



การศึกษากระบวนการขนส่งมาม่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

กรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)

The Study of Mama Transportation Process in Bangkok and Metropolitan Area

Case Study : Thai President Foods Pub Co.,Ltd.

จัดทำโดย

นายธีรศักดิ์ อูยขำ

นายอมร สีนนอก

โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิชาโครงการ หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์

วิทยาลัยเทคโนโลยีธุรกิจบริหาร

ปีการศึกษา 2561



การศึกษากระบวนการขนส่งมาฆ่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล
กรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)
The Study of Mama Transportation Process in Bangkok and Metropolitan Area
Case Study : Thai President Foods Pub Co.,Ltd.

โดย 1. นายธีรศักดิ์ อู๋ขำ
2. นายอมร สิ้นนอก

.....
คณะกรรมการอนุมัติเอกสาร โครงการฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา วิชา
โครงการ ตามหลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์
วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนการ (ATC)

.....
(อาจารย์ละออ อุบลเยี่ยม)
อาจารย์ที่ปรึกษา

.....
(อาจารย์ยุพิน รอดไฟล้อม)
หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

กิตติกรรมประกาศ

โครงการเล่มนี้สำเร็จขึ้นมาได้ตามวัตถุประสงค์ของผู้ศึกษา เนื่องมาจากความเมตตา กรุณา ของอาจารย์ที่ปรึกษาอาจารย์ละออ อุบลรัมย์ ที่ได้เสียสละเวลาอันมีค่าในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการทำ โครงการและตรวจสอบความเรียบร้อยของรูปเล่มโครงการตลอดจนคำแนะนำที่ดีเสมอมา รวมทั้งแนะนำ หนังสือที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำโครงการเล่มนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอบคุณ บริษัทไทยเพอร์ซิเดนซ์ฟู๊ดส์ จำกัด ที่ให้โอกาสกับคณะผู้จัดทำได้เข้าไปศึกษาดูงาน การบริหาร การจัดส่ง การผลิต การเก็บรักษาคุณภาพสินค้าโดยที่เสียสละเวลาให้คำปรึกษาชี้แจง กระบวนการต่างๆ และขอบพระคุณครอบครัวและเพื่อนๆในสาขาการจัดการโลจิสติกส์ที่คอยให้คำปรึกษา ช่วยเหลือ เป็นกำลังใจมาตลอด

คณะผู้จัดทำมีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการทำโครงการ หวังว่าโครงการเล่มนี้จะมี ประโยชน์กับผู้สนใจอีกทั้งยังสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาในภาคหน้า

คณะผู้จัดทำ

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการขนส่งมาฆ่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน)

The Study of Mama Transportation Process in Bangkok and Metropolitan Area

Case Study : Thai President Foods Pub Co.,Ltd.

ผู้จัดทำโครงการ	นายธีรศักดิ์	อุยขำ
	นายอมร	สินนอก
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ตะอ้อ	อุบลเยี่ยม
สาขาวิชา	การจัดการโลจิสติกส์	
สถาบัน	วิทยาลัยเทคโนโลยีอรรถวิทย์พัฒนศึกษา ปีการศึกษา 2561	

บทคัดย่อ

การศึกษากระบวนการขนส่งมาฆ่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ของบริษัท ไทยเพรซิ-เดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน) มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษา กระบวนการขนส่งบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และทราบถึงขั้นตอนการดำเนินการ ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่ง รวมไปถึงการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งบะหมี่กึ่งสำเร็จรูป รวมไปถึงการนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตและการประกอบวิชาชีพในอนาคตต่อไป

ในการจัดทำโครงการครั้งนี้ คณะผู้จัดทำได้นำเอาโปรแกรม Microsoft Word เข้ามาช่วยในการจัดทำรูปเล่ม โครงการให้มีความถูกต้อง เรียบร้อยและเหมาะสม รวมไปถึงนำโปรแกรม PowerPoint เข้ามาช่วยในการนำเสนอผลงาน นอกจากนี้ยังสามารถตกแต่ง PowerPoint ให้สวยงาม เพื่อทำให้งานนำเสนอของคณะผู้จัดทำดูน่าสนใจและเพื่อเพิ่มอรรถรสในการนำเสนอ สไลด์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานตรงตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และผู้จัดทำได้รับประโยชน์จากการที่ได้เข้าไปศึกษาดูงาน ในบริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด (มหาชน) ได้ทราบถึงกระบวนการขนส่งมาฆ่าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมไปถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการระหว่างขนส่งอีกทั้งได้ทราบวิธีแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว ผู้จัดทำสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิตในอนาคตเพื่อให้เกิดข้อผิดพลาดน้อยที่สุดและผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าโครงการเล่มนี้จะมีประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจและสามารถนำไปต่อยอดเป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อ	(1)
กิตติกรรมประกาศ	(2)
สารบัญ	(3)
สารบัญภาพ	(5)
บทที่ 1 บทนำ	
หลักการและเหตุผล	1
วัตถุประสงค์	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ	
ประวัติความเป็นมาของบริษัทไทยเพรซิเดนทึฟูดส์ จำกัด(มหาชน)	3
รูปภาพหน้าบริษัทไทยเพรซิเดนทึฟูดส์ จำกัด(มหาชน)	16
ผังองค์กรบริษัทไทยเพรซิเดนทึฟูดส์ จำกัด(มหาชน)	17
แผนที่บริษัทไทยเพรซิเดนทึฟูดส์ จำกัด(มหาชน)	18
นโยบายและวิสัยทัศน์	19
ผลิตภัณฑ์และภาพประกอบ	19
บทที่ 3 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	
บทนำการขนส่ง	26
ประเภทการขนส่ง	36
การควบคุมขนส่งและกฎหมาย	62
เป้าหมายของการจัดการขนส่ง	83
การบริหารงานขนส่ง	84
ประสิทธิภาพการขนส่ง	87
การประกันภัย	88
เอกสารในการขนส่ง	92
ประวัติความเป็นมาของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	93
นิยามศัพท์	105
บทที่ 4 การวิเคราะห์สภาพปัญหา	

สารบัญ (ต่อ)

เรื่อง	หน้า
กระบวนการขนส่งมาว่า	115
ปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขนส่ง	118
การนำหลักเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้	120
บทที่ 5 สรุปข้อเสนอแนะ	
สรุป	121
ข้อเสนอแนะ	121
บรรณานุกรม	124
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก ใบบันทึกโครงการ	126
ภาคผนวก ข ผังและขั้นตอนการทำโมเดล	127
ภาคผนวก ค การศึกษาดูงาน บริษัทไทยเพอร์ซิเดนทึฟูดส์ จำกัด(มหาชน)	128
ภาคผนวก ง งบประมาณในการดำเนินงาน	129
ประวัติคณะผู้จัดทำ	130
ใบพินิจอักษร	131
ใบคะแนนสอบนำเสนอโครงการ	132

สารบัญญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 2.1 GMP&HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล	6
ภาพที่ 2.2 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ	6
ภาพที่ 2.3 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม	6
ภาพที่ 2.4 ISO/IEC 17025 มาตรฐานห้องปฏิบัติการ	6
ภาพที่ 2.5 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหารสูง	6
ภาพที่ 2.6 อนุรักษ์พลังงาน	7
ภาพที่ 2.7 AEOs มาตรฐานการส่งออก	7
ภาพที่ 2.8 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม	7
ภาพที่ 2.9 WCA มาตรฐานการประเมินสภาพการทำงาน	7
ภาพที่ 2.10 SMETA Sedex Member Ethical trade Audit	7
ภาพที่ 2.11 GMP&HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล	8
ภาพที่ 2.12 ISO-9001 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ	8
ภาพที่ 2.13 ISO-14001 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม	8
ภาพที่ 2.14 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหารสูง	8
ภาพที่ 2.15 อนุรักษ์พลังงาน	9
ภาพที่ 2.16 AEOs มาตรฐานการส่งออก	9
ภาพที่ 2.17 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม	9
ภาพที่ 2.18 GMP & HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล	9
ภาพที่ 2.19 ISO-9001 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ	10
ภาพที่ 2.20 ISO-14001 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม	10
ภาพที่ 2.21 KOSHER การผลิตสินค้าโคเชอร์	10
ภาพที่ 2.22 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหาร	10
ภาพที่ 2.23 HALAL การผลิตสินค้าฮาลาล	10
ภาพที่ 2.24 อนุรักษ์พลังงาน	11
ภาพที่ 2.25 AEOs มาตรฐานการส่งออก	11
ภาพที่ 2.26 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม	11
ภาพที่ 2.27 SMETA (Sedex Members Ethical Trade Audit)	11
ภาพที่ 2.28 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)	11
ภาพที่ 2.29 มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิต GMP	12
ภาพที่ 2.30 มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิต GMP	12

สารบัญญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 2.31 มาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยอาหาร HACCP	12
ภาพที่ 2.32 มาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยอาหาร HACCP	12
ภาพที่ 2.33 มาตรฐานสากลระบบการบริหารคุณภาพ ISO 9001: 2008	12
ภาพที่ 2.34 มาตรฐานสากล ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004	13
ภาพที่ 2.35 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)	13
ภาพที่ 2.36 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)	13
ภาพที่ 2.37 ฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นส์	13
ภาพที่ 2.38 AEOs มาตรฐานการส่งออก	13
ภาพที่ 2.39 มาตรฐานด้านหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจในระดับสากล	14
ภาพที่ 2.40 มาตรฐาน OHSAS 18001: 2007	14
ภาพที่ 2.41 มาตรฐานสากลระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004	14
ภาพที่ 2.42 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหาร	14
ภาพที่ 2.43 มาตรฐานสินค้า Organic EU	14
ภาพที่ 2.44 มาตรฐานสินค้า Organic USDA – NOP	14
ภาพที่ 2.45 ธุรกิจในเครือทั้งหมดของบริษัทไทยเพอร์ซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)	15
ภาพที่ 2.46 ภาพหน้าบริษัทไทยเพอร์ซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)	16
ภาพที่ 2.47 แผนผังองค์กรของบริษัทไทยเพอร์ซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)	17
รูปที่ 2.48 แผนที่บริษัทไทยเพอร์ซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)	18
ภาพที่ 2.47 ผลิตรถยนต์กระบะหมีกึ่งสำเร็จรูปแบบซอง	19
ภาพที่ 2.48 ผลิตรถยนต์กระบะหมีกึ่งสำเร็จรูปแบบซอง (ต่อ)	20
ภาพที่ 2.49 ผลิตรถยนต์กระบะหมีกึ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย	20
ภาพที่ 2.50 ผลิตรถยนต์ไอ้กึ่งสำเร็จรูปแบบซอง	20
ภาพที่ 2.51 ผลิตรถยนต์ไอ้กึ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย	21
ภาพที่ 2.52 ผลิตรถยนต์ข้าวต้มกึ่งสำเร็จรูปแบบซอง	21
ภาพที่ 2.53 ผลิตรถยนต์ข้าวต้มกึ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย	22
ภาพที่ 2.54 เครื่องดื่มภายใต้แบรนด์กรีนเมท	22
ภาพที่ 2.55 เครื่องดื่มภายใต้แบรนด์เคลลี่	23
ภาพที่ 2.56 เบเกอรี่ภายใต้แบรนด์ฟาร์มเฮาส์	23

สารบัญภาพ(ต่อ)

	หน้า
ภาพที่ 2.57 เบเกอร์รี่ภายใต้แบรนด์ฟาร์มเฮาส์ (ต่อ)	24
ภาพที่ 2.58 ผลิตภัณฑ์เบเกอร์รี่สำหรับธุรกิจฟาสฟู๊ดส์	24
ภาพที่ 2.59 ขนมปังกรอบภายใต้แบรนด์โฮมมี่	24
ภาพที่ 2.60 ขนมปังกรอบภายใต้แบรนด์โฮมมี่ (ต่อ)	25
ภาพที่ 3.1 การขนส่งโดยใช้ล้อเลื่อนและเกวียน	38
ภาพที่ 3.2 สถานีของการขนส่งทางรถยนต์	40
ภาพที่ 3.3 สถานีหัวลำโพง	47
ภาพที่ 3.4 ท่าจอดเรือแหลมฉบัง	51
ภาพที่ 3.5 อาคารสถานี	56
ภาพที่ 3.6 ลานจอด	57
ภาพที่ 3.7 อุปกรณ์สำหรับขนส่งด้วยระบบท่อ	59
ภาพที่ 3.8 สถานีการขนส่งด้วยระบบท่อ	60
ภาพที่ 3.9 แสดงจังหวัดที่อยู่ในกรุงเทพและปริมณฑล	102
ภาพที่ 3.10 หน้าที่ของรถบรรทุก	104
ภาพที่ 4.1 การวางซ้อนสินค้าไม่เกิน 3 ชั้น	117
ภาพที่ 4.2 ตัวอย่างใบส่งสินค้า	118
ภาพที่ 4.3 รถที่กำลังออกส่งสินค้า	119
ภาพที่ 4.4 การฝึกอบรมพนักงานในการขนส่ง	119
ภาพที่ 4.5 สิ่งของวางกีดขวางทางรถ	120
ภาพที่ 4.6 ถนนตัดขาดที่เกิดจากภัยธรรมชาติ	121
ภาพที่ 5.1 GPS ติดตามรถยนต์	123
ภาพที่ 5.2 โปรแกรมขนส่งสำเร็จรูป	123
ภาพที่ 5.3 การติดตามข่าวสารสภาพอากาศ	123

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

การขนส่ง (Transportation) เป็นการเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือ บริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็น เรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ การจัดการการขนส่งนี้จะเน้นที่การขนส่งสินค้าหรือ บริการเป็นสำคัญ โดยปัจจุบัน การขนส่งเข้ามาเป็นหัวใจหลักของการดำเนินธุรกิจ เพื่อเคลื่อนย้าย วัตถุประสงค์ที่หนึ่งไปยังอีกที่ ที่ต้องการ ก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ จึงทำให้เกิดรายได้และค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับเรื่องนี้หากมีการเลือกสรรการขนส่งที่เหมาะสม การดำเนินงานก็จะสะดวก รวดเร็ว และ การควบคุมประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายได้ดีพร้อมทั้งเพิ่มกำไรและลดต้นทุนได้ ซึ่งการขนส่งถือเป็นสิ่งที่ต้องศึกษาและติดตามข้อมูลอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด และสร้างความเหนือชั้นในตลาดแข่งขัน และรวมไปถึงการค้าขายระหว่างประเทศ (ที่มา:หลักสูตรการพัฒนา ผู้บริหารระดับกลาง โครงการพัฒนาหลักสูตรและการฝึกอบรม โลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดย สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา (สกอ.) และเครือข่ายนักวิจัยด้านการจัดการ โลจิสติกส์ และโซ่อุปทานในประเทศไทย (Thai VCML)

ในปัจจุบันการขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจเกือบทุกประเภทเพราะช่วยเพิ่ม ประสิทธิภาพให้แก่สถานประกอบการประสบความสำเร็จในการทำงาน อีกทั้งยังมีบทบาทใน การพัฒนาความเจริญก้าวหน้าของประเทศ การขนส่งจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อธุรกิจและมี การขนส่งที่หลากหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางรถยนต์ การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งทางผู้คอนเทนเนอร์ สินค้าส่วนมากที่ทำการ ขนส่งในประเทศจะมีการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลาย และก่อให้เกิดกฎกติกา ว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนขึ้น การใช้การขนส่งทางถนนทำได้โดยการใช้ยานพาหนะ เป็น รถบรรทุก 4 ล้อ 6 ล้อ หรือ 10 ล้อขึ้นไป ในการเคลื่อนย้ายสินค้า การกระจายสินค้าจึงทำให้

