

บทที่ 2

สภาพการทำงานและปัญหาอุปสรรคของการพัฒนา

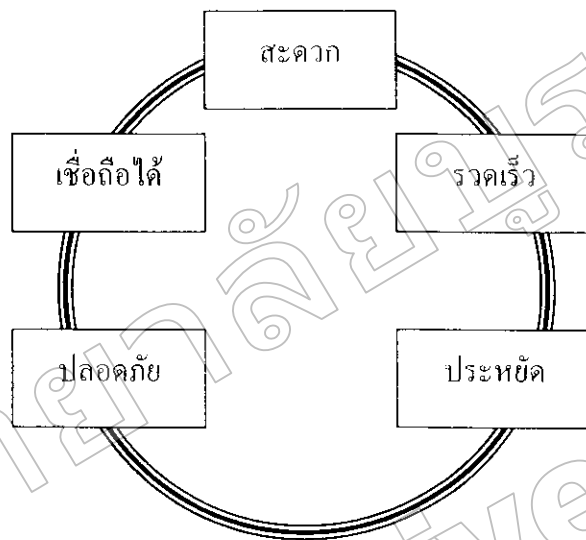
พนักงานขับรถบรรทุกพ่วงสินค้าผู้คอนเทนเนอร์

การค้าในยุคปัจจุบันมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงไม่เฉพาะแต่คุณภาพสินค้าและราคาของตัวสินค้าเท่านั้นแต่รวมไปถึงการจัดส่งที่ประหยัด รวดเร็ว มีคุณภาพ ซึ่งครอบคลุมทั้งการขนส่งทางทะเล การขนส่งต่อเนื่องจากต้นทางจนถึงปลายทาง โดยค่าใช้จ่ายการขนส่งที่พิจารณามีทั้งค่าระวางเรือ ค่าท่าเรือ ค่าขนส่งต่อเนื่องทั้งทางบก ทางรางและทางอากาศ ค่าประกันภัย ค่าเก็บรักษาสินค้า ความเสียหายหรือสูญเสียของสินค้า ความล่าช้า การขาดแคลนตู้สินค้า อื่น ๆ และในขณะเดียวกันปัจจัยคุณภาพบริการที่สำคัญได้แก่ ความถี่ ความพอเพียง ความเชื่อถือได้ ตรงเวลา ความสะดวก จนถึงการใช้เทคโนโลยีการขนส่งและสารสนเทศมาใช้อย่างเหมาะสม ซึ่งทั้งหมดโดยรวมที่ทุกคนทราบดีก็คือ “ระบบ โลจิสติกส์”

ท่ามกลางกระแสโลกาภิวัตน์ เกิดปรากฏการณ์ของการขยายตัวของการเปิดเสรีในด้านการค้า บริการและการลงทุน ประเทศไทยมีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด จึงได้รับผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์โดยตรงและจำเป็นต้องเตรียมสรรพกำลังและทรัพยากรภายในประเทศรองรับโอกาส (Opportunities) ใหม่ที่เกิดขึ้นจากการเปิดเสรี พร้อม ๆ กับเตรียมรับมือกับภัยคุกคาม (Threats) ต่อการแข่งขันทางการค้าและเศรษฐกิจที่เป็นผลต่อการแข่งขันจากต่างประเทศ

เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เราจำเป็นต้องพัฒนาผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทยอันได้แก่ ธุรกิจขนส่งสินค้า (Freight Transportation and Forwarding) ธุรกิจการจัดเก็บดูแลและบริหารคลังสินค้า (Warehousing/ Inventory Management and Packageing) การให้บริการพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงานโลจิสติกส์ (Non-Asset Based Logistics Services) และการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและงานที่ปรึกษาด้านโลจิสติกส์ (Information and Communication Technology/ Consulting) องค์ประกอบสำคัญในระบบโลจิสติกส์คือระบบขนส่งซึ่งมีผลต่อคุณภาพและราคาในทุก ๆ ด้านเช่น ต้นทุนการขนส่ง ความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือ ความเสียหายหรือสูญเสียสินค้า ซึ่งสิ่งสำคัญและเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาคือบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง ต้องเริ่มที่รากฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศซึ่งคือ “คน” ต้องสร้างให้บุคลากรด้านโลจิสติกส์ของไทยมีความรู้ความสามารถในการทำงาน มีความรักและศรัทธาในวิชาชีพ สร้างเสริมขีดความสามารถแข่งขันกับ

ต่างชาติได้ ถัดต้นทุนการประกอบการ ดังภาพที่ 1 ซึ่งแสดงระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะเห็นได้ว่ามีอยู่สิ่งหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยหมดทุกอย่างคือ “พนักงานขับรถบรรทุก”



ภาพที่ 2-1 ระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

ดังนั้นงานวิจัยนี้ผู้เขียนมีวัตถุประสงค์ที่จะทำการศึกษาถึง ลักษณะทั่วไปของอาชีพ พนักงานขับรถบรรทุกพ่วงสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สภาพทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม รวมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการทำงานและผลกระทบต่อการใช้ชีวิต ประกอบกับข้อมูลการว่าจ้างงานและการทำงานจากผู้ประกอบการขนส่งตู้สินค้าที่ใช้รถพ่วง 18 ล้อเป็นยานพาหนะ เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านนี้ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล เป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งของประเทศ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. สภาพโดยทั่วไปของธุรกิจขนส่งและพนักงานขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์
2. กฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของพนักงานขับรถ
3. การวิจัยและสถิติที่เกี่ยวข้องการบริหารและการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการขนส่งตู้สินค้า

งานขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำการศึกษานี้หมายถึง การขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ภายในประเทศกับโรงบรรจุหรือขนถ่ายสินค้าซึ่งอาจจะเป็นโรงงานของผู้นำเข้าหรือส่งออกสินค้า, โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่ง โดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) (Inland Container Depot) รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้านโดยเดินทางตามโครงข่ายทางหลวง ที่เชื่อมต่อภูมิภาคที่มีถึง 53,000 กิโลเมตร

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2546) การขนส่งดังกล่าวมีการขับรถเป็นเวลานาน ๆ โดยใช้รถบรรทุกพ่วงตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ประกอบไปด้วยส่วนหัวลาก (Tractor) และส่วนแชสซี (Chassis) มีจำนวนเพลลา 5 เพลลา 18 ล้อ (ดังภาพประกอบ) ซึ่งถือว่าเป็นรถบรรทุกสินค้าที่มีดีโดยรวมสูงใหญ่และมีน้ำหนักมากที่สุดบนท้องถนนในขณะนี้คือประมาณ 18 เมตรกับน้ำหนักรวมมากกว่า 50 ตัน



ภาพที่ 2-2 รถพ่วง 18 ล้อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ขนาดยาว 40 ฟุต

สภาพโดยทั่วไปของธุรกิจขนส่งโดยรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางเรือถือเป็นรูปแบบหลักในการขนส่งของสินค้านำเข้าและส่งออกไปยัง มาจากต่างประเทศ ประมาณ 70% ของทั้งหมดเป็นการขนส่งบรรจุในตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ และมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อย่างรวดเร็ว โดยส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักหรือเกือบร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด (ตารางที่ 2-1) ดังนั้นการขนส่งตู้สินค้าแบบคอนเทนเนอร์ทางถนนโดยรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตรงกันข้ามกับการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้ง ๆ ที่ช่วยในการประหยัดพลังงาน ความปลอดภัย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพราะการขนส่งโดยรถบรรทุกได้เปรียบในด้านการเข้าถึงได้ทุกพื้นที่ สะดวก คล่องตัว และไม่ต้องลงทุนสูงสำหรับโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะ ไม่เหมือนกับท่าเรือ ทางรถไฟ ทำให้ต้นทุนในการประกอบการค้าเมื่อเปรียบเทียบกับแบบอื่น ๆ อีกทั้งนโยบายภาครัฐได้ให้การสนับสนุนงบประมาณการซ่อมสร้างถนนอย่างต่อเนื่องมากกว่างบประมาณของการซ่อมสร้างทางรถไฟ ท่าอากาศยาน ท่าเรือและร่องน้ำ หลายเท่าตัว

