

การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก



การขนส่งสมัยใหม่ด้วยเครื่องจักรกลเกิดขึ้นภายหลังจากการนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ เครื่องจักรไอน้ำนำมาใช้เป็นต้นกำลังของเรือและรถไฟ โดยใช้ถ่านหินและฟืนเป็นเชื้อเพลิง ต่อมามีการพัฒนาเครื่องยนต์สันดาปภายใน และนำมาใช้กับรถยนต์ เครื่องยนต์สันดาปภายใน มีความสะดวกและเครื่องยนต์มีขนาดเล็ก จึงมีการนำไปใช้กับเรือและรถไฟ

การใช้เครื่องจักรไอน้ำขับเคลื่อนยานพาหนะจึงค่อย ๆ หมดไป วิวัฒนาการการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน เป็นไปตามความต้องการขนส่ง ผู้ใช้บริการขนส่งมีความต้องการการขนส่งที่รวดเร็วและขนส่งครั้งละปริมาณมาก ยานพาหนะขนส่งจึงต้องพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า

ปัจจุบันเครื่องบินมีขนาดใหญ่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 500-600 คน เรือบรรทุกสินค้าได้กว่า 300,000 ตันรถไฟบรรทุกสินค้าได้หลายพันตัน และรถยนต์ทั้งรถบรรทุกและรถโดยสารขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น

นอกจากนี้ ยานพาหนะจะมีขนาดใหญ่บรรทุกคนและสินค้าได้มากแล้ว ยังมีความรวดเร็วและเชื่อถือได้อีกด้วย

อุตสาหกรรมขนส่งด้วยรถยนต์ (motor carrier) มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รถยนต์มีความได้เปรียบในการเข้าถึงชุมชนและพื้นที่ ได้ดีกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น ขนาดการบรรทุกของรถยนต์มีปริมาณไม่มาก ทำให้ได้เปรียบทางเศรษฐกิจในการให้บริการระยะทางสั้น

ขณะที่เรือและรถไฟมีความได้เปรียบด้านต้นทุน เมื่อขนส่งในระยะทางไกลและขนปริมาณมาก ข้อจำกัดการให้บริการของเรือคือ ต้องอาศัยแม่น้ำหรือชายฝั่งทะเล และต้องมีความลึกพอที่เรือจะเดินได้ ซึ่งแต่ละประเทศก็มีความแม่น้ำที่สามารถเดินเรือได้จำกัด ดังนั้น พื้นที่ที่ไม่มีน้ำ เรือก็เดินไม่ได้ จึงไม่สามารถให้บริการ ขณะที่รถไฟเดินไปตามราง เครื่องจักรรถไฟมีจำกัด รถไฟจึงให้บริการได้เฉพาะในเส้นทางที่มีรางเท่านั้น

การขนส่งด้วยรถยนต์ พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รถยนต์มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีกำลังมากขึ้นทำให้บรรทุกได้มาก และมีความเร็วขึ้น รวมทั้งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ มีความเชื่อถือได้อีกด้วย



ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการขนส่งด้วยรถยนต์ คือเครือข่ายถนน ประเทศต่าง ๆ ลงทุนสร้างเครือข่ายถนนมากขึ้น และมีการปรับปรุงถนนตลอดเวลา การลงทุนสร้างถนนของรัฐ ทำให้รถยนต์เข้าถึงพื้นที่ได้กว้างขวาง การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารด้วยรถยนต์จึงมีอัตราเติบโตสูง

ในทศวรรษ 1950 รถไฟในสหรัฐอเมริกา มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้า โดยในปี 1950 รถไฟขนส่งสินค้าระหว่างเมือง 1,400 ล้านตัน ขณะที่รถบรรทุกขนเพียง 800 ล้านตันเท่านั้น ต่อมาในปี 1980 รถไฟขน 1,600 ล้านตัน แต่รถบรรทุกขนเพิ่มเป็น 2,000 ล้านตัน และในปี 2000 รถไฟขน 2,100 ล้านตัน ขณะที่รถบรรทุกขน 4,250 ล้านตัน (ตามตาราง 4-1) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองด้วยรถบรรทุกในปี 1990 กับ 2,600 ล้านตัน หรือเท่ากับ 750 พันล้านตัน-ไมล์ หรือสินค้า 1 ตัน เฉลี่ยระยะทางขนส่ง 288.46 ไมล์ และปี 2000 เท่ากับ 4,250 ล้านตัน หรือ 1,200 พันล้านตัน-ไมล์ หรือสินค้า 1 ตัน เฉลี่ยระยะทางขนส่ง 282.35 ไมล์

ตารางที่ 4-1

การส่งสินค้าระหว่างเมืองด้วยรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา

ปี	ล้านตัน	พันล้าน ตัน-ไมล์	สินค้าตันเฉลี่ย ระยะทาง(ไมล์)
1990	2,600	750	288.46
1992	2,800	800	285.71
1994	3,300	900	272.72
1996	3,550	950	267.60
1998	3,950	1,050	265.82
2000	4,250	1,200	282.35

ที่มา : Eno Transportation Foundation, Transportation in America.19th
Ed.,2002

ตารางที่ 4-1 การส่งสินค้าระหว่างเมืองด้วยรถบรรทุกในสหรัฐอเมริกา

อ้างอิง

www.technosiracha.ac.th

ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบรถบรรทุก : Advantages and Disadvantages of Motor Carrier



ข้อได้เปรียบรถบรรทุก : Advantages of Carriers รถบรรทุกมีข้อได้เปรียบ ดังนี้

1. รวดเร็ว : Speed รถบรรทุกจัดเป็นบริการขนส่งที่รวดเร็ว ความรวดเร็วอยู่ที่ยานพาหนะที่สามารถเดินทางด้วยความเร็วสูง รถบรรทุกขนส่งสินค้าไม่ได้มาก

ดังนั้น จึงใช้เวลาน้อยในการรวบรวมสินค้า ให้เต็มคันรถ (full truck load : FTL) รวมทั้งการขนถ่ายสินค้าขึ้นรถและออกจากรถใช้เวลาน้อย ความรวดเร็วการขนส่งช่วยลดวงจรเวลาสั่งซื้อ (Order cycle time) ทำให้ลดสินค้าคงคลัง และลดความสูญเสียที่เกิดจากวัสดุเสื่อมสภาพรวมถึงสินค้าหมดสมัยอีกด้วย

2. เป็นบริการขนส่งจากที่ถึงที่ : Door-to-Door Service รถบรรทุกสามารถเดินทางไปตามถนนใหญ่ เรือเล็กหรือแม้แต่ไม่มีถนน หากไม่มีสิ่งกีดขวางหรือสิ่งที่เป็นอุปสรรคจนเกินขีดความสามารถของรถบรรทุก

