหน่วยงานราชการและภาคเอกชน ให้ทำการศึกษาด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย การพัฒนาระบบเชื่อมโยง ข้อมูล ฐานข้อมูลโลจิสติกส์ และการพัฒนามูลฐานด้านโลจิสติกส์

1. กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่ง

กฎหมายด้านการขนส่งมีพื้นฐานที่พัฒนามาจากหลักกฎหมายแพ่งที่มีวิวัฒนาการมาตั้งแต่อดีต ทั้งนี้ กฎหมายแพ่งนั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเอกชนในเชิงธุรกิจการค้า และเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทางการค้า และการขนส่งสินค้า ทั้งทางบก และทางน้ำ โดยมีบทบัญญัติของกฎหมายนับตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหง เป็นต้นมา อาทิเช่น กฎหมายภาษี กฎหมายซื้อขาย จนถึงปัจจุบัน

การขนส่งสินค้า โดยเฉพาะทางรถไฟนั้นเริ่มมาพร้อม ๆ กับมีกิจการเดินรถไฟในประเทศกล่าวคือ กิจการของการรถไฟเริ่มต้นขึ้นในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 และมีการปรับปรุงเรื่อยมา จนมีการใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับลงวันที่ 30

²สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.), ความเป็นมา [Online], available URL: http://www.tnsc.com/html/component/option,com_frontpage/Itemid,2552 (มีนาคม, 7).

³ธนาคารกรุงไทย จำกัด, เรื่องเดิม, หน้า 27.

มีนายน พ.ศ. 2494 ให้มีผลบังคับใช้ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงมีฐานะเป็น รัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม

ปัจจุบัน ธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ สำหรับการขนส่งสินค้าและบริการ ย่อมต้องอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบริการที่สำคัญ โดยที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ ราชชน จ้างทำของ ฝากทรัพย์ และประกันภัย กับที่ไม่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุน-รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เป็นต้น

1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยราชชน

ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีการบัญญัติถึงการรับชนเอาไว้ทั้งการรับชนสินค้า และรับส่งคนโดยสาร โดยกำหนดให้ผู้ดำเนินกิจการรับชนดังกล่าว ต้องดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้ เช่น การรับชนสินค้า ผู้รับชนต้องออกไปกำกับของ ใบตราส่ง⁴ เป็นต้น การรับชนสินค้ามีบทบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 เรื่อง ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กล่าวคือ

ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เป็นรายได้ ตามปกติของตน บุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของส่งไป นั้น เรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่าผู้รับตราส่ง⁵ ถ้าผู้ขนส่งต้องการใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำใบกำกับของนั้นให้ ซึ่งต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับ สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน เครื่องหมายแห่งหีบห่อ ตำบลสถานที่กำหนดชื่อหรือยี่ห้อและสำนักที่อยู่ของผู้รับของ ตำบลและวันที่ออกไปกำกับของนั้นพร้อมต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งของเป็นสำคัญในใบกำกับของนั้นด้วย⁶ ถ้าผู้ส่งขอเรียกเอาใบตราส่ง

⁴ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 608-633.

⁵เรื่องเดียวกัน, มาตรา 610.

⁶เรื่องเดียวกัน, มาตรา 612-613.

ผู้ขนจำเป็นต้องทำให้โดยมีรายละเอียดในทำนองเดียวกันกล่าวคือ สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อตำบลสถานที่ กำหนดซื้อหรือยืมหรือและสำนักที่อยู่ของผู้รับของ ชื่อหรือยืมหรือของผู้ส่ง จำนวนค่าระวาง พาหนะ ตลอดจนตำบลและวันที่ออกไปตราส่งพร้อมลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญใน ใบกำกับของนั้นด้วย

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการทำให้ของที่ส่งสูญหายหรือบุบสลายหรือ ส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้าขึ้นเกิดแต่เหตุ สดวิสัย หรือเกิดจากสภาพของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับ- ตราส่ง⁷ กรณีเกิดความเสียหายดังกล่าวผู้ขนส่งจะรับผิดชอบต่อเมื่อผู้รับตราส่งได้ บอกกล่าวถึงความเสียหายนั้น ๆ แก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วันนับแต่วันส่งมอบ ถ้าหากจะ ฟ้องเรียกเอาค่าเสียหายค่าสินไหมทดแทนต้องฟ้องภายในกำหนด 1 ปีนับแต่วันส่งมอบ เช่นกัน⁸ ซึ่งการขนส่งสินค้าผู้รับขนอาจเป็นผู้ดำเนินการเองทั้งหมด หรือว่าจ้าง บุคคลภายนอก เข้ามามีการดำเนินการแทนให้ในบางช่วงบางตอน ซึ่งกรณีดังกล่าวย่อมต้องนำ กฎหมายในเรื่องสัญญาจ้าง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ นำมาบังคับใช้กับการขนส่งในบางช่วงบางตอนที่มีการว่าจ้างบุคคลภายนอกเข้ามา ดำเนินการแทนให้

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า กระบวนการโลจิสติกส์ทางด้านคมนาคมขนส่ง จึงจำเป็นต้องอาศัยหลักกฎหมายนำมาเป็นตัวกำกับการประกอบธุรกิจในด้านนี้ด้วย กล่าวคือ ลักษณะของสัญญาขนส่ง อันถือเป็นสัญญาจ้างทำของประเภทหนึ่ง ในการ รับขนของจากผู้ผลิตไปสู่มือของผู้บริโภค อันเป็นการสอดคล้องกับระบบโลจิสติกส์มาใช้ ในภาคธุรกิจของเอกชน ในการวางแผน การดำเนินการ การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้าจากผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการไปยังผู้บริโภคในสินค้า

⁷ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 616.

⁸เรื่องเดียวกัน, มาตรา 623-624.

และการบริการ เพื่อให้เกิดมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดบทบาทและหน้าที่ของกลุ่มสัญญาไว้ใน 3 ลักษณะคือ⁹

1) ผู้ขนส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาให้กับผู้รับตราส่ง กับมีหน้าที่ออกใบตราส่ง เมื่อผู้ขนส่งเรียก และรับความรับผิดชอบจากการขนส่ง ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 ประการ¹⁰ คือ รับผิดชอบจากความเสียหายจากระบบขนส่ง ประการหนึ่ง กับรับผิดชอบจากความสูญหายหรือบุบสลายของทรัพย์สินจากการขนส่ง อันนำไปสู่ระบบประกันภัย และการกำหนดกรอบความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อีกประการหนึ่ง ซึ่งไม่ว่ากรณีใดก็ตาม ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบ เพราะถือว่าได้รับผลประโยชน์จากการขนส่งนั้น ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 994/2517

2) ผู้ส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ส่งมีหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในสัญญา กับมีหน้าที่ออกใบกำกับของ ชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะจนถึงสภาพของสิ่งของที่มีการขนส่ง เช่น เป็นของที่เสี่ยงง่ายหรือเป็นวัตถุอันตราย เป็นต้น และเรียกให้ผู้ขนส่งดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ได้ คือ งดการส่งของ หรือให้ส่งของคืนกับมาให้ผู้ส่ง หรือจัดการกับส่งของนั้นในประการอื่น ๆ เช่น จัดส่งไปยังที่อยู่ใหม่ เป็นต้น¹¹ โดยผู้ส่งต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะในความเสียหายต่าง ๆ เพราะคำสั่งของตนเอง

3) ลักษณะของการขนส่ง ตามกฎหมายนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ ผู้ขนส่ง จัดการขนส่งสินค้าไปยังผู้รับปลายทางดังที่ระบุไว้ในสัญญาด้วยตัวเอง ประการหนึ่ง ผู้ขนส่งมอบหมายสิ่งของนั้นให้แก่ผู้ขนส่งคนอื่นดำเนินการแทนให้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบถึงความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือการจัดส่งชักช้าจากการจัดการขนส่งสินค้านั้น อีกประการหนึ่ง 12 และสุดท้ายการขนส่ง โดยมีผู้ขนส่ง

⁹มานะ พิทยาภรณ์, เรื่องเดิม, หน้า 343-345.

¹⁰ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 613, มาตรา 616 และมาตรา 622.

¹¹เรื่องเดียวกัน, มาตรา 602, มาตรา 612, มาตรา 619 และมาตรา 626.

¹²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 617.

หลายคน หลายทอด สำหรับกรณีนี้ ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดชอบถึงความเสียหาย หรือ บอบสลาย หรือการจัดส่งช้าจากการจัดการขนส่งสินค้านั้นด้วย¹³ ตามที่กำหนดไว้ใน บทบัญญัติแห่งกฎหมาย อย่างไรก็ตามลักษณะของการขนส่งต่าง ๆ นี้ ผู้รับขนส่งทุกทอด ย่อมต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบจากการขนส่งนั้น แม้ความเสียหายจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทอดใดก็ตาม ความรับผิดชอบนั้นก็ยังคงมีอยู่

ตัวอย่างเช่น ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2570/2523 จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล จำเลยที่ 1 จ้างจำเลยที่ 2 ให้จัดรถทำการลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรทุกสินค้าและลากจูงไปยังท่าเรือสต๊อป์ ถือได้ว่าสินค้าของโจทก์ได้ส่งไป โดยมี ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด จำเลยที่ 1 ก็ยังจะต้องรับผิดชอบ แม้จะปรากฏว่า สินค้าถูกคนร้ายลักไปในช่วงที่พนักงานของจำเลยที่ 2 ลากจูงตู้ลำเลียงก็ตาม หรือ ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2939/2524 เมื่อผู้ส่งของได้แจ้งราคาสินค้าที่พิพาทให้ผู้ขนส่งทอดแรกทราบแล้ว จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งทอดต่อไปก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าซึ่งเป็นของมีค่า¹⁴

ทั้งนี้ รวมไปถึงการขนส่งทางทะเล คำพิพากษาฎีกาที่ 1496/2530 การขนส่งทางทะเลซึ่งมีลักษณะการส่งของเป็นตู้คอนเทนเนอร์ และภายในบรรจุสินค้าไว้ และใบตราส่งระบุข้อความว่า “ผู้ส่งเป็นผู้บรรจุและนับ” นั้น หากว่าตู้คอนเทนเนอร์มาถึงจุดหมายปลายทางในสภาพเรียบร้อยโดยไม่ปรากฏว่ามีการเปิดในระหว่างทางมาก่อน แม้สินค้าจะขาดหายไป ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบเนื่องจากสินค้ามิได้สูญหายไปในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่ง แต่หากผู้ขนส่งมีส่วนเข้ามาเกี่ยวข้องกับที่สามารถจะต้องรับผิดชอบได้แล้ว ผู้ขนส่งทุกทอดก็ต้องรับผิดชอบด้วย เช่น คดี *Aaderson v. Sears Roebuck & Co., Wagon Mound No. 2 Oversea Tankship U.K. v. Mortcdoclet*

4) ความรับผิดในทางละเมิด ผู้ขนส่งต้องรับผิดในทางละเมิดนอกเหนือไปจากความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา และตามกรอบของกฎหมาย แต่ถ้าหากความเสียหาย เป็นผลจากการกระทำ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือ การกระทำ

¹³ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 618.

¹⁴มานะ พิทยาภรณ์, เรื่องเดิม, หน้า 346-347.