ตารางที่ 2-1 ส่วนแบ่ง (Market Share) ของรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้า
ภายในประเทศ

หน่วย: ร้อยละ

Mode ของการขนส่ง	2539	2544	2549	2554
ทางบก				
ทางรถไฟ	1.88	1.86	1.74	1.56
ทางถนน	89.53	88.95	88.94	89.54
ทางน้ำ				
แม่น้ำ	3.79	3.73	3.33	2.83
ชายฝั่ง	2.33	2.35	2.49	2.54
ทางอากาศ				
ทางท่อ	2.45	3.09	3.48	3.50

นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ทางบกระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าข้ามหรือผ่านแดน (Transit) ไปยังประเทศเพื่อนบ้านทางบก จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้านที่ทางรัฐบาลได้ดำเนินการเจรจาเพื่อเพิ่มความร่วมมือในการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางด่านศุลกากรต่าง ๆ เช่น การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การเปิดเสรีทางการค้าหรือความร่วมมือแบบทวิภาคี คือ ลาว มาเลเซีย และพม่า แต่ยังมีอุปสรรคบางประการที่รอการเจรจาและแก้ไข คือ เรื่อง กฎระเบียบของการขนส่งสินค้าข้ามแดน พิธีการศุลกากร อัตราค่าภาษีสินค้า และค่าประกันภัย รวมทั้งการเชื่อมต่อของโครงสร้างพื้นฐานเช่น สะพาน และทางหลวงเป็นต้น โดยปัญหาดังกล่าวค่อยได้รับการแก้ไข และพัฒนาเป็นไปตามลำดับ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการมีรายได้และพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ

สำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนโดยบรรจุคอนเทนเนอร์ในประเทศนั้น โดยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าอุปโภคต่างรองลงมาคือสินค้าเกษตรกรรมอื่น ๆ ผลิตภัณฑ์เหล็ก และวัสดุก่อสร้าง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งเพื่อส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือหลักไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศ

จากตารางที่ 2-2 พอจะเห็นได้ว่าเฉพาะตู้คอนเทนเนอร์ที่ออกมาจากหรือส่งออกไปยังต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 4.8 ล้านตู้ ซึ่งในจำนวนนี้เกือบ 90% ขนส่งทางถนนหรือโดยรถหัวลากกึ่งพ่วงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มปริมาณขึ้นเรื่อย ๆ ดังตารางที่ 2-3

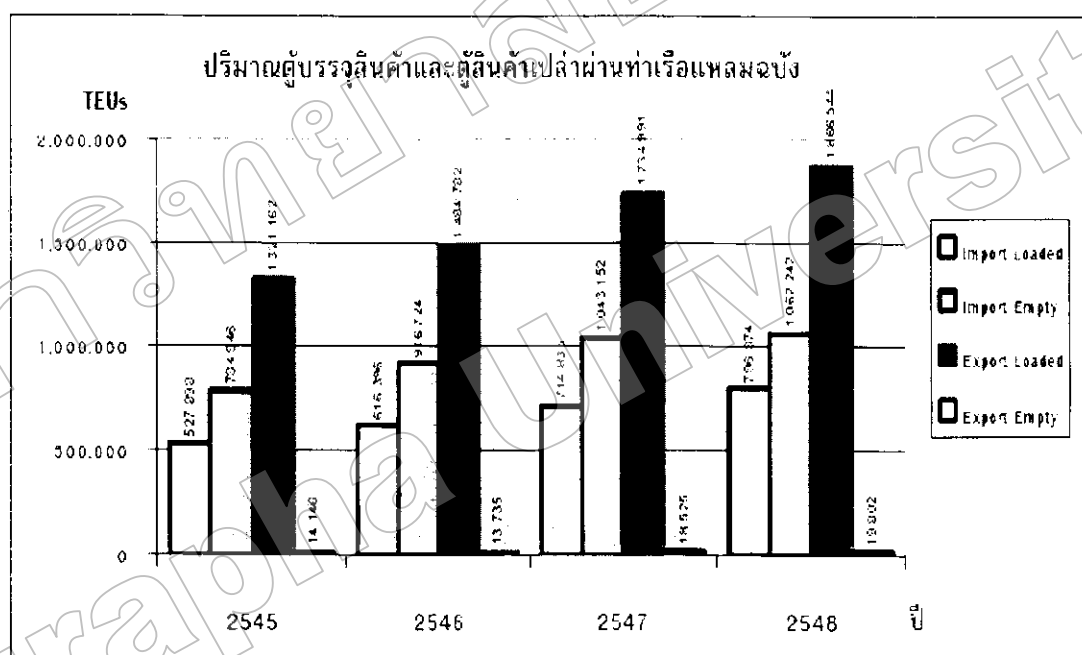
ด้วยปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องทำให้ขณะนี้ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาเรื่องการขาดแคลนพนักงานขับรถ เนื่องจากยังไม่มีสถาบันที่จะผลิตบุคลากรด้านนี้โดยตรง โดยส่วนใหญ่จะใช้บริการฝึกฝนจากงานจริงอย่างไม่เป็นรูปธรรมและกฎเกณฑ์ที่ไม่ถูกต้องตามหลักการ ทำให้บางครั้งธุรกิจต้องเกิดความเสียหายโดยไม่จำเป็น

ตารางที่ 2-2 การขนส่งทางน้ำ ปีงบประมาณ 2543 - 2547

รายการ	2543	2544	2545	2546	2547
ระหว่างประเทศ					
ท่าเรือกรุงเทพ					
ปริมาณสินค้า (1,000 ตัน)	13,248.2	13,359.3	13,964.7	14,626.1	15,305.3
สินค้าเข้า	6,111.5	5,919.3	6,185.4	6,734.8	7,947.8
สินค้าออก	7,136.7	7,440.0	7,779.3	7,891.3	7,357.5
ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (1,000 ตู้)	1,073.5	1,069.5	1,110.6	1,174.0	1,318.4
ตู้สินค้าเข้า	512.4	508.0	516.7	537.3	631.0
ตู้สินค้าออก	561.1	561.5	593.9	636.7	687.4
จำนวนเรือเข้า (เที่ยว)	2,276	2,470	2,519	2,379	2,402
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ปริมาณสินค้า (1,000 ตัน)	18,959.9	21,297.2	25,593.1	28,739.6	32,400.9
สินค้าเข้า	6,041.8	6,825.2	8,617.1	9,665.6	10,924.3
สินค้าออก	12,918.1	14,472.0	16,976.0	19,074.0	21,476.6
ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (1,000 ตู้)	2,108.2	2,312.4	2,656.7	3,047.4	3,529.9

ตารางที่ 2-2 (ต่อ)

รายการ	2543	2544	2545	2546	2547
ตู้สินค้าเข้า	1,033.2	1,148.7	1,317.9	1,542.0	1,767.8
ตู้สินค้าออก	1,075.0	1,163.7	1,338.8	1,505.4	1,762.1
จำนวนเรือเข้า (เที่ยว)	3,784	4,155	4,481	4,364	4,658