ดังนั้น รถบรรทุกจึงสามารถเดินทางไปสถานที่ต่าง ๆ เพื่อบรรทุกและขนถ่ายสินค้าได้ดีกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น

บริการขนส่งแบบจากที่ถึงที่ หมายถึง การใช้ยานพาหนะคันเดียวกัน บรรทุกสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางโดยสินค้าไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ รถบรรทุกเมื่อบรรทุกสินค้าจากต้นทางจะเดินทางตรงไปยังปลายทาง โดยสินค้าไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

เช่นบรรทุกสินค้าจากโรงงานในกรุงเทพฯ ไปให้ลูกค้าที่เชียงใหม่ได้โดยตรง การขนส่งรูปแบบอื่นจะต้องมีการการขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะ เช่น ขนส่งสินค้าจากโรงงานในกรุงเทพฯ ไปยังร้านค้าที่เชียงใหม่ด้วยรถไฟ บริษัทต้องขนสินค้าจากโรงงานด้วยรถบรรทุกไปขึ้นรถไฟ เมื่อรถไฟถึงเชียงใหม่ก็ต้องขนถ่ายสินค้าออก จากรถไฟไปขึ้นรถบรรทุกเพื่อไปยังปลายทางที่ต้องการ

ข้อได้เปรียบรถบรรทุกที่ให้บริการแบบจากที่ถึงที่ ทำให้ส่งมอบสินค้าได้รวดเร็ว ลดค่าใช้จ่ายขนถ่าย ชำซ้อน ลดความเสียหายและสูญหายสินค้าระหว่างขนถ่ายเปลี่ยนยานพาหนะอีกด้วย

3. เครือข่ายครอบคลุม : Extensive Road Network รัฐบาลลงทุนสร้างถนนเชื่อมโยงภูมิภาค จังหวัด อำเภอและหมู่บ้าน เครือข่ายถนนที่เชื่อมโยงกัน ทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าถึงได้ทุกแห่ง ขณะที่รูปแบบการขนส่งอื่น มีเครือข่ายจำกัด จึงให้บริการจำกัดอยู่บางพื้นที่

4. การแข่งขันสูง : High Competition ตลาดรถบรรทุกมีการแข่งขันมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ ประเทศที่มีนโยบายให้ผู้ประกอบการมากมาย และอนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันจะมีมาก

ประเทศที่มีการควบคุมจำนวนผู้ประกอบการ และหรือไม่อนุญาตให้มีรถบรรทุกส่วนบุคคล การแข่งขันก็จะมีน้อย ปัจจุบันประเทศส่วนใหญ่ มีนโยบายผ่อนคลายกฎระเบียบ (deregulation) การขนส่ง ทำให้มีการแข่งขัน ซึ่งการแข่งขันมีผลต่ออัตราค่าขนส่งและคุณภาพบริการ

5. ความเสียหายน้อย : Low Damage การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีความรวดเร็ว สินค้าอยู่บนยานพาหนะระยะเวลาสั้น ประกอบกับถนนได้มาตรฐาน และยานพาหนะมีระบบกันสะเทือนดี จึงลดความเสียหายสินค้า ผู้รับสินค้าได้รับสินค้าในสภาพสมบูรณ์ ซึ่งช่วยลดสินค้าคงคลัง

6. บรรทุกสินค้าปริมาณไม่มาก : Small Carrying รถบรรทุกขนสินค้าได้น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ทำให้ใช้เวลาในการรวบรวมและส่งมอบสินค้า รวมทั้งขนถ่ายใช้เวลาสั้น สินค้าจึงถึงผู้รับเร็ว ลดปริมาณสินค้าคงคลังของลูกค้า และเพิ่มระดับการบริการลูกค้า

7. สามารถสนองความต้องการของลูกค้า : Meeting Customer Requirements ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีจำนวนมาก และส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายย่อย ทำให้สามารถดูแลลูกค้าแต่ละรายได้มาก ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมนี้ ยังคงให้บริการตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมั่นคง และผู้ส่งของก็ยังคงคาดหวังจากผู้ประกอบการ ที่จะให้การตอบสนองความต้องการดียิ่งขึ้น

8. ทำให้การขนส่งสมบูรณ์ : Complete Transportation การขนส่งรูปแบบอื่น ไม่สามารถให้บริการสมบูรณ์ เช่น รถไฟให้บริการขนส่งแบบสถานีถึงสถานี หรือเรือให้บริการขนส่งแบบจากท่าเรือถึงท่าเรือ รถบรรทุกเป็นตัวเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งอื่น และทำให้การขนส่งสมบูรณ์ จึงกล่าวได้ว่า รถบรรทุกเป็นตัวประสานงานสากล (universal coordinators)



ข้อเสียเปรียบรถบรรทุก : Disadvantage of Motor Carrier รถบรรทุกก็มีข้อเสียเปรียบ ดังนี้

1. ค่าขนส่งแพง : High Cost รถบรรทุกมีต้นทุนสูง โดยเฉพาะต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และค่าบำรุงรักษา ดังนั้น ค่าระวางรถบรรทุกจะสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ยกเว้น ทางอากาศ แต่รถบรรทุกสามารถให้บริการแบบจากที่ถึงที่ จึงลดค่าใช้จ่ายการขนถ่ายเข้าซั้วอน และลดเวลาเดินทางของสินค้า ทำให้ลดต้นทุนสินค้าคงคลัง

ดังนั้น บริษัทจะต้องพิจารณาจุดแลกเปลี่ยนระหว่างได้กับเสีย (trade-offs) คือระหว่างค่าระวางสูงกับค่าใช้จ่ายสินค้าคงคลัง ที่ลดลงเพื่อใช้ตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการขนส่ง

2. บรรทุกสินค้าได้น้อย : Low Capacity รางรถบรรทุกจำกัดด้วยความยาวความสูง และน้ำหนัก บรรทุกตามกฎหมาย รถบรรทุกจึงบรรทุกสินค้าได้น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งด้วยรถไฟหรือเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันมีการพัฒนารถบรรทุกให้มีความสามารถในการบรรทุกได้มากขึ้น เช่น รถพ่วง

3. อ่อนไหวต่อสภาพอากาศ : Weather Sensitive ภูมิภาคที่มีหิมะตกปกคลุมถนน อาจทำให้รถบรรทุกผ่านไม่ได้ หรือต้องไ้ความเร็วต่ำ หรือในภาวะมีภัยธรรมชาติ ทำให้ถนนถูกตัดขาดรถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้ มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้าได้