โดยประมาณ ก็ตาม¹⁵ ตัวอย่างเช่น ถ้าหากเกิดความเสียหายขึ้นตามกรอบของสัญญา และตามกรอบของกฎหมาย ผู้รับขนส่งต้องรับในทางละเมิดด้วย อาทิเช่น จำเลยที่ 2 เป็นลูกจ้างจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งคนโดยสารยกสิ่งของของผู้โดยสารให้กับผู้โดยสารคนอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของโดยปราศจากความระมัดระวัง อันถือเป็นการทำละเมิด ผู้ขนส่งในฐานะนายจ้างจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในมูลละเมิดนั้นด้วย ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 3814/2525¹⁶

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะถือว่าได้รับผลประโยชน์จากการขนส่งนั้น ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517 และรวมไปถึงผู้รับขนส่งทุกทอดด้วย ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 2570/2523 ซึ่งรวมถึงความรับผิดชอบที่เกิดจากมูลละเมิดด้วย ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 3814/2525 รถยนต์หายในศูนย์การค้าจากความประมาทของพนักงานรักษาความปลอดภัย แม้บริษัทเจ้าของห้างที่แท้จริงจะมีใช้คู่สัญญากับบริษัทรักษาความปลอดภัยก็ตาม แต่โดยทั่วไปที่บุคคลเข้าใจแล้วย่อมต้องเป็นคู่สัญญา ทั้งที่บริษัทคู่สัญญาจะเป็นบริษัทลูกก็ตาม บริษัทเจ้าของห้างที่แท้จริงที่เป็นบริษัทแม่ย่อมต้องร่วมรับผิดชอบมูลละเมิดในฐานะตัวการตัวแทนด้วย ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4223/2542¹⁷ เป็นต้น

ระบบโลจิสติกส์ทางการขนส่งนอกจากที่ได้กล่าวไปแล้ว การประกอบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพยังต้องคำนึงถึงระบบการเชื่อมโยงทางคมนาคมในหลากหลายมิติ เช่น ทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งให้ดียิ่งขึ้น อันหมายความว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีความหมายว่า การขนส่งแบบผสมผสาน (Combined Transport) การขนส่งสินค้าจากผู้ส่งของไปถึงผู้รับสินค้า โดยใช้รูปแบบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นผู้รับผิดชอบดูแลการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตามที่กำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980¹⁸

¹⁵อนันต์ จันทโรภากร, เรื่องเดิม, หน้า 23.

¹⁶มานะ พิทยาภรณ์, เรื่องเดิม, หน้า 353.

¹⁷พิมพ์ใจ สระทองอุ่น, เรื่องเดิม, หน้า 35.

¹⁸ชยันต์ กรกาญจน์, เรื่องเดิม, หน้า 152.

ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีส่วนประกอบที่สำคัญ 3 ส่วน คือ การขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางอย่างน้อย 2 ระบบ โดยมีผู้ประกอบการขนส่งเพียงรายเดียว และรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งหมดในระหว่างการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง กับการขนส่งระหว่างประเทศ ที่ใช้สัญญา (MT Contract) ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งกับผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ เพื่อการจัดส่งสินค้า ตลอดจนการชำระค่าระวางต่าง ๆ รวมทั้งใช้เอกสารกำกับสินค้าเพียงฉบับเดียว ซึ่งออกโดยผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งต่อเนื่องในลักษณะต่าง ๆ อาทิเช่น¹⁹ การขนส่งต่อเนื่องทางทะเลและทางอากาศ (Sea/Air) หรือ การขนส่งต่อเนื่องทางทะเลและทางบก (Sea/Land) การขนส่งต่อเนื่องทางบกและทางอากาศ (Land (truck)/Air) การขนส่งแบบประสมรูปแบบการขนส่งทางบก และการขนส่งต่อเนื่องที่มีการขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน (Land Bridge) โดยผ่านการขนส่งทางรถไฟเป็นหลักซึ่งมีกฎหมายออกมากำกับคู่สัญญาในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา ตลอดจนกระบวนการของการขนส่งต่อเนื่อง คือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กฎหมายฉบับนี้เป็นการใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทย ที่มารับขนของโดยรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยไม่คำนึงถึงว่าสัญญาจะทำขึ้นที่ไหน หรือคู่สัญญาจะมีสัญชาติไทยหรือไม่ ซึ่งมีลักษณะของการขนส่งระหว่างประเทศ ส่วนปลายทางหรือจุดหมายปลายทางอีกด้านหนึ่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง หรือสถานที่อื่นนอกประเทศไทย ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือให้ใช้พระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม และให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอันเกิดจากสัญญาขนส่งดังกล่าวด้วย²⁰ นอกจากนี้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ถ้าหากดำเนินการรับจ้างขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งนั้นก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศด้วย ที่สำคัญ คือ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่ง

¹⁹ไพฑูริย์ เอกจริยกร และนิรันดร์ พุกาญจนานนท์, เรื่องเดิม, หน้า 18-19.

²⁰พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, มาตรา 5 และ มาตรา 66.

ต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ 1957 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ 1980 และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) 2546 เป็นต้น

1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของมีลักษณะคล้ายสัญญาจ้างแรงงาน แต่มีความแตกต่างกันที่สำคัญก็คือการที่ จ้างทำของ ไม่ตกอยู่ในบังคับของ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 มีเนื้อหาที่ให้ความคุ้มครอง ให้สวัสดิการ และให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้แรงงาน ตามสัญญาจ้างแรงงานเท่านั้น ไม่รวมแรงงานจากการรับจ้างทำของ

การจ้างแรงงาน ตามที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 575 จนถึง มาตรา 586 นั้น ผู้รับจ้างแรง ต้องเป็นคน หรือเป็นนิติบุคคลได้ เนื่องจากต้องใช้แรงงานในการทำงาน หากพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดให้ ลูกจ้างชอบที่จะได้รับใบสำคัญ แสดงว่าลูกจ้างนั้นได้ทำงานมานานเท่าไรและงานที่ทำนั้นเป็นงานอย่างไร²¹ ตามมาตรานี้ ซึ่งเป็นเน้นว่า เป็นการจ้างตัวบุคคลไม่เป็นการจ้างกิจการ หรือนิติบุคคล²² ในการว่าจ้างแรงงาน อันหมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ลูกจ้าง ตกลงจะทำงานให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่านายจ้างและนายจ้างตกลงจะให้สินจ้างตลอดเวลาที่ทำงานให้

การจ้างทำของ ได้มีบทบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 จนถึง มาตรา 607 โดยการว่าจ้างทำของนั้น หมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อ ผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น²³ ซึ่ง สัญญาจ้างแรงงาน และสัญญาจ้างทำของ มีความแตกต่างกันกล่าวคือ

²¹ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 585.

²²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 575.

²³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 587.

1) ความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา สัญญาจ้างแรงงาน คู่สัญญาเรียกว่า นายจ้าง กับลูกจ้าง แต่ สัญญาจ้างทำของ คู่สัญญาเรียกว่า ผู้จ้างกับผู้รับจ้าง

2) ลักษณะงาน สัญญาจ้างแรงงาน ลูกจ้างทำงานให้นายจ้างตามกำหนดเวลา ในสัญญา แต่ สัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างทำงานให้ผู้จ้างเพื่อผลสำเร็จของงาน เมื่อ งานเสร็จ ก็ถือเป็นการชำระหนี้ตามสัญญา

3) จ้างแรงงาน ถือระยะเวลาที่ทำงานให้เป็นสำคัญ แต่ จ้างทำของถือ ความสำเร็จของงานเป็นสำคัญ

4) ตินจ้าง สัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างจ่ายให้ลูกจ้างมีกำหนดเวลาเป็นงวด ๆ หรือเป็นรายเดือนหรืออื่น ๆ (ตามกำหนดเวลาที่แน่นอน แต่ สัญญาจ้างทำของ ผู้จ้างจ่าย ให้ผู้รับจ้าง เมื่องานนั้นได้เสร็จลุส่งไปตามที่ตกลงกัน

5) อำนาจบังคับบัญชา สัญญาจ้างแรงงาน ลูกจ้างอยู่ในบังคับบัญชาของ นายจ้างตามสัญญา แต่สัญญาจ้างทำของ ผู้รับจ้างไม่อยู่ในบังคับบัญชาของผู้จ้าง เพียงแต่ ทำงานให้เสร็จเรียบร้อย ตามสัญญาเท่านั้น

6) ลูกจ้างไม่ต้องจัดหาเครื่องมือ หรือสัมภาระในการทำงานเว้นแต่มีข้อตกลง พิเศษ แต่ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดการหาเครื่องมือสำหรับใช้ทำงานและบางครั้งอาจต้องหา สัมภาระด้วย

7) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอกในการทำละเมิด สัญญาจ้างแรงงาน นายจ้าง ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของลูกจ้างต่อบุคคลภายนอกในขณะที่ได้ทำงานให้แก่ นายจ้าง แต่สัญญาจ้างทำของผู้จ้างไม่ต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของผู้รับจ้างต่อบุคคลภายนอก ขณะทำงานที่จ้าง เว้นแต่ผู้จ้างมีส่วนผิดด้วย

8) ลูกจ้างไม่ต้องส่งมอบงานที่ทำให้นายจ้างเพราะงานอยู่ในความ ควบคุมดูแลของนายจ้างอยู่แล้ว แต่สัญญาจ้างทำของผู้รับจ้างต้องส่งมอบงานที่ทำให้ ทันเวลาต่อผู้ว่าจ้าง

9) สัญญาจะรับเมื่อ สัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างตาย แต่สัญญาจ้างทำของไม่มี

10) การบอกเลิกสัญญา สัญญาจ้างแรงงาน นายจ้างจะบอกเลิกสัญญาต่อ ลูกจ้างไม่ได้จนกว่าจะครบกำหนดเวลาจ้าง เว้นแต่มีเหตุให้บอกเลิกสัญญา แต่สัญญาจ้าง

ทำของ ผู้จ้างบอกเลิกสัญญาได้เสมอ แต่ต้องเสียค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับจ้างเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากการเลิกสัญญา

ด้วยเหตุที่ ผู้ว่าจ้างในระบบธุรกิจโลจิสติกส์ไม่ต้องการสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ที่สูงมากแต่ได้ผลงานตามที่กำหนด สามารถหุ้มเหตความสามารถของตนไปทำงานใน ส่วนอื่นในขณะเดียวกันได้ จึงมักทำการจ้างทำของในส่วนต่าง ๆ ของกระบวนการ โลจิสติกส์ในลักษณะของการว่าจ้างบุคคลภายนอก หรือ Outsource²⁴ มาใช้ในลักษณะ เดียวกันกับการว่าจ้างทำของทั่วไป ซึ่งกระบวนการโลจิสติกส์การว่าจ้างบุคคลภายนอก หมายถึง สัญญาจัดจ้างบริการจากบุคคลภายนอก ที่มีจุดมุ่งอันถือเป็นผลสำเร็จของงาน ประเภะนั้น ซึ่งรวมไปถึงการเปิดเผยข้อมูลกับบุคคลภายในองค์กร หรือ การขนถ่าย ทรัพย์สิน ในลักษณะของการใช้บริการจากบุคคลภายนอก เช่น การรับขน การรับเหมา- ช่าง หรือการตั้งตัวแทนจำหน่ายสินค้า เป็นต้น²⁵ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สัญญาว่าจ้าง บุคคลภายนอก หมายความว่า การว่าจ้างบุคคล หรือองค์กร เพื่อเข้ามารับผิดชอบในการ ทำงานของผู้ว่าจ้างในลักษณะต่าง ๆ เช่น งานในกระบวนการผลิต การจัดการ งานป้อน ข้อมูล การฝึกอบรมพนักงาน เป็นต้น