การขนส่งในประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้ามีความสะดวกและรวดเร็ว เพื่อให้บริษัทสามารถทำผลกำไรและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ดังนั้นคณะผู้จัดทำโครงการจึงศึกษา กระบวนการขนส่งมาภายในประเทศกรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด เพื่อศึกษาขั้นตอนกระบวนการ ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งมาภายในประเทศ และนำความรู้ที่ได้รับไปเผยแพร่และประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งมาภายในประเทศ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขนส่งมาภายในประเทศ
3. เพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาของโครงการให้กับผู้ที่สนใจ
4. เพื่อนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพ
5. เพื่อนำแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้านคุณธรรม มาปรับใช้ในเรื่องของการ

ความซื่อสัตย์ สุจริต ขนส่งตรงต่อเวลา

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. สามารถทราบถึงกระบวนการขนส่งมาภายในประเทศ
2. สามารถทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขนส่งมาภายในประเทศ
3. สามารถเผยแพร่ผลการศึกษาของโครงการให้กับผู้ที่สนใจ
4. สามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพ

ในอนาคตได้

5. สามารถนำแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้านคุณธรรม มาปรับใช้ในเรื่องของการ

ความซื่อสัตย์ สุจริต ขนส่งตรงต่อเวลาได้

บทที่ 2

ประวัติบริษัทและการดำเนินธุรกิจ

ประวัติความเป็นมาของบริษัท

บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2560 จากการควบบริษัทระหว่าง บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) (“TF”) กับบริษัท เพรซิเดนท์ไรซ์โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (“PR”) เป็นบริษัทใหม่โดยใช้ชื่อเดิมของ TF ทั้งนี้เป็นไปตามแผนการปรับโครงสร้างในเครือสหพัฒน์ เพื่อเป็นบริษัทหลัก (Flagship Company) ในเครือที่ประกอบธุรกิจด้านอาหาร และลดความซับซ้อนของโครงสร้างการถือหุ้น ซึ่งบริษัทใหม่ได้รับมาซึ่งทรัพย์สิน หนี้สิน หน้าที่และความรับผิดชอบทั้งหมดของทั้งสองบริษัทดังกล่าวโดยผลของกฎหมาย ด้วยทุนจดทะเบียน 329,704,014 บาท และในวันเดียวกันนี้ บริษัทฯ ได้นำหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยด้วยเช่นกัน โดยใช้ชื่อย่อหลักทรัพย์ “TFMAMA” เริ่มทำการซื้อขายวันที่ 18 ตุลาคม 2560

บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) (“TF”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2515 ด้วยทุนจดทะเบียน 6 ล้านบาท ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่าง บริษัท เพรซิเดนท์เอ็นเตอร์ไพรส์ ของไต้หวัน ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการผลิต และบริษัท สหพัฒนาพิบูล จำกัด ซึ่งรับผิดชอบในด้านการตลาดและการจำหน่ายสินค้ามีวัตถุประสงค์ในการก่อตั้งเพื่อผลิตบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปภายใต้เครื่องหมายการค้า “มามา” โดยมีสำนักงานใหญ่แห่งแรกที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ และเปิดทำการโรงงานแห่งแรกที่เขตหนองแขม กรุงเทพฯ ซึ่งหลังจากการดำเนินธุรกิจปีแรกผ่านไป หุ้นทั้งหมดได้ถูกโอนไปยังผู้ถือหุ้นคนไทยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

บริษัท เพรซิเดนท์ไรซ์โปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (“PR”) ก่อตั้งขึ้นในปี 2524 มีบริษัทเพรซิเดนท์ โฮลดิ้ง จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ บริษัทฯ ประกอบธุรกิจด้านผลิตอาหารกึ่งสำเร็จรูป ประเภทเส้นหมี่ เส้นเล็ก เส้นใหญ่ ก๋วยจั๊บกึ่งสำเร็จรูป โจ๊กข้าวต้ม ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์มาจากข้าวเป็นหลัก และวุ้นเส้นกึ่งสำเร็จรูป จำหน่ายภายใต้เครื่องหมายการค้า MAMA, MAMY, PAPA, PAMA, HANDI RICE และ PRESIDENT RICE เป็นต้น

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการผลิตและจำหน่ายบะหมี่กึ่งสำเร็จรูป โดยมีความมุ่งมั่นในการผลิตอาหารเพื่อตอบสนองความพึงพอใจสูงสุดของผู้บริโภค และให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีการลงทุนในกลุ่มธุรกิจวัสดุและวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตของทางบริษัทฯ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมราคาและคุณภาพของสินค้าเหล่านั้น อีกทั้งการร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติเพื่อนำความรู้และเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการพัฒนากระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทางด้านการขายบริษัทได้มีการลงทุนในบริษัทที่มีประกอบกิจการทางด้านการขายและจัดส่ง เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการขายสินค้าในกลุ่มบริษัทฯ ให้มากขึ้นและเข้าถึงทุกกลุ่มผู้บริโภค

ธุรกิจหลัก

1. ผลิตภัณฑ์บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายบะหมี่และอาหารกึ่งสำเร็จรูปสำหรับจำหน่ายทั้งในและนอกประเทศ โดยแบ่งกลุ่มผลิตภัณฑ์ได้ดังนี้

1.1 ผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปที่ใช้แป้งสาลีเป็นวัตถุดิบหลัก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์บะหมี่กึ่งสำเร็จรูปภายใต้เครื่องหมายการค้ามาม่า ซึ่งเป็นที่รู้จักและยอมรับของผู้บริโภค มานานกว่า 40 ปี โดยครองส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุดในประเทศไทย รวมทั้งการรับจ้างผลิตบะหมี่กึ่งสำเร็จรูปให้กับบริษัทชั้นนำของทวีปยุโรป อเมริกา และ ออสเตรเลียเพื่อการส่งออก โดยมีกำลังการผลิตทั้งสิ้น ประมาณ 7 ล้านซองต่อวัน

1.2 ผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปที่ใช้ข้าวเป็นวัตถุดิบหลัก

1.2.1 ผลิตภัณฑ์อาหารกึ่งสำเร็จรูปพร้อมรับประทาน เช่น เส้นหมี่ขาวกึ่งสำเร็จรูป ก๋วยเตี๋ยวกึ่งสำเร็จรูป ก๋วยจั๊บกึ่งสำเร็จรูป โจ๊กกึ่งสำเร็จรูป ข้าวต้มกึ่งสำเร็จรูป ข้าวขาว และข้าวหอมกึ่งสำเร็จรูป ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีส่วนประกอบของตัวเส้นหรือข้าวพร้อมด้วยเครื่องปรุงรสที่มีรสชาติครบถ้วน ภายใต้เครื่องหมายการค้ามาม่า และเครื่องหมายการค้าต่างประเทศ ได้แก่ MAMY, PAPA, PAMA, HANDI RICE และ PRESIDENT RICE เป็นต้น

1.2.2 ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เป็นส่วนประกอบหลักของตำรับอาหารเส้น เช่น เส้นหมี่ขาว และก๋วยเตี๋ยว สำหรับผู้บริโภคใช้เป็นส่วนประกอบในการประกอบอาหาร โดยมีหลากหลายขนาดสำหรับครอบครัวขนาดเล็ก หรือ ครอบครัวขนาดใหญ่ ภัตตาคาร และ โรงเรียน ภายใต้เครื่องหมายการค้า MAMA MAMY, PAPA, PAMA, HANDI RICE และ PRESIDENT RICE เป็นต้น

1.3 ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่ใช้วัตถุดิบอื่น เช่น ผลิตภัณฑ์วุ้นเส้นสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์เส้นขาว เป็นต้น

2. ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่

เป็นธุรกิจภายใต้บริษัท เพอร์ซิเคนท์เบเกอรี่ จำกัด (มหาชน) (PB) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ไทย เพอร์ซิเคนท์ฟู๊ดส์ จำกัด (มหาชน) (TFMAMA) โดยประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายขนมปังและเบเกอรี่ภายใต้เครื่องหมายการค้าของบริษัท โดยส่วนมากเป็นการจำหน่ายภายในประเทศโดยแบ่งกลุ่มผลิตภัณฑ์ได้ดังนี้

2.1 ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่ค้าส่ง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ขนมปังชนิดแผ่น ขนมปังสำหรับเบอร์เกอร์ ขนมปังสำหรับซอทอดดอก ขนมปังพร้อมทาน เช่น ขนมปัง สอดไส้ แซนด์วิชสำเร็จรูปเล็ก และเบเกอรี่อื่นๆ ซึ่งจัดจำหน่ายให้กับช่องทาง/ร้านค้าต่างๆ โดยกลุ่มลูกค้าหลัก คือ ร้านค้าปลีกแบบสมัยใหม่ (Modern Trade) และร้านค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Trade) ภายใต้เครื่องหมายการค้าฟาร์มเฮ้าส์

2.2 ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่ค้าปลีก ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่ที่จำหน่ายผ่านร้านค้าปลีกของบริษัท ได้แก่ ร้านเดลิเวีย และร้านเค็กมาตามมาร์โก้นอกจากนั้นยังมีแฟรนไชส์ขายแซนด์วิช กู๊ดมอร์นิงฟาร์มเฮ้าส์และตู้จำหน่ายขนมปังอัตโนมัติ

2.3 ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่สำหรับธุรกิจฟาสต์ฟู้ด และร้านอาหาร/ภัตตาคาร ได้แก่ ขนมปังสำหรับเบอร์เกอร์ ขนมปังสำหรับซอทอดดอก ขนมปังชนิดแผ่น ขนมปังฝรั่งเศส ครีวของค์ ขนมปังกรอบ และ แป้งพิซซ่า ที่จำหน่ายให้แก่ร้านฟาสต์ฟู้ดต่างๆ เช่น แมคโดนัลด์ เคเอฟซี พิชซ่า ฮัท เบอร์เกอร์คิง ซิตเลอร์ 7-Eleven และอื่นๆ รวมถึงกลุ่มผลิตภัณฑ์ซุบทอด ได้แก่ เกี๊ยวขนมปัง

3. ผลิตภัณฑ์ขนมปังกรอบ ผลิตขนมปังกรอบภายใต้เครื่องหมายการค้าบิสชิน และโฮมมี่ โดยแต่ละเครื่องหมายการค้าจะมีผลิตภัณฑ์ทั้งบิสกิต แครกเกอร์และเวเฟอร์ หลายรสชาติ อาทิ บัตเตอร์โคโคนัท บัตเตอร์โคโคนัทครีมส้ม บัตเตอร์โคโคนัทเคลือบช็อคโกแลต โสลวิทแครกเกอร์ เลมอนเชอร์เบท เวเฟอร์รสโกโก้ เวเฟอร์รสกาแฟ เวเฟอร์รสมะพร้าว เวเฟอร์รสตรอเบอร์รี่ เวเฟอร์รสบลูเบอร์รี่ เวเฟอร์รสแบล็คเคอเรนท์ แครกเกอร์รสชา แครกเกอร์รสไก่ แครกเกอร์รสชีส และแครกเกอร์รสมะพร้าว

4. ผลิตภัณฑ์น้ำผลไม้ ผลิตน้ำผลไม้ภายใต้เครื่องหมายการค้ากรีนเมท เคลลี่ และไทซัน ทั้งรูปแบบกระป๋องและขวดเพชรมีหลากหลายรสชาติ อาทิ เช่น รสส้ม รสลิ้นจี่ รสเงาะก้วย และรสมะขาม ซึ่งเรียกได้ว่าเป็นสินค้าที่ขายดีที่สุดในภาคใต้และติดอันดับสินค้าที่มีรสชาติถูกปากของคนชาวภาคใต้

5. ผลิตภัณฑ์บรรจุภัณฑ์ ประกอบด้วย ฟิล์มห่ออย่างอ่อนบรรจุอาหารและถ้วยกระดาษที่ได้คุณภาพ

รางวัลที่ได้รับ

โรงงานผลิตอาหารสำเร็จรูป อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี



ภาพที่ 2.1 GMP & HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล



ISO-9001

ภาพที่ 2.2 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ



ISO-14000

ภาพที่ 2.3 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.4 ISO/IEC 17025 มาตรฐานห้องปฏิบัติการ



ภาพที่ 2.5 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหารสูง



ภาพที่ 2.6 อนุรักษ์พลังงาน



ภาพที่ 2.7 AEOs มาตรฐานการส่งออก



ภาพที่ 2.9 WCA มาตรฐานการประเมินสภาพการทำงาน



ภาพที่ 2.8 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม



ภาพที่ 2.10 SMETA Sedex Members Ethical Trade Audit

โรงงานผลิตเส้นไหม จังหวัดลำพูน



ภาพที่ 2.11 GMP & HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล



ภาพ 2.12 ISO-9001 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ



ภาพที่ 2.13 ISO-14001 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.14 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหารสูง



ภาพที่ 2.15 อนุรักษ์พลังงาน



ภาพที่ 2.16 AEOs มาตรฐานการส่งออก



ภาพที่ 2.17 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม

โรงงานผลิตภัณฑ์อาหาร จังหวัดระยอง



ภาพที่ 2.18 GMP & HACCP มาตรฐานทางด้านสุขาภิบาล



ภาพที่ 2.19 ISO-9001 มาตรฐานทางด้านคุณภาพ



ภาพที่ 2.20 ISO-14001 มาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 2.21 KOSHER การผลิตสินค้าโคเชอร์



ภาพที่ 2.22 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหาร



ภาพที่ 2.23 HALAL การผลิตสินค้าฮาลาล



ภาพที่ 2.24 อนุรักษ์พลังงาน



ภาพที่ 2.25 AEOs มาตรฐานการส่งออก



ภาพที่ 2.26 CSR-DIW ความรับผิดชอบต่อสังคม



ภาพที่ 2.27 SMETA (Sedex Members Ethical Trade Audit)



ภาพที่ 2.28 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)

โรงงาน 1 และ โรงงาน 2 จังหวัดราชบุรี



ภาพที่ 2.29 มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิต GMP



ภาพที่ 2.30 มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิต GMP



ภาพที่ 2.31 มาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยอาหาร HACCP



ภาพที่ 2.32 มาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัยอาหาร HACCP



ภาพที่ 2.33 มาตรฐานสากลระบบการบริหารคุณภาพ ISO 9001: 2008



ภาพที่ 2.34 มาตรฐานสากล ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004



ภาพที่ 2.35 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)



ภาพที่ 2.36 มาตรฐานฮาลาล (HALAL)



ภาพที่ 2.37 ฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์



ภาพที่ 2.38 AEOs มาตรฐานการส่งออก



ภาพที่ 2.39 มาตรฐานด้านหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจในระดับสากล



ภาพที่ 2.40 มาตรฐาน OHSAS 18001: 2007



ภาพที่ 2.41 มาตรฐานสากลระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004