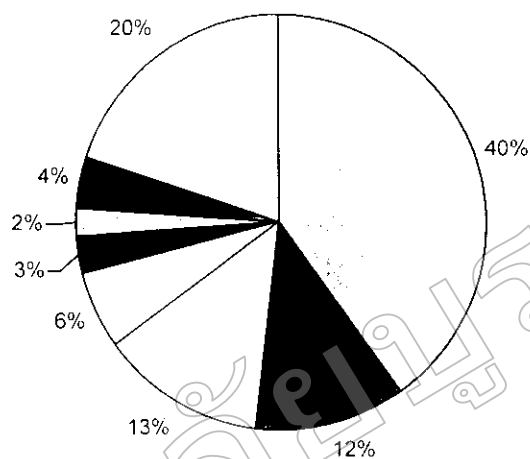


ภาพที่ 2-3 ปริมาณตู้สินค้าและตู้สินค้าเปล่าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์จะมีผู้ประกอบการจำนวนมาก ทั้งจากผู้ผลิต นำเข้า-ส่งออกสินค้า ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินเรือที่นำการขนส่งทางบกนี้มาเป็น บริการเสริม และที่สำคัญส่วนใหญ่คือผู้ให้บริการด้านการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ซึ่งมีตั้งแต่ บริษัทขนาดใหญ่ที่มีรถมากกว่า 50 คันจนถึงผู้ประกอบการขนาดเล็กที่มีรถหัวลากประมาณ 2-10 คันจำนวนมากมาย หนึ่งแนวโน้มของการบริหารจัดการด้านการขนส่งหรือวางแผนระบบ โลจิสติกส์ของบริษัทเจ้าของสินค้าจะเปลี่ยนมานิยมการใช้บริการจากผู้ให้บริการขนส่งภายนอก (Outsource) เป็นหลัก เนื่องจากไม่จำเป็นต้องลงทุนด้านยานพาหนะ, บุคลากร, การซ่อมบำรุงใน ขณะที่ปริมาณความต้องการของจำนวนการขนส่งแต่ละช่วงเวลาที่ไม่นั่นนอน สามารถควบคุม

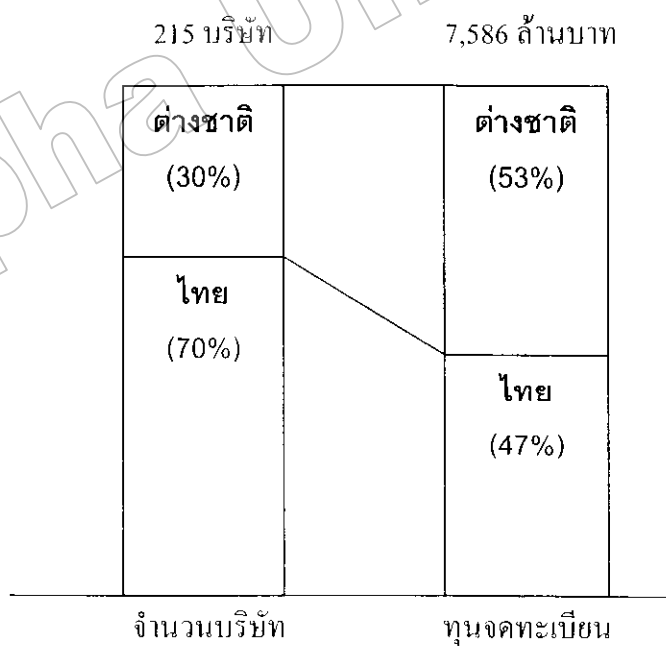
ต้นทุนการขนส่ง ไม่ต้องรับภาระด้านการบริหารจัดการกองรถที่จำเป็นต้องใช้ประสบการณ์และการควบคุมอย่างใกล้ชิด ดังนั้นธุรกิจด้านผู้ให้บริการด้านการขนส่งโดยรถหัวลากจึงเติบโตอย่างรวดเร็ว มีบริษัททั้งในและต่างประเทศเข้ามาลงทุนมากมายมีกองรถที่ใหญ่พร้อมธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร การบรรจุสินค้าเข้า-ออกตู้สินค้า หรือ การวางแผนและให้บริการด้านโลจิสติกส์ในรูปแบบ One Stop Service (ตามภาพที่ 2-4 ถึง 2-7) ปัจจุบันมีบริษัทขนส่งขนาดใหญ่ที่มีรถบรรทุกหัวลากจำนวนมากกว่า 100 คันขึ้นไปจำนวนมากกว่า 30 บริษัท ซึ่งมีระบบการบริหารจัดการที่มีระบบ มีประสิทธิภาพ มีการลงทุนด้านเทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการ ช่วยทำให้ต้นทุนการประกอบการโดยรวมต่ำกว่ารายย่อย ซึ่งเจ้าของรถบรรทุกหัวลากรายย่อยบางรายจะไปสมัครเป็นรถร่วมกันบริษัทขนส่งขนาดใหญ่เนื่องจากบริษัทเล็ก ๆ มีข้อด้อยด้านการแข่งขันทางการตลาด ขาดความเชื่อถือ การเข้าร่วมนั้นทำให้ไม่ต้องวิ่งงานเอง มีโอกาสที่จะได้งานมากขึ้น โดยผลตอบแทนจะมาเป็นรูปของผลงานที่ได้ เช่นระยะทางที่วิ่ง จำนวนเที่ยวที่ทำได้เป็นหลัก

จากลักษณะดังกล่าวส่งผลให้การกำหนดราคาค่าขนส่งโดยรวมจะขึ้นอยู่กับบริษัทขนาดใหญ่ โดยผ่านการเจรจาต่อรองกับเจ้าของสินค้าที่มีแนวโน้มจะติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่รายเดียวหรือเพียงไม่กี่รายเพราะมีค่าดำเนินการที่ถูกกว่าการใช้ผู้ประกอบการรายเล็กหลาย ๆ ราย ดังนั้นเจ้าของรถบรรทุกรายย่อยจึงนำรถมาวิ่งร่วมโดยยอมให้บริษัทขนาดใหญ่หักค่าขนส่งจำนวนหนึ่งเป็นรายเที่ยวแทน สิ่งนี้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งขนาดกลาง-ย่อยซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทท้องถิ่นเป็นผู้ประกอบการไทยที่ให้บริการขนส่งเพียงอย่างเดียว (ตามภาพที่ 2-6 ถึง 2-7) จำเป็นต้องลดต้นทุนตัวเองให้มากที่สุด และทำรายได้ให้มากที่สุดเช่นกัน นำมาซึ่งการมีรถยนต์พาหนะที่ไม่มีคุณภาพ มีอายุมาก ขาดการบำรุงรักษาอย่างถูกต้อง ไม่มีสวัสดิการแก่พนักงานขับรถที่เพียงพอ ตรงกันข้ามจะพยายามใช้รถและพนักงานขับรถบรรทุกให้วิ่งงานให้ได้มากที่สุด

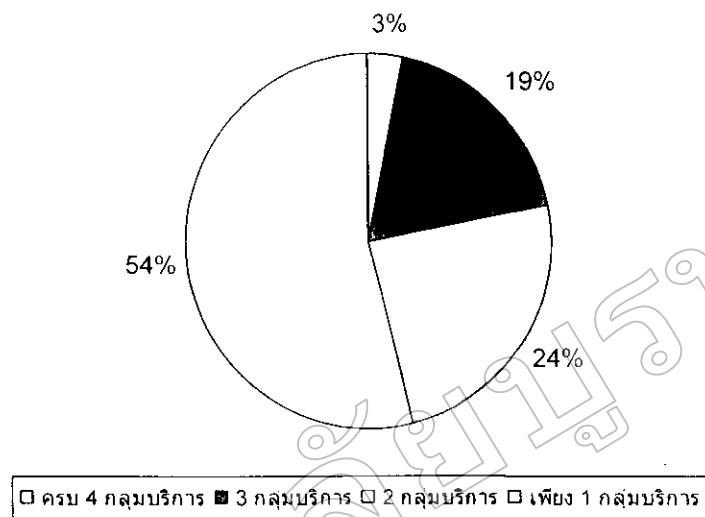


☐ <1 ล้านบาท	☐ 1-5 ล้านบาท	☐ 5-10 ล้านบาท	☐ 10-20 ล้านบาท
☐ 20-50 ล้านบาท	☐ 50-100 ล้านบาท	☐ 100-200 ล้านบาท	☐ มากกว่า 200 ล้านบาท

ภาพที่ 2-4 สัดส่วนการลงทุนจดทะเบียนบริษัทผู้ให้บริการงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย
จำนวน 215 บริษัท