ในธุรกิจโลจิสติกส์มีการว่าจ้างบุคคลภายนอกให้รับช่วงงาน ให้มารับบริการ ทำงานต่าง ๆ เป็นจำนวนมากเนื่องจากสามารถประหยัดต้นทุนและได้งานที่รวดเร็ว เช่น การจ้างผลิตสิ่งของเบื้องต้นเป็น ชิ้นส่วน แล้วนำไปผลิต นำไปประกอบเป็นสินค้า สำเร็จรูป มีการจ้างบุคคลภายนอกบรรจุหีบห่อ หรือเป็นการจ้างบุคคลภายนอกแยกการ หีบห่อจากห่อเล็ก 3 ชิ้นเป็นห่อใหญ่ 1 ห่อในซองเดียวกัน หรือการจ้างบุคคลภายนอก ดำเนินพิธีการเอกสารเพื่อนำเข้าส่งออก หรือชิปปิ้ง แต่การผลิต หรือการซื้อมาขายไป อย่างเดียว ไม่ใช่ธุรกิจโลจิสติกส์โดยธุรกิจโลจิสติกส์ จะต้องทำต่อเนื่องของงานที่ส่งผล ให้ลดต้นทุนมีการเอารถไปปรับวัสดุมาผลิตสินค้า ผลิตแล้วมีการรับจ้างไปส่งออก โดย

²⁴ราชบัณฑิตยสถาน, ศัพท์บัญญัติ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ ฉบับ

ราชบัณฑิตยสถาน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์อรุณการพิมพ์, 2542), หน้า 231.

²⁵กิตติวิทย์ นิภาพันธ์ และรัฐปกรณ์ นิภาพันธ์, “Outsource ผลกระทบต่อระบบ เศรษฐกิจ และการจ้างแรงงาน,” วารสารข่าวกฎหมายใหม่ 16, 2 (พฤษภาคม 2548): 25.

การใช้บริการ โดยการให้บริการจากภายนอก ที่ไม่ใช่การทำงานจากลูกจ้างของตน โดยตรง แต่เป็นการว่าจ้างผู้อื่นที่ไม่ใช่ลูกจ้างของตนตามกฎหมายแรงงาน มีลักษณะ เป็นการจ้างทำของ หรือเป็นการจ้างขนของจากผู้รับขนที่มีอาชีพ เป็นการเฉพาะ หรือ อาจเป็นการรับเหมาช่วงงานใดงานหนึ่งหรือหลายงาน หรืออาจเป็นการให้บริการรับทำงานอื่น ๆ แล้วแต่จะมีผู้ใดจ้างเป็นรายครั้ง หรือตามงานที่ตกลงกัน การให้บริการจากภายนอก เริ่มต้นจากความต้องการผู้ชำนาญการ ที่นายจ้างไม่ต้องการจ้างเป็นการถาวร ต้องการจ้างเป็นรายครั้ง หรือจากความต้องการประหยัดต้นทุนที่ผู้ชำนาญสามารถ กระทำได้ในต้นทุนที่ประหยัดกว่า เป็นการให้ผู้รับจ้างเอางานส่วนที่ผู้จ้างไม่ชำนาญ หรือ มีต้นทุนมากกว่าไปทำ เช่น กิจการล้างกระจกตามอาคารสูง ๆ การรับจ้างขนส่งสินค้า กิจการการทำความสะอาดห้างสรรพสินค้า การจ้างยามดูแลความปลอดภัย การจ้างบรรจุผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ การจ้างผู้ทำเอกสารนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ฯลฯ เป็นต้น

1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยฝากทรัพย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ฝากทรัพย์ บัญญัติไว้ ตั้งแต่ มาตรา 657 จนถึง มาตรา 679 การฝากทรัพย์ ถือเป็นสัญญาต่างตอบแทนประเภทหนึ่ง โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสิทธิและหน้าที่ตลอดจนความรับผิดชอบต่อกันดังนี้ กล่าวคือ

การรับเอาทรัพย์สินของบุคคลอื่นมาอยู่ในอารักขาของตนตามกำหนด ระยะเวลา และคืนให้กับเจ้าของทรัพย์โดยมีบำเหน็จค่าฝ่ายทรัพย์ (ค่ารับฝาก)²⁶ การฝากทรัพย์นั้น ผู้รับฝากต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนรักษาทรัพย์สิน เช่น วิทยุชุมชนจะพึงประพจน์โดยความระมัดระวัง และจะนำเอาทรัพย์สินที่รับฝาก ออกใช้สอยไม่ได้ หากไม่ได้รับอนุญาตจากผู้ฝาก เมื่อครบกำหนดระยะเวลาที่มีการ ตกลงกันไว้ผู้รับฝากต้องคืนทรัพย์สินที่ฝากรวมทั้งดอกผลที่เกิดจากตัวทรัพย์นั้นด้วย ให้กับเจ้าของทรัพย์ หรือ ตามคำสั่งของเจ้าของทรัพย์ หรือทายาทของเจ้าของทรัพย์

²⁶ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 657 และมาตรา 658.

แล้วแต่กรณี²⁷ การฝากทรัพย์ ผู้รับฝากย่อมได้รับค่ารับฝากตามที่มีการตกลงกันไว้ หากผู้ฝากยังไม่ได้ชำระค่าฝากทรัพย์ให้กับผู้รับฝาก ผู้รับฝากสามารถยึดหน่วงทรัพย์สินที่รับฝากไว้ โดยไม่ต้องส่งคืนจนกว่าจะได้รับชำระหนี้จนครบ ทั้งนี้ รวมถึงค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการฝากทรัพย์ด้วย²⁸

การฝากทรัพย์ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ครอบคลุมถึงทรัพย์ทั่วไปแล้ว ยังรวมถึง การรับฝากเงิน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้ผู้รับฝากต้องคืนเงินให้ครบจำนวนที่ฝาก โดยไม่สามารถกล่าวอ้างข้อยกเว้นใดมาเป็นข้ออ้างที่จะไม่ต้องคืนเงินฝากไม่ได้²⁹ นอกจากนี้ การฝากเงินยังมีกฎหมายพิเศษที่นำมาใช้ในการรับฝากเงินด้วย คือ กฎหมายว่าด้วย ธนาการพาณิชย์ และธนาการแห่งประเทศไทย เป็นต้น

อีกประการหนึ่งสำหรับการฝากทรัพย์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติไว้ คือ การฝากทรัพย์สำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ที่มีบทบัญญัติให้เจ้าสำนักโรงแรม ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายในทรัพย์สินของคนเดินทาง แต่โดยทั่วไปแล้วเจ้าสำนักโรงแรมสามารถชดใช้ราคาทรัพย์สินนั้นเพียง 5,000 บาท³⁰ เว้นแต่ คนเดินทางได้แจ้งถึงมูลค่า ราคาทรัพย์สินนั้น และเจ้าสำนักโรงแรมรับฝากไว้ในสถานที่เฉพาะ เจ้าสำนักโรงแรม ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายในทรัพย์สินของคนเดินทาง เต็มจำนวน ซึ่งกรณีนี้ เจ้าสำนักโรงแรมสามารถคิดเงินค่าฝากทรัพย์ได้ แต่ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม หากเจ้าสำนักโรงแรมตั้งข้อจำกัดความรับผิดชอบไว้ให้คนเดินทางทราบไม่ว่าด้วยวิธีใด ๆ ก็ตาม ข้อจำกัดความรับผิดชอบ ย่อมมีผลตกเป็นโมฆะไม่สามารถใช้บังคับได้ อาทิเช่น ข้อความที่ว่า “บัตรนี้ไม่ใช่บัตรรับฝากทรัพย์สิน และทางร้านฯ ไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายสูญหายใด ๆ ในทุกกรณี” เป็นการจำกัดความรับผิดชอบไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้ เทียบกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5398/2538

²⁷ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 659-660 และมาตรา 665-666.

²⁸เรื่องเดียวกัน, มาตรา 670-671.

²⁹เรื่องเดียวกัน, มาตรา 672-673.

³⁰เรื่องเดียวกัน, มาตรา 675-677.

หลักเกณฑ์เดียวกันนี้ถูกนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าทั้งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ กล่าวโดยเฉพาะการขนส่งทางบกที่ใช้ระบบรางด้วยเครื่องจักรรถไฟ อย่างเช่นการเขาค้างสินค้า และตู้สินค้า³¹ เป็นต้น สำหรับรถสินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่สำคัญมี 4 ประเภท โดยประเภทแรก คือ รถโบกี้ตู้ใหญ่ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไป ประเภทที่สอง คือ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้าใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ประเภทที่สาม คือ รถบรรทุกปูนซีเมนต์ธรรมดาใช้บรรทุกปูนซีเมนต์ และประเภทที่ 4 คือ รถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น เป็นต้น ซึ่งสินค้าที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ น้ำมัน เช่น น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันดิบ น้ำมันก๊าด และน้ำมันหล่อลื่น แร่ปิโตรเลียม และสินค้าทางการเกษตร อาทิเช่น ข้าวสาร แป้ง ยางพารา เส้นไหม กว๊ายเตี่ยวและวุ้นเส้น (แห้ง) น้ำตาล เป็นต้น³²

1.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย

สัญญาประกันภัยในการรับขนนั้น คู่คุ้มครองถึงความวินาศภัยทุกอย่างซึ่งอาจเกิด แก่ของที่ขนส่งในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไป จนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับของ³³ หากของซึ่งขนส่งนั้นได้อาประกันภัยเมื่ออยู่ระหว่างการเดินทางไปส่งให้คิดค่าประกันภัยในของนั้นนับรวมทั้งราคาของ ณ สถานที่และในเวลาที่ได้รับของ และให้เพิ่มค่าระวางส่งของไปยังสถานที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เนื่องด้วยการส่งของไปนั้นเข้าด้วย ถ้าไรที่จะได้ในเวลาเมื่อส่งมอบของ ย่อมจะคิดรวมเข้าเป็นมูลค่าประกันภัยได้ต่อเมื่อคู่สัญญาได้ตกลงกันไว้อย่างชัดแจ้ง³⁴ แม้ว่าการขนส่งจะสะดุดหยุดลงชั่วคราวหรือจะต้องเปลี่ยนทางหรือเปลี่ยนวิธีขนส่งอย่างหนึ่งอย่าง

³¹กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศเรื่องกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535,” 20 มีนาคม 2535, ข้อ 1.

³²โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

³³ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 883.

³⁴เรื่องเดียวกัน, มาตรา 884.