ภาพที่ 2.42 BRC มาตรฐานความปลอดภัยอาหาร



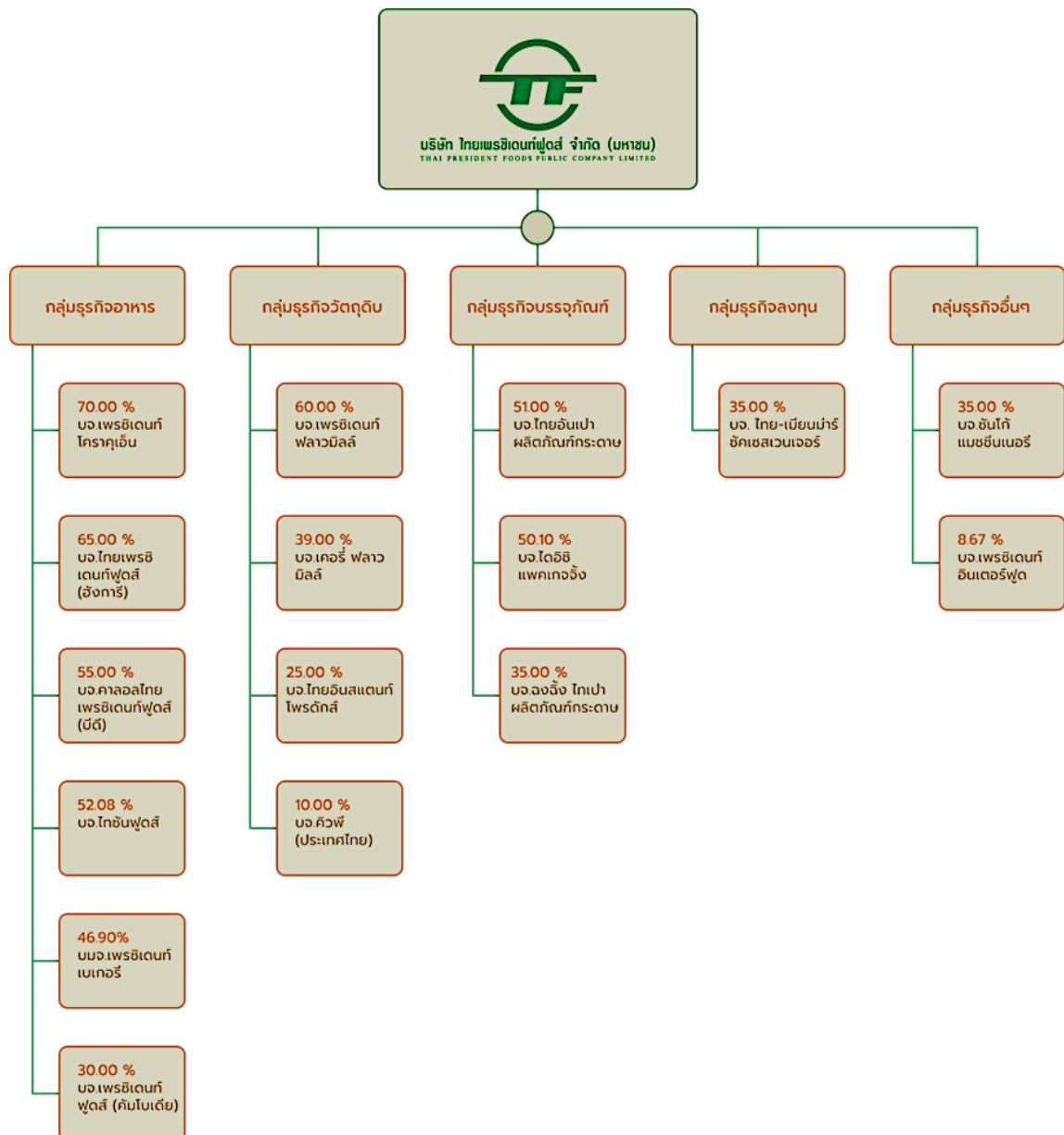
ภาพที่ 2.43 มาตรฐานสินค้า Organic EU



ภาพที่ 2.44 มาตรฐานสินค้า Organic USDA – NOP

ธุรกิจของบริษัทในกลุ่ม

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเข้าร่วมลงทุนในกิจการเกี่ยวข้องกับวัตถุดิบและบรรจุภัณฑ์ เพื่อที่บริษัทฯ สามารถควบคุมต้นทุนการผลิตและคุณภาพได้อย่างเต็มที่ทางด้านการขาย เพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการขายอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ก็ได้ลงทุนใน กิจการด้านการตลาด และการจัดจำหน่าย เพื่อจะได้มั่นใจว่าผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ถึงมือผู้บริโภค ทั้งในและต่างประเทศอย่างทั่วถึง



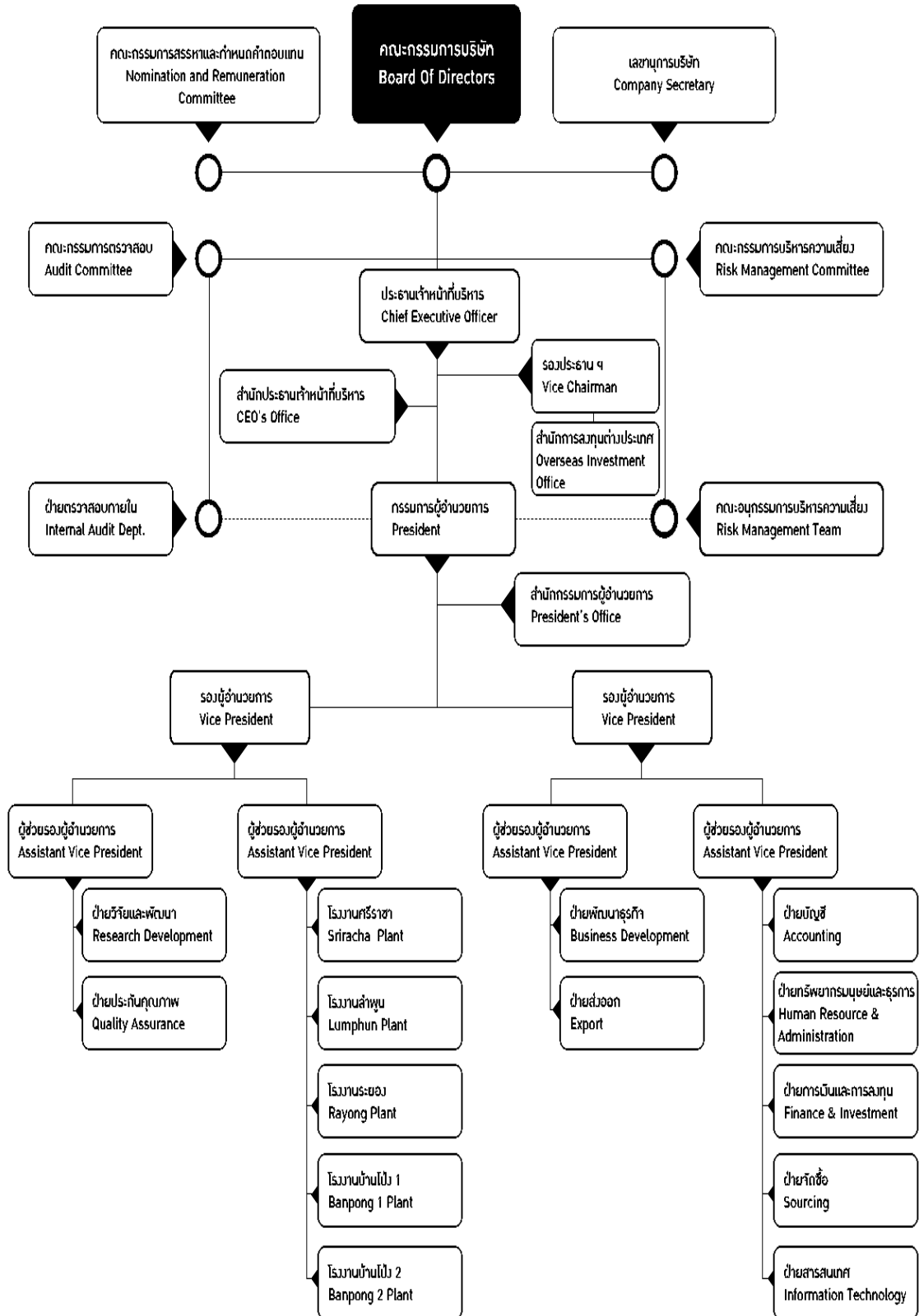
ภาพที่ 2.45 ธุรกิจในเครือทั้งหมดของบริษัทไทยเพรสซิเดนทึ่ฟู๊ดส์ จำกัด (มหาชน)

รูปภาพหน้าบริษัท



ภาพที่ 2.46 ภาพหน้าบริษัทไทยเพอร์ซิเดนซ์ฟู๊ดส์ จำกัด (มหาชน)

ผังองค์กร



ภาพที่ 2.47 แผนผังองค์กรของบริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)



แผนที่

รูปที่ 2.48 แผนที่บริษัทไทยเพรสซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)

ที่อยู่ สวนอุตสาหกรรมเรือสหพัฒน์ 601 หมู่ 11 ถนนสุขุมวิท 8 ตำบลหนองจอก

อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20232

เบอร์ติดต่อ 038 – 480502

เบอร์แฟกซ์ 038 – 480184

นโยบาย

1. มุ่งมั่นในการดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อผลกระทบในด้านต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการประกอบกิจการขององค์กร โดยยึดหลักการดำเนินธุรกิจที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีจริยธรรม เคารพต่อหลักสิทธิมนุษยชน และผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2. มุ่งมั่นในการผลิตอาหารถึงสำเร็จรูปที่มีคุณภาพ มีความปลอดภัยต่อผู้บริโภค และคำนึงถึงผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม โดยปฏิบัติตามข้อกำหนดของลูกค้า กฎหมาย และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุง ความรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

นโยบายคุณภาพ

บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) มีความมุ่งมั่นที่จะผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ และความปลอดภัยตามข้อกำหนดของกฎหมาย ให้เป็นที่พึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ทั้งนี้พนักงานทุกระดับชั้นจะต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการพัฒนาปรับปรุงคุณภาพงาน และสินค้าอย่างต่อเนื่อง

วิสัยทัศน์

เป็นผู้นำระดับโลกในการผลิตผลิตภัณฑ์อาหารและแบรนด์สินค้าที่ผู้บริโภคยอมรับและพึงพอใจให้มืออยู่ในทุกครัวเรือน โดยเป็นผลิตภัณฑ์อาหารที่มีความปลอดภัย และคุณภาพตามมาตรฐานระดับสากล ภายใต้การดำเนินธุรกิจที่สร้างสรรค์และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อความยั่งยืน

ผลิตภัณฑ์





ภาพ
ที่
2.47
ผลิต
ภัณ
ฑ์
ปะห
มีกิ่ง



สำเร็จรูปแบบซอง



ภาพที่ 2.48 ผลิตภัณฑ์ปะหมีกิ่งสำเร็จรูปแบบซอง



ภาพที่ 2.49 ผลิตภัณฑ์ปะหมีกิ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย



ภาพที่ 2.50 ผลิตภัณฑ์โจ๊กกึ่งสำเร็จรูปแบบซอง



ภาพที่ 2.51 ผลิตภัณฑ์โจ๊กกึ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย

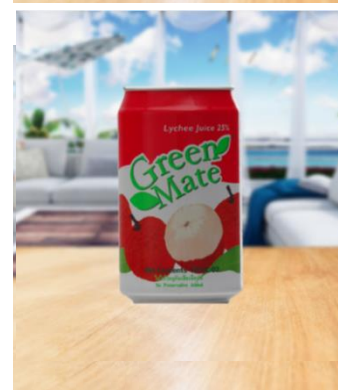




ภาพที่ 2.52 ผลิตภัณฑ์ข้าวต้มกึ่งสำเร็จรูปแบบซอง



ภาพที่ 2.53 ผลิตภัณฑ์ข้าวต้มกึ่งสำเร็จรูปแบบถ้วย



ภาพที่ 2.54 เครื่องดื่มภายใต้แบรนด์กรีนเมท



ภาพที่ 2.55 เครื่องดื่มภายใต้แบรนด์เคลลี่



ภาพที่ 2.56 เบเกอรี่ภายใต้แบรนด์ฟาร์มเฮาส์



ภาพที่ 2.57 เบเกอรี่ภายใต้แบรนด์ฟาร์มเฮาส์ (ต่อ)



ภาพที่ 2.58 ผลิตภัณฑ์เบเกอรี่สำหรับธุรกิจฟาสต์ฟู้ดส์



ภาพที่ 2.59 ขนมปังกรอบภายใต้แบรนด์โอมบี้



ภาพที่ 2.60 ขนมปังกรอบภายใต้แบรนด์โฮมมี่ (ต่อ)

บทที่ 3

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คณะผู้จัดทำโครงการได้ทำการศึกษา ค้นคว้า หาข้อมูลการศึกษาเรื่องกระบวนการขนส่งมาไว้ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล กรณี ศึกษาบริษัท ไทยเพอร์ซิเดนส์ จำกัด ซึ่งมีแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. บทนำการขนส่ง
2. ประเภทของการขนส่ง
3. การควบคุมการขนส่งและกฎหมาย
4. เป้าหมายการจัดการการขนส่ง
5. การบริหารงานขนส่ง
6. ประสิทธิภาพในการขนส่ง
7. การประกันภัย
8. เอกสารในการขนส่ง
9. ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
10. นิยามศัพท์

1. บทนำการขนส่ง

บทนำการขนส่ง (Introduction to Transport) การขนส่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมบริการ (Service Industry) ประเภทหนึ่ง ที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตประจำวันของบุคคล หรือเป็นสิ่งที่จำเป็นแก่การปฏิบัติการกิจต่างๆ เพราะเกี่ยวข้องกับการขนส่งมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่แห่งหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการเคลื่อนย้ายตัวคนเอง สัตว์ หรือสิ่งของต่างๆ ก็ตาม จะต้องอาศัยการขนส่งในการเคลื่อนย้ายทั้งสิ้น

โครงสร้างพื้นฐาน พิจารณาโครงข่ายการขนส่งที่ใช้ เช่น ถนน ทางรถไฟ เส้นทาง การบิน คลอง หรือ ท่อส่ง รวมไปถึงสถานีการขนส่ง เช่น การดำเนินการ สนใจเกี่ยวกับการควบคุมระบบ เช่น ระบบจราจร ระบบควบคุมการบิน และนโยบาย เช่นวิธีการจัดการเงินของระบบ เช่น การเก็บค่าผ่านทาง หรือการเก็บภาษีน้ำมัน เป็นต้น

การขนส่ง มีความหมายต่อการขายและการจัดจำหน่ายเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการ ทำให้ผู้บริโภคที่อยู่ในสถานที่ที่การขนส่งเข้าไปถึง ได้มีสินค้าหรือบริการบริโภคตามที่ตนต้องการ การขนส่งจะช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิต ผ่านมือคนกลางจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ดังนั้นการดำเนินธุรกิจใดๆ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น ในท้องถิ่นใดที่มีการขนส่งดี ถนนดี และมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพียงพอ ก็ย่อมทำให้การค้าขายสินค้าจากแหล่งผลิต ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว เป็นผลให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนั้นเจริญ การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากิจกรรมอื่นๆ ทั้งนี้เพราะมนุษย์เรามีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางหรือเคลื่อนย้ายสิ่งของจากที่แห่งหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการเคลื่อนย้ายของมนุษย์เอง หรืออาจจะเป็นสัตว์หรือสิ่งของต่างๆ ก็ตาม จะต้องอาศัยการขนส่งเป็นปัจจัยในการเคลื่อนย้ายทั้งสิ้น