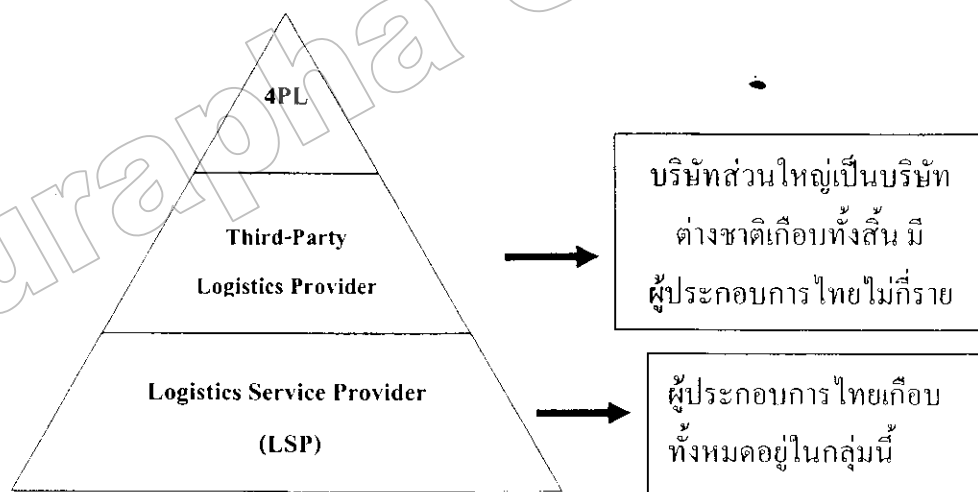
ภาพที่ 2-5 เปรียบเทียบจำนวนกับทุนจดทะเบียนจากภาพที่ 2-4



ภาพที่ 2-6 สัดส่วนจำนวนผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของไทยที่ให้บริการแต่ละประเภท

(1) การขนส่ง (2) ที่ปรึกษา (3) Warehousing (4) Non-Asset

จากบริษัทจดทะเบียนจำนวน 215 ราย โดยผู้ประกอบการโลจิสติกส์มากกว่าครึ่งของไทยสามารถให้บริการงานโลจิสติกส์เพียงกลุ่มงานเดียว



ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ให้บริการในส่วนของการขนส่งสินค้าและบริการด้านพิธีการ

ภาพที่ 2-7 Outsource Mode of Logistic Service Development Progress

ภาพที่ 2-4 ถึง 2-7 เป็นผลการศึกษาของ ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล (2548) จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประเภทของคนขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

คนขับรถพ่วงบรรทุกพ่วงตู้คอนเทนเนอร์แบ่งตามลักษณะการเป็นเจ้าของรถได้ 2 แบบ คือ เป็นเจ้าของรถเอง กับ เป็นพนักงานลูกจ้างของบริษัทผู้ประกอบการขนส่ง

คนขับรถบรรทุกพ่วงสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นเจ้าของรถและขับเองนั้นมีจำนวนน้อยมาก เนื่องจากรถบรรทุกหัวลากพร้อมหางลากโดยรถใหม่มีราคาสูงมากเกือบ 3 ล้านบาท ส่วนใหญ่จะซื้อรถมือสองที่มีอายุค่อนข้างมากประมาณ 8-10 ปีที่บริษัทขนาดใหญ่ไม่ใช้แล้ว การบริหารจัดการก็คิดเป็นรายเที่ยว ทำตลาดกับบริษัทเจ้าของสินค้ารายย่อย หรือสมัครเป็นรถร่วมอยู่กับบริษัทขนาดกลาง/ ใหญ่เพื่อหาโอกาสการได้มาของงาน ส่วนต่างจากราคาค่าบริการขนส่งกับค่าน้ำมันที่ใช้ก็ถือว่าเป็นกำไรแล้ว ค่าซ่อมบำรุง การพัฒนาความรู้ ความสามารถด้านการทำงานหรืออื่น ๆ แทบจะไม่มีอยู่ในการประกอบการ คือจะทำหรือลงทุนสิ่งใดเมื่อจำเป็นเนื่องจากรถใช้งานไม่ได้เท่านั้น

อีกประเภทคือคนขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นลูกจ้างบริษัท ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนส่วนใหญ่ของพนักงานขับรถพ่วงที่มีทั้งหมดและยังสามารถแบ่งย่อยเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ ลูกจ้างบริษัทขนาดเล็ก-กลางทั่ว ๆ ไป และลูกจ้างบริษัทขนาดใหญ่

ลูกจ้างบริษัทขนาดเล็กกลางทั่ว ๆ ไป เป็นกลุ่มที่มีคนขับจำนวนมากที่สุด บริษัทเหล่านี้มีจำนวนรถบรรทุกในสังกัดตั้งแต่ไม่กี่คันจนถึงหลายสิบคัน ลูกจ้างของบริษัทนี้มีตั้งแต่บริษัทเจ้าของสินค้ารายย่อยไปจนถึงรายใหญ่ รับจ้างวิ่งทั่วประเทศไม่ประจำเส้นทางหรือท่าเรือ หรือสายการเดินเรือโดยจะวิ่งตู้เปล่าไปจากลานจัดเก็บตู้สินค้าและนำตู้คอนเทนเนอร์ที่มีสินค้ากลับไปยังท่าเรือ หรือ รพท. (Inland Container Depot) ที่กำหนด ในทางกลับกันสำหรับการนำเข้าจากต่างประเทศ ปริมาณงานแต่ละวันไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับลักษณะของลูกจ้างที่ให้บริการอยู่ ซึ่งส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับกำหนดเรือสินค้าเทียบท่าหรือเวลาคืนตู้สินค้าเพื่อให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือการฝากจัดเก็บน้อยที่สุด กลุ่มบริษัทนี้จะมีการแข่งขันด้านราคาสูงมากเนื่องจากปริมาณงานของแต่ละบริษัทไม่แน่นอนซึ่งบริษัทจำเป็นต้องดิ้นรนยอมลดราคาค่าขนส่งอย่างมากเพื่อให้รอดำรงงานในแต่ละวัน การลงทุนด้านต่าง ๆ เช่น สภาพรถ การบำรุงรักษาหรือการพัฒนาองค์กร ความรู้ให้แก่บุคลากรยังไม่เน้นเท่าที่ควรเนื่องจากสภาพการแข่งขันดังกล่าว ลูกจ้างกลุ่มนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงบริษัทได้ง่ายเนื่องจากไม่มีความผูกพันกับบริษัทหรือภูมิใจในองค์กร มีเพียงรายได้ต่อวันหรือต่อเที่ยวที่คำนึงถึงซึ่งกันและกันเท่านั้น เช่นเดียวกันการพัฒนา การปรับปรุงด้านการทำงานก็ไม่มี

ฝึกอบรมหรือส่งเสริมเนื่องจากจำเป็นต้องจำกัดต้นทุนการดำเนินการให้อยู่ในระดับต่ำ คนขับรถก็
ไม่ได้รับการยอมรับว่าเป็นบุคลากรสำคัญอย่างหนึ่งในกลไกของระบบ โลจิสติกส์

อีกประเภทหนึ่ง คือ ลูกจ้างของบริษัทขนาดใหญ่หรือบริษัทที่นำระบบการจัดการธุรกิจ
เทคโนโลยีด้านการขนส่งสมัยใหม่มาใช้ในการทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่มีเงินลงทุนสูงหรือ
บริษัทข้ามชาติเช่นสายการบินเรือ บริษัทผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกส์ต่างประเทศที่มีความชำนาญ
มานาน มีกฎระเบียบสำหรับพนักงานขับรถอย่างเข้มงวด มีวิธีบริหารเป็นระบบ มีตารางเวลาวิ่งรถ
แต่ละคันอย่างชัดเจน มีระบบการรับเข้าทำงาน การสัมภาษณ์ การฝึกอบรม รถที่ใช้ส่วนใหญ่เป็น
รถใหม่ มีราคาแพง มีประสิทธิภาพ พลอดภัย มีเทคโนโลยีการเดินทางที่ทันสมัย การสื่อสารติดต่อ
ทำได้ตลอดเวลา มีการกำหนดเวลาทำงาน เวลาพักผ่อนมีระบบการผลัดเปลี่ยนการขับในกรณีเดิน
ทางไกล มีสวัสดิการเหมือนพนักงานทำงานในสำนักงานหรือตำแหน่งอื่น ๆ ทั่ว ๆ ไปประเภทและ
ลักษณะของการขับรถหัวลากถึงพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

**การให้บริการของรถหัวลากถึงพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ สามารถแบ่งประเภทและ
ลักษณะการขับรถและขนส่งได้หลายรูปแบบ ดังนี้**

(1) แบ่งตามระยะทางการขนส่งคือระยะทางสั้นและระยะทางยาว

ระยะทางสั้น เป็นการเดินทางระหว่างท่าเรือกับสถานที่ขนถ่ายสินค้าเข้า-ออกตู้คอน
เทนเนอร์ โรงงานเจ้าของสินค้า หรือลานจัดเก็บตู้สินค้า โดยใช้เวลารั้งไม่มากนัก ไปกลับประมาณ
ไม่เกิน 400 กิโลเมตรหรือไปเช้าเย็นกลับได้ หรือบางครั้งอาจวิ่งได้วันละหลายเที่ยว ส่วนใหญ่เป็น
การขนส่งโดยรอบท่าเรือในแต่ละภูมิภาคเช่นท่าเรือแหลมฉบังกับนิคมอุตสาหกรรมในภาค
ตะวันออกโดยรอบ รพท.ที่ลาดกระบัง หรือรอบท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยากับ
โรงงานอุตสาหกรรมในเขตกรุงเทพ ชานเมืองและเขตปริมณฑล การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์
ระหว่างท่าเรือกับลานจัดเก็บตู้สินค้า การขนส่งลักษณะนี้จะเน้นไปที่จำนวนเที่ยวที่ทำได้ต่อวัน
การทำงานขนส่งแบบนี้จะมีเวลาพักผ่อนน้อยมากโดยเฉพาะการขนส่งระหว่างท่าเรือกับลานขนถ่าย
สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้นทางและปลายทางอาจจะใช้เวลาขนถ่ายไม่เกิน 10 นาทีแล้วก็ต้องเดินทาง
ต่อเพื่อทำเที่ยวต่อไป

ระยะทางยาว เป็นการเดินทางระหว่างท่าเรือในประเทศไปยังหรือมาจากภูมิภาคต่าง ๆ
ของประเทศหรือประเทศเพื่อนบ้าน ที่ต้องใช้เวลาเดินทางไปกลับมากกว่า 1 วัน เช่นนำตู้คอน
เทนเนอร์จากท่าเรือกรุงเทพหรือแหลมฉบังไปยังจังหวัดในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
และภาคใต้ และนำกลับมาคืนยังท่าเรือหรือลานรับคืนตู้โดยรอบท่าเรือ การเดินทางลักษณะนี้ส่วน
ใหญ่จะเป็นการขับรถเป็นเวลานาน 8 - 12 ชั่วโมงและมีเวลาพักผ่อนช่วงเวลารับสินค้าเพียงแค

2-3 ชั่วโมง ก็เดินทางกลับโดยทันทีเพื่อรับมาคืนตู้สินค้ากับสายการบินต่อไปเพราะตารางเวลาเรือเข้าออกหรือหลีกเลี่ยงค่าเช่าใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่อาจเกิดขึ้นจากการล่าช้า

(2) แบ่งตามประเภทระดับความอันตรายของสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์

ก. การขนส่งสินค้าประเภทที่ไม่อันตรายตามที่ระบุขององค์การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) สินค้าเหล่านี้เหมือนกับขนส่งสินค้าทั่วไป เช่น พืชผลทางการเกษตร มัน น้ำตาล เครื่องใช้ไฟฟ้า เสื้อผ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เมื่อเกิดอุบัติเหตุระหว่างทางไม่ก่อความเสียหายอย่างมากให้กับสภาพแวดล้อม หรือสาธารณะ สามารถควบคุมปริมาณความเสียหายได้ง่าย

ข. การขนส่งสินค้าประเภทที่อันตรายตามที่ระบุขององค์การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) หรือ อยู่ใน IMDG list Code สินค้าเหล่านี้มีคุณสมบัติที่อันตรายเช่น วัตถุระเบิด สารเคมีร้ายแรง กัมมันตภาพรังสี สารแพร่เชื้อ วัตถุหรือแก๊สไวไฟ สิ่งเหล่านี้เมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนหรือตกลงไปในแหล่งน้ำต่าง ๆ จะนำมาซึ่งความเสียหายอย่างรุนแรง บางครั้งอาจประเมินค่ามิได้ ควบคุมได้ยากต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องมือหรือสารเคมีพิเศษในการกำจัดหรือบรรเทา สินค้ากลุ่มนี้มีการขนส่งอยู่เป็นประจำบนทางหลวงทั่วประเทศ บางครั้งอาจวิ่งผ่านชุมชน ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำ ซึ่งทั้งหมดนี้ขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรของพนักงานขับรถเพียงเท่านั้น จึงนับว่าการขนส่งสินค้าอันตรายที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์บนถนนหลวงมีความอันตรายอย่างมาก

สภาพปัญหาและอุปสรรคในกิจการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ที่เกี่ยวข้องจากพนักงานขับรถ
ปัญหาและอุปสรรคในส่วนนี้รวบรวมจากข้อมูลสถิติและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายด้วยกัน ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง สภาพปัญหานั้นอาจแบ่งออกตามสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นกับกิจกรรมของการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์อันเกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถ ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

(1) ปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

กิจการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ด้วยรถกึ่งพ่วงนั้นเป็นธุรกิจที่ต้องทำงานแข่งกับเวลา รายได้ของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถหว่าลกลัมพันธ์กับจำนวนเที่ยวที่ทำได้ ซึ่งการมุ่งเน้นไปที่ปริมาณการทำงานเพียงอย่างเดียวทำให้มีปัญหาด้านการพักผ่อน สภาพร่างกาย ยาเสพติดการลดต้นทุนด้านการพัฒนาบุคลากร ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาเป็นอันดับต้น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับรถประเภทต่าง ๆ (ตารางที่ 2-4) และส่วนใหญ่แต่ละครั้งก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินเป็นอย่างมากเนื่องจากขนาดของยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับรถทั่ว ๆ ไป

ตารางที่ 2-3 จำนวนคดีอุบัติเหตุจากการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้งาน ความเสียหาย และผู้ต้องหา พ.ศ. 2544 – 2548

รายการ	2544	2545	2546	2547	2548
	(2001)	(2002)	(2003)	(2004)	(2005)
รับแจ้งอุบัติเหตุ (ราย)	77,616	91,623	104,642	124,530	122,040
ประเภทผู้ใช้งาน	125,432	147,053	168,312	196,967	192,286
ประเภทรถ (คัน)	121,297	142,461	162,775	191,208	186,214
รถยนต์นั่ง	33,907	39,279	41,949	46,658	43,527
จักรยานยนต์	41,215	53,732	65,757	77,642	78,830
ปิคอัพ	22,785	26,116	29,445	34,555	32,862
บรรทุก 10 ล้อและมากกว่า	3,668	4,523	5,413	6,141	5,330
บรรทุก 6 ล้อ	2,696	3,220	3,540	3,960	3,696
โดยสารขนาดใหญ่	3,618	3,823	4,299	4,433	3,954
รถตู้	2,975	3,291	3,421	3,344	3,718
แท็กซี่	4,530	4,740	4,908	5,927	5,560
รถสามล้อเครื่อง	1,852	1,825	1,998	2,178	1,894
อื่น ๆ	4,051	1,912	2,045	6,370	6,843
ความเสียหาย					
ทรัพย์สิน (ล้านบาท)	1,241	1,495	1,568	1,623	3,238
บุคคล (คน)					
ตาย	11,652	13,116	14,446	10,925	10,124
บาดเจ็บ	53,960	69,313	81,070	94,164	94,364
รายการ (ต่อ)	2544	2545	2546	2547	2548
บาดเจ็บสาหัส	12,034	16,806	17,242	18,207	19,111
บาดเจ็บเล็กน้อย	41,926	52,507	63,828	75,957	75,253
ผู้ต้องหา (คน)					
จับได้	59,454	65,138	74,400	85,668	84,617
จับไม่ได้	2,791	3,199	3,727	3,907	3,568
ไม่ทราบตัวผู้ต้องหา	4,166	5,024	6,221	7,389	7,168