ใด โดยเหตุจำเป็นในระหว่างส่งเดินทางที่ดี ท่านว่าสัญญานั้นก็ย่อมคงเป็นอันสมบูรณ์ เว้นแต่จะได้ระงับไว้ในสัญญาเป็นอย่างอื่น³⁵ กรมธรรม์ประกันภัยในการรับขนนั้น กรมธรรม์ประกันภัยที่สมบูรณ์ต้องมีลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนเป็นสำคัญและมีรายละเอียดดังนี้ วัตถุที่เอาประกันภัย ภัยใดซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง ราคาแห่งมูลประกันภัย ถ้าหากได้กำหนดกันไว้ จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย จำนวน เบี้ยประกันภัย และวิธีส่งเบี้ยประกันภัย³⁶ ถ้าหากสัญญาประกันภัยมีกำหนดเวลาต้อง ลงเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดไว้ด้วย ชื่อหรือยี่ห้อของผู้รับประกันภัย ชื่อหรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย ชื่อของผู้รับประกันประโยชน์ ถ้าจะพึงมี วันทำสัญญาประกันภัย สถานที่และ วันที่ได้ทำกรมธรรม์ประกันภัย ระบุทางและวิธีขนส่ง ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ขนส่ง สถานที่ ซึ่งกำหนดให้รับ และส่งมอบสินค้าตามกำหนดระยะที่ระบุไว้ด้วย

2. กฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ถือเป็นการขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยไม่สูงมากนัก และมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย ซึ่ง สอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงาน ปัจจุบันสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ เช่น ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล เป็นต้น การขนส่งทางรถไฟ สามารถใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการขนส่งสินค้าในระยะทางไกลจะใช้รถไฟ และเชื่อมด้วยการขนส่งทางรถยนต์ในแต่ละสถานีทั้งสถานีต้นทาง และสถานีปลายทาง ซึ่งประเทศไทยมีโครงข่ายการขนส่ง สินค้าทางรถไฟยาวประมาณ 4,180 กิโลเมตร และเชื่อมต่อกับ 46 จังหวัด โดยภาคเหนือ ไปสิ้นสุดที่ จังหวัดเชียงใหม่ ภาคใต้สิ้นสุดที่ จังหวัดนราธิวาส ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สิ้นสุดที่ จังหวัดหนองคาย และที่จังหวัดอุบลราชธานี ภาคตะวันออก สิ้นสุดที่จังหวัด

³⁵ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 885.

³⁶เรื่องเดียวกัน, มาตรา 886.

สระแก้ว และที่จังหวัดระยอง ภาคตะวันตกสิ้นสุดที่ จังหวัดกาญจนบุรี รวมถึงสายแม่กลอง ซึ่งเริ่มจากสถานีวงเวียนใหญ่ไปสิ้นสุดที่สถานีแม่กลอง จังหวัดสมุทรสาคร³⁷

โดยจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งหมดมีจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนที่สถานีรถไฟต่าง ๆ แต่จุดเชื่อมต่อสำคัญที่เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าขาเข้าและขาออก ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีไอซีดีลาดกระบัง อันทำให้การนำเข้าและการส่งออกโดยการขนส่งทางรถไฟมีความสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมต่อกับย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ สถานีสิลาอาสน์ จังหวัดอุดรธานี สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น สถานีภูจิก จังหวัดนครราชสีมา และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี นับเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลักษณะ Hub and Spoke ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น Feeder และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล รวมทั้ง การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีจุดเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อน เช่น ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย³⁸ เป็นต้น

การขนส่งสินค้าทางรถไฟใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 ในทุกเส้นทางของการเดินรถไฟ อาทิเช่น การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในสายเหนือ เส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางตะวันออก และเส้นทางสายใต้ ตลอดจนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ Land Bridge จากสินค้าประเภทต่าง ๆ³⁹ ได้แก่

1) น้ำมัน ที่ขนส่ง ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันดิบ น้ำมันก๊าด และน้ำมันหล่อลื่น ประเภทน้ำมันที่ขนส่งในปริมาณมาก ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันดีเซล และน้ำมันเบนซิน โดยปริมาณขนส่งเท่ากับ 1,144,267 ตัน 775,125 ตัน และ 577,655 ตัน ตามลำดับ ด้านทางของการขนส่งน้ำมันดิบทั้งหมดอยู่ที่สถานีบึงพระ (1,144,267 ตัน) และปลายทางของการขนส่งน้ำมันดิบทั้งหมดอยู่ที่สถานีแหลมฉบัง (573,187 ตัน) และสถานีแม่น้ำ (571,080 ตัน) ด้านทางของการขนส่งน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินเกือบ

³⁷ โลจิสติกส์คลินิก, การขนส่งสินค้าทางรถไฟ [Online], available URL: <http://www.logisticsclinic.com/web/content/view/669/105,2552> (กุมภาพันธ์ 13).

³⁸ เรื่องเดียวกัน.

³⁹ เรื่องเดียวกัน.

ทั้งหมดอยู่ที่สถานีมาบตาพุดและสถานีบ้านปึกเป็กซึ่งอยู่ใกล้กับคลังน้ำมันและคลังปิโตรเลียม ส่วนปลายทางของการขนส่งน้ำมันดีเซลและน้ำมันเบนซินเกือบทั้งหมดอยู่ที่สถานีใกล้กับคลังน้ำมันและคลังปิโตรเลียม

2) ปูนซีเมนต์ ปริมาณขนส่งทั้งหมด 1,522,925 ตัน เส้นทางการขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในเส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ ยังรวมถึงปูนซีเมนต์สูง ซึ่งมีปริมาณขนส่งเท่ากับ 179,638 ตัน เส้นทางการขนส่งที่สำคัญ ได้แก่ เส้นทางบ้านช่องใต้ (สระบุรี) ไปอุบลราชธานี เส้นทางมาบกะเบา (นครราชสีมา) ไปพหลโยธิน และเส้นทางหินลับ (นครราชสีมา) ไปหนองขอนกว้าง (อุดรธานี) มีการขนส่งโดยเฉลี่ย 1,745 1,037 และ 540 ตันต่อเดือน

3) หิน ปริมาณขนส่งทั้งหมดเท่ากับ 367,049 ตัน เส้นทางการขนส่งที่สำคัญ คือ เส้นทางจาก บึงใหญ่จังหวัดสระบุรีไปลาดกระบัง เป็นการขนส่งเพื่อก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีปริมาณขนส่งในปี พ.ศ. 2547 เท่ากับ 366,227 ตัน

4) แร่ใยหิน ปริมาณขนส่งทั้งหมด 95,308 ตัน เส้นทางที่ใช้ขนส่ง คือ เส้นทางบ้านส้อง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

5) ข้าวสาร ปริมาณขนส่งทั้งหมด 48,696 ตัน การขนส่งข้าวสารค่อนข้างกระจัดกระจายจนไม่สามารถระบุได้ว่าเส้นทางขนส่งใดเป็นเส้นทางหลัก เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2546 พบว่า มีปริมาณการขนส่งลดลงเนื่องจากการปรับค่าระวางเพิ่มขึ้น โดยข้อมูลล่าสุดปี พ.ศ. 2548 เส้นทางขนส่งที่สำคัญมี 4 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางวังกรด (พิจิตร) ไปยะลา เส้นทางหนองคม (พิษณุโลก) ไปเชียงใหม่ เส้นทางสุรินทร์ไปสุราษฎร์ธานี และเส้นทางอุทุมพรพิสัย (ศรีสะเกษ) ไปชุมทางทุ่งสง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งโดยเฉลี่ย 1,745 1,037 1,665 และ 1,484 ตันต่อเดือน ตามลำดับ แต่การขนส่งข้าวสารไม่มีความสม่ำเสมอทั้ง 4 เส้นทาง

6) แป้ง ที่ขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ แป้งทำอาหารและแป้งมันสำปะหลัง ซึ่งมีปริมาณขนส่งเท่ากับ 13,672 ตัน และ 27,586 ตัน ตามลำดับ

7) ยางพารา ปริมาณขนส่งทั้งหมด 18,068 ตัน เส้นทางการขนส่งที่สำคัญ คือ เส้นทางชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) ไปท่าเรือกรุงเทพและเส้นทางชุมทางทุ่งสงไปไอซีดี ลาดกระบัง อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2548 ไม่มีการขนส่งยางพาราแบบเหมาคัน

8) เส้นไหม กว๊ายเตี่ยวและวันเส้น (แห้ง) มีปริมาณขนส่งทั้งหมด 10,048 ตัน

9) น้ำตาล ปริมาณขนส่งทั้งหมด 3,318 ตัน เส้นทางขนส่งที่สำคัญ คือ เส้นทางหนองโพ (นครสวรรค์) ไปท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางนครปฐม และเส้นทางบ้านโป่ง (ราชบุรี) เส้นทางบุรีรัมย์ไปท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งโดยเฉลี่ย 2,271 ตันต่อเดือน

ทั้งหมดอยู่ภายใต้การดำเนินงานขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีมูลค่าที่สูงในแต่ละปี และนำรายได้เข้ามาสู่การรถไฟแห่งประเทศไทย ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กล่าวคือ

2.1 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ถือเป็นกฎหมายฉบับหนึ่งที่มีระยะเวลาการใช้บังคับที่ยาวนานกว่า 50 ปีมาแล้ว แม้จะมีการปรับปรุงเนื้อหาของกฎหมายฉบับนี้มาตลอดระยะเวลาดังกล่าวก็ตาม แต่บทบัญญัติของกฎหมายฉบับดังกล่าวยังคงเป็นปัญหาและสร้างอุปสรรคให้กับการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศไทย ในการวางระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทางการขนส่งทางรถไฟของไทยอีกด้วยกล่าวคือ

การรถไฟแห่งประเทศไทย มีกิจการที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟโดยตรง เช่น กิจการโรงแรมรถไฟที่จะอา และหัวหิน ตลอดจนการให้เช่าที่ดินของการรถไฟ ประกอบกิจการอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย อย่างสิ้นตลอดจนสวนจตุจักร แต่ที่อยู่ในอำนาจของผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้อำนาจกับผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทยในการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาการกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย และให้มีอำนาจหรือถอนสิ่งปลูกสร้างที่รูกล้ำเข้ามาในเขตสองข้างทางของรางรถไฟได้ เพื่อประโยชน์ในการเดินรถ กับกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุกให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถกำหนดให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจได้อย่างคล่องตัว ไม่ได้ใช้ประโยชน์จากที่ดินที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มาโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายของการรถไฟแห่งประเทศไทยเอง โดยไม่ต้องอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายพิเศษ เช่น พระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน เป็นต้น

หากพิจารณาจากพระราชบัญญัติ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จะเห็นได้ว่า ตามกฎหมายฉบับนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ถือเป็นหน่วยงานของรัฐ ทั้งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มีฐานะเป็นนิติบุคคล⁴⁰ และมีผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย กับว่าคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นผู้บริหาร⁴¹ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ เพื่อดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่น ซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ⁴² ซึ่งการดำเนินกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจดำเนินกิจการในส่วนที่เกี่ยวข้องได้ทั้งสิ้น 9 ประการกล่าวคือ⁴³

- 1) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- 2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครองอาศัย ให้อาศัย จำหน่าย และเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
- 3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- 4) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- 5) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
- 6) รับส่งเงินทางรถไฟ

⁴⁰พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 7.

⁴¹เรื่องเดียวกัน, มาตรา 4.

⁴²เรื่องเดียวกัน, มาตรา 6 (2).