การขนส่งเป็นวิชาแขนงหนึ่งในการจัดการ โลจิสติกส์ ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าวิชาการด้านอื่นๆ เพราะการขนส่งนั้นจะเข้าไปเกี่ยวข้องและสัมพันธ์กับอุตสาหกรรม หรือกิจกรรมประเภทต่างๆ แทบทั้งสิ้น เช่น สินค้าประเภทอุปโภคและบริโภคต่างๆ ที่พวกเราทุกคนใช้อยู่ในชีวิตประจำวัน ก็จะมีค่าขนส่ง รวมอยู่ในราคาสินค้าและบริการนั้นๆ ด้วย ซึ่งถูกรวมไว้เป็นทอดๆ เริ่มตั้งแต่จากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งผลิตจากแหล่งผลิตไปยังพ่อค้าคนกลาง จากพ่อค้าคนกลางไปยังพ่อค้าปลีก และจากพ่อค้าปลีกจึงจะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งในแต่ละทอดของการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการเหล่านั้น ได้มีการรวมค่าขนส่งเข้าไปเป็นต้นทุนของสินค้าทุกทอดไปซึ่งทำให้ต้นทุนทางธุรกิจสูงมาก จึงเห็นได้ว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งแก่การดำรงชีวิตประจำวันและควรที่จะได้ศึกษาไว้

ความหมายของการขนส่ง (Definition of Transportation)

ก่อนที่เราจะทำความเข้าใจเกี่ยวกับเรื่องราวของการขนส่งนั้น เรามาพิจารณากันถึงความหมาย คำว่า “การขนส่ง” กันก่อนซึ่งเราสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน

คำว่า “ขน” หมายถึง การเอาสิ่งของจำนวนมาก บรรทุกหรือหาบหามด้วยอาการใดๆ ก็ตามจากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง

คำว่า “ส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้วยขนและส่ง

คำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจที่เกี่ยวข้องด้วยขนและส่ง

2. ความหมายของการขนส่ง ตามพจนานุกรมไทย

คำว่า “ขน” หมายถึง การนำเอาของหลายๆ จากที่แห่งหนึ่งไปไว้ในอีกแห่งหนึ่ง

คำว่า “ส่ง” หมายถึง การยื่นให้ถึงมือ พาไปให้ถึงที่

คำว่า “ขนส่ง” หมายถึง ธุรกิจเนื่องด้วยการนำไปและนำมา หรือขนและส่ง

3. ความหมายของการขนส่ง ตามสารานุกรมไทย

คำว่า “การขนส่ง” หมายถึง การเคลื่อนที่ของมนุษย์ สัตว์ สิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์ของมนุษย์

4. ความหมายของการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง พ.ศ.2497 ได้บัญญัติ

นิยามศัพท์ในมาตรา 4 ว่าการขนส่ง หมายความว่า “การลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสิ่งของด้วยเครื่องอุปกรณ์การขนส่ง”

เครื่องอุปกรณ์การขนส่งนี้ หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งเครื่องทุ่นแรงด้วยและในพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ยังได้แบ่งลักษณะของการประกอบการขนส่งออกเป็น

“การขนส่งสาธารณะ” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง

“การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่กำหนด

“การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง

“การรับจัดขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมบุคคล หรือสิ่งของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกที่แห่งหนึ่ง ในความรับผิดชอบของผู้จัดส่ง

5. ความหมายของการขนส่ง ตามความหมายของวิชาเศรษฐศาสตร์

คำว่า “การขนส่ง” เป็นกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ที่จะจัดให้มีการเคลื่อนย้ายคน สัตว์ สิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง

จากความหมายต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ พอที่จะนำมาสรุปเป็นความหมายโดยทั่วไป ของคำว่า “การขนส่ง” ได้ดังนี้

“การขนส่ง” หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของต่างๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง ตามความประสงค์และเกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการ”

จากคำจำกัดความข้างต้นนี้พอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งจะต้องประกอบด้วยลักษณะต่างๆต่อไปนี้ คือ

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคล สัตว์ หรือสิ่งของ จากที่หนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง

2. การเคลื่อนย้ายนั้น จะต้องกระทำด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่ง

3. จะต้องเป็นไปตามความต้องการ และเกิดอรรถประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ผู้ที่ทำการขนส่ง

การขนส่งมีความหมายต่อการขายและการจัดจำหน่ายเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการ ทำให้ผู้บริโภคที่อยู่ในสถานที่ที่การขนส่งเข้าไปถึงได้ มีสินค้าหรือบริการบริโภคตามที่ตนต้องการ การขนส่งจะช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิตผ่านมือคนกลางจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ดังนั้นการดำเนินธุรกิจใดๆ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้นใน

ท้องถิ่นใดที่มีการขนส่งดี ถนนดี และมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพียงพอ ก็ย่อมทำให้การลำเลียงสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดทำได้สะดวกรวดเร็วเป็นผลให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนั้นเจริญ การขนส่งจึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากิจกรรมอื่นๆ

วัตถุประสงค์ของการขนส่ง (Objectives of Transportation)

การขนส่งนั้นจะต้องประกอบด้วยหลายลักษณะ ซึ่งมีอยู่ลักษณะหนึ่งที่จะกล่าวถึงในที่นี้ก็คือ วัตถุประสงค์ในการขนส่ง ซึ่งเป็นไปตามความประสงค์ของผู้ที่ทำการขนส่ง ซึ่งเป็นเหตุผลในการขนส่ง สามารถที่จะแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. เพื่อการสังคม โดยปกติแล้ว การคบหาสมาคมและติดต่อสัมพันธ์กันตลอดเวลา มีการพบปะ พูดคุยกัน และแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ไม่ว่าจะเป็นบุคคลที่อยู่ในกลุ่มเดียวกัน (Internal Group) หรือนอกกลุ่ม (External Group) จะต้องมีการติดต่อและไปมาหาสู่กันบ้างไม่มากก็น้อยและเมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องติดต่อสัมพันธ์กันเช่นนี้ การขนส่งจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่สามารถสนับสนุนและตอบสนอง วัตถุประสงค์ในเรื่องนี้ได้เป็นอย่างดี

2. เพื่อที่อยู่อาศัยและการประกอบอาชีพ ความจำเป็นที่จะต้องมีการติดต่ออาศัย เพื่อใช้สำหรับเป็นที่พักผ่อนหลับนอน และพร้อมกันนั้น ก็จะต้องมีการประกอบอาชีพ เพื่อหารายได้มาดำรงชีพ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วสถานที่อยู่อาศัยกับสถานที่ประกอบอาชีพนั้นจะอยู่กันคนละแห่ง จึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงาน ทั้งนี้เพื่อให้มนุษย์เราสามารถจะประกอบกิจกรรมตามบทบาทหน้าที่ (Roles) ต่างๆ

3. เพื่อการเมืองและการปกครอง ในการบริหารประเทศนั้น จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมากเพราะการปกครองที่ดีนั้นจะต้องมีความสามารถในการปกครองให้ทั่วถึงทุกหนทุกแห่งและเกิดความเจริญทัดเทียมกันให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ พร้อมกันนั้นก็ต้องมีการระวังป้องกันประเทศด้วย เพื่อให้ประเทศเกิดความเจริญรุ่งเรือง ประชาชนอยู่กันอย่างสงบสุข และเป็นเอกราชสืบไป ด้วยเหตุนี้จึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยส่งเสริมเป็นอันมากด้วย

4. เพื่อการศึกษา สภาพสังคมปัจจุบันมีความจำเป็นต้องการแสวงหาความรู้ ประสบการณ์ และสิ่งแปลกๆ ใหม่ๆ อยู่เสมอ เพื่อพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาหาความรู้อยู่เสมอ จึงใช้การขนส่งเข้ามาช่วยในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษาในบริเวณใกล้เคียงภายในอำเภอ จังหวัด ประเทศ หรือแม้แต่การศึกษาในถิ่นไกลๆ เช่น ในต่างประเทศ ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยทั้งสิ้น

5. เพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ ในการพักผ่อนหย่อนใจนั้น อาจจะใช้วิธีการต่างๆแตกต่างกันออกไป เช่น อ่านหนังสือ ชมภาพยนตร์ เล่นกีฬา ปลูกต้นไม้ เลี้ยงสัตว์ เป็นต้น แต่มีอยู่วิธีหนึ่งที่มนุษย์เรานิยมกันมากที่สุดก็คือ “การท่องเที่ยว (Tourism)” ซึ่งการท่องเที่ยวนี้จะมีแหล่งการท่องเที่ยวอยู่มากมายทั้งในประเทศและนอกประเทศ และโดยทั่วไปจะเป็นตามชายทะเล หรือภูเขา หรือสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และการเมือง ซึ่งอยู่ ณ แหล่ง

ต่างๆ ทั่วโลก ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งในการเดินทาง เพื่อไปให้ถึงยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ตามต้องการ

6. เพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ นอกเหนือจากที่กล่าวถึงวัตถุประสงค์ต่างๆ มาแล้วข้างต้นนั้น การขนส่ง ยังมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับสิ่งอื่นๆ อีกมากมาย โดยเฉพาะทางด้านการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมต่างๆ ไป ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยทั้งสิ้น เช่น ในการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคใดๆ ก็ตาม จำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าและบริการนั้นๆ เริ่มตั้งแต่เป็นวัตถุดิบจนผลิตออกมาเป็นสินค้าจนถึงมือผู้บริโภค ฉะนั้นจึงพอที่จะกล่าวได้ว่า การขนส่งจะมีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านต่างๆ ได้ตามความต้องการ

ประโยชน์ของการขนส่ง

การขนส่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อชีวิต เพราะการขนส่งจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำรงชีวิตประจำวันทั้งโดยตรงและโดยอ้อม กล่าวคือ การเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันนั้นจะเพื่อจุดประสงค์ใดๆ ก็แล้วแต่ ถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง ส่วนสินค้าและบริการต่างๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องอุปโภคบริโภคนั้นถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยอ้อม ฉะนั้นพอที่จะกล่าวถึงประโยชน์ของการขนส่งออกมาเป็นข้อๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งทำให้เกิดปัจจัยสี่ ในการดำรงชีวิตปัจจุบันของมนุษย์เรานั้น จำเป็นต้องมีอาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค ซึ่งทั้ง 4 ประการนี้ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่มนุษย์เราจะขาดเสียมิได้และในการที่เราจะอุปโภคบริโภคปัจจัยเหล่านี้ เราต้องอาศัยการขนส่งในลักษณะต่างๆ เข้ามาช่วย ไม่ว่าจะเป็นเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เหล่านี้ได้เอง จึงจำเป็นต้องขนส่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้มาจากแหล่งอื่นๆ ดังนั้นการขนส่งจึงก่อให้เกิดปัจจัย 4 ได้ตามความต้องการ ขึ้นพื้นฐานต่างๆ ไป

2. การขนส่งทำให้เกิดชุมชนใหม่ ในปัจจุบันนี้แหล่งชุมชนใหม่ๆ เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในทุกๆ เขตที่มีการขนส่งเข้าไปถึง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางใดก็ตาม เช่น การขนส่งทางน้ำ ก็ทำให้เกิดเมืองท่าที่สำคัญๆ มากขึ้น การขนส่งทางบกโดยเฉพาะทางรถยนต์ (ถนน) ยิ่งทำให้เกิดชุมชนต่างๆ กระจายมากเป็นทวีคูณ หรือแม้แต่การขนส่งทางรถไฟก็ตาม ต่างก็ทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นแทบทั้งสิ้น

3. การขนส่งทำให้เกิดตลาดสินค้าและบริการ ในการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมจะต้องมีการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ เพื่อกระจายสินค้าอย่างแพร่หลายไปในที่ต่างๆ ให้มากที่สุด ดังนั้นจึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยในการกระจายสินค้าและบริการเหล่านั้น ไปสู่ตลาดเพื่อให้ถึงมือผู้บริโภคอย่างทั่วถึง ทำให้ตลาดสินค้าและบริการเกิดขึ้นทุกแห่งได้อย่างสะดวกและง่ายดาย

4. การขนส่งก่อให้เกิดมูลค่าต่างๆ เมื่อมีการขนส่งขึ้น หรือเมื่อจะมีการขนส่ง จะต้องเกิดอรรถประโยชน์ตามมาด้วยเสมอ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ในด้านใดก็ตาม เช่น อรรถประโยชน์ด้านเวลา อรรถประโยชน์ด้านสถานที่ เป็นต้น อรรถประโยชน์ของสินค้าและบริการต่างๆ จะเกิดขึ้นได้มากน้อยแค่ไหนก็ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของการขนส่งด้วย

5. การขนส่งทำให้มีการพัฒนาประเทศ ในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญ และทัดเทียมกับอารยประเทศ หรือแม้แต่การพัฒนาภายในประเทศให้มีการเป็นอยู่ที่เจริญทัดเทียมกัน ในทุกหนทุกแห่งก็ตามเป็นผลที่จะเกิดมาจากการขนส่งเช่นเดียวกัน ทำให้มีการพัฒนาประเทศ ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครอง

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้นนี้แล้ว การขนส่งยังมีประโยชน์อีกมากมายหลายประการ เช่น การขนส่ง มีส่วนทำให้เกิดการขยายงาน ทำให้เกิดการแบ่งงาน ทำให้มีการกระจายรายได้และอื่นๆ อีกมาก ดังนั้นสรุปได้ว่า การขนส่งจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมากมายมหาศาล ทั้งประโยชน์โดยตรงและโดยอ้อมต่อมนุษยชาติ และมีส่วนสัมพันธ์กับชีวิตและความเป็นอยู่ในชีวิตประจำวันมากขึ้นตลอดเวลา

ความสำคัญของการขนส่ง

การขนส่งเป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศ การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ คือ

1. ช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้จากท้องถิ่นอื่น และผลิตในสิ่งที่ตนถนัดแล้วนำไปจัดจำหน่ายในท้องถิ่นอื่น ดังนั้นทุกท้องถิ่นสามารถที่จะมีสินค้าอุปโภคบริโภคที่เหมือนกันได้ ตัวอย่างเช่น คนที่อยู่จังหวัดทางภาคเหนือก็สามารถมีอาหารทะเลบริโภคได้เหมือนกับผู้ที่อยู่ในจังหวัดใกล้ทะเลหรือคนที่อยู่ในต่างจังหวัดสามารถมีสินค้าบริโภคเช่นเดียวกับคนกรุงเทพฯ

2. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ในสมัยก่อนเมื่อการคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวก ต้องพึ่งตนเอง โดยปลูกข้าว เลี้ยงสัตว์ ทำเครื่องนุ่งห่ม ทำให้ไม่มีความชำนาญเฉพาะอย่าง เมื่อมีการขนส่งประชาชนสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้มีความต้องการสินค้ามากขึ้น จึงมีการแบ่งงานกันทำผลิตในสิ่งที่ตนถนัดแล้วนำมาแลกเปลี่ยนกัน ทำให้เกิดความชำนาญในสิ่งที่ตนถนัด (Specialization) การผลิต ก็มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเพราะเมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้น ต้นทุนหน่วยในการผลิตจะลดลง

3. ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อกันสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆ ขึ้นเป็นการขยายเมืองออกไปในแง่ของธุรกิจ การขนส่งช่วยให้มีการนำสินค้าไปขาย สินค้าที่ออกมาใหม่ๆ ก็สามารถกระจายไปขายตามแหล่งที่การขนส่งเข้าถึงความเจริญก็ก้าวทันได้ทุกหนแห่ง

4. มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้มีการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่นๆ จึงมีการเลียนแบบกันทางสังคม สังคมโดยรวมจึงเปลี่ยนได้เร็วขึ้น และทำให้ผู้คนมีสายตากว้างไกลขึ้น

5. ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันโลกดูเหมือนจะแคบลงเพราะผู้คนสามารถเดินทางถึงกันได้เกือบทั่วโลก หรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการมีระบบการขนส่งที่ดี

6. ช่วยให้มีมาตรฐานการศึกษาดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายสภาพการศึกษากว้างขวางไปในท้องถิ่นต่างๆ ที่การศึกษาขยายไม่ถึง สำหรับผู้ที่ต้องการศึกษาในระดับที่ไม่มีในท้องถิ่น ก็สามารถเดินทางไปศึกษาที่ต่างถิ่นได้ หรือตัวอย่างที่เห็นได้ชัดตัวอย่างหนึ่งคือ ระบบการศึกษาของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราชที่กระจายไปทั่วประเทศก็เกิดจากระบบการขนส่ง

7. ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งช่วยให้ประเทศต่างๆ ได้ติดต่อกันสะดวกยิ่งขึ้น ทำให้มีการแลกเปลี่ยนกันทางด้านเศรษฐกิจและสังคม สร้างความสัมพันธ์กันได้ดียิ่งขึ้น

8. ความสำคัญด้านอื่นๆ เช่น เพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ การขนส่งช่วยให้สามารถเข้าถึงประชาชนในชุมชนต่างๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น การขนส่งยังช่วยให้สะดวกในการติดต่อถึงกันและกัน ทำให้เกิดความเข้าใจกัน เกิดความสามัคคีขึ้นในชาติได้นอกจากนี้แล้วการขนส่งยังช่วยในด้านการป้องกันประเทศด้วย การขนส่งมีความจำเป็นต่อกิจกรรมทางทหารมาก เพราะในการเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ ต้องอาศัยการขนส่งเป็นหลัก

การขนส่งกับการพัฒนาในด้านต่างๆ

ในที่นี้จะกล่าวถึงการขนส่งกับการพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ ซึ่งสามารถแบ่งการพัฒนาที่เกี่ยวข้องออกได้เป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. การขนส่งกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ การขนส่งมีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

1.1 การขนส่งทำให้เกิดการตลาดมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลทำให้สินค้าและบริการกระจายและมีการซื้อขายและเปลี่ยนกันทุกหนทุกแห่ง ไม่ว่าจะขนส่งจะไปถึงที่ใด ตลาดสินค้าและบริการก็จะขยายและกว้างขวางออกไปเรื่อยๆ

1.2 การขนส่งทำให้เกิดเสถียรภาพด้านเวลา (Price Stabilization and Equalization) เพราะการขนส่งจะเป็นสื่อขนส่งสินค้าและบริการให้กระจายออกไปยังตลาดต่างๆ ทั่ว

ทุกจุดทั่วภาคและทันต่อเวลาที่ต้องการ โดยราคาของสินค้าและบริการนั้นจะมีราคาที่ใกล้เคียงหรือเท่ากันกับราคาในแหล่งกำเนิดอีกด้วย

1.3 การขนส่งทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงาน เพราะการขนส่งจะช่วยในการเคลื่อนย้ายแรงงานจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้อย่างรวดเร็ว เป็นส่วนช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับแรงงานมีน้อยหรือไม่เพียงพอ และทำให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นอีกด้วย

1.4 การขนส่งทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ (Large-Scale Production) เมื่อการขนส่งเป็นส่วนช่วยขยายตลาดแล้ว เมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการขึ้นก็สามารถที่จะส่งไปขายในที่ต่างๆ ได้มากขึ้น ทำให้มีอุปสงค์ในสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่เพื่อตอบสนองความต้องการในสินค้าและบริการประเภทนั้นๆ ด้วย

1.5 การขนส่งทำให้มูลค่าของอสังหาริมทรัพย์สูงขึ้น ในที่นี้หมายถึงว่า ทำให้มูลค่าของที่ดินมีราคามากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งไปถึงจุดใดแหล่งใด ก็จะทำให้ความเจริญไปสู่จุดนั้นๆ ด้วย ทำให้เกิดความต้องการในบริเวณนั้นๆ จึงเป็นสาเหตุให้มูลค่าของที่ดินบริเวณนั้นสูงขึ้นนั่นเอง

นอกจากนี้ การขนส่งก็ยังช่วยทำให้เกิดการแข่งขัน (Competition) ในเรื่องของการประกอบธุรกิจ การพัฒนาและปรับปรุงสินค้าและบริการ รวมทั้งการประกอบกิจการด้านการขนส่ง

2. การขนส่งกับการพัฒนาด้านสังคมของประเทศ การขนส่งมีผลต่อการพัฒนาทางสังคมของประเทศเช่นเดียวกับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งพอที่จะกล่าวถึงการพัฒนาทางสังคมได้ดังนี้

2.1 การขนส่งทำให้เกิดความเจริญทัดเทียมกันภายในประเทศ กล่าวคือเมื่อการขนส่งไปถึงจุดมุ่งหมายจุดนั้นๆ ด้วยมีการแลกเปลี่ยนซื้อสินค้าและบริการต่างๆ มากมายหลายชนิดซึ่งจะเป็นผลทำให้เกิดความเจริญในท้องถิ่นนั้นๆ ด้วย

2.2 การขนส่งทำให้เมืองมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว จะเห็นได้ว่าการคมนาคมไปถึงจุดใดก็จะทำให้เกิดขึ้น ณ จุดนั้นซึ่งปัจจุบันนี้มีหมู่บ้านเกิดใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามชานเมือง จึงเป็นผลทำให้เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว

2.3 การขนส่งทำให้เกิดการติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วการขนส่งจะช่วยทำให้การติดต่อสื่อระหว่างชุมชนต่างๆ ไปอย่างราบรื่น สะดวก ไม่ว่าจะเป็นการติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชนกับชุมชน ระหว่างเมือง หรือระหว่างจังหวัด ตลอดจนการติดต่อระหว่างประเทศ ต่างก็จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น

2.4 การขนส่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเป็นอยู่ โดยจะมีอิทธิพลต่อสภาพความเป็นอยู่ของสังคมที่การขนส่งเข้าไปถึง ทำให้เกิดการเลียนแบบของสังคมขึ้น และจะมีผลต่อสภาพความเป็นอยู่ ตลอดจนมาตรฐานการครองชีพด้วย

2.5 การขนส่งทำให้มาตรฐานของสังคมดีขึ้น จะมีผลทำให้มาตรฐานต่างๆ ของสังคมดีขึ้น ไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานการครองชีพความเป็นอยู่ ตลอดจนมาตรฐานการศึกษาทุกๆ อย่างจะดีขึ้นตามไปด้วย

3. การขนส่งกับการพัฒนาด้านการเมืองและการปกครองประเทศ มีการพัฒนา ดังนี้

3.1 การขนส่งทำให้การปกครองประเทศเป็นไปด้วยดี เพราะการขนส่งสามารถทำให้การติดต่อไปในจุดต่างๆ ทั่วประเทศ เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำได้ง่าย และถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึง

3.2 การขนส่งทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งทำให้ประเทศต่างๆ สามารถเดินทางติดต่อไปมาได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีการแลกเปลี่ยนทั้งทางการค้า การลงทุน และการทหาร ทำให้เกิดความสัมพันธ์อันดีต่อกัน

3.3 การขนส่งช่วยสนับสนุนด้านการทหารและการป้องกันประเทศ การขนส่งจะช่วยให้การเลือกทำเลที่ตั้งให้กระจายออกไปทั่วประเทศ ช่วยในการขนส่งยุทธปัจจัยต่างๆ ช่วยในการขนส่งเสบียงอาหาร ส่งกำลังบำรุงต่างๆ อันเป็นผลต่อการระวังป้องกันประเทศ ตลอดจนเป็นผลต่อเสถียรภาพ และความมั่นคงทางการเมืองด้วย

นอกจากนี้การขนส่งยังจะช่วยให้การปราบปรามอาชญากรรมต่างๆ ทำให้ประชาชนในชาติมีความสามัคคีเป็นหนึ่งอันเดียวกัน ช่วยสร้างความภูมิใจแก่ประชาชนเป็นสิ่งที่เชิดหน้าชูตาของบ้านเมืองและเป็นเครื่องมือของนักการเมืองด้วย

การขนส่งและกิจการสาธารณูปโภค

การขนส่งถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญประเภทหนึ่ง ซึ่งคำว่า กิจการสาธารณูปโภค (Public utility) นั้นหมายถึง กิจการที่มีหน้าที่ในการผลิตสินค้าหรือบริการในส่วนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดำรงชีวิต และการดำรงชีพของประชาชนส่วนใหญ่ เช่น กิจการด้านการประปา ไฟฟ้า โทรศัพท โทรคมนาคม รวมทั้งการขนส่ง กิจการสาธารณูปโภคนั้นจะมีลักษณะที่สำคัญ คือ

1. มีหน้าที่ผลิตสินค้าและบริการให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ
2. มีผลต่อชีวิตประจำวันและความเป็นอยู่ของประชาชนส่วนใหญ่
3. มีผลต่อเศรษฐกิจส่วนรวมของประเทศ

เมื่อเป็นดังนี้กิจการที่เป็นสาธารณูปโภคที่สำคัญ รัฐบาลจึงต้องยื่นมือเข้ามา มีบทบาท ทั้งในด้านการควบคุม การช่วยเหลือ การดำเนินงาน ตลอดจนการอุดหนุนต่างๆ ทั้งนี้ เพื่อให้กิจการสาธารณูปโภคดำเนินงานได้อย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องตลอดเวลานั้น จึงเห็นได้ว่ารัฐจึงเข้าไปทำหน้าที่ในการควบคุมกิจการต่างๆ โดยเป็นผู้ดำเนินกิจการเสียเอง

ความจำเป็นที่รัฐต้องควบคุมกิจการสาธารณูปโภค

เมื่อกิจการสาธารณูปโภคเป็นสิ่งจำเป็นแก่การดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน รัฐจำเป็นต้องเข้ามา มีบทบาทในการควบคุมกิจการสาธารณูปโภค ทั้งนี้ โดยมีเหตุผลในการควบคุม ดังนี้

-เพื่อควบคุมให้มีการบริการที่ได้มาตรฐานและสอดคล้องกับปริมาณความต้องการของประชาชน

-เพื่อควบคุมการดำเนินงาน กล่าวคือ ถ้าไม่มีการควบคุมอาจจะทำให้เกิดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ (Economic Waste) โดยอาจจะมีการให้บริการที่ซ้ำซ้อนและแข่งขันกันมาก เกิดความจำเป็น (Duplication Services) จนอาจเกิดการแข่งขันในลักษณะแบบเอาเป็นเอาตายกัน ที่เราเรียกว่า Cut-Throat competition ได้ ซึ่งจะทำให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี

-เพื่อคุมในเรื่องการกำหนดอัตราค่าบริการ (Rate of Services) ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมชาติและยุติธรรมแก่ทุกฝ่ายด้วย

วัตถุประสงค์ในการที่เข้ามาจัดระเบียบของภาครัฐบาล

เมื่อรัฐมีความจำเป็นต้องเข้ามาควบคุมกิจการสาธารณูปโภคแล้ว จะพิจารณาได้ว่า มีเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ในการที่เข้ามาจัดระเบียบเพื่อ

1. ช่วยป้องกันการเอารัดเอาเปรียบและป้องกันการผูกขาดจนเกิดความจำเป็น
2. เพื่อให้มีการบริการที่เพียงพอสม่ำเสมอและมีประสิทธิภาพ
3. ให้ถึงมือผู้บริโภคอย่างทั่วถึง เสมอภาค
4. ให้เกิดความปลอดภัยในการดำเนินงาน
5. เพื่อส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมชนิดใหม่

ฉะนั้นในการที่รัฐบาลควบคุมกิจการสาธารณูปโภค รัฐจึงจำเป็นต้องให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือกิจการเหล่านี้ให้สามารถดำเนินงานไปได้ด้วยดีและมีประสิทธิภาพโดยจะใช้วิธีการกำหนดสัมปทาน (Franchise) ซึ่งจะช่วยให้เกิดประโยชน์ต่างๆ เช่น

1. ช่วยป้องกันการแข่งขันอย่างรุนแรงหรือเกินขอบเขต
2. ช่วยป้องกันการหากำไรเกินควร
3. ทำให้เกิดประหยัดในการบริการ

4. ช่วยลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีจำนวนจำกัดและลดการใช้อย่างฟุ่มเฟือย

สิทธิและหน้าที่ของผู้ที่ได้รับสัมปทาน

รัฐเป็นผู้มอบสัมปทานให้เอกชนหรือหน่วยงานของรัฐ (รัฐวิสาหกิจ) เป็นผู้ดำเนินงานโดยมีรัฐเป็นผู้ควบคุมดูแลและเป็นผู้ออกกฎระเบียบต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามจุดประสงค์และนโยบายต่อไป กิจกรรมสาธารณูปโภคส่วนใหญ่จะมีลักษณะผูกขาด (Monopoly) หรือกึ่งผูกขาด (Oligopoly) และดำเนินงานตามสัมปทานที่ได้รับมอบหมายจากรัฐโดยจะมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมาย มาจากรัฐโดยจะมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายข้อบังคับต่างๆ ตามที่รัฐได้กำหนดไว้ ซึ่งสิทธิและหน้าที่ของผู้ที่ได้รับสัมปทานมีดังนี้

1. สิทธิ (Rights) ผู้ที่ได้รับสัมปทานให้ดำเนินกิจการสาธารณูปโภค มีสิทธิที่สำคัญ คือ

- ได้รับความคุ้มครองจากรัฐ รวมทั้งการช่วยเหลือและอุดหนุนในบางกรณี
- ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนในอัตราที่เหมาะสมซึ่งจะอยู่ในรูปแบบของค่าบริการ
- ได้รับสิทธิที่จะดำเนินการภายใต้กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ตามที่รัฐได้กำหนดไว้อย่างชัดเจน

2. หน้าที่ (Duties) ผู้ที่ได้รับสัมปทานให้ประกอบกิจการสาธารณูปโภค มีหน้าที่สำคัญดังนี้ คือ

- มีหน้าที่บริการแก่ผู้ใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ (Discriminate) โดยใครมาก่อนย่อมได้รับบริการก่อน
- มีหน้าที่ให้บริการอย่างเพียงพอ และปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ
- มีหน้าที่ให้บริการอย่างสม่ำเสมอ โดยจะหยุดให้บริการไม่ได้

2. ประเภทของการขนส่ง

การขนส่งโดยทั่วไป สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ซึ่งแบ่งตามลักษณะของเส้นทางหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งแล้วเป็น 6 ลักษณะ ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งลักษณะอื่นๆ โดยส่วนประกอบของการขนส่งทางถนน ส่วนประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนนมี 4 ส่วน คือ เส้นทางในการขนส่ง