อ้างอิง

www.technosriracha.ac.th

ข้อกำหนดรถบรรทุกและการขนสินค้า



ตามกฎหมายการขนส่ง กำหนดอุปกรณ์ขนส่งและน้ำหนักบรรทุก ดังนี้
ลักษณะรถ รถที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าแบ่งเป็น 9 ลักษณะ ดังนี้

- 1) รถกระบะบรรทุก ครอบคลุมรถบรรทุกมีหรือไม่มีคอก หรือไม่มีอุปกรณ์ยกหรือเทของ มีหลังคาหรือไม่มีหลังคาก็ได้
 - 2) รถตู้บรรทุก ครอบคลุมถึงรถตู้ที่บ มีบานประตูปิดเปิดประตูสำหรับถ่ายด้านข้างหรือด้านท้ายก็ได้
 - 3) รถบรรทุกของเหลว มีถังสำหรับบรรทุกของเหลว
 - 4) รถบรรทุกวัสดุอันตราย ครอบคลุมน้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซเหลว สารเคมี วัตถุระเบิด และอื่น ๆ
 - 5) รถบรรทุกเฉพาะกิจ ครอบคลุมรถบรรทุกเครื่องตี๋ม ขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ และอื่น ๆ
 - 6) รถพ่วง ครอบคลุมถึงรถพ่วงที่น้ำหนักกรรวมน้ำหนักรถบรรทุกทั้งหมด ลงบนเพลาล้อตัวเอง และต้องใช้อื่นลากจูง
 - 7) รถกึ่งพ่วง ครอบคลุมรถพ่วงที่น้ำหนักกรรวมน้ำหนักรถบรรทุกบางส่วน เฉลี่ยเพลาล้อของรถคันลากจูง
 - 8) รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว เป็นรถกึ่งพ่วงโครงโลหะ ที่สามารถปรับความยาวช่วงล้อระหว่างรถลากจูง
 - 9) รถลากจูง เป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว
- เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบรถ รถทั้ง 9 ลักษณะที่กล่าวมานั้น ต้องมีขนาดตามมาตรฐานที่กำหนดไว้เกี่ยวกับความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้าและส่วนยื่นท้าย ดังนี้

1) ความกว้าง ความกว้างของตัวถังรถส่วนประกอบข้างตัวถังที่ยื่นออกจากตัวรถ แต่ไม่รวมกระจกเงาสำหรับมองหลัง ด้านข้างต้องไม่เกิน 2.50 เมตร และตัวถังหรือส่วนประกอบของตัวถังจะยื่นเกินขอบทางด้านนอกของเพลาท้ายได้ไม่เกิน 1.5 เซนติเมตร

2) ความสูง ความสูงที่สุดของรถเมื่อวัดจากพื้นราบต้องไม่เกิน 3.8 เมตร สำหรับรถตู้บรรทุกที่มีความกว้างไม่เกิน 2.3 เมตร ให้มีความสูงได้ไม่เกิน 3 เมตร

3) ความยาว ความยาวของรถบรรทุกตามลักษณะ 1,2,3,4,5 และ 9 เมื่อวัดจากกันชนหน้าถึงส่วนสุดท้ายของรถต้องไม่เกิน 10 เมตร ความยาวของรถบรรทุกลักษณะ 6 ไม่เกิน 8 เมตร และรถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 ยาวไม่เกิน 12.5 เมตร

4) ส่วนยื่นหน้ารถบรรทุกลักษณะ 1,2,3,4,5,6 และ 9 เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดของรถไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางเพลาล้อหน้าต้องไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ รถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 เมื่อวัดจากส่วนหน้าสุดของรถ ไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางสลักพวงต้องไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ

5) ส่วนยื่นท้าย รถบรรทุกลักษณะ 1,2,3,4,5,6 และ 9 ส่วนยื่นท้ายของรถเมื่อวัดจากส่วนท้ายของตัวถัง ส่วนบรรทุกไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางเพลาล้อท้าย หรือศูนย์กลางระหว่างเพลาคู่ท้ายต้องมีความยาวไม่เกินกึ่งหนึ่งของช่วงล้อ ยกเว้นรถบรรทุกตู้เทียบและรถที่มีทางขึ้นลง หรือติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าด้านท้าย ส่วนบรรทุกยื่นท้ายรถได้ ไม่เกิน 2 ใน 3 ของช่วงล้อ สำหรับ รถบรรทุกลักษณะ 7 และ 8 ส่วนยื่นท้ายของรถเมื่อวัดจากส่วนท้ายสุดของตัวถังส่วนบรรทุก ไม่รวมกันชนถึงศูนย์กลางระหว่างเพลาคู่ท้ายยื่นได้ไม่เกิน 2 ใน 5 ของช่วงล้อ



6) รถบรรทุกลักษณะ 5,6,7 และ 8 ที่เป็นรถบรรทุกเฉพาะกิจอาจมีความกว้าง ความสูง ความยาว ส่วนยื่นหน้าและยื่นท้าย เกินกว่าที่กำหนดได้ หากมีความจำเป็นตามลักษณะการใช้งานเฉพาะกิจ แต่ต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการขนส่งทางบก

7) พิกัดน้ำหนักของรถบรรทุก พิกัดน้ำหนักบรรทุกของรถขึ้นอยู่กับจำนวนเพลลา ซึ่งแบ่งได้เป็น 6 ลักษณะตามตารางที่ 4-7

+++++แปะตาราง 4-7+++++

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการบรรทุก พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กำหนดการบรรทุก ดังนี้

1.ไม่เกินความกว้างของรถ 2.ด้านหน้ายื่นไม่เกินหน้าหม้อหรือกันชน ด้านหลังยื่นพ้นจากตัวรถไม่เกิน 2.5 เมตร สำหรับรถพ่วงด้านหลังยื่นพ้นรถพ่วงไม่เกิน 2.5 เมตร 3.ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 3.0 เมตร จากพื้นทาง เว้นแต่รถบรรทุกที่มีความกว้างของรถเกิน 2.3 เมตร ให้บรรทุกสูงไม่เกิน 3.8 เมตร กรณีรถบรรทุกคอนเทนเนอร์สูงไม่เกิน 4.0 เมตรจากพื้น

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

ความเร็วของรถบรรทุกตามกฎหมายกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ดังนี้ 1.รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาลให้ขับไม่เกิน 60 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร 2.รถบรรทุกอื่น ๆ รถพ่วงบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตของเทศบาล ไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร หรือนอกเขตดังกล่าว ไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

อ้างอิง

www.technosriracha.ac.th

โครงสร้างต้นทุนในการขนส่งสินค้า



โครงสร้างต้นทุน Cost Structure

ต้นทุนคงที่ : Fixed Cost การประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีต้นทุนคงที่ อยู่ระหว่างร้อยละ 10-30 ของต้นทุนรวม ต้นทุนคงที่ต่ำ เพราะผู้ประกอบการไม่ต้องลงทุนก่อสร้างถนนเอง รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างถนนและบำรุงรักษา ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มหรือลดจำนวนรถบรรทุก