(2) สภาพความเป็นอยู่ของพนักงานพนักงานขับรถหัวลากกึ่งพ่วงตู้คอนเทนเนอร์

จากสภาพการทำงาน ลักษณะและรูปการขนส่งเป็นที่รับทราบกันคืออยู่ว่าวิถีชีวิตของคนขับรถบรรทุกจะเป็นกลุ่มคนด้อยโอกาสกลุ่มใหญ่ เป็นอาชีพที่มีปริมาณแรงงานเป็นจำนวนมาก แต่ยังไม่เคยมีการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับคนขับรถหัวลาก สิ่งที่เราจำเป็นต้องคำนึงไม่ว่าจะเป็นเรื่องสิทธิและโอกาส และศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์สำหรับบุคลากรกลุ่มนี้ยังถูกมองข้าม คนส่วนใหญ่ มักจะมองว่าอาชีพนี้คนขับรถเป็นบุคคลที่ไม่มียานพาหนะถึงต้องมาขับรถ อาชีพนี้เป็นงานที่มีรายได้ที่ไม่แน่นอน การที่ต้องเร่งรีบทำงานแข่งกับเวลา การมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขับรถสูงไม่ว่าจะเป็นอาหาร เครื่องดื่ม ค่าล้าง กาแฟกระป๋อง น้ำดื่ม ยาเสพติดที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบกับคนขับรถส่วนใหญ่มีการศึกษาน้อย ทำให้เกิดความยากลำบากในการจัดการชีวิตให้อยู่ได้อย่างมีความสุขและมีคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ ฉะนั้นก็จะมีปัญหาเกิดขึ้นตามมาในตลาดเช่นการขโมย น้ำมันขาย การสับเปลี่ยนยาง การเปลี่ยนแบตเตอรี่ เป็นต้น

(3) การขาดแคลนพนักงานขับรถหัวลาก

ผู้ที่ต้องการทำอาชีพขับรถบรรทุกหัวลากนั้นมีมาก แต่การหาผู้ที่มีประสบการณ์หรือผู้ที่สามารถเป็นพนักงานขับรถที่ดึ้นหาได้ยากมาก ถ้าไม่สามารถหาผู้มีประสบการณ์มาก่อนบริษัทผู้ประกอบการขนส่งก็จำเป็นต้องเสี่ยงใช้การฝึกอบรม สอนงานและหัดทำซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินทุน และเสี่ยงต่อความเสียหายของธุรกิจเป็นอย่างสูง ในเวลาเดียวกันการขาดแคลนพนักงานขับรถหัวลากทำให้ขั้นตอนการตรวจสอบ สัมภาษณ์ เช็กประวัติผู้สมัครลดลงไปในตัว เพียงแต่นั่นที่มีประสบการณ์ สามารถขับรถได้เท่านั้น สิ่งนี้ก่อให้เกิดปัญหาตามมาคือการไม่รับผิดชอบและไม่ตั้งใจทำงานหรือการทุจริตของพนักงานขับรถสามารถทำได้โดยไม่หวั่นอนาคต ไม่เกรงกลัวความผิดเนื่องจากหางานใหม่ได้ง่าย ถึงแม้บริษัทใหม่จะทำการสัมภาษณ์ ทดสอบภาคปฏิบัติ แต่ไม่สามารถทราบประวัติหรือตรวจสอบข้อมูลการทำงานจากแหล่งที่เชื่อถือได้ในการพิจารณารับเข้าทำงาน

(4) การแข่งขันด้านราคาค่าขนส่ง

จากปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางถนนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากมีสามารถเข้าถึงทุกที่ของภูมิภาค ตอบสนองได้ตลอดเวลาที่ต้องการ และถือเป็นธุรกิจบริการที่จำเป็นต้องมีและค่าใช้จ่ายโดยรวมที่ยังทำได้ค่อนข้างถูกกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบอื่นคือทางน้ำและทางรางเนื่องจากต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยน Mode ค่ายกตู้สินค้า ดังนั้นผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไม่ว่าจะเป็นสายการบินเร็ว ตัวแทนผู้นำเข้าส่งออก ผู้ให้บริการขนส่งแบบครบวงจรและรายย่อย ต่างเข้ามาลงทุนและให้บริการด้านการขนส่งตู้สินค้าทางถนนและใช้เป็นเงื่อนไขของใจแบบ One Stop Service/ Package Price ด้วยราคาค่าขนส่งที่ต่ำเพื่อประโยชน์ของธุรกิจหลักของตนเอง เช่น การขนส่ง ทางเรือ การ

ให้บริการคลังสินค้า สุลกากร อื่น ๆ ทำให้ผู้ให้บริการด้านการขนส่งอย่างเดียวยิ่งมีส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและรายย่อยจำเป็นต้องปรับราคาตามและลดต้นทุนการประกอบการที่ไม่จำเป็นต้องมีเช่น การบำรุงรักษาที่ถูกต้องได้เกณฑ์ความปลอดภัยในการขับขี่ การฝึกอบรมพนักงาน เครื่องมือสื่อสารที่ทันสมัย สวัสดิการที่เหมาะสม เหลือเพียงแค่ เงินเดือนคนขับ ค่าเที่ยว ค่าน้ำมัน ค่าซ่อมทำรถเมื่อเสียหาย เพื่อแข่งขันกับบริษัทใหญ่ได้

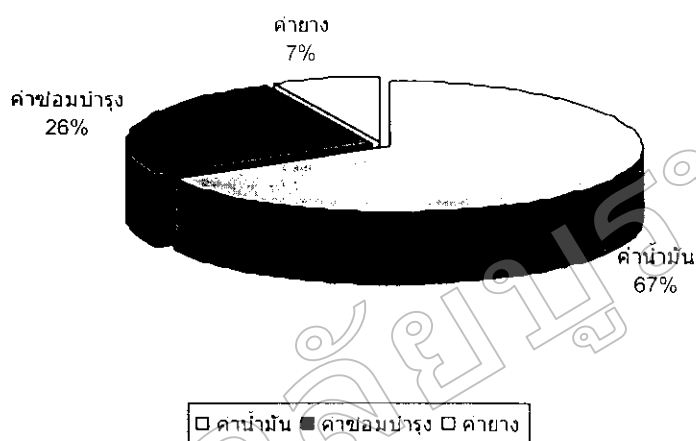
จากเหตุผลดังกล่าวก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพการทำงานด้านความปลอดภัยและการพัฒนาของพนักงานขับรถในปัจจุบันไม่ได้รับการดูแลเท่าที่ควร ทำงานตามสภาพของรถและเครื่องมือที่ผู้ประกอบการจัดให้ ไม่มีการพัฒนาความรู้หรือสร้างความจงรักภักดีต่อองค์กร ไม่มีความรับผิดชอบต่อการเสียผลประโยชน์หรือคุณภาพงานของบริษัท รวมทั้งการต่อต้านสังคม



ภาพที่ 2-8 สภาพยางรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่พบในการสำรวจบางส่วน