และสัมปทาน อุปกรณ์ในการขนส่ง สถานีการขนส่ง ผู้ประกอบการหรือผู้ดำเนินการขนส่ง โดยมีรายละเอียดของส่วนประกอบการขนส่งในแต่ละประเภทของการขนส่งดังรายละเอียด ต่อไปนี้

การขนส่งทางถนน หรือทางรถยนต์ (Road Transportation)

เป็นการขนส่งที่นิยมใช้กันมากที่สุดในการขนส่งภายในประเทศ เป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกที่สุด เพราะสามารถส่งถึงจุดหมายโดยไม่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากการเปลี่ยนพาหนะ มีความยืดหยุ่นในด้านเวลาค่อนข้างสูง รวดเร็ว และควบคุมเวลาได้ดี สามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ตั้งแต่ปริมาณน้อยจนถึงปริมาณมาก จำนวนเที่ยวที่ออกกรรมมีบ่อยครั้งตามที่ต้องการ ครอบคลุมพื้นที่การบริการขนส่งได้กว้างไกลกว่า แต่ก็มีข้อเสียคือ ถ้าปริมาณสินค้ามากหรือระยะทางไกลจะมีต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่ารถไฟ ในระบบการบริหารแบบทันเวลาพอดีนิยมใช้เพราะต้องขนส่งบ่อยๆ แต่ครั้งจำนวนไม่มากและต้องมีความเที่ยงตรงของเวลาของเวลาค่อนข้างสูง บริษัทชั้นนำที่มีการขนส่งมากจะใช้บริษัทผู้ให้บริการตามสัญญาจากภายนอก (3PL) เช่น ซี.พี. เซเว่นอีเลฟเว่น จะใช้ไดนามิก โลจิสติกส์ บริษัทในเครือซีเมนต์ไทยจะใช้การบริการด้าน โลจิสติกส์จากซีเมนต์ไทย โลจิสติกส์ (CTL) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ การขนส่งโดยรถบรรทุกนี้มักจะใช้ร่วมกับการขนส่งวิธีอื่น เช่น การขนส่งโดยรถไฟ แล้วขนสินค้าลงเมื่อถึงสถานีปลายทางก่อนที่จะขนขึ้นรถบรรทุกไปส่งถึงที่หมาย

การขนส่งทางถนนเริ่มมีมาตั้งแต่แรกเริ่มของมนุษย์สมัยโบราณกาล ซึ่งอารยธรรมต่างๆ ตลอดจนความเจริญของมนุษย์ส่วนใหญ่ก็มาจากการขนส่ง เริ่มด้วยมนุษย์เรารู้จักบุกป่าฝ่าดง ฆ่าสัตว์ และหาอาหาร เพื่อการดำรงชีพ รู้จักการนำเอาอาหาร อุปกรณ์ต่างๆ ติดตัวไปโดยการถือหิ้ว สะพาย แบกหรือหาม ต่อมารู้จัก การใช้เลื่อน (Sledge) ในการขนสัมภาระต่างๆ รู้จักการนำเอาสัตว์มาเลี้ยงเพื่อเป็นอาหารและใช้งาน โดยให้บรรทุกสิ่งของต่างๆ ต่อมารู้จักใช้ให้สัตว์เลี้ยงเหล่านั้นลากเลื่อนให้เลื่อนไป ต่อมารู้จักการใช้หินหรือไม้กลมๆมารองให้สัตว์ลากเลื่อนให้ผ่านไปบนหมอนที่รองไว้เป็นทอดๆ จนรู้จักดัดแปลงมาใช้ล้อแทน ซึ่งในระยะแรมเริ่มนั้นก็มีสภาพง่าย ๆ เป็นเกวียน (Cart) เมื่อมีเกวียนขึ้นถนนหรือเส้นทาง สำหรับให้เกวียนหรือล้อเลื่อนต่างๆ สามารถวิ่งผ่านไปได้ นับเป็นวิวัฒนาการเริ่มแรกของการขนส่งทางถนนต่อมาได้มีการคิดประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้น (โดยเจมส์ วัตต์ คศ.1776) นายนิโคลาส คโย ได้นำเอาเครื่องจักรไอน้ำไปประกอบเป็นรถยนต์สามารถเคลื่อนได้ด้วยพลังของไอน้ำ ต่อมาเป็นผู้คิดค้นและประดิษฐ์ เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆเพิ่มมากขึ้น ก็ได้ถูกนำมาใช้ดัดแปลงเป็นอุปกรณ์ในการขนส่ง ต่อมาได้มีการคิดค้นประดิษฐ์ เครื่องจักรกลที่ใช้ น้ำมันขึ้น (ระหว่างปลายศตวรรษที่ 19) จึงเกิดเครื่องยนต์สันดาปภายใน และถูกนำมาใช้แทนรถยนต์ที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำ ทำให้รถยนต์ที่เคลื่อนที่ด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในแพร่หลายและนิยมใช้กันมาจนถึงปัจจุบัน



ภาพที่ 3.1 การขนส่งโดยใช้ล้อเลื่อนและเกวียน

เส้นทางของการขนส่งทางรถยนต์

เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ รถยนต์จะวิ่งบริการไปยังที่ต่างๆ ได้ ถ้ามีถนนไปถึง ได้มีวิวัฒนาการมานานแล้วตั้งแต่สมัยอียิปต์เป็นต้นมา โดยรู้จักการนำเอาวัสดุต่างๆ มาใช้ในการสร้างเส้นทาง เช่น ใช้อิน ใช้นิน ใช้นทราย ใช้นกรวด ใช้นลูกลัง เป็นต้น ต่อมารู้จักใช้ถนนที่ลาดด้วยยาง และพัฒนามาเป็นถนนคอนกรีตในที่สุด เส้นทางในการขนส่งทางรถยนต์ในปัจจุบันนี้ นอกจากจะอยู่บนพื้นดินธรรมดาแล้ว ยังมีการสร้างเป็นสะพาน สร้างเป็นอุโมงค์อยู่ใต้พื้นดิน ใต้น้ำ และอยู่เหนือดินอีกด้วย เส้นทางของการขนส่งทางรถยนต์ อาจสามารถแบ่งออกได้เป็น

1. ถนนส่วนบุคคล เป็นถนนที่บุคคล บุคคลหนึ่งหรือคณะบุคคลหนึ่งเป็นเจ้าของ โดยไม่ได้เปิดให้บุคคลอื่นที่มีได้เกี่ยวข้องหรือไม่ได้รับอนุญาตใช้และในการก่อสร้าง ตลอดจนการดูแลและบำรุงรักษาถนนส่วนบุคคลนี้ผู้เป็นเจ้าของเป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

2. ถนนสาธารณะ เป็นถนนที่บุคคลทุกคนสามารถใช้ได้ โดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้าง ซ่อมบำรุง และดูแลรักษาในการใช้เส้นทางนี้อาจจะให้ใช้โดยไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมใดๆ หรืออาจจะมีค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางก็ได้

นอกจากนี้อาจพิจารณาเส้นทางในอีกลักษณะหนึ่งก็ได้ โดยการแบ่งออกเป็น

1. ถนนในเมือง เป็นถนนที่อยู่ในเขตชุมชน ใช้ติดต่อเพื่อการขนส่งภายในเขตพื้นที่ของเมืองนั้นๆ

2. ถนนนอกเมืองหรือระหว่างเมือง เป็นถนนที่อยู่นอกเขตชุมชน ใช้ติดต่อกันระหว่างเมืองต่อเมือง ชุมชนต่อชุมชน

อุปกรณ์ของการขนส่งทางรถยนต์

มีวิวัฒนาการมานานแล้ว เช่นเดียวกับกับเส้นทาง โดยเริ่มตั้งแต่การใช้ล้อเลื่อน ใช้เกวียน ใช้รถม้า ซึ่งใช้กำลังสัตว์เป็นเครื่องจูงลากให้เคลื่อนที่ไปได้ ต่อมานำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนกำลังสัตว์ และในที่สุดก็ใช้เครื่องยนต์ สันดาปภายในแทนโดยใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง สำหรับอุปกรณ์ของการขนส่งทางถนนก็มีมากมายหลายชนิด หลายประเภท เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์ สำหรับการขนส่งทางถนน (รถยนต์) ในประเทศไทยเรานั้นเริ่มมีการใช้รถเทียมม้าในรัชสมัยของ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 และได้ทรงโปรดเกล้าให้สร้างถนนขึ้นหลายสายทั้งในและนอกกำแพงพระนคร ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (พระปิยะมหาราช) รัชกาลที่ 5 รถเทียมม้าก็มีมากขึ้นและนิยมใช้กันมากยิ่งขึ้น บ้านเมืองเจริญขึ้นตามลำดับ มีประวัติว่ารถยนต์ คันแรกที่เข้ามาในเมืองไทยเป็นของเจ้าพระยาสุรศักดิ์ ต่อมากรมหลวงราชบุรีเป็นผู้นำเอาเข้ามาแล้วน้อมเกล้าถวายให้พราหมณ์สมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 หลังจากนั้นได้มีการสั่งเข้ามาอีกเป็นจำนวนมากและเป็นที่แพร่หลายนับแต่นั้นมา รถยนต์ก็เริ่มมีการนำมาวิ่ง และใช้กันมากขึ้นในกรุงเทพและเป็นเจ้าถนนมาถึงปัจจุบันนี้ ส่วนถนนที่สร้างนั้นถือได้ว่าถนนเจริญกรุง (New Road) เป็นถนนสายแรกและต่อมาก็มีถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และถนนสายอื่นๆ อีก จนกระทั่งมีการถมคลองต่างๆ มาสร้างเป็นถนนจวบจนทุกวันนี้ ยานพาหนะซึ่งเป็นอุปกรณ์ของการขนส่งทางถนนแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. รถยนต์โดยสาร เป็นรถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้งานด้านการขนส่งบุคคล อุปกรณ์เพื่อการขนส่งผู้โดยสาร สร้างขึ้นมาเพื่อใช้งานด้านการขนส่งบุคคล เช่น รถยนต์นั่ง รถจักรยาน เป็นต้น

2. รถยนต์บรรทุก เป็นรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุกขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ อุปกรณ์เพื่อการขนส่งสินค้าและบริการ สร้างขึ้นมาเพื่อใช้งานด้านการขนส่งสินค้าและบริการโดยทั่วไป หรือใช้เฉพาะอย่าง เช่น รถบรรทุก รถน้ำมัน เป็นต้น

อุปกรณ์ของการขนส่งทางรถยนต์ได้มีการพัฒนา และปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลาแล้วถ้าเราพิจารณาตามลักษณะของการใช้งานแล้ว ยังอาจแบ่งออกได้เป็น

1. รถยนต์สาธารณะ หมายถึง รถที่ใช้รับจ้างขนส่งมีแบบรถยนต์ประจำทาง และรถยนต์ไม่ประจำทาง

1. รถยนต์บริการ เป็นรถยนต์เช่าหรือรับจ้าง เช่น รถบริการทัศนอาจร รถเช่า
2. รถยนต์ส่วนบุคคล เป็นรถที่ใช้กิจการส่วนตัว เช่น รถแท็กซี่ รถบรรทุกสินค้าส่วนบุคคล

บุคคล

สถานีของการขนส่งทางรถยนต์

1. สถานีสำหรับขนส่งผู้โดยสาร
2. สถานีขนส่งสินค้าและบริการ

สถานีในการขนส่งทางถนนนี้ โดยทั่วไปจะมีอยู่แพร่หลายกระจายทั่วไปตามเส้นทางที่การขนส่งทางถนนไปถึง โดยอาจจะมีสถานีที่เป็นจุดใหญ่ๆ หรือจุดศูนย์กลางหรือจุดต้นทาง ปลายทาง และจะมีสถานีระหว่างเส้นทาง ซึ่งอาจจะอยู่ในที่ชุมชนหรือในตัวเมือง หรือตามทางแยก โดยภายในสถานีขนส่งที่ดีนั้น จะมีเครื่องอำนวยความสะดวกและเครื่องอุปกรณ์ต่างๆ ไว้คอยให้บริการแก่ผู้ใช้บริการตลอดเวลา เช่น ห้องพัก ห้องฝากสิ่งของ ร้านอาหาร โทรศัพท์ เป็นต้น



ภาพที่ 3.2 สถานีของการขนส่งทางรถยนต์

ผู้ประกอบการขนส่งทางรถยนต์

ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนก็มีทั้งที่เป็นของรัฐและเอกชน โดยผู้ประกอบการขนส่งนั้น สามารถแบ่งออกได้หลายประการ เช่น

1. ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) เป็นผู้รับจ้างขนส่งโดยทั่วไป เพื่อสินจ้างรางวัล โดยไม่จำกัดเส้นทางและเวลา มีทั้งประจำทาง และไม่ประจำทาง
2. ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา (Contract Carrier) เป็นผู้ประกอบการขนส่งเพื่อำาหน้จรางวัลตอบแทน โดยมีการทำสัญญาตกลงกันก่อนที่จะทำการขนส่ง
3. ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล (Private Carrier) เป็นผู้ประกอบการขนส่งเพื่อกิจการค้าของตนเอง ส่วนใหญ่เป็นกิจการประเภทอุตสาหกรรม

4. ผู้ประกอบการขนส่งแบบรับจอร์วาง (Freight Forwarder) เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้รับจ้างจัดการรวบรวมเพื่อให้มีการขนส่งเกิดขึ้น โดยเมื่อรวบรวมได้แล้วก็จะมอบให้ ผู้ประกอบการอื่น ทำการขนส่งอีกต่อหนึ่ง แต่ความรับผิดชอบโดยตรงยังคงอยู่กับผู้รับจัดการขนส่ง โดยในบางกรณีอาจจะมีลักษณะเป็นนายหน้าหรือตัวแทน ซึ่งอาจได้รับค่าตอบแทนในรูปแบบของค่าคอมมิชชั่น (Commission) แต่ความรับผิดชอบจะไม่ตกอยู่กับนายหน้าหรือตัวแทน

5. ผู้รับประกอบสถานีขนส่งหมายถึง การดำเนินงานให้รถยนต์เข้าไปจอดรับผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้าในสถานีที่กำหนดไว้ โดยปกติรัฐบาลจะเป็นผู้ดำเนินการสถานีขนส่งเองและจะประกาศกำหนดสถานีให้รถยนต์เข้าไปจอดรับส่งสินค้าและผู้โดยสาร

6. การขนส่งในความรับผิดชอบของรัฐวิสาหกิจ เช่น องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) ซึ่งจัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งองค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ พ.ศ. 2496 ในปัจจุบันผลประกอบการขาดทุนได้ยกเลิกแล้ว นอกจากนั้นยังมีการรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชน เป็นต้น

ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งทางรถยนต์

การขนส่งทางถนนหรือทางรถยนต์นั้นเป็นที่นิยมใช้กันมากในปัจจุบันนี้ ซึ่งพอที่จะสรุปถึงลักษณะข้อได้เปรียบและเสียเปรียบของการขนส่งทางรถยนต์ได้ดังนี้