ต้นทุนคงที่อีกประการคือ การลงทุนสถานี ผู้ประกอบการ LTL ลงทุนสถานีมาก ขณะที่ผู้ประกอบการ TL ลงทุนสถานีเพียงเล็กน้อย

ต้นทุนคงที่ ประกอบด้วยรายการต่อไปนี้

1. ต้นทุนสินทรัพย์เคลื่อนที่ : Mobile Asset

ต้นทุนคงที่ ประกอบด้วยต้นทุนสินทรัพย์เคลื่อนที่และไม่เคลื่อนที่ ได้แก่ยานพาหนะขนส่ง ต้นทุนยานพาหนะ ประกอบด้วยดอกเบี้ยเงินกู้ยืม เพื่อซื้อยานพาหนะ อัตราดอกเบี้ยผันแปรไปตามตลาดทุน และนโยบายการเงินของรัฐ

อย่างไรก็ตามอัตราดอกเบี้ยในทศวรรษที่ผ่านมา อยู่ในระดับต่ำ การซื้อยานพาหนะบริษัทจะใช้เงินของบริษัทบางส่วนหรือทั้งหมด เงินลงทุนส่วนนี้ต้องนำมาคำนวณเป็นต้นทุนเงินทุนด้วยต้นทุนเงินทุนทางเศรษฐศาสตร์ ใช้ค่าเสียโอกาส (opportunity cost) มาคำนวณ

2. ต้นทุนสินทรัพย์ไม่เคลื่อนที่ : Fixed Asset

สินทรัพย์ไม่เคลื่อนที่ มีดังนี้

- ต้นทุนอาคาร ต้นทุนอาคารจะประกอบด้วย

- 1) ต้นทุนสถานีผู้ประกอบการ
- 2) ต้นทุนโรงเก็บและซ่อมแซมยานพาหนะ
- 3) ต้นทุนสำนักงาน

- ค่าเสื่อมราคา : Depreciation

อาคารและยานพาหนะมีอายุการใช้งาน ยานพาหนะและอาคารจะเสื่อมค่าลงเมื่อเวลาผ่านไป การคำนวณค่าเสื่อมราคา เป็นไปตามหลักบัญชีหรือตามกฎหมาย

-ต้นทุนการจัดการ :

Management Cost การดำเนินธุรกิจมีต้นทุนการบริหาร ต้นทุนบริหารประกอบด้วยเงินเดือนค่าจ้างผู้บริหาร และเจ้าหน้าที่ รวมถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็น เพื่อให้การจัดการมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบสารสนเทศและสื่อสาร

-ต้นทุนสาธารณูปโภค : Overhead Cost

บริษัทมีค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนนอกจาก 4 ข้อที่กล่าวข้างต้นแล้ว บริษัทยังมีต้นทุนอื่น ๆ เช่น ค่าไฟฟ้า น้ำประปา โทรศัพท์



ต้นทุนแปรผัน : Variable Costs

รถบรรทุกมีต้นทุนแปรผันสูงระหว่างร้อยละ 70-90 ของต้นทุนประกอบการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับประเภทประกอบการต้นทุนแปรผัน ดังนี้

1. ต้นทุนแรงงาน : Labor Cost ต้นทุนแรงงานครอบคลุมค่าจ้าง (wages) และประโยชน์อื่น ๆ (fringe benefits)

2. ค่าเชื้อเพลิง : Fuel Cost ตามสถิติราคาน้ำมันดีเซลในสหรัฐอเมริกาช่วงปี 1976-2003 สูงขึ้น 181 % นั่นคือ เมื่อปี 1976 ราคาน้ำมันดีเซลอยู่ที่ 53 เซนต์/แกลลอน และปี 2003 ราคา 1.49 ดอลลาร์/แกลลอน

หากพิจารณาต้นทุนเชื้อเพลิงต่อระยะทาง เมื่อปี 1976 เท่ากับ 11.6 เซนต์/ไมล์ ปี 1985 เท่ากับ 24.6 เซนต์/ไมล์ และปี 2001 เท่ากับ 17.3 เซนต์/ไมล์ ต้นทุนต่อไมล์ผันผวนตามราคา น้ำมันในตลาดโลก

ทั้งนี้ ต้นทุนแปรผันตามที่กล่าวมา มีความสำคัญกับการประกอบการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ตาม ยังมีต้นทุนแปรผันอื่น ๆ อีก เช่น ค่าบำรุงรักษา ยานพาหนะ ค่าภาษีและใบอนุญาต ค่าประกันภัยและอื่น ๆ

อ้างอิง

www.technosriracha.ac.th

พาหนะที่ใช้ขนส่ง มาตรการ และด่านชั่งน้ำหนัก



ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนน ส่วนใหญ่นิยมใช้รถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 6 ล้อ 10 ล้อ และมากกว่า 10 ล้อขึ้นไป เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าได้จำนวนมากพอ ที่จะทำการรวบรวม และกระจายสินค้า

นอกจากนี้ ยังสามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้ตามความต้องการ โดยไม่ต้องคำนึงถึงสภาพภูมิอากาศมากนัก และใช้บุคลากรในการดำเนินงานจำนวนไม่มาก เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น สามารถปรับเปลี่ยนภาชนะที่ใช้บรรทุกได้ ตามลักษณะของสินค้าได้หลากหลาย ซึ่งประเภทของรถบรรทุกตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

ในปี พ.ศ. 2547 สถิติจำนวนรถบรรทุก จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก มีจำนวนรถบรรทุกประเภทต่าง ๆ รวมทั้งสิ้นประมาณ 675,000 คัน โดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2542 ถึง 2547 จำนวนรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 2 ต่อปี แต่หากพิจารณาเฉพาะตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2546 เป็นต้นมา พบว่าจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนมีแนวโน้มลดลงโดยเฉลี่ยร้อยละ 1 ต่อปี

สำหรับ ในเรื่องน้ำหนักบรรทุก อนุญาตได้มีการปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับวิวัฒนาการขนส่ง และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยในอดีตกฎหมายกำหนดพิกัดน้ำหนักบรรทุกไว้ที่ 16 ตัน แล้วจึงเพิ่มเป็น 18 ตัน และในปี พ.ศ. 2518 จึงเพิ่มเป็น 21 ตัน ต่อจากนั้น ปัจจุบันรัฐบาลได้ออกบทเฉพาะกาล ผ่อนผันให้รถบรรทุก 10 ล้อ สามารถบรรทุกสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็นน้ำหนักรวมรถ 26 ตัน จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2548 โดยล่าสุดเมื่อปี พ.ศ. 2549 ได้ประกาศน้ำหนักบรรทุกใหม่