⁴³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 9.

7) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสตุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

8) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

9) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

การดำเนินกิจการทั้ง 9 ประการของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการจัดการบริหารทรัพย์สินจากเงินกองทุนพัฒนาเศรษฐกิจและงบการรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2494 และทรัพย์สินต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย⁴⁴ ภายใต้การดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถนำมาพัฒนาในกิจการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสตุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ เป็นต้น โดยมีคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย อันประกอบไปด้วย ประธานกรรมการหนึ่งคน และกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าสี่คนแต่ไม่เกินหกคน โดยมีผู้ว่าการเป็นกรรมการและทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย⁴⁵ มีอำนาจหน้าที่ที่สำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทย อาทิเช่น⁴⁶ ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว กำหนดอัตราเงินเดือนพนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุก เป็นต้น

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังมีอำนาจขอให้มีการเวนคืนที่ดินเพื่อกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย⁴⁷ ตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน อาทิ

⁴⁴พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 11-13.

⁴⁵เรื่องเดียวกัน, มาตรา 24.

⁴⁶เรื่องเดียวกัน, มาตรา 25 (5) (6) (7) วรรคสอง.

⁴⁷เรื่องเดียวกัน, มาตรา 37 ทวิ.

เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วย การจัดหาสัมปทานทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 พระราชบัญญัติจัดวางทางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 เป็นต้น การบริหารจัดการคณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องคำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประโยชน์ของประชาชนและความปลอดภัยของประชาชน การดำเนินการบางอย่าง คณะกรรมการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องได้รับความยินยอมจากคณะรัฐมนตรี กล่าวคือ⁴⁸ สร้างทางรถไฟสายใหม่ เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างแล้ว หรือเลิกกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว เพิ่มหรือลดทุน กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออก พันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน และจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

2.2 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐ เมื่อมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนสถานะของรัฐวิสาหกิจ จากรูปแบบเดิมที่เป็น รัฐวิสาหกิจประเภทองค์การของรัฐ ตามที่มีกฎหมายจัดตั้งขึ้นให้เป็นรูปแบบบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทหนึ่ง เช่นเดียวกับ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือบริษัท ขนส่ง จำกัด โดยมีการเปลี่ยน “ทุน” จากรัฐวิสาหกิจเดิม เป็น “ทุนเรือนหุ้น” ของบริษัทที่รัฐถือหุ้นทั้งหมด และยังคงให้มีอำนาจหน้าที่เช่นเดิม รวมทั้งให้พนักงานมีฐานะเป็นเช่นเดียวกับที่เคยเป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจเดิม ทั้งนี้ถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นในการปรับโครงสร้างองค์กรของรัฐวิสาหกิจ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินการ และเพื่อเปิดโอกาสให้การระดมทุนจากตลาดทุน กระทำได้โดยสะดวก ภายหลังจากที่ได้มีการเตรียมการปรับโครงสร้างการบริหาร ภายในรัฐวิสาหกิจ ความพร้อมของรัฐวิสาหกิจ และโครงสร้างด้านการตลาดของกิจการ รัฐวิสาหกิจ เพื่อให้รัฐวิสาหกิจมาประสิทธิภาพ และมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับภาคเอกชนได้

⁴⁸พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 38 และมาตรา 39 (1) (2) (3) และ (4).

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องจำกัดความหมายของรัฐวิสาหกิจ และบริษัท ในการจัดหาทุน เพื่อมาดำเนินกิจการของรัฐวิสาหกิจนั้น ๆ กล่าวคือ⁴⁹ “รัฐวิสาหกิจ” ตามคำจำกัดความที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณแยกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1) ประเภทองค์การของรัฐบาลหรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ รัฐวิสาหกิจประเภทนี้เป็นรัฐวิสาหกิจ ที่จัดตั้งโดยมีกฎหมายเฉพาะของรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่ง เช่น การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมทั้งรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งตามระเบียบ ซึ่งไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคล เช่น โรงงานยาสูบ กระทรวงการคลัง โรงงานไฟ โรงงานสุรา กรมสรรพสามิต โรงพิมพ์ตำรวจ กรมตำรวจ สำนักงานธนารักษ์ กรมประชาสัมพันธ์ กรมประชาสัมพันธ์ เป็นต้น

2) ประเภทบริษัท ซึ่งจัดตั้งขึ้นภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายพิเศษว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด โดยรัฐหรือรัฐวิสาหกิจถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 50 เช่น บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทขนส่ง จำกัด บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด เป็นต้น

พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มิได้เป็นกฎหมายในลักษณะบังคับให้รัฐวิสาหกิจทุกแห่ง ต้องแปลงสภาพเป็นบริษัท แต่เป็นกฎหมายในลักษณะเครื่องมือที่นำมาใช้ เมื่อรัฐวิสาหกิจใดที่อยู่ในประเภทองค์การของรัฐบาล หรือหน่วยงานธุรกิจที่รัฐบาลเป็นเจ้าของจะแปลงเป็นบริษัท ซึ่งเมื่อรัฐวิสาหกิจเหล่านั้นแปลงเป็นบริษัทแล้ว บริษัทดังกล่าวก็ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่เช่นเดิม เนื่องจากกระทรวงการคลังถือหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจฯ กำหนดไว้⁵⁰ และบริษัทยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ ตราบใดที่รัฐยังคงถือหุ้นในบริษัทนั้นมากกว่าร้อยละ 50 แต่เมื่อรัฐจำหน่ายหุ้นในบริษัทจนถือหุ้นต่ำกว่าร้อยละ 50 แล้วบริษัทจึงจะกลายเป็นบริษัทของเอกชนเต็มรูปแบบ ตลอดจนขอบเขตการแปลงเป็นบริษัทที่สามารถกำหนดขอบเขตการแปลงเป็นบริษัทได้อย่างยืดหยุ่น ซึ่งสามารถนำไป

⁴⁹พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542, มาตรา 3.

⁵⁰เรื่องเดียวกัน, มาตรา 22.

ปรับใช้ในทางปฏิบัติได้หลายวิธี โดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมสำหรับรัฐวิสาหกิจแต่ละแห่ง ดังนี้

รัฐวิสาหกิจหนึ่งจะเปลี่ยนทุนเป็นทุนเรือนหุ้น และจัดตั้งเป็นบริษัทเพียงบริษัทเดียวทั้งหมดก็ได้

รัฐวิสาหกิจหนึ่งจะเปลี่ยนทุนเป็นหุ้นและจัดตั้งเป็นบริษัทหลายบริษัทก็ได้ และจะกระทำในคราวเดียวกันหรือไม่ก็ได้ รวมกิจการทั้งหมดหรือบางส่วนของหลายรัฐวิสาหกิจ มาจัดตั้งเป็นบริษัทเดียวหรือหลายบริษัทก็ได้

กรณีของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีฐานะเป็นนิติบุคคลที่รัฐบาลเป็นเจ้าของรัฐวิสาหกิจ แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยก็ยังไม่อยู่ในคำจำกัดความตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ทั้งนี้ เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยมีเงินทุนเริ่มแรกจำนวน 30,000,000 บาท จากงบประมาณรายจ่ายสามัญของกรมรถไฟประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2494 อยู่แล้ว⁵¹ แต่เนื่องจากในปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทยมีภาระค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากประกอบกับมีทรัพย์สินที่ไม่ได้นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนากิจการของการรถไฟ ซึ่งทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นที่ดิน อันเป็นเหตุให้ในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยตกอยู่ในสถานะของการขาดทุนสะสมเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการและการวางแผนงานพัฒนากิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเสียใหม่ให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากศักยภาพในปัจจุบันของการรถไฟแห่งประเทศไทยในด้านการจัดการขนส่ง (Transportation) เป็นหลักกล่าวคือ

ระบบโลจิสติกส์ทางด้านการขนส่งทางรถไฟนั้น สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายน้อยอีกทั้งไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ ประหยัดพลังงาน และช่วยลดปัญหาการจราจร ซึ่งการขนส่งทางรถไฟมีรางระยะทางยาวประมาณ 4,180 กิโลเมตร และเชื่อมต่อถึง 46 จังหวัด โดยการขนส่งสินค้าทางรถไฟอาศัยตู้โบกี้ หรือตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ ควรเพิ่มศักยภาพของการขนส่งทางราง ให้มากขึ้น เพื่อดึงดูดภาคเอกชนหันมาใช้ในการขนส่งทางราง ซึ่งเปิดโอกาสให้การขนส่งทางรถไฟในประเทศ

⁵¹พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494, มาตรา 11.

มีการเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการแข่งขันทางการค้าของภาคเอกชน เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับระบบโลจิสติกส์ในการขนส่งทางราง ปัจจุบันการขนส่งที่ลดการสิ้นเปลืองพลังงานและเพิ่มความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของประเทศในระบบการขนส่งของไทย คือ ขนส่งโดยใช้รถบรรทุกประมาณร้อยละ 86 ทางเรือ และรถไฟประมาณร้อยละ 9 และร้อยละ 2 ตามลำดับ และขนส่งทางท่อน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 3 รวม 100 เปอร์เซนต์พอดี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ด้านการขนส่งมีปัญหาอันเป็นองค์ประกอบที่สำคัญกล่าวคือ

- 1) ด้านการขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก ขณะที่การขนส่งทางน้ำ และระบบราง ยังไม่ได้ใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สืบเนื่องจากการบริหารงาน และระบบการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ที่ขาดประสิทธิภาพ⁵² และระบบการส่งออก และนำเข้าสินค้า ของหน่วยงานราชการมีขั้นตอนที่ยุ่งยาก เพราะมีระเบียบข้อบังคับตามกฎหมายกำหนดเอาไว้อยู่
- 2) ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคธุรกิจที่มีผู้ประกอบการขนาดกลาง และขนาดเล็ก ซึ่งไม่รวมถึงผู้ประกอบการรายใหญ่ ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริหารระบบโลจิสติกส์มากนัก ในที่นี้ได้แก่ ระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กร และการใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อระหว่างองค์กรด้วย ทั้งนี้ มีเหตุผลมาจากค่าใช้จ่ายสูง และยังมีใช้ในวงจำกัดไม่เป็นที่แพร่หลายเท่าที่ควร
- 3) ด้านความรู้ แม้ว่าภาครัฐและเอกชนจะมีความตื่นตัวถึงความสำคัญของการจัดการระบบโลจิสติกส์นี้ก็ตาม แต่บุคลากรโดยทั่วไปยังขาดความเข้าใจที่แท้จริง โดยยังมองระบบโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่งเพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการ โลจิสติกส์ให้เกิดประโยชน์กับการทำงานจึงไม่เป็นที่นิยมใช้ระบบโลจิสติกส์มากนัก
- 4) ด้านกฎหมาย ปัจจุบันกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ ยังขาดความชัดเจน ซ้ำซ้อน และล้าสมัย เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางอากาศ และ

⁵² กระทรวงคมนาคม, แผนผังเว็บไซต์ [Online], available URL:

http://www.mot.go.th/site-map_main.htm, 2552 (มีนาคม, 7).