ข้อได้เปรียบ

1. สามารถให้บริการถึงบ้านได้ (Door to Door Service) เป็นข้อที่เปรียบอย่างเห็นได้ชัด การขนส่งด้วยวิธีการอื่น เช่น รถไฟ หรือเครื่องบิน ก็ยังต้องอาศัยรถยนต์อีกทอดหนึ่ง
2. มีความคล่องตัวสูง สะดวก รวดเร็ว และให้บริการได้ทุกจุดตลอดระยะทาง
3. สามารถบริการได้ตลอดเวลาและทันเวลา ไม่จำเป็นต้องมีหมายกำหนดการเหมือนรถไฟหรือเครื่องบิน
4. ใช้การขนส่งได้ทุกระยะทาง โดยเฉพาะระยะใกล้และปานกลาง
5. ใช้เชื่อมโยงหรือประสานกับการขนส่งประเภทอื่นๆ
6. สามารถลงทุนด้วยเงินจำนวนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งแบบอื่น เป็นแบบของการขนส่งที่มีขนาดเล็กที่สุด แครถ 1 คัน ก็สามารถใช้ขนส่งได้แล้ว ตลอดจนการขยายกิจการทำได้ง่าย
7. ผู้ประกอบการมาก ราย สามารถเลือกรับบริการได้
8. การเลิกกิจการทำได้ง่าย ผลเสียหายมีน้อย
9. ไม่จำเป็นต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะอย่าง จึงสามารถขยายกิจการได้ง่าย การดำเนินงานไม่ยุ่งยาก บุคคลทั่วไปสามารถดำเนินการได้

ข้อเสียเปรียบ

1. บรรทุกได้เฉพาะของที่มีน้ำหนักไม่มากนัก และรถจะมีความจุน้อยเมื่อเปรียบกับเรือ
2. ความปลอดภัยมีน้อย เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
3. ไม่สามารถบรรทุกของหนัก หรือมีปริมาณมากๆ ได้
4. ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในระยะไกลจะสูงขึ้นเรื่อยๆ
5. เป็นบริการที่เหมาะสมกับการขนส่งระยะทางใกล้ๆ และปานกลางไม่เหมาะสำหรับการขนส่งในระยะไกล
6. มีการแข่งขันกันมาก เพราะมีผู้ประกอบการได้มาก

การขนส่งทางรถไฟ (Railroad Transportation)

การขนส่งทางรถไฟเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถเคลื่อนย้ายสิ่งของและบุคคลไปได้ไกลด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำ และมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น เพราะเครื่องที่อยู่ในเส้นทาง (ราง) ที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะนั่นเอง ลักษณะเด่นของการขนส่งทางรถไฟคือการที่ขบวนรถไฟแต่ละขบวนสามารถพ่วงตู้บรรทุกหรือตู้โดยสารได้คราวละมากๆ จึงสามารถให้บริการโดยประหยัดเหมาะสมกับสินค้าน้ำหนักมาก ปริมาณมาก กินเนื้อที่มากและบรรทุกเป็นระยะทางไกลๆ สินค้าที่นิยมได้แก่ เช่น ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน น้ำมัน ตู้คอนเทนเนอร์ เหมาะสมกับการขนส่งระยะทางไกล เพราะถ้าขนส่งระยะใกล้จะถึงที่หมายช้ากว่ารถบรรทุกและต้องขนย้ายเปลี่ยนพาหนะ แต่ถ้าขนส่งระยะทางไกลจะใช้เวลาพอกัน แต่รถไฟมีข้อจำกัดที่ต้องวิ่งบนรางที่มีเส้นทางจำกัดตายตัว ทำให้มีความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อย นอกจากนี้ยังมีข้อเสียคือ มักล่าช้าบ่อยๆ คุณภาพของการบริการค่อนข้างต่ำ เวลาออกรถกำหนดตายตัวไม่สามารถเปลี่ยนแปลงตามความต้องการได้

การขนส่งทางรถไฟมีมานานตั้งแต่สมัยโบราณ เกิดขึ้นหลังจากที่มนุษย์เรารู้จักการใช้วงล้อเข้ามาช่วยในการขนส่ง ในระยะเริ่มแรก ใช้แรงสัตว์ เช่น ม้า วัว ควาย ช้าง ลา เป็นต้น ลากให้เคลื่อนที่ไปตามรางที่กำหนดไว้ โดยวงล้อนั้นทำด้วยไม้ ต่อมาวิวัฒนาการมาเรื่อยๆ รู้จักใช้เหล็กแทนไม้ และมีการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนกำลังสัตว์ การขนส่งทางรถไฟนี้เป็นการขนส่งประเภทที่ถือว่า เป็นประเภทบุกเบิกของการขนส่งเกือบทุกๆ ประเทศก่อนที่จะมีการขนส่งประเภทอื่นๆ จะเจริญ ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่มีการขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้น ต่อมาได้แพร่หลายไปยังประเทศต่างๆ ทั้งยุโรป อเมริกา และทั่วโลก

สำหรับกิจการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยเรานั้น เริ่มในปีรัตนโกสินทร์ศก 105 ตรงกับปี พ.ศ. 2429 กิจการรถไฟได้ถือกำเนิดขึ้นเป็นครั้งแรก เมื่อรัฐบาลได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กให้สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพถึงสมุทรปราการ ระยะทาง 21 กิโลเมตร เปิดเดินรถไฟครั้งแรกในเส้นทาง กรุงเทพ-สมุทรปราการ เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2492 ในเวลาเดียวกัน

ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ทำการสำรวจเส้นทางเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพถึงเชียงใหม่ และมีการแยกไปนครราชสีมาที่สระบุรีด้วย หลังจากนั้นได้มีพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้สร้างเส้นทางจากกรุงเทพถึงนครราชสีมาเป็นเส้นทางแรก หลังจากนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้น สังกัดกระทรวงโยธาธิการ ครั้นเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระองค์จึงเสด็จทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ซึ่งทางการได้ถือเอาวันนี้เป็น วันสถาปนากิจการรถไฟหลวง

ความกว้างของรางเมื่อแรกสร้างทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นรางกว้าง 1.435 เมตร ระยะทางทั้งหมด 1,076 กิโลเมตร ส่วนทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเป็น รางกว้าง 1.00 เมตร ที่สร้างเป็นรางขนาด 1.00 เมตร ก็เพื่อให้มีขนาดเท่ากับของประเทศเพื่อนบ้านทั้งหลาย คือ มาเลเซีย พม่า เขมร ต่อจากนั้น พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงให้เปลี่ยนรางขนาด 1.435 เมตร ทางฝั่งตะวันออกที่สร้างไปแล้วทั้งหมดเป็นขนาด 1.00 เมตร โดยใช้เวลาดำเนินการ 10 ปี แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2469 และต่อมาในปี 2504 ได้เริ่มโครงการ Dieselization โดยทยอยจัดหา รถจักรดีเซลมาใช้แทนรถจักรไอน้ำ ซึ่งใช้เวลา 14 ปี จึงแล้วเสร็จในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนักทรัพย์สินทั้งทางอาคาร และรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมากจำต้องเร่งบูรณะฟื้นฟูให้กลับไปสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลก มาสมทบในระหว่างการเจรจากู้เงินนั้นธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการในเชิงธุรกิจกรมรถไฟหลวง จึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการ ภายใต้ชื่อว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยดำเนินการอยู่ภายใต้ พ.ร.บ. การรถไฟฯ ฉบับ พ.ศ. 2494 ซึ่งในหลักการรัฐคุ้มครอง แต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่าโดยสาร และค่าระวาง คุมการปิดเปิดเส้นทางและการบริการและคุมการลงทุนทั้งหมด แต่หากดำเนินงานขาดทุน รัฐจะชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด ต่อมากิจการรถไฟได้มีการขยายตัวโดยมีการเพิ่มเส้นทางให้มากขึ้น และเปิดเดินรถไฟในเส้นทางต่างๆ อยู่ตลอดจนถึงปัจจุบัน การรถไฟแห่งประเทศไทย

เส้นทางของการขนส่งทางรถไฟ

เส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถไฟได้มีการพัฒนา มาตั้งแต่เริ่มมีรถไฟเกิดขึ้น โดยใช้ไม้ทำเป็นราง เพื่อให้รถวิ่งไปได้ ต่อมาก็คิดแปลงเป็นใช้เหล็กแทนทางรถไฟต้องมีการสร้าง เฉพาะเป็นพิเศษของตัวเอง ไม่สามารถใช้ร่วมกับการขนส่งแบบอื่นๆ ได้ ทางรถไฟจะต้องมีหมอนรองทางรถไฟไว้ ซึ่งแต่เดิมก็ใช้ไม้เป็นหมอนรองทางรถไฟ แต่ปัจจุบันก็เปลี่ยนมาใช้วัสดุอื่นแทน คือ ใช้คอนกรีตแทนหมอนไม้

เส้นทางรถไฟแต่ละสายก่อสร้างขึ้นตามความต้องการทางเศรษฐกิจการเมืองและสังคม ความยาวของแต่ละสายไม่เท่ากัน ส่วนทางด้าน การเดินรถไฟมี 2 ระบบ คือ ระบบการเดินรถบนทางเดี่ยว (Single line) และระบบการเดินรถบนทางคู่ (Double line) ซึ่งมีระบบที่แตกต่างกันคือ ระบบการเดินรถบนทางเดียวนั้นรถที่เดินสวนกันจะต้องหลีกเลี่ยงกันในสถานีใดสถานีหนึ่ง ซึ่งมีทางหลีกเลี่ยงรถไฟขบวนใดขบวนหนึ่งเกิดความล่าช้าเสียเวลาจำเป็นต้องหลีกเลี่ยงใหม่ จะทำให้ขบวนอื่นที่เดินตามกำหนดเวลาพลอยล่าช้าไปด้วย

อุปกรณ์ของการขนส่งทางรถไฟ

รถไฟ หรือขบวนรถไฟนั่นเอง ซึ่งเราสามารถแบ่งพิจารณาออกได้เป็นดังนี้

1. รถไฟ (หัวรถจักร) ใช้เพื่อการขับเคลื่อน ลากขบวนรถไฟวิ่งได้
2. ตู้รถไฟบรรทุกผู้โดยสาร ใช้สำหรับบรรทุกผู้โดยสาร

รถไฟบรรทุกสินค้าและบริการ ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าและบริการต่าง โดยทั่วไปมีการแบ่งประเภทของขบวนรถที่ใช้สำหรับการให้บริการในต่างประเทศแบ่งเป็น ดังนี้

1. การบริการกำกับประจำวันที่เป็นมาตรฐาน (Standard Day Coaches Services) เป็นขบวนรถไฟที่วิ่งเป็นประจำวัน ได้มาตรฐาน และยังสามารถแบ่งตามประเภทเส้นทาง ได้คือ

- เส้นทางหลัก (Through Main Line)
- เส้นทางหลักในท้องถิ่น (Local Main Line) ใช้วิ่งในระยะใกล้ๆ ช่วงเวลาสั้นๆ
- บริการวิ่งในเส้นทางสาขาที่กำกับรายวัน (Branch Line Day Coaches Service)

ใช้วิ่งบริการเป็นประจำทุกวัน

2. รถตู้นอนและตู้รับแขก (Sleeper and parlor Car Service) เป็นขบวนรถที่มีการบริการพิเศษ มีอาหาร ตู้นอน ระบบปรับอากาศ ตู้รับแขก และเช่าเป็นกระบวนเป็นได้

3. กระบวนเดินระหว่างที่ทำงานกับบ้าน หรือรถชานเมือง (Commuter Service) เป็นรถที่วิ่งไปกลับในวันเดียว วิ่งไปชานเมือง

สำหรับขบวนรถไฟของไทยที่เราพบเห็นกันอยู่เสมอ เช่น รถด่วน รถเร็ว รถธรรมดา รถดีเซลราง เป็นรถที่ใช้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร ขบวนรถเช่าพิเศษ ส่วนรถที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าและบริการก็คือ รถสินค้านอกจากนี้ยังมีรถอีกประเภทหนึ่งที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าพร้อมกันก็คือ รถร่วม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ขบวนรถด่วนพิเศษ เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญเท่านั้น รถพ่วงส่วนใหญ่จะเป็นรถนอนธรรมดาและปรับอากาศ โดยชนิดรถที่ให้บริการ เป็นรถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) รถโบกี้ที่นั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนอ.ป.) มีเส้นทางที่จัดบริการ คือ ขบวนรถด่วนพิเศษ (นครพิงค์) ระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ขบวนรถด่วนพิเศษ (ระหว่างประเทศ) ระหว่างกรุงเทพฯ-บัตเตอร์เวอร์ธ-กรุงเทพฯ และขบวนรถด่วนพิเศษ (ทักษิณ) ระหว่างกรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ

ขบวนรถด่วน เป็นขบวนรถที่จัดเดินทางระยะไกล หยุดสถานีที่สำคัญเท่านั้น รถพ่วงจะเป็นรถนอนธรรมดาและปรับอากาศ โดยจะมีรถโดยสารชนิดนั่งพ่วงรวมอยู่ด้วยในบางขบวน คิดค่าธรรมเนียมขบวนรถ มีชนิดรถที่ให้บริการคือ รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) รถโบกี้ที่นั่งและนอนชั้นที่ 2 1 (บนท.) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.ป) รถปรับอากาศชั้นที่ 2 (บขท.ป) รถโบกี้ชั้นที่ 2 (บขท.) รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) รถปรับอากาศชั้นที่ 3 (บขส.ป.) ซึ่งมีเส้นทางที่จัดบริการ คือ ขบวนรถด่วน ระหว่างกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ ขบวนรถด่วน ระหว่างกรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ ขบวนรถด่วนระหว่างกรุงเทพฯ-ตรัง-กรุงเทพฯ และขบวนรถด่วน ระหว่างกรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ

ขบวนรถเร็ว เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกลหยุดเกือบทุกสถานี รถพ่วงส่วนใหญ่จะเป็นรถนั่งชั้น 3 คิดค่าธรรมเนียมขบวนรถ มีชนิดรถที่ให้บริการ คือ รถโบกี้ที่นั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.) รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.ป) รถโบกี้ชั้นที่ 2 (บขท.) รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) ซึ่งมีเส้นทางที่จัดบริการ คือ ระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-สิดาอาสน์-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-เด่นชัย-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-หนองคาย-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-กันตัง-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-สุโขทัย-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ

รถวิ่งระหว่างเมืองใหญ่ (Inter City) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อรับส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองใหญ่ๆ หยุดเฉพาะสถานีสำคัญๆ เท่านั้น ขบวนรถจะเป็นรถดีเซลชั้น 2 นั่งปรับอากาศ ทั้งขบวนคิดค่าธรรมเนียมปรับอากาศพร้อมบริการอาหารกล่องและของว่าง ชนิดรถที่ให้บริการ คือ รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศไม่มีห้องขับ รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศมีห้องขับ (กชม.ป. และกชข.ป.) มีเส้นทางที่จัดบริการ ระหว่างกรุงเทพฯ-สวรรคโลก-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-ศรีนครินทร์-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานี-กรุงเทพฯ ระหว่างกรุงเทพฯ-สุราษฎร์-กรุงเทพฯ และระหว่างกรุงเทพฯ-ยะลา-กรุงเทพฯ

ขบวนรถท่องเที่ยว เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดราชการ หยุดเฉพาะสถานีที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น ขบวนรถจะเป็นรถดีเซลรางธรรมดาและปรับอากาศ ค่าโดยสารคิดอัตราพิเศษแต่ละรายการ มีชนิดรถที่ให้บริการ เป็นรถดีเซลรางธรรมดา