นอกจากในเรื่องของน้ำหนักบรรทุกแล้ว การขนส่งทางถนนยังมีการบังคับใช้มาตรการห้ามเดินรถบรรทุก เพื่อเป็นการลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานคร ที่เป็นศูนย์กลางด้านธุรกิจและพาณิชย์กรรม ซึ่งเป็นทั้งแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคที่สำคัญของประเทศ ดังนี้

เขตกรุงเทพมหานครชั้นใน (รัศมี 113 ตารางกิโลเมตร) ห้ามเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่ (10 ล้อขึ้นไป) ช่วงเวลา 06.21-21.00 น. ยกเว้นรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป ที่บรรทุกคอนกรีตผสมเสร็จ รถเครน และรถที่ได้รับ การผ่อนผัน ซึ่งมีข้อบังคับไว้เฉพาะคือ เดินรถได้ภายในเวลา 10.00-15.00 น.

ทางด่วนทุกชั้น ห้ามเดินรถ 6 ล้อ เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น. และห้ามเดินรถ ตั้งแต่ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00-09.00 น. และ 15.00-21.00 น.

วงแหวนตะวันตก ห้ามเดินรถ 6 ล้อขึ้นไป เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น.

ถนนสุขสวัสดิ์-พระราม 2 ห้ามเดินรถ 6 ล้อขึ้นไป เวลา 06.00-09.00 น. และ 16.00-20.00 น.

สมุทรปราการ ห้ามเดินรถ 10 ล้อขึ้นไป เวลา 05.00-08.00 น. และ 15.00-19.00 น.

การใช้มาตรการจำกัดเวลาเดินรถบรรทุก ทำให้เกิดการจราจรของรถบรรทุกหนาแน่นบนเส้นทางใน ช่วงเวลาที่อนุญาตให้วิ่ง นอกจากนี้ ยังเกิดปฏิกิริยาต่อต้านจากประชาชน ที่อาศัยบนถนนในเส้นทางที่ รถบรรทุกขนาดใหญ่เปลี่ยนมาใช้เส้นทาง และส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยตรงทำให้ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขนส่งสินค้าสูงขึ้น เนื่องจากต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้า และเสียค่าจ้าง แรงงานล่วงเวลา คนขับเกิดความเหนื่อยล้าเกิดความเจ็บป่วย ลดความแน่นอนของการให้บริการและความ ปลอดภัย และเพื่อเป็นการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งจึงมีการเพิ่มน้ำหนักบรรทุกในแต่ละเที่ยวเกินกว่ากฎหมาย กำหนด ทำให้สภาพของทางหลวงแผ่นดินเกิดความชำรุดอย่างหนัก ก่อนถึงเวลาอันควร ก่อให้เกิดปัญหาทั้ง ทางด้านการจราจรและอุบัติเหตุ

ทั้งนี้ กรมทางหลวงในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมบำรุงทางหลวง จำนวนมาก เพื่อเป็นการควบคุมมาตรฐานน้ำหนักบรรทุกให้เกิดประสิทธิภาพ และลดค่าใช้จ่ายในการซ่อม บำรุงผิวทาง กรมทางหลวงจึงได้จัดให้มีด่านชั่งน้ำหนัก เพื่อควบคุมรถบรรทุกตามทางหลวงหลักของประเทศ ประกอบด้วย ด่านชั่งน้ำหนักถาวร และด่านชั่งน้ำหนักขณะรถวิ่ง (Weight in motion; WIM) มีรายละเอียด ดังนี้



1.ด่านชั่งน้ำหนักถาวร หมายถึง ด่านที่ตั้งประจำบนทางหลวง โดยจะติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักแบบ อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งสามารถชั่งรถบรรทุกได้ทั้งคัน โดยจะติดตั้งในทางสายหลักและในเส้นทางที่มีปริมาณ การจราจรสูงโดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 14 แห่ง และมีแผนการติดตั้งเพิ่มอีก 81 แห่ง ภายใน 3 ปี

2.ด่านชั่งน้ำหนักขณะรถวิ่ง (Weight in motion; WIM) หมายถึง ด่านชั่งน้ำหนักที่ติดตั้งอุปกรณ์ชั่งน้ำหนักไว้บนพื้นถนนแบบ High Speed WIM ที่สามารถชั่งน้ำหนักขณะที่รถเคลื่อนที่ได้ (เมื่อวิ่งด้วยความเร็ว 16-36 กม./ชม.) ซึ่งด่านชั่งน้ำหนักนี้ จะติดตั้งก่อนถึงด่านชั่งน้ำหนักถาวรประมาณ 1 กิโลเมตร สามารถเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ เพื่อใช้ในการออกแบบปรับปรุงทาง และเพื่อใช้คัดแยกรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินเข้าด่านชั่งน้ำหนักถาวร (Pre-screening) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2548 ทำการก่อสร้างจำนวน 10 แห่ง โดยตำแหน่งที่ติดตั้ง มีดังแสดงในตาราง

ลำดับ	ทางหลวง หมายเลข	ตำแหน่งที่ตั้ง	กม.+ม.
1	1	กม.80+000(ต่อเขตแขวงฯ อุดรธานี - สระบุรี	97+855
2	32	ทางแยกต่างระดับบางปะอิน-กม. 68+000	55+659
3	2	กม.166+000(ต่อเขตแขวงฯสระบุรี)-ทาง แยกไปชัยภูมิ (ขาเข้าและขาออก)	201+993
4	35	ธนบุรี-ปากท่อ (ขาเข้าและขาออก)	53+432
5	4	กม.41+067 - จุดเริ่มทางเลี่ยงเมือง นครปฐม	41+538
6	3	แยกทางหลวงหมายเลข 34 - ชลบุรี	84+620
7	340	บางบัวทอง - สุพรรณบุรี	52+200
8	9	บางบัวทอง-ต่อเขตแขวงฯธนบุรี-ลาดหลุม แก้ว	38+896
9	4	จุดสุดทางเลี่ยงเมืองอีจาง-จุดเริ่มทางเลี่ยง เมืองอีจาง	89+275
10	304	มีนบุรี-ฉะเชิงเทรา	50+400

ตารางตำแหน่งที่ตั้งด่านชั่งน้ำหนักขณะรถวิ่ง (Weight in motion; WIM)

อ้างอิง

กรมทางหลวง

รายงานฉบับสมบูรณ์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

<http://blog.eduzones.com/kapok/14081>

More pic: <http://blogs.ummthailand.com/?p=10711>

จุดเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน และจุดผ่านแดน



การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าภายในรูปแบบเดียวกัน และเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่น (Multi-Modal) ได้โดยอาศัยจุดเชื่อมโยง โครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในเรื่องของเวลา (Transit time) และความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบและสินค้า (Accessibility)