ทางน้ำ จึงนำเอากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือกฎหมายเฉพาะของหน่วยงานของรัฐเช่น กรมการขนส่งทางอากาศและพาณิชย์มา การรถไฟแห่งประเทศไทย ฯลฯ เป็นต้น มาใช้บังคับแทน อันเป็นผลทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่สามารถดำเนินการได้ดีอีกด้วย

สำหรับการขนส่งทางรถไฟ ถือเป็นระบบคมนาคมขนส่งทางรางหรือทางรถไฟในระบบโลจิสติกส์นั้น ถือเป็นภาระกระจายสินค้าที่ดีที่สุดในวิธีหนึ่ง โดยมีต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก และยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย แต่เนื่องจากปัญหาพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์ตามที่ได้กล่าวมานั้น ย่อมนำไปสู่ปัญหาการใช้ระบบโลจิสติกส์ทางด้านการคมนาคมขนส่งในหลาย ๆ ด้านในที่นี่จะกล่าวถึงเฉพาะการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ กล่าวคือ⁵³

1) การขนส่งทางรถไฟยังมีจุดกระจายสินค้าที่ไม่เพียงพอ และไม่เหมาะสม ไม่สามารถรองรับการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เพราะการส่งทางรถไฟอาศัยตู้ขนส่งสินค้า หรือตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก ซึ่งมีจุดรองรับอยู่ที่ลาดกระบัง และแหลมฉบัง ทำให้การกระจายสินค้ามีความล่าช้า และเมื่อใช้ตู้คอนเทนเนอร์เสร็จแล้ว ต้องนำกลับมาคืน จึงเกิดการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ไม่มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ แม้แต่โรงงานที่อยู่ในนิคมอุตสาหกรรมเดียวกันก็ยังไม่สามารถจัดการการใช้ตู้คอนเทนเนอร์นี้ได้

2) การขนส่งทางรถไฟ ยังมีความล่าช้าอยู่เพราะมีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม คือ รางเดี่ยว ที่ต้องคอยสลับรางรถไฟในการขนส่งอยู่เสมอ โดยไม่มีระบบรางรถไฟคู่ขนานที่จะไม่ต้องการใช้วิธีการสลับรางรถไฟในการขนส่ง ทำให้การขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันมีรางไม่เพียงพอ ตารางการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความไม่แน่นอน และการขนส่งล่าช้า แม้การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะมีต้นทุนที่ต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมก็ตาม

แต่การขนส่งทางรถไฟยังไม่มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื่องจากปัญหาเรื่องเครื่องมือในการจัดการสินค้า ไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้ขนส่งในเรื่องของ

⁵³ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “เอกสารการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง ปัญหาในระบบโลจิสติกส์ของไทย,” โรงแรมรอยัลปริ้นเซส กรุงเทพมหานคร, 30 กันยายน 2547, หน้า 56.

การขนถ่ายสินค้า ซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญของการขนส่งทางรถไฟอีกประการหนึ่ง ที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเพิ่มขึ้น เช่น ในกรณีที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต ทางรถไฟจากกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ค่าระวางอยู่ที่ ประมาณ 12,000 บาท แต่เมื่อตู้คอนเทนเนอร์ส่งถึงปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องเสียค่ารถยกตู้สินค้าอีก 20,000 บาท เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีไม่เพียงพอต่อการรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ และการกระจายสินค้าอย่างไรก็ตาม การตั้งจุดกระจายสินค้าทางรถไฟในต่างจังหวัดนั้นทำได้ยาก เนื่องจากปัญหาผู้มีอิทธิพลในพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการการขนส่งทางรถ ความพยายามผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากรถไปสู่อากาศจึงทำได้ยาก

การแก้ปัญหาและการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟของไทย ควรให้เอกชนเข้ามาจัดการ โดยรัฐอาจให้การส่งเสริม สนับสนุน โดยการให้เงินทุนก้อนแรกก่อน เนื่องจากรถไฟมีต้นทุนที่สูง การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ จะเป็นตัวช่วยในเรื่องการประหยัดทรัพยากรธรรมชาติ โดยเฉพาะน้ำมัน ปัจจุบันในประเทศไทยมีการใช้รถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเป็นจำนวนมาก ในกรณีนี้อาจใช้การขนส่งทางรถไฟแทนได้

นอกจากนี้ สภาพเส้นทางจราจรหรือถนนหน้าทางเข้าจุดกระจายสินค้าลาดกระบัง ขาดการบำรุงรักษา ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่มีมานานแล้ว แต่ยังไม่มีการแก้ไขอย่างดีเท่าที่ควร เพื่อบำรุงรักษาสภาพเส้นทางจราจร ถนนมีสภาพชำรุดเสียหาย เป็นผลให้การจราจรติดขัด เนื่องจากไม่สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก และอาจทำให้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกเดินทางไปไม่ทันเวลาและตกเรือได้ นอกจากนี้ยังทำให้สินค้าที่ขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งผ่านเส้นทางหน้าจุดกระจายสินค้าลาดกระบังเสียหายจากการที่ตู้โครงเครงไปมา โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องระมัดระวังในการขนส่ง ปัจจุบันพบว่าผู้ส่งออกของไทยหลายราย เกิดปัญหาสินค้าเสียหายที่ปลายทางแจ้ง (Claim) กลับมาที่เมืองไทย ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องเสียเงินชดเชยค่าเสียหายแล้ว ยังทำให้ชื่อเสียงของสินค้าไทยเสียไปด้วย

3) ปัจจุบันการทำธุรกรรมของหน่วยธุรกิจต่าง ๆ ต้องเกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบของภาครัฐเป็นอันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ด้วย ดังนั้นการที่กฎหมาย กฎระเบียบ

ไม่เกื้อหนุนต่อการพัฒนาระบบการค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ ข่มขู่ผลกระทบทางลบต่อการพัฒนาและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอย่างมาก ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรมีความชัดเจนในการเร่งรัดปรับปรุงระบบกฎหมาย กฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว ให้เอื้อต่อสถานะการแข่งขันในปัจจุบัน ซึ่งผลจากการประชุมกลุ่มย่อย สรุปประเด็นปัญหาได้ดังนี้ คือ

(1) กฎหมายเกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกและความสูงของรถบรรทุกไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ

(2) กฎหมายและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการ ที่สำคัญคือ

- ก. วิธีการเก็บภาษี Re-export เสียเวลาและยุ่งยากมากเกินไป
- ข. Freight Forwarder ยังไม่มีฐานะทางกฎหมายที่จะทำนิติกรรม
- ค. กฎหมายศุลกากรไม่เอื้อต่อระบบขนย้ายคอนเทนเนอร์
- ง. กฎหมายศุลกากรควรมีการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมระหว่าง Courier Express Cargo กับ Air Cargo Agent

(3) ขาดองค์กรกลางรับผิดชอบด้านโลจิสติกส์ แต่ยังไม่จำเป็นต้องออกกฎหมายใหม่

(4) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือเดินทะเลใช้ในกิจการของตนเอง ไม่ได้รับประโยชน์จากอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 0

(5) ขาดกฎหมายกำกับและส่งเสริมธุรกิจ Logistics Service Provider

(6) กฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก ของหน่วยงานต่าง ๆ ยังไม่สนับสนุนการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์

(7) กฎหมายเฉพาะด้านการขนส่งลำสมัย คือ พระราชบัญญัติการจัดวางรางรถไฟ และขาดกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ

(8) ยุทธศาสตร์การแก้ปัญหา ควรปรับหรือออกกฎหมายโดยอิงมาตรฐานสากล เช่น อนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ เป็นต้น

ทั้งนี้ ยังรวมไปถึงอำนาจของการรถไฟในการนำที่ดินของการรถไฟออกให้เช่าเพื่อจัดทำเป็นคลังสินค้าในการรับขนและส่งสินค้าในระบบกระบวนการของโลจิสติกส์ ภายในบทบัญญัติของกฎหมายเกี่ยวกับธุรกิจให้เช่าคลังสินค้า อันได้แก่

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535 ที่กระทรวงพาณิชย์ได้ออกด้วยอาศัยอำนาจ ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งออกมาบังคับใช้เมื่อวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 ว่าด้วย การควบคุมกิจการค้าขาย อันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณะชน โดยประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 นั้นได้กำหนดให้ กิจการคลังสินค้า เป็นกิจการที่อยู่ในความควบคุมการประกอบธุรกิจนี้ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ที่บังคับใช้เพื่อควบคุมกิจการค้าขาย อันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณะชน และเพื่อกำหนดกระทรวงให้มีเจ้าหน้าที่รักษาการตามกฎหมายฉบับนี้ ด้วยเหตุที่กฎหมายที่ใช้อยู่ในขณะนั้น ยังไม่มีบทบัญญัติควบคุมการประกอบกิจการอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณะชน ในหลายประเภท รวมทั้งกิจการคลังสินค้าด้วย จึงได้มีการกำหนดให้กิจการคลังสินค้าเป็นกิจการที่อยู่ในการควบคุม⁵⁴ กิจการคลังสินค้า หรือกิจการอันมีสภาพคล้ายคลึงกัน เป็นกิจการที่ต้องขออนุญาต ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบกิจการนั้น เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี และให้กระทรวงพาณิชย์มีอำนาจและหน้าที่⁵⁵ ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

หากผู้ได้รับอนุญาตหรือผู้ได้รับอนุญาตผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องกัน ให้ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งพันบาทตลอดเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่⁵⁶ ซึ่งต่อมาใน พ.ศ. 2535 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง การกำหนดเงื่อนไข

⁵⁴ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58, ข้อ 5 อนุย่อที่ 2.

⁵⁵เรื่องเดียวกัน, ข้อ 12 และข้อ 16.

⁵⁶เรื่องเดียวกัน, ข้อ 17.

ควบคุม กิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535⁵⁷ โดยให้ความหมายของคำว่าคลังสินค้าและกิจการคลังสินค้าเอาไว้ว่า “กิจการคลังสินค้า” หมายถึง การรับเก็บรักษาสินค้า หรือการรับทำการเก็บรักษาสินค้าและให้บริการเกี่ยวกับสินค้านั้น เพื่อบำเหน็จเป็นการค้าปกติ ไม่ว่าบำเหน็จนั้นจะเป็นเงิน ค่าตอบแทน หรือประโยชน์อื่นใด ส่วนคำว่า “คลังสินค้า” หมายถึง สถานที่ที่จัดให้มีไว้เพื่อกิจการคลังสินค้าตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด มีสาระสำคัญคือ

(1) การออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ นี้ เพื่อกำหนดเงื่อนไขในการอนุญาต และการดำเนินกิจการของคลังสินค้าซึ่งถือเป็นกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชน ตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58

(2) ประกาศนี้ ไม่บังคับใช้กับ องค์การของรัฐบาลซึ่งประกอบกิจการคลังสินค้า เช่น องค์การคลังสินค้า สหกรณ์ซึ่งประกอบกิจการคลังสินค้า อย่างเช่นที่ สหกรณ์สุราษฎร์ธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น⁵⁸

(3) ขั้นตอนการขออนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า” โดยกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าต้องเป็นบริษัทจำกัด และได้รับอนุญาตประกอบการแล้ว ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

ก. ยื่นคำขอรับความเห็นชอบในการจดทะเบียนตั้งบริษัทจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ตามแบบ ค.ศ. 1 ที่กำหนดท้ายประกาศ โดย กรุงเทพฯ ยื่นที่ กรมการค้าภายใน จังหวัดอื่นให้ยื่นที่สำนักงานพาณิชย์จังหวัด

ข. เมื่อได้รับความเห็นชอบในการจดทะเบียนตั้งบริษัทแล้วให้ยื่นคำขออนุญาตตั้งบริษัทภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่ ได้รับความเห็นชอบการจดทะเบียนตั้งบริษัท

⁵⁷ กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศเรื่องกำหนดยื่นใบควบคุม กิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535,” 20 มีนาคม 2535, ข้อ 3.