(5) ค่าใช้จ่ายในการประกอบการด้านขนส่ง

สิ่งหนึ่งที่พยายามพูดกันอยู่เสมอคือต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ระดับค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่เจริญแล้วทั่ว ๆ ไป ซึ่งจะเป็นการลดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการส่งออกอย่างเห็นได้ชัด ประเทศไทยได้ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งต้นทุนด้านการขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกหลัก ๆ และถือว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็นและหลีกเลี่ยงไม่ได้คือค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงและค่ายาง



ภาพที่ 2-9 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่าย Running Cost ของการขนส่ง (ณัฐพล พิพิธพัฒน์, 2549)

นอกจากนี้ในบริษัทผู้ประกอบการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ที่เน้นคุณภาพการให้บริการและสวัสดิภาพของพนักงานยังจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมด้านการฝึกอบรมพนักงาน สวัสดิการ การประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับพนักงาน เครื่องมือเทคโนโลยีในการจัดการขนส่ง เพื่อส่งเสริมให้งานและบุคลากรมีประสิทธิภาพตามเป้าหมายของบริษัท

กรอบกฎหมาย-ระเบียบข้อบังคับที่กำกับดูแลและเกี่ยวข้องกับพนักงานขับรถพ่วงบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

การควบคุมดูแลกิจการการขนส่งทางบกเพื่อการพาณิชย์ของไทยเริ่มครั้งแรกในราวปี พ.ศ. 2456 เมื่อกิจการรถเมล์เกิดขึ้นในกรุงเทพฯ ซึ่งการควบคุมกำกับดูแลในช่วงแรกเน้นหนักในเรื่องการจราจร หรือการใช้รถใช้ถนนเป็นสำคัญ โดยมีกระทรวงมหาดไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ ต่อมาเมื่อการคมนาคมทางบกเริ่มพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2497 เพื่อเป็นกฎหมายหลักว่าด้วยการขนส่งทางบก โดยมอบอำนาจในกรมการขนส่งทางบกมีอำนาจกำกับดูแลกิจการขนส่งทางบก ในกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดกิจการขนส่งประเภทที่ต้องถูกควบคุมดูแลคือการขนส่งประจำทาง การขนส่งสาธารณะ การขนส่งส่วนบุคคลและการขนส่งด้วยเครื่องทุ่นแรง

อย่างไรก็ตามในการควบคุมกำกับดูแลในระยะแรกนั้นในทางปฏิบัติแล้วมาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ. 2497 ได้บัญญัติให้อำนาจแก่ฝ่ายบริหารที่จะประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือเพียงบางส่วนในท้องที่ใดให้กระทำได้โดยประกาศพระราชกฤษฎีกา ซึ่งต่อมา

ก็ค่อย ๆ มีประกาศพระราชกฤษฎีกาให้ใช้พระราชบัญญัติการขนส่งบังคับในท้องที่จังหวัดต่าง ๆ ไปตามลำดับ นอกจากนี้กฎหมายดังกล่าวนี้ยังใช้บังคับแก่เครื่องอุปกรณ์การขนส่งเพื่อสินค้าโดยมี 6 ประเภทคือ รถยนต์ (รวมถึงรถพ่วง) ล้อเลื่อน ขานพณะที่เดินบนราง เรือกล เรือที่ไม่ใช่เรือกลและ เครื่องทุ่นแรงโดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งตามประเภท ดังกล่าวและกำหนดให้มีคณะกรรมการควบคุมการขนส่งขึ้นเพื่อทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย

กฎหมายฉบับนี้ได้มีการแก้ไขหลายครั้งจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการแก้ไขครั้งสำคัญและประกาศใช้เป็นพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จึงอาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายหลักว่าด้วยการกำกับดูแลการขนส่งทางบก ซึ่งบังคับใช้สำหรับ ภาวขนส่งโดยยานพาหนะแทบทุกประเภทที่ใช้สำหรับการขนส่งทางถนน

กรอบโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการการขนส่งทางถนนของไทย

หากพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 จะพบว่า กฎหมายฉบับนี้กำกับดูแลกลุ่มทั้งผู้ให้บริการขนส่ง (Service Providers) และกิจกรรมการขนส่งทาง ถนน (Services) ทั้งการขนส่งคนโดยสารและรถขนส่งสินค้าเป็นหลัก โดยใช้ระบบใบอนุญาต (Licensing) ตั้งแต่การควบคุมการเข้าประกอบกิจการ (Entry Control) และวางหลักเกณฑ์หรือ เงื่อนไขในการกำกับดูแล (Regulatory Conditions) ครอบคลุมทั้งเรื่อง การกำกับดูแลเงื่อนไขและ หลักเกณฑ์การออกและรักษาใบอนุญาต การให้บริการขนส่ง การกำกับการดูแลเรื่องความปลอดภัย การกำกับดูแลเรื่องสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง และการกำกับดูแลคนประจำรถ สถานีขนส่ง เป็นต้น

นอกจากพระราชบัญญัติขนส่งทางถนนแล้วยังมีพระราชบัญญัติรถยนต์ซึ่งควบคุมกำกับ ดูแลมุ่งเน้นทางด้านเทคนิคของรถยนต์เป็นหลัก เช่นการควบคุมการจดทะเบียน การเสียภาษี การตรวจสภาพ และมาตรฐานความปลอดภัย แต่ประเด็นสำคัญคือพระราชบัญญัตินี้มีขอบเขต บังคับใช้กับการขนส่งบางประเภทเท่านั้น ดังนั้นเพื่อมิให้เกิดความขัดแย้งกันเรื่องอำนาจกำกับดูแล พระราชบัญญัติการขนส่งทางบกจะไม่ใช้บังคับการขนส่งที่อยู่ภายใต้กฎหมายรถยนต์ เช่น รถยนต์ รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน เจ็ดคน รถยนต์บริการที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตาม กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคน และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ ประกอบการขนส่งเพื่อสินค้าและรถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์และรถแทรกเตอร์ตามกฎหมาย ว่าด้วยรถยนต์

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต ควบคุม ดูแล ความปลอดภัย อื่นๆของผู้ประกอบกิจการการขนส่งและพนักงานขับรถพ่วงบรรทุกผู้คอนเทนเนอร์ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

พนักงานขับรถเป็นองค์ประกอบสำคัญประการหนึ่งของการขนส่งทางถนน โดยทั่วไปกฎหมายมักควบคุมและกำกับดูแลความสามารถในการปฏิบัติงานของคนประจำรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานขับรถหรือผู้ควบคุมยานพาหนะ ดังนั้นการควบคุมกำกับดูแลมักอยู่ในรูปของใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งต้องมีการทดสอบทั้งทักษะ ความสามารถในการควบคุมรถ ความประพฤติและความรู้ทางด้านกฎหมายและการจราจรเป็นต้น

ก) การกำกับดูแลเรื่องใบอนุญาต

กฎหมายขนส่งทางบกของไทยกำหนดห้ามมิให้ผู้ใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนซึ่งใบอนุญาตสำหรับผู้ประจำรถมี 4 ประเภทคือ (1) ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถ (2) ใบอนุญาตเป็นผู้เก็บค่าโดยสาร (3) ใบอนุญาตเป็นนายตรวจ (4) ใบอนุญาตเป็นผู้บริการ ทั้งนี้กฎหมายกำหนดว่าใบอนุญาตแต่ละประเภทจะใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตประเภทที่หนึ่ง ประเภทที่สามและประเภทที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตประเภทที่สองได้ (ตามมาตรา 94 ของ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522)

อย่างไรก็ตามกฎหมายจะเน้นที่การกำกับดูแลการควบคุมผู้ขับขี่มากกว่าคนประจำรถประเภทอื่น ๆ กล่าวคือผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตและในการขับขี่แต่ละประเภทก็มีใบอนุญาตขับขี่แตกต่างกัน อย่างเช่นผู้มีสิทธิได้รับใบอนุญาตการขับขี่รถขนส่งไม่ประจำทางซึ่งรถพ่วงขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่จะอยู่ในประเภทนี้ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

(ตามมาตรา 96 ของ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522)