การขนส่งสินค้าทางถนนสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้หลากหลายรูปแบบ ขึ้นกับลักษณะของสินค้าที่ทำการการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานที่เข้ามาเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อนำไปสู่การขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งส่วนหนึ่งใช้รองรับและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลและทางอากาศ

จุดเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าหลักของประเทศไทย

1. สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) มีหน้าที่รวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตต่าง ๆ เพื่อส่งต่อไปยังประตูการค้า หรือทำหน้าที่กระจายสินค้าที่มากจากประตูการค้าไปยังแหล่งบริโภคตามภูมิภาคต่าง ๆ ปัจจุบันสถานีขนส่งสินค้าของประเทศไทยภายใต้การดูแลของส่วนกิจการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก ได้เปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางถนนรวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ซึ่งกระจายตัวตามชานเมืองของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง และสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

2. สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก หรือ สตส. (Off-Dock Container Freight Station, CFS) จัดตั้งขึ้นเพื่อย้ายกิจกรรมในเรื่องของการบรรจุเข้าสู่ตู้ในส่วนของการส่งออกที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ออกมาให้บริการด้านนอก และจากนั้นจึงนำสินค้าที่บรรจุเข้าสู่ตู้แล้วบรรทุกขึ้นรถหัว

ลากไปยังท่าเรือ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานในบริเวณท่าเรือสามารถทำได้รวดเร็วมากขึ้น และยังเป็น การเพิ่มพื้นที่สำหรับพักตู้สินค้าภายนอกเขตท่าเรือด้วย

3. โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือ หรือ รพท. (Inland Container Depot, ICD) ให้บริการใกล้เคียงกับท่าเรือ แต่ไม่มีกิจกรรมทางเรือมาเกี่ยวข้อง ได้แก่ การให้บริการบรรจุสินค้าเข้าตู้ประเภท LCL การให้บริการชั่วคราวสำหรับจัดเก็บสินค้าและตู้สินค้าประเภท FCL การเก็บรักษาและทำความสะอาดตู้เปล่า ตลอดจนการทำพิธีการศุลกากร

4. ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard, CY) เป็นสถานที่ใช้พักตู้คอนเทนเนอร์ ในปัจจุบัน มีทั้งหมด 18 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่มีที่ตั้งบริเวณถนนบางนา-บางพระก อําเภอเมืองและอําเภอบางพลีในจังหวัดสมุทรปราการ และบริเวณท่าเรือกรุงเทพ ผู้ให้บริการย่านกองเก็บตู้สินค้าบางรายมีพัฒนาการให้บริการแบบครบวงจร และมีบริการจัดทำพิธีการศุลกากรโดยผ่านทางระบบ EDI

5. สถานที่เก็บพักสินค้า เป็นสถานที่ใช้เก็บรักษาสินค้าประกอบด้วยคลังสินค้า (Warehouse) ซิโล (Silo) และห้องเย็น (Chill room) โดยในส่วนคลังสินค้าสาธารณะ (Public warehouse) ที่ให้บริการมีทั้งหมด 89 แห่ง แบ่งเป็นคลังสินค้าขององค์กรคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์ 7 แห่ง และคลังสินค้าที่เอกชนเป็นเจ้าของจำนวน 82 แห่ง คลังสินค้าสาธารณะส่วนมากมีที่ตั้งอยู่ในบริเวณกรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ชลบุรี และพระนครศรีอยุธยา



การเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในเรื่องตำแหน่ง เนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ คือ ทางทิศเหนือ ได้แก่ ประเทศเมียนมาร์ และลาว ทิศตะวันตก ได้แก่ ประเทศเมียนมาร์ ทิศตะวันออก ได้แก่ ประเทศลาว และกัมพูชา และทิศใต้ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย โดยรวมแล้วประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเมียนมาร์เป็นระยะทางยาวที่สุด 2,400 กิโลเมตร รองลงมา คือ ประเทศลาว ระยะทาง 1,810 กิโลเมตร กัมพูชา ระยะทาง 725 กิโลเมตร และประเทศมาเลเซีย ระยะทาง 647 กิโลเมตร นอกจากนี้ การขนส่งสินค้ายังสามารถเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ทางด้านเหนือ และเวียดนามทางด้านตะวันออกได้อีกด้วย

จุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบกผ่านจุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้นจะทำการขนส่งผ่านจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งเป็น จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน มีรายละเอียดดังนี้

1. จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point/International Check Point) เป็นจุดผ่านแดนที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน ประกาศให้มีการสัญจรไป-มา ทั้งบุคคล สิ่งของ และยานพาหนะ โดยทั่วไปแล้ว จุดผ่านแดนถาวรจะมีการดำเนินงานเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ เพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ ปัจจุบันนี้ ไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 29 จุด

อย่างไรก็ตาม ในส่วนบุคคลจากประเทศที่สาม (เช่นนักท่องเที่ยวต่างชาติ) สามารถเดินทางเข้า-ออกทางจุดผ่านแดนถาวรได้โดยใช้หนังสือเดินทาง แต่ในกรณีจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาว ทางฝ่ายลาวประกาศให้มีจุดผ่านแดนถาวรเพียง 5 แห่งเท่านั้น ที่อนุญาตให้บุคคลจากประเทศที่สามสามารถเดินทางเข้า-ออกลาวได้ จึงเรียกชื่อเพื่อให้แตกต่างจากจุดผ่านแดนถาวร จุดอื่น ๆ ว่า เป็น “ด่านสากล”

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว / จุดผ่อนปรน รวม 42 แห่ง โดยแยกเป็น ไทย-พม่า 11 แห่ง ไทย-ลาว 21 แห่ง และไทย-กัมพูชา 10 แห่ง โดยจุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้ หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่าง ๆ และเมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที เช่น การส่งผู้อพยพกลับประเทศ การส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์กรระหว่างประเทศ เป็นต้น

ส่วนจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า (Check Point for Border Trade) เป็นจุดที่จังหวัดชายแดนผ่อนปรนให้มีการค้าขายบริเวณชายแดนในพื้นที่ และประเภทสินค้าที่กำหนดไว้เป็นกรณีพิเศษสำหรับสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่จำเป็นต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนทั้งสองประเทศ

อ้างอิง

<http://blog.eduzones.com/kapok/14081>

การขนส่งโดยรถไฟ



การขนส่งทางบก แบ่งออกเป็น ทางรถไฟ และทางรถยนต์ การเดินทางโดยรถไฟ ปลอดภัย สะดวกสบาย แต่ก็ไม่สามารถแวะพักระหว่างทาง หรือออกไปนอกเส้นทางได้