⁵⁸ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 4

⁵⁹ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 5.

ค. เมื่อได้จดทะเบียนตั้งบริษัทแล้วให้ยื่นคำขออนุญาตประกอบกิจการ คลังสินค้าภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ จดทะเบียนตั้งบริษัท

ง. การยื่นคำขอต้องกระทำตามแบบ พร้อมเอกสารที่กำหนด เช่น หนังสือรับรองการจดทะเบียนบริษัทของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท หนังสือบริคณห์สนธิ ข้อบังคับ แบบสัญญาเก็บของ แบบใบรับของคลังสินค้า แบบใบประทวนสินค้า เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ ในคลังสินค้า

จ. ในกรณีที่ผู้ยื่นคำขออนุญาตไม่อาจปฏิบัติตามระยะเวลาที่กำหนดให้ ยื่นคำร้องขอต่ออธิบดีกรมการค้าภายในให้ขยายเวลาได้ โดยแสดงเหตุผลและความจำเป็น แต่หากสุดทนไม่อาจดำเนินการตามกำหนด ให้ถือว่าผู้นั้นไม่ประสงค์ที่จะ ประกอบกิจการคลังสินค้าให้ยกเลิกคำขอจัดตั้ง

(4) คุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการคลังสินค้า⁶⁰ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบ กิจการคลังสินค้าต้องเป็นบริษัทจำกัด และได้รับอนุญาตประกอบการแล้วต้อง ดำเนินการ ดังต่อไปนี้

ก. มีทุนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่าห้าล้านบาท และมีกรรมสิทธิ์ใน คลังสินค้า

ข. มีคลังสินค้าตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เช่น โครงสร้างต้องมีลักษณะ มั่นคงแข็งแรง ภายใน อาคารต้องมีพื้นที่เก็บสินค้าทำด้วยคอนกรีตเสริมเหล็กรับน้ำหนัก ได้ 3 ตันต่อ 1 ตารางเมตร มีลักษณะเป็นที่โล่งติดต่อกันไม่น้อยกว่าสองร้อยตารางเมตร คลังสินค้าเป็น เอกเทศไม่ปะปนกันกับกิจการอื่น ต้องมีทางเข้าออกคลังสินค้า โดยสะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ⁶¹

(5) เงื่อนไขการดำเนินกิจการคลังสินค้า สำหรับผู้ประกอบคลังสินค้าที่ ได้รับอนุญาตประกอบการแล้ว ต้องดำเนินการ⁶² ดังต่อไปนี้

⁶⁰กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศเรื่องกำหนดเงื่อนไขควบคุม กิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535,” 20 มีนาคม 2535, ข้อ 8

⁶¹เรื่องเดียวกัน, ข้อ 8 อนุย่อที่ 9.

⁶²เรื่องเดียวกัน, ข้อ 11 และข้อ 12 อนุย่อที่ 9.

ก. กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าดำเนินการได้เฉพาะกิจที่กำหนด เช่น รับฝากสินค้า โดยได้รับเงิน ค่าตอบแทนหรือประโยชน์อื่นใดในการรับฝากสินค้า ให้ผู้ฝากผู้ยืมเงินโดยเอาสินค้าที่ ฝากไว้ จำนำไว้เป็น ประกัน ให้ บริการด้านความเย็นเพื่อเก็บรักษาสินค้า รับอบฟุ้งเพื่อลดความชื้น ซ่อมแซมแลกเปลี่ยนให้เช่าเพื่อประโยชน์ในการประกอบกิจการ แต่ในการให้เช่าคลังสินค้าทั้งหมดจะกระทำ มิได้ และการให้เช่าคลังสินค้าบางส่วนต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดี กรมการค้าภายใน

ข. กำหนดข้อห้ามผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าดำเนินการตามที่ กำหนด เช่น ลดทุนโดยมิได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ฝากเงินส่วไว้ที่อื่น นอกจากธนาคารหรือบริษัทออกใบรับของคลังสินค้าหรือประทวนสินค้าโดยไม่มีลายมือชื่อผู้จัดการในฐานะนายคลังสินค้า หรือผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้จัดการ ออกใบรับของคลังสินค้าหรือประทวนสินค้าโดยไม่ถูกต้องตรงตามความจริง

ค. กำหนดหน้าที่ ให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าปฏิบัติ⁶³ เช่น แจ้งการแก้ไขเพิ่มเติมบริกณห์สนธิ หรือข้อบังคับ หรือการตั้งหรือการเปลี่ยนแปลงกรรมการให้ อธิบดีกรมการค้าภายในทราบภายในเวลาที่ กำหนดแจ้งการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งสำนักงาน สถานที่ตั้งคลังสินค้า หรือจำนวน หรือขนาดของคลังสินค้าให้อธิบดี-กรมการค้าภายในทราบภายในเวลาที่ กำหนด แจ้งชนิดปริมาณสินค้าที่รับเข้ามาและส่งออก ไปจากคลังสินค้าเป็นประจำทุกเดือน ตรวจสอบสินค้าทั้งหมดที่ เก็บไว้ในคลังสินค้า อย่างน้อยปีละสองครั้งจัดทำบัญชี แสดงการรับและจ่าย หรือบัญชีคุมสินค้าที่ทำการเก็บรักษาส่งรายงานประจำปีแสดงฐานะการเงิน และกิจการของบริษัทในรอบปีที่ผ่านมา ต่ออธิบดีกรมการค้าภายในเวลาที่กำหนด

(6) การควบคุมและการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า

ก. กำหนดให้อธิบดี กรมการค้าภายในมีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้า แก้ไขฐานะการเงิน หรือการดำเนินงานภายในเวลาที่กำหนด⁶⁴

⁶³กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศเรื่องการกำหนดเงื่อนไขควบคุม กิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535,” 20 มีนาคม 2535, ข้อ 13-19.

⁶⁴เรื่องเดียวกัน, ข้อ 21.

ข. กำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์มีอำนาจสั่งเพิกถอน ใบอนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้า หรือให้เลิกกิจการ⁶⁵ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการคลังสินค้าลดทุนโดยมิได้รับอนุญาตรับทำการเก็บรักษาสินค้าของผู้อื่น โดยทำสัญญาเก็บของในคลังสินค้าหรือออกไปรับของคลังสินค้าหรือประทวนสินค้าโดยไม่มีลายมือชื่อของผู้จัดการในฐานะนายคลังสินค้า ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ หรือไม่แก้ไขฐานะการเงินและการดำเนินงาน หยุดดำเนินกิจการติดต่อกันเกิน ร้อยแปดสิบวัน

ค. กำหนดให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าแจ้งการเลิกประกอบกิจการคลังสินค้า ต่ออธิบดีกรมการค้าภายในล่วงหน้าไม่น้อยกว่าหกสิบวันก่อนวันเลิกประกอบกิจการ⁶⁶

ตามประกาศ ระเบียบและข้อกำหนดต่าง ๆ ใช้บังคับกับกิจการของบริษัทเอกชนไม่ได้ใช้บังคับกับหน่วยงานของรัฐอย่างเช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย เว้นแต่บริษัทที่ได้รับสัมปทานกิจการคลังสินค้าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกที่หนึ่ง จึงจะตกอยู่ในข่ายของประกาศ ระเบียบและข้อกำหนดดังกล่าวได้

ดังนั้น ปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ยังคงมีอุปสรรคอยู่ เพราะพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เปิดช่องให้กระทำได้ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 เป็นต้น ดังนั้น การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงจำเป็นต้องนำระบบการจัดการเข้ามาเป็นเครื่องช่วยในการดำเนินการดังกล่าว กล่าวคือ

การแปรรูปรัฐวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย อันหมายความว่า การเปลี่ยนสภาพการเป็นเจ้าของกิจการหรือล้มเลิกกิจการและขายทรัพย์สินไป การเปลี่ยนสภาพการเป็นเจ้าของนี้ ในทางปฏิบัติคือ การจัดตั้งเป็นรูปแบบของบริษัทโดยมีรัฐเป็น

⁶⁵ กระทรวงพาณิชย์, “ประกาศเรื่องกำหนดเงื่อนไขควบคุม กิจการคลังสินค้า พ.ศ. 2535,” 20 มีนาคม 2535, ข้อ 13-19 และข้อ 24.

⁶⁶ เรื่องเดียวกัน, ข้อ 24 อนุย่อที่ 2.

ผู้ถือหุ้นใหญ่ส่วนที่เหลือเอกชนหรือประชาชนเป็นผู้ถือหุ้น⁶⁷ และการบริหารจัดการองค์กรก็เป็นไปในรูปแบบของบริษัทเอกชนทั่วไป ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่อยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจในกิจการที่เป็นสวัสดิการสังคม (Welfare Law) ซึ่งมีการให้บริการหลายประเภท (Multi Product Enterprise) เช่น การขนส่ง การท่องเที่ยว การโรงแรม รับฝากของในคลังสินค้า เป็นต้น เช่นเดียวกันกับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะและรูปแบบอย่างเดียวกันกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ก็ย่อมนำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มาใช้พัฒนากิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีศักยภาพในการแข่งขันในกิจการเช่นเดียวกับการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการอยู่อย่างเช่น การขนส่ง การท่องเที่ยว การโรงแรม เป็นต้น

2.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

เนื่องจาก สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศที่เจริญเติบโตในช่วงทศวรรษที่ 2520 จนถึงทศวรรษที่ 2530 รัฐบาลในขณะนั้น จึงดำเนินการเปิดโอกาสให้มีการลงทุนจากทั้งภายในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น โดยรัฐบาลได้ดำเนินงานส่งเสริมให้มีการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วย การส่งเสริมการลงทุน ให้เป็นระบบและก่อให้เกิดสิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมสำหรับ การจูงใจให้มีการลงทุนในกิจการที่รัฐให้ความสำคัญและประสงค์จะส่งเสริมให้มีการคุ้มครองกิจการที่รัฐให้การส่งเสริมที่ทันต่อเหตุการณ์ และให้มีกลไกการบริหารงานส่งเสริมการลงทุนของรัฐที่สามารถอำนวยความสะดวกและจัดอุปสรรคในการลงทุนตามกฎหมาย ซึ่งมีสาระที่สำคัญกล่าวคือ

ผู้ขอรับการส่งเสริมต้องมีฐานะเป็นบริษัท มูลนิธิ หรือสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมาย⁶⁸ มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญอันเป็นประโยชน์ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ หรือเป็นกิจการผลิตเพื่อส่งออกไปจำหน่ายในต่างประเทศ หรือกิจการที่ใช้ทุน แรงงานหรือบริการในอัตราสูงหรือกิจการที่ใช้ผลิตผลการเกษตร หรือ

⁶⁷พิพัฒน์ ไทอารี, เรื่องเดิม, หน้า 71.