- (1) มีสัญชาติไทย
- (2) มีความรู้และความสามารถที่กำหนดในกฎกระทรวง
- (3) ไม่เป็นผู้มีร่างกายพิการจนเป็นที่เห็นได้ว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยความสามารถ
- (4) ไม่เป็นผู้วิกลจริตหรือจิตฟั่นเฟือนไม่สมประกอบ
- (5) ไม่เป็นผู้มีโรคติดต่ออันเป็นที่รังเกียจ
- (6) ไม่เป็นผู้ติดสุราเมาหรือยาเสพติดให้โทษ
- (7) ไม่เป็นผู้มีใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถประเภทหรือชนิดเดียวกับที่ได้รับอนุญาตอยู่แล้ว
- (8) ไม่เป็นผู้อยู่ในระหว่างถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถ เว้นแต่การเพิกถอนใบอนุญาตนั้นพ้นกำหนดสามปีแล้วนับแต่วันที่มิคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

(9) ไม่เป็นผู้เคยได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดหรือคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุกเว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดอันได้กระทำ โดยประมาทที่มีใช้เกี่ยวกับการใช้รถในการกระทำผิดหรือความผิดลหุโทษ หรือได้พ้นโทษมาแล้วเกินสามปี

(10) ไม่เป็นผู้เคยถูกควบคุมตัวเพราะมีพฤติกรรมเป็นภัยต่อสังคม หรือเป็นอันธพาลเว้นแต่พ้นจากการควบคุมตัวมาแล้วเกินหนึ่งปี

นอกจากนี้ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถต้องมีอายุไม่ต่ำกว่าที่กำหนดในกฎหมายและได้ผ่านการศึกษาและจบหลักสูตรจากโรงเรียนการขนส่งของกรมการขนส่งทางบก หรือ โรงเรียนสอนขับรถที่กรมการขนส่งทางบกรับรอง ใบอนุญาตปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำรถมีอายุสามปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต (ตามมาตรา 97 ของ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

ประเภทของใบอนุญาตผู้ขับขี่ โดยอิงทักษะในการควบคุมประเภทรถที่มีระดับความยากง่าย

(ก) ชนิดที่ 1 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ใช้ขนส่งผู้โดยสารหรือสำหรับการขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

(ข) ชนิดที่ 2 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่มีน้ำหนักบรรทุกและน้ำหนักบรรทุกรวมกันเกินกว่าสามพันห้าร้อยกิโลกรัมที่มีได้ขนส่งผู้โดยสาร หรือสำหรับรถขนส่งผู้โดยสารไม่เกินยี่สิบคน

(ค) ชนิดที่ 3 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถซึ่งโดยสภาพใช้สำหรับลากจูงรถอื่นหรือล้อเลื่อนที่บรรทุกสิ่งใดๆบนล้อเลื่อนนั้น

(ง) ชนิดที่ 4 ใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถสำหรับรถที่ใช้ขนส่งวัตถุอันตรายหรือชนิดและลักษณะการบรรทุกที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในพระราชกิจจานุเบกษา

อนึ่งใบอนุญาตแต่ละชนิดใช้สับเปลี่ยนกันไม่ได้ เว้นแต่ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่หนึ่งได้ ใบอนุญาตชนิดที่สามและชนิดที่สี่ใช้เป็นใบอนุญาตชนิดที่สองได้และใบอนุญาตชนิดที่สี่เป็นใบอนุญาตชนิดที่สามได้ (ตามมาตรา 95 ของพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522)

ข) การกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยและสวัสดิภาพของผู้ขับขี่

กฎหมายจะกำหนดห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถปฏิบัติหน้าที่ติดต่อกันเกินสี่ชั่วโมงภายในรอบยี่สิบสี่ชั่วโมง นับแต่ขณะเริ่มปฏิบัติหน้าที่ขับรถ แต่ถ้าในระหว่างนั้น ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถได้พักติดต่อกันเป็นเวลาไม่น้อยกว่าครึ่งชั่วโมง ก็ให้ปฏิบัติหน้าที่ขับรถต่อไปได้อีกไม่เกินสี่ชั่วโมงติดต่อกัน (ตาม มาตรา 103 ทวิ ของ พรบ.ขนส่งทางบก ฉบับที่ 8 พ.ศ.2542) โดยมีจุดประสงค์เพื่อไม่ให้ผู้ขับรถเกิดความตึงเครียด เนื่องจากขับรถนานจนเกินไปอันจะนำไปสู่

ความเหนื่อยล้าและหลับใน ทั้งได้มีการกำหนดบทลงโทษไว้ในมาตรา 127 ความว่า “ผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท”

อย่างไรก็ตาม ในการควบคุมดูแลให้พนักงานขับรถทำตามระเบียบดังกล่าวยังมีข้อจำกัด และปัญหามากมายเช่นมาตรการตรวจสอบ การติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ใช้ในการควบคุมหรือบันทึกการทำงานของรถ ซึ่งจะประสบผลก็ต่อเมื่อได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการอย่างจริงจัง ในกลุ่มประเทศแถบยุโรปมีระเบียบควบคุมชั่วโมงการทำงานในแต่ละสัปดาห์ของพนักงานขับรถ ไม่ให้เกิน 56 ชั่วโมง โดยอนุญาตให้ขับรถได้วันละ 10 ชั่วโมงได้ 2 วันในแต่ละสัปดาห์ ยิ่งไปกว่านั้นในช่วงสองสัปดาห์ติดต่อกันจะขับรถเกินกว่า 90 ชั่วโมงไม่ได้ ซึ่งทำให้พนักงานขับรถในกลุ่มประเทศแถบยุโรปจะมีการพักหลังพวงมาลัยเฉลี่ยน้อยกว่าคนไทยมาก

ค) การกำกับดูแลรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่ง

กฎหมายขนส่งทางบกกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับรถที่ใช้ในการขนส่งไว้ เพื่อควบคุมดูแลความปลอดภัย ซึ่งกำหนดเป็นหลักการว่ารถที่ใช้ในการขนส่งต้องมีสภาพมั่นคง แข็งแรง มีเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยกำหนดให้รถยนต์ต้องจดทะเบียน เสียภาษีและตรวจสภาพรถยนต์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายกำหนด (ตามมาตรา 71-72 ของ พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522) นอกจากนี้กฎหมายยังห้ามมิให้มีการแก้ไขเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงสภาพเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบของรถให้ผิดแผกแตกต่างในสาระสำคัญตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย เว้นแต่จะ ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน (ตามมาตรา 78 ของ พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

ทั้งนี้ หากมีการตรวจพบว่ารถคันใดมีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรือมีเครื่องอุปกรณ์หรือส่วนควบ ไม่ครบถ้วน หรือไม่ถูกต้องตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย กฎหมายให้อำนาจแก่ผู้ตรวจการสั่งระงับใช้ไว้เป็นการชั่วคราว หากการใช้รถคันนั้นต่อไปน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่การขนส่ง หรือนายทะเบียนมีอำนาจสั่งให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้เป็นเจ้าของรถ จัดการส่งรถคันนั้นไปให้พนักงานตรวจสภาพ หรือสถานตรวจสภาพรถที่ได้รับอนุญาตตรวจสอบ ความบกพร่องตามรายงานของผู้ตรวจการภายในเวลาที่กำหนด (มาตรา 83 ของพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522)

ทั้งนี้ในความเป็นจริง หน่วยงานภาครัฐยังไม่มี การจัดตั้งระบบการควบคุมการปฏิบัติตาม กฎหรือมาตรฐานให้เข้มงวดรัดกุม กำลังพลของเจ้าหน้าที่ ทำให้รถยนต์ถูกตรวจสอบปีละครั้ง หรือ ณ เวลาที่ต้องเสียภาษีต่อทะเบียนเท่านั้นซึ่งไม่เพียงพอและไม่ตรงกับสภาพความที่ใช้ในการวิ่ง รับจ้างขนส่งในแต่ละวัน