การขนส่งทางรถไฟ โทมัส นิวโคเมน (Thomas Newcomen, ค.ศ.1663-1729) ชาวอังกฤษได้ปรับปรุงเครื่องจักรไอน้ำ โดยใช้ลูกสูบได้เป็นผลสำเร็จ หลังจากนั้น เจมส์ วัตต์ (James Watt , ค.ศ.1736-1817) ได้นำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ในอุตสาหกรรมทอผ้าและติดตั้งหัวรถจักรและเรือกลไฟ

ต่อมาจอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson , ค.ศ.1781-1848) ได้ปรับปรุงและสร้างหัวรถจักรได้สำเร็จ ในปี ค.ศ.1814 หลังจากนั้นได้นำหัวรถจักรมาลากจูงรถไฟ และรถไฟก็มีบทบาทในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมากขึ้น

หลังจากรถไฟมีบทบาทในการขนส่งผู้โดยสารแทนยานพาหนะแบบเก่าไม่นาน โทมัส คูก ก็ได้จัดรายการนำเที่ยวทางรถไฟขึ้นเป็นครั้งแรก ในประเทศอังกฤษ ในปี ค.ศ. 1841 การค้นคว้าทางวิทยาศาสตร์ทำให้ รูดอล์ฟ ดีเซล (Rudolf Diesel , ค.ศ.1858-1913) ชาวเยอรมัน ได้ประดิษฐ์เครื่องยนต์ดีเซล แล้วนำมาใช้ในการขับเคลื่อนขบวนรถไฟได้สำเร็จในปี ค.ศ.1892

การสร้างทางรถไฟในยุโรป ได้เริ่มต้นระหว่าง ค.ศ.1830-1850 ได้ขยายกว้างขวางออกไปสอดคล้องกับการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเกี่ยวกับการรถไฟ โดยได้มีการสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศต่าง ๆ ในยุโรป และการรถไฟก็ขยายไปยังทวีปอเมริกา เอเชีย ออสเตรเลีย และ แอฟริกา

ในยุโรปมีทางรถไฟจากอิตาลี สู่ ฝรั่งเศส จากปารีสในฝรั่งเศส ทางรถไฟแยกไปสู่สเปนและอีกสายหนึ่งแยกขึ้นไปสู่เบลเยียม เยอรมนี โปแลนด์ จากโปแลนด์ขึ้นไปสู่เมืองเลนินกราด (Leningrad) แล้วอีกสายหนึ่งแยกไปออสเตรเลีย ยูโกสลาเวีย บัลแกเรียและตุรกี ทางรถไฟสายสแกนดิเนเวีย ได้เชื่อมกลุ่มประเทศ นอร์เวย์ สวีเดน ฟินแลนด์และเดนมาร์ก

นอกจากนั้น ทางรถไฟสายนี้ยังมีทางแยกจากฟินแลนด์ไปเชื่อมเลนินกราด ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของทางรถไฟสาย ทรานส์ ซิเบเรียน (Trans – Siberian Express) ยาว 9,298.81 กิโลเมตร จากเมืองเลนินกราด ผ่านมอสโก (Moscow) ไปยังเมืองวลาดิวอสต็อก (Vladivostok) เช่นเดียวกับทวีปอื่น ๆ ก็ได้พัฒนา เส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 (ค.ศ.1939-1945) ประเทศต่าง ๆ ได้พัฒนาการขนส่งทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นกว่าเดิม พลังขับเคลื่อนรถไฟตามรางได้ใช้พลังงานไฟฟ้าแทนพลังงานน้ำมัน ทำให้สามารถแล่นได้เร็วกว่าเดิม ในปี ค.ศ.1964 ได้เปิดการเดินรถไฟ ชินกันเซน (Shinkansen) ขึ้นเป็นครั้งแรก ระหว่างกรุงโตเกียวและโอซาก้า เนื่องในมหกรรมกีฬาโอลิมปิก รถไฟชินกันเซนแล่นระหว่างเมืองทั้งสอง ระยะทาง 885 กิโลเมตร ในเวลา 3 ชั่วโมง 10 นาที ในขณะที่รถไฟแบบเก่าของญี่ปุ่นแล่นในระยะทางดังกล่าวแล้วใช้เวลา 18 ชั่วโมง ทั้งนี้ ในฝรั่งเศสได้สร้างรถไฟ เต.เซ.เว. (Train A Grande Vitesse) แล่นระหว่างปารีสกับ ลียง และปารีส กับ มาร์เซย ในอัตราเร็วเฉลี่ย 282 กิโลเมตร/ชั่วโมง รถไฟดังกล่าวแล่นได้ราบเรียบมาก “ขณะถือแก้วน้ำในมือแล้วยังไม่กระดกออกจากปากแก้ว” (Lundberg , 1985 :54)

ในสหรัฐอเมริกา ได้สร้างทางรถไฟสาย แอมแทรก (Amtrak) ขึ้นในปี ค.ศ.1971 เพื่อเชื่อมเมืองต่าง ๆ ระหว่างชายฝั่งทะเลตะวันออกกับตะวันตก ทางรถไฟสายแอมแทรกที่สำคัญ เช่น จากเมืองชิคาโกไปสู่เมืองซานดิเอโกและลอสแอนเจลิส ฝั่งทะเลด้านตะวันออก มีทางรถไฟสายแอมแทรกเชื่อมระหว่างเมืองไมอามีกับนิวยอร์ก และจากนิวยอร์กสายหนึ่งแยกไปฝั่งวอชิงตัน ดี.ซี. อีกสายหนึ่งแยกขึ้นไปฝั่ง มอนทรีออล ในประเทศแคนาดา

ในปัจจุบันนอกจากรถไฟที่มีอัตราความเร็วเพิ่มขึ้นกว่าเดิมแล้ว ความสะดวกสบายก็มีเพิ่มขึ้นกว่าเดิม เพราะในรถไฟมีห้องนอนปรับอากาศ ห้องอาหาร และรายการบันเทิงต่าง ๆ ดังนั้น ผู้โดยสารที่ชื่นชอบกับธรรมชาติสองข้างทางรถไฟ ก็ยังนิยมการเดินทางประเภทดังกล่าว พร้อมกับการพัฒนาเส้นทางรถไฟที่ผ่านเข้าไปยังพื้นที่สูงเช่น ประเทศจีนพัฒนาเส้นทางรถไฟไปสู่ทิเบตเรียกว่าเส้นทางสายชิงไห่-ทิเบต