⁶⁸พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 17.

ทรัพยากรธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ และกิจการดังกล่าวยังไม่มีในราชอาณาจักร หรือมีในราชอาณาจักร แต่มีไม่เพียงพอ หรือกรรมวิธีการผลิตยังไม่ทันสมัย⁶⁹ จึงจำเป็นต้องขอให้รัฐบาลสนับสนุนในการส่งเสริมการลงทุนในกิจการ

บริษัทที่ประสงค์ที่จะขอให้ส่งเสริมการลงทุนนั้น จำเป็นต้องทำโครงการตามหลักเกณฑ์มีการกำหนดไว้ อาทิเช่น⁷⁰ โครงการลงทุนที่เหมาะสมทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยี โดยจำนวนผู้ผลิตและกำลังผลิตในกิจการที่มีอยู่แล้วในราชอาณาจักร เปรียบเทียบกับประมาณการความต้องการและขนาดกำลังผลิตที่จะส่งเสริมให้เกิดหรือเพิ่มขึ้น หรือโอกาสที่กิจการนั้นจะขยายตลาดให้แก่ผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผลิตหรือประกอบได้ในราชอาณาจักร และที่จะสนับสนุนให้มีการผลิตหรือประกอบในราชอาณาจักร หรือปริมาณและอัตราการใช้ทรัพยากร รวมทั้งทุน วัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นและแรงงานหรือบริการอย่างอื่นที่มีอยู่ในราชอาณาจักร หรือจำนวนเงินตราต่างประเทศที่จะประหยัดหรือสงวนไว้ได้ และที่จะนำเข้ามาในราชอาณาจักร หรือความเหมาะสมของกรรมวิธีการผลิตหรือประกอบ หรือหลักเกณฑ์อื่นที่คณะกรรมการเห็นว่าจำเป็นและเหมาะสม โดยโครงการที่ขอส่งเสริมการลงทุนต้องมีข้อกำหนดถึงผลกระทบต่าง ๆ เช่น การป้องกันและควบคุมมิให้เกิดผลเสียต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม การดำรงชีพของประชาชนและความสมบูรณ์สืบไปของมนุษย์และธรรมชาติ⁷¹ ตามกำหนดเงื่อนไขที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด อาทิเช่น จำนวนทุนและแหล่งที่มาของทุน สัญชาติและจำนวนผู้ถือหุ้น ขนาดของกิจการซึ่งรวมถึงชนิดผลิตภัณฑ์ ผลิตผลหรือการให้บริการ กรรมวิธีการผลิตหรือประกอบ และกำลังผลิตหรือประกอบปริมาณวัตถุดิบภายในประเทศที่จะต้องใช้ สัญชาติและจำนวนคนงาน ช่างฝีมือและผู้ชำนาญการ การป้องกันและควบคุมมิให้เกิดผลเสียต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม การกำหนดให้ผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผลิต ประกอบ หรือส่งออกเป็นไปตามมาตรฐานที่คณะกรรมการหรือ ทางราชการกำหนด การจำหน่ายผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผลิตหรือ

⁶⁹พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 16.

⁷⁰เรื่องเดียวกัน, มาตรา 18.

⁷¹เรื่องเดียวกัน, มาตรา 19.

ประกอบ หรือการให้บริการ การส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผลิตหรือประกอบ การให้นำเงิน หนังสือสัญญาค้ำประกันของธนาคาร หลักทรัพย์รัฐบาลไทย⁷² เป็นต้น เมื่อบริษัทได้รับอนุญาตให้ส่งเสริมการลงทุนแล้ว บริษัทนั้นย่อมได้รับสิทธิ และผลประโยชน์ตามกฎหมายกล่าวคือ⁷³

- 1) ให้คนต่างด้าวเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อศึกษาสู่ทางการลงทุนหรือกระทำการอื่นใดที่จะเป็นประโยชน์ต่อการลงทุนได้ตามกำหนดระยะเวลาให้อยู่ในราชอาณาจักร เช่น ช่างฝีมือ ผู้ชำนาญการ คู่สมรสและบุคคลซึ่งอยู่ในอุปการะของช่างฝีมือ หรือผู้ชำนาญการ
- 2) ได้รับอนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ในที่ดินเพื่อประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน แม้ว่าจะเกินกำหนดที่จะพึงมีได้ตามประมวลกฎหมายที่ดิน
- 3) ได้รับการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ผลิตหรือประกอบได้ในราชอาณาจักร ซึ่งมีคุณภาพใกล้เคียงกันกับชนิดที่ผลิตในต่างประเทศ และมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้ และได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเพียงถึงหนึ่ง หรือจะไม่ให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรเลยก็ได้
- 4) ได้รับลดหย่อนอากรขาเข้าไม่เกินร้อยละเก้าสิบของอัตราปกติสำหรับวัตถุดิบหรือวัสดุจำเป็นที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเพื่อใช้ผลิต ผสม หรือประกอบในกิจการ ตามชนิด ปริมาณ ระยะเวลา เงื่อนไข และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด
- 5) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมมีกำหนดเวลาไม่น้อยกว่าสามปีแต่ไม่เกินแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น
- 6) ได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้มีกำหนดระยะเวลาห้าปี นับแต่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากค่าแห่งกู๊ดวิลล์ ค่าแห่งลิขสิทธิ์ เงินปันผล หรือสิทธิอย่างอื่นจากการส่งเสริมการลงทุน

⁷²พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 20.

⁷³เรื่องเดียวกัน, มาตรา 24-37.

7) ได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง เช่น การอนุญาตให้หักค่าขนส่ง ค่าไฟฟ้าและค่าประปาสองเท่าของจำนวนเงินที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้เสียไปเป็นค่าใช้จ่าย หรือการอนุญาตให้หักเงินจากการติดตั้งหรือก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ตลอดจนการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ เป็นต้น

8) ได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างอื่น ๆ เช่น⁷⁴ การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก หรือการยกเว้นอากรขาเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป หรือการยกเว้นอากรขาออก สำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ หรือการอนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจากการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ โดยไม่รวมค่าประกันภัยและค่าขนส่งนอกประเทศ

9) ได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างอื่น ๆ เช่น⁷⁵ การยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับวัตถุดิบและวัสดุจำเป็นที่ต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อใช้ ผลิต ผสม หรือประกอบผลิตภัณฑ์หรือผลิตผล เฉพาะที่ใช้ในการส่งออก หรือการยกเว้นอากรขาเข้า นำเข้ามาเพื่อส่งกลับออกไป หรือการยกเว้นอากรขาออก สำหรับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบ หรือการอนุญาตให้หักเงินได้พึงประเมินในการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละห้าของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จากการส่งออกซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

10) ได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างอื่น ๆ เช่น⁷⁶ การเงินทุนที่ผู้ได้รับการส่งเสริมนำเข้ามาในราชอาณาจักรและเงินปันผลหรือ

⁷⁴พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 35.

⁷⁵เรื่องเดียวกัน, มาตรา 36.

⁷⁶เรื่องเดียวกัน, มาตรา 37.

ผลประโยชน์อื่นที่เกิดจากเงินทุน หรือการเงินกู้ต่างประเทศที่นำมาลงทุนในกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน รวมทั้งดอกเบี้ยของเงินกู้ต่างประเทศ หรือเงินที่ผู้ได้รับการส่งเสริมมีข้อผูกพันกับต่างประเทศตามสัญญาเกี่ยวกับการใช้สิทธิและบริการต่าง ๆ ในการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และสัญญานั้นได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อบริษัทได้รับอนุญาตให้ส่งเสริมการลงทุนแล้ว นอกจากบริษัทจะได้รับสิทธิและผลประโยชน์ บริษัทยังมีหลักประกันในการคุ้มครองการดำเนินงานกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้ว⁷⁷ ดังนี้

- 1) รัฐจะไม่โอนกิจการของผู้ที่ได้รับการส่งเสริมมาเป็นของรัฐ
- 2) รัฐจะไม่ประกอบกิจการขึ้นใหม่แข่งขันกับผู้ได้รับการส่งเสริม
- 3) รัฐจะไม่ทำการผูกขาดการจำหน่ายผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกันหรือคล้ายคลึงกันกับที่มีการส่งเสริมผลิตหรือประกอบได้
- 4) รัฐจะไม่ควบคุมราคาจำหน่ายของผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ กรณีจำเป็นในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ
- 5) บริษัทจะได้รับอนุญาตให้ส่งออกนอกราชอาณาจักรได้เสมอไปซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลที่ได้จากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เว้นแต่ในกรณีจำเป็นในด้านเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ
- 6) รัฐจะไม่อนุญาตให้ส่วนราชการ องค์การของรัฐบาล หรือรัฐวิสาหกิจนำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยให้ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าซึ่งผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกันกับที่ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบได้โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกันและมีปริมาณเพียงพอที่จะจัดหามาใช้ได้ ยกเว้นยุทธภัณฑ์ ตามความในกฎหมายว่าด้วยการควบคุมยุทธภัณฑ์
- 7) ห้ามนำผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลชนิดเดียวกัน คล้ายคลึงกัน หรือทดแทนกันได้ กับที่ผู้ได้รับการส่งเสริมผลิตหรือประกอบเข้ามาในราชอาณาจักร ตามกฎหมาย

⁷⁷พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 43-53.

ว่าด้วยการควบคุมการส่งออกป้อนและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง

8) ในกรณีที่โครงสร้าง อัตรา หรือวิธีการจัดเก็บภาษีอากร ค่าบริการ หรือค่าธรรมเนียม เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนที่พึงให้การส่งเสริมหรือที่ให้การส่งเสริมไปแล้ว ย่อมได้รับความช่วยเหลือจากส่วนราชการ องค์การของรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

หากบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้วไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว ก็อาจถูกเพิกถอนสิทธิและผลประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนนั้น ได้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามที่กฎหมายกำหนดไว้กล่าวคือ⁷⁸ เมื่อบริษัทที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนถูกเพิกถอนสิทธิและผลประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้ว ย่อมไม่ได้รับสิทธิและผลประโยชน์อื่น เช่น สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้าหรือส่งออกทั้งหมด ให้ถือว่า ผู้ได้รับส่งเสริมการลงทุนไม่เคยได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรมาแต่ต้นและให้ผู้ได้รับส่งเสริมการลงทุนเสียภาษีอากร ให้ครบถ้วนตามจำนวนเงินภาษีอากรที่ได้รับ การยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนั่น เป็นต้น

การส่งเสริมการลงทุนนี้มุ่งเน้นไปในภาคเอกชนเป็นหลัก ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่เป็นหน่วยงานของรัฐ จึงไม่อยู่ในรูปแบบของบริษัทเอกชนที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนโดยมีเงื่อนไขตามกล่าวแล้วนั้น เว้นแต่บริษัทเอกชนที่ได้รับสัมปทานในการเดินรถไฟหรือกิจการคลังสินค้าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกที่หนึ่ง ซึ่งจะตกอยู่ในขอบเขตที่สามารถขอการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวได้

⁷⁸พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520, มาตรา 54-56.