ทั้งนี้ เพราะการเดินทางโดยรถไฟ สะดวกสบาย เพลิดเพลิน ค่าโดยสารถูกกว่าเครื่องบิน และสามารถเดินทางเข้าถึงย่านใจกลางเมืองได้ เนื่องจากสถานีรถไฟตั้งอยู่ในจุดใจกลางของแต่ละเมือง ดังนั้นการขนส่งทางรถไฟ จึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการราคาประหยัด การเดินทางในระยะสั้นและไม่มีควมเร่งรีบในเรื่องของเวลา

ในส่วนของการขนส่งทางรถไฟ เป็นเส้นทางการลำเลียงที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ดำเนินงานโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นรัฐวิสาหกิจ เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าหนัก ๆ ปริมาณมากและในระยะทางไกล อัตราค่าบริการไม่แพง การขนส่งทางรถไฟจะมีกำหนดเวลาออกและถึงจุดหมายปลายทางในระยะเวลาแน่นอน และมีความปลอดภัยจากการเสียหายของสินค้า

อนึ่ง ส่วนประกอบของการขนส่งทางรถไฟ คือ

1) ผู้ประกอบการ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

2) ขบวนการรถไฟ คือ อุปกรณ์ขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ ขบวนรถไฟโดยสาร ใช้ขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ ขบวนรถด่วน รถเร็ว รถธรรมดา รถดีเซลราง และขบวนรถไฟสินค้า ใช้ขนส่งสินค้า มี 3 ประเภท คือ รถปิด คือ รถไฟที่ปิดทุกด้าน เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่ายเมื่อถูกแดดถูกฝน , รถเปิด คือ รถไฟที่ไม่มีหลังคา เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าที่ไม่เสียหายเมื่อถูกแดด ถูกฝน และ รถเฉพาะกิจ คือ รถไฟที่ออกแบบสำหรับใช้เฉพาะงาน เช่น รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกปูนซีเมนต์ รถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น

ข้อดี-ข้อเสีย ของการขนส่งทางรถไฟ

ข้อดี

- 1.ประหยัด ขนส่งสินค้าได้จำนวนมากหลายชนิด
- 2.รวดเร็ว สามารถขนส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดเวลาที่ต้องการ
- 3.สะดวก เพราะมีตู้หลายชนิดให้เลือกเพื่อความเหมาะสมกับสินค้า
- 4.ปลอดภัยสูง เมื่อเทียบกับเส้นทางอื่น
- 5.ขนส่งได้ทุกสภาพดินฟ้าอากาศ

ข้อเสีย

- 1.ไม่สามารถขนส่งสินค้าให้ถึงที่ต้องการขนถ่ายได้
- 2.ความยืดหยุ่นมีน้อย เพราะมีเส้นทางตายตัว
- 3.มีความคล่องตัวน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น เพราะมีกฎระเบียบมาก
- 4.ไม่เหมาะสมกับผู้ส่งสินค้านายย่อย ปริมาณน้อย

อ้างอิง

http://muatkhong-25.blogspot.com/2008/09/blog-post_6194.html

นโยบายและแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก



การกำหนดนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ ของกรมการขนส่งทางบก มีดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision) คือภาพในอนาคตที่องค์กรต้องการเห็น ต้องการเป็น โดยสิ่งที่อยากเห็น อยากเป็นนั้น ต้องเกิดประโยชน์ต่อประชาชน สังคม หรือประเทศชาติ

ข้อสรุปวิสัยทัศน์ของกรมการขนส่งทางบก คือ กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานที่ “มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน”

พันธกิจ (Mission) คือ บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงาน เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์หรือภารกิจตามกฎหมายที่องค์กรต้องดำเนินการ

พันธกิจของกรมการขนส่งทางบก มี 6 ข้อ ดังนี้

1) จัดระเบียบ พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางถนน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นธรรม คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ

2) พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลรถให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสากล

3) พัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน

4) กำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย

5) พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ

6) ส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

เป้าประสงค์ หรือวัตถุประสงค์หลัก ของหน่วยงาน เป็นขอบข่ายของผลสัมฤทธิ์หลัก ที่หน่วยงาน

ต้องการให้เกิดขึ้นแก่ประชาชน สังคม หรือประเทศชาติในอนาคต

เป้าประสงค์ระดับกรมฯ ที่เป็นการวัดผลระดับผลลัพธ์มี 4 ข้อ ดังนี้

- 1) ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ
- 2) ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ
- 3) ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน
- 4) ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร

ค่านิยมองค์กร ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 กรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดกิจกรรมเพื่อกำหนดค่านิยมขององค์กร เพื่อสร้างวัฒนธรรมและปลูกฝังค่านิยมการทำงานให้แก่บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ให้สามารถรองรับกับการพัฒนาระบบราชการราชการไทย ที่มีการเปลี่ยนแปลงในหลายด้านได้ โดยมีการกำหนดค่านิยมและวัฒนธรรมการทำงานของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

ค่านิยม	วัฒนธรรมการทำงาน
S (Service Mind)	บริการดี ยิ้มด้วยใจ พร้อมให้บริการ มาตรฐานเป็นเลิศ
M (Morality)	มีคุณธรรม พังความคิดเห็น เน้นรับผิดชอบ ตรวจสอบได้
D (Development)	นำสู่การพัฒนา เทคโนโลยีนา สมัย ก้าวไกลอย่างมืออาชีพ



กรมการขนส่งทางบก ได้มีการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ค่านิยมองค์กรและวัฒนธรรมการทำงานดังกล่าวผ่านสื่อต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรทุกระดับได้รับทราบและปฏิบัติงานตามค่านิยมองค์กรจนกลายเป็นวัฒนธรรมการทำงานในที่สุด

การวางยุทธศาสตร์และกำหนดกลยุทธ์ของกรมการขนส่งทางบก จะพิจารณาจากการวิเคราะห์สถานะของหน่วยงาน เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานที่เชื่อมโยงสอดคล้องกัน โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ กลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 1 การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

โดยมีกลยุทธ์คือ

1. พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ

2. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ทั้งนี้ มีตัวชี้วัด คือ

1. ร้อยละความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะ

2. ระดับความสำเร็จในการกำหนดระบบและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ยุทธศาสตร์ 2 การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โดยมีกลยุทธ์ คือ การเสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนนรวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ มีตัวชี้วัด คือ จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ

ยุทธศาสตร์ 3 การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ โดยมีกลยุทธ์ คือ การพัฒนาทางด้านบริการประชาชน

ทั้งนี้ มีตัวชี้วัด คือ ร้อยละความพึงพอใจ และความเชื่อมั่นของประชาชนผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถ

อ้างอิง

กองแผนงาน, กรมการขนส่งทางบก.