ขบวนรถธรรมดา เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร จากกรุงเทพฯ ไปยังจังหวัดต่างๆ ในแต่ละภูมิภาค โดยมีระยะทางระหว่าง 151-600 กม. และหยุดเกือบทุกสถานี และป้ายหยุดรถ ชนิดรถที่ให้บริการรถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.)รถโบกี้ชั้นที่ 2 (บขท.)รถโบกี้ชั้นที่ 2 และ 3 ติดกัน (บสส.) เส้นทางที่จัดบริการปัจจุบัน มีขบวนรถธรรมดาให้บริการแก่ผู้โดยสารในทุกภาค

ของประเทศ เช่น สายเหนือ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - พิษณุโลก - กรุงเทพฯ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - ตะพานหิน - กรุงเทพฯ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - นครสวรรค์ - กรุงเทพฯ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - บ้านตาคลี - กรุงเทพฯ สายตะวันออกเฉียงเหนือ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - สุรินทร์ - กรุงเทพฯ - สายตะวันออก ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - กรุงเทพฯ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - กบินทร์บุรี - กรุงเทพฯ ขบวนรถธรรมดา กรุงเทพฯ - บ้านพลูตาหลวง - กรุงเทพฯ (เดินเฉพาะวันจันทร์-ศุกร์) สายใต้ ขบวนรถธรรมดา ชนบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ - ชนบุรี ขบวนรถธรรมดา ชนบุรี - หลังสวน - ชนบุรี ขบวนรถธรรมดา ชนบุรี - น้ำตก - ชนบุรี

ขบวนรถชานเมือง เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 150 กม. เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อค้าขาย หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ ชนิดรถที่ให้บริการส่วนใหญ่จะเป็นรถนั่ง ชั้น 3 โดยจะมีรถนั่งชั้น 2 ปรับอากาศ บ้างในบางขบวน เส้นทางที่จัดบริการ ขบวนรถชานเมือง กรุงเทพฯ - ลพบุรี ระยะทาง 133 กม. ขบวนรถชานเมือง กรุงเทพฯ - แก่งคอย ระยะทาง 125 กม. ขบวนรถชานเมือง กรุงเทพฯ - ปราจีนบุรี ระยะทาง 122 กม. ขบวนรถชานเมือง กรุงเทพฯ - ราชบุรี ระยะทาง 117 กม. ขบวนรถชานเมือง กรุงเทพฯ - สุพรรณบุรี ระยะทาง 158 กม.

ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ รถพ่วงจะเป็นรถโดยสารนั่งชั้น 3 ตลอดทั้งขบวน ชนิดรถที่ให้บริการ รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) เป็นหลัก โดยจะมีรถดีเซลรางชั้น 3 ให้บริการ บ้างบางขบวน เส้นทางที่จัดบริการ เป็นขบวนรถที่จัดบริการแก่ผู้โดยสารท้องถิ่น ให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อ ระหว่างจังหวัดสำคัญๆ ที่มีเส้นทางรถไฟผ่าน รวมทั้งในทางแยกสายต่างๆ ในภาคใต้

ขบวนรถรวม (Mixed) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร หยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ รถพ่วงจะเป็นรถโดยสารนั่งชั้น 3 และมีรถสินค้าพ่วงไปด้วยเพื่อรับส่งสินค้า ชนิดรถที่ให้บริการ รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) สำหรับผู้โดยสาร รถตู้สินค้า สำหรับบรรทุกสินค้า เส้นทางที่จัดให้บริการ ปัจจุบันมีขบวนรถรวมให้บริการในภาคตะวันออกและภาคใต้ รวม 4 ขบวน ต่อวัน ดังนี้

- ขบวนรถรวมที่ 485/486 ชุมทางหนองปลาตุ๊ก - น้ำตก - ชุมทางหนองปลาตุ๊ก
- ขบวนรถรวมที่ 489/490 สุราษฎร์ธานี - คีรีรัฐนิคม - สุราษฎร์ธานี

สถานีขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟก็จำเป็นต้องมีสถานีสำหรับขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและบริการ เช่นเดียวกันกับการขนส่งประเภทอื่นๆ ซึ่งสถานีในการขนส่งทางรถไฟก็มีลักษณะคล้ายกับการ

ขนส่งทางรถยนต์ กล่าวคือ สามารถแบ่งออกได้เป็นสถานีต้นทาง ปลายทาง สถานีชุมทาง และ สถานีปลายทาง

ในสถานีขนส่งทางรถไฟ ไม่ว่าจะเป็นสถานีต้นทาง/ปลายทาง/ปลายทาง หรือสถานีชุมทาง ต่างก็ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกได้เช่นเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นห้องพัก ร้านอาหาร ร้านขายของใช้ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆอีกด้วย



ภาพที่ 3.3 สถานีหัวลำโพง

ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ

ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟก็สามารถที่จะแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ ดังนี้

1. ผู้ประกอบการของรัฐ เป็นกิจการที่รัฐเป็นผู้ลงทุน และดำเนินกิจการทั้งหมด
2. รถไฟผู้รับอนุญาต หมายถึง กิจการรถไฟซึ่งรัฐบาลอนุญาตให้เอกชน เป็นผู้ดำเนินการจัดสร้างและบริการเดินรถภายใต้การควบคุมของรัฐ ในประเทศไทยรัฐบาลยังไม่ได้ อนุญาตให้เอกชนทำอย่างเต็มที่แต่มีกรณีที่มีการร่วมมือกับเอกชน เช่น บริษัทปูนซีเมนต์ได้ตกลง กับการรถไฟ ทำรางและตู้พิเศษเพื่อขนส่งซีเมนต์เข้าสู่โรงงาน แต่ค่าระวางในการขนส่งก็ยังจ่ายให้ ทางการรถไฟ

3. รถไฟเฉพาะ หมายถึง กิจการรถไฟที่ได้สร้างขึ้นเฉพาะเพื่อใช้กับกิจการใด กิจการหนึ่ง โดยมีได้เก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกสินค้า เช่น รถไฟของบริษัทป่าไม้หรือเหมืองแร่

ซึ่งผู้ประกอบการให้บริการรับ-ส่งสินค้า 2 ประเภท คือ สินค้าประเภทเหมาหลัง (Carload) และประเภทหีบห่อวัตถุ (Less than carload) ซึ่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

1. ประเภทเหมาลัง หมายถึง การขนส่งสินค้าโดยที่ลูกค้าเหมารถสินค้าทั้งหลัง เพื่อบรรจุสินค้าของตนส่งไปยังสถานีปลายทางแห่งหนึ่ง ผู้ที่ประสงค์จะเหมารถสินค้าต้องขอรถไว้ล่วงหน้า

2. ประเภทหีบห่อวัตถุ คือ การขนส่งสินค้าหีบห่อที่รวบรวมจากลูกค้าหลายคน เพื่อนำส่งไปยังสถานีต่างๆ ในแต่ละวัน โดยพนักงานจะทำการบรรจุหีบห่อเข้าสู่รถสินค้าแยกตามสถานีและเส้นทางและจะพ่วงรถสินค้าเหล่านี้เข้ากับขบวนรถสินค้าหรือรถร่วมเพื่อส่งไปยังจุดหมาย

ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟ มีข้อได้เปรียบเสียเปรียบดังต่อไปนี้

ข้อได้เปรียบ

สามารถบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้ครั้งละมากๆ

1. สามารถปรับตัวตามปริมาณที่บรรทุกได้ โดยสามารถเพิ่มหรือลดตู้ได้ง่าย
2. สามารถปรับตัวตามปริมาณของการขนส่งได้
3. มีความปลอดภัยมากที่สุด ในแง่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ
4. เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับระยะทางปานกลางหรือไกลๆ เพราะในระยะไกลๆ ค่าขนส่งสินค้าต่อหน่วยจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางรถยนต์ที่คิดตามีระยะทาง
5. ผลกระทบจากคินฟ้าอากาศน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่นๆ

ข้อเสียเปรียบ

1. มีความคล่องตัวน้อยกว่าแบบอื่น มีข้อจำกัดว่าการขนส่งสินค้าไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงบ้านได้ ผู้รับสินค้าต้องมารับที่สถานีรถไฟ จึงส่งสินค้าและผู้โดยสารได้จำกัดเพียงสถานี และตามเส้นทางที่วางรถไฟไปถึงเท่านั้น

2. ไม่สามารถบริการได้แบบถึงประตูบ้าน (Door to Door Service) การขนถ่ายสินค้าไม่ค่อยสะดวก เพราะต้องขนสินค้าไปยังสถานีรถไฟและรับสินค้าจากสถานีเองเช่นกัน จึงต้องอาศัยการขนส่งประเภทอื่นๆ ประกอบหากสถานีต้นทางหรือปลายทางอยู่ห่างจากแหล่งที่ต้องการขนส่งสินค้า

3. เป็นกิจการที่ต้องลงทุนมหาศาล ใช้เงินลงทุนสูง เป็นกิจการขนาดใหญ่

4. ต้องอาศัยการขนส่งชนิดอื่นเข้ามาช่วย

5. การเลิกกิจการทำให้เสียหายมาก

การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation)

เป็นวิธีการขนส่งที่ค่าใช้จ่ายต่ำสุด มักใช้สินค้าที่ราคาต่อหน่วยไม่สูง มีปริมาณและน้ำหนักมาก เช่น ไม้ซุง ข้าว ทราย เรือบรรทุกสินค้ามักมีระวางความจุสูงบรรทุกของได้มาก เหมาะกับการขนส่งระยะไกลแต่มีข้อจำกัดหลายประการ คือ ค่อนข้างล่าช้า มีเส้นทางขนส่งที่จำกัด

เป็นคลอง ทะเล แม่น้ำ ที่เป็นแหล่งน้ำเท่านั้น อย่างไรก็ตามการขนส่งโดยเรือเป็นวิธีการที่นิยมใช้แพร่หลายที่สุดในการค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งทางน้ำ เริ่มตั้งแต่มนุษย์เรารู้ว่าน้ำข้ามลำธาร ต่อมารู้จักการใช้แพและขอนไม้ เป็นอุปกรณ์ในการขนส่งทางน้ำ หลังจากนั้นรู้จักการขุดต้นไม้ให้เป็นเรือเพื่อใช้ขนส่งคนและสิ่งของต่างๆ ข้ามลำธารหรือล่องไปตามลำธาร เมื่อมีการคิดประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้น ก็ถูกดัดแปลงมาใช้เป็นเรือที่เคลื่อนด้วยพลังงานน้ำ หรือเครื่องจักรแทนกำลังลมหรือพายนอกจากนั้นยังรู้จักการนำเอาวัสดุอื่น เช่น เหล็กมาใช้ต่อเรือแทนไม้ วิทยาการของการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา มีการปรับปรุงสมรรถภาพต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นประสิทธิภาพด้านเวลา ความปลอดภัย และความสะดวกสบาย โดยใช้พลังงานรูปแบบต่างๆ ในการขับเคลื่อน การเดินเรือในสมัยก่อนใช้การสังเกตจากทิศทางของฝั่งทะเลเป็นเครื่องหมายในการเดินทางและในเวลากลางคืนใช้ลักษณะของดวงดาวบนท้องฟ้าเป็นเครื่องหมายในการสังเกต แต่ปัจจุบันได้มีการคิดประดิษฐ์เข็มทิศขึ้นมาใช้สำหรับการเดินเรือ เพื่อให้เกิดความสะดวกขึ้น การขนส่งทางน้ำมีมานานแล้ว เป็นการขนส่งในลำน้ำหรือชายฝั่งเท่านั้น ซึ่งในปี พ.ศ.2035 คริสโตเฟอร์ โคลัมบัสกับคณะ ได้แล่นเรือข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก จากทวีปแอฟริกาฝั่งตะวันตกของทวีป และถือเป็นต้นตำรับของการเดินเรือด้วย

-การขนส่งทางลำน้ำ เป็นการขนส่งโดยใช้ลำน้ำ ในประเทศไทยสมัยก่อนการขนส่งทางน้ำ เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและยังเป็นการขนส่งที่ประหยัดที่สุด ในระยะหลังนี้การขนส่งประเภทอื่น เช่น การขนส่งทางบกหรือทางอากาศมีบทบาทมากขึ้น การขนส่งทางน้ำจึงลดความสำคัญลง

-การขนส่งทางทะเล เป็นองค์ประกอบที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกจะใช้การขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 90 การขนส่งทางทะเลจึงมีการพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ และมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเท่าๆ กับการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

การขนส่งทางน้ำนอกเหนือจาก 2 ประเภทนี้แล้ว สำหรับประเทศไทยมีการขนส่งทางน้ำ อีกประเภทหนึ่งคือ การขนส่งโดยเรือชายฝั่ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างเกาะกับชายฝั่งโดยใช้เรือ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้รับความนิยมนเท่าที่ควร ทั้งๆ ที่มีมานานแล้ว

เส้นทางของการขนส่งทางน้ำ

เส้นทางของการขนส่งทางน้ำ โดยส่วนใหญ่ก็คือ แม่น้ำ ลำคลอง ทะเล และมหาสมุทรนั่นเอง โดยถ้าเราพิจารณาแบ่งออกเป็นประเภทแล้วจะได้ดังนี้

1. เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ ได้แก่ ในประเทศไทยก็มีแม่น้ำสำคัญหลายสาย เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน เป็นต้น

2. เส้นทางเดินเรือตามชายฝั่งทะเล เป็นเส้นทางเทียบชายฝั่งทะเลของประเทศนั้นๆ สำหรับประเทศไทยมีชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดียและอ่าวไทย

3. เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศเป็นการเดินเรือตามเส้นทางการค้าของโลกเพื่อขนส่งระหว่างประเทศต่างๆ หรือระหว่างทวีป ซึ่งเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศนี้มีเส้นทางที่สำคัญอยู่ 8 เส้นทาง คือ

-North Atlantic Route	ระหว่างยุโรปกับอเมริกาเหนือด้านตะวันออก
-North Pacific Route	ระหว่างเอเชียกับอเมริกาเหนือด้านตะวันตก
-South Pacific Route	ระหว่างยุโรป อเมริกา และออสเตรเลีย
-South Africa Route	ระหว่างอเมริกา ยุโรป และแอฟริกา
-South American Route	ระหว่างยุโรปกับอเมริกาใต้
-Panama Canal Route	ระหว่างนิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก โยโกฮาม่า
-Suez Canal Route	ระหว่างเอเชีย ยุโรป และอเมริกา
-Caribbean Sea Route	ระหว่างอ่าวเม็กซิโกกับทะเลแคริบเบียน

อุปกรณ์สำหรับการขนส่งทางน้ำ

คือ เรือ แพ ซึ่งเราใช้กันมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยมีการพัฒนาให้เกิดความสะดวกและรวดเร็ว เป็นสำคัญ ทั้งนี้ด้วยการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ มาดัดแปลง เพื่อให้เหมาะสมกับภาวะการณ์ แต่เดิมเราใช้ขอนไม้เป็นอุปกรณ์นำมาผูกรวมกันเป็นแพ รู้จักกันมาช้านาน ให้เป็นเรือ นำเอาเหล็กมาทำเป็นเรือแทนไม้ และใช้เครื่องจักรเครื่องยนต์ต่างๆ เป็นอุปกรณ์ช่วยให้วิ่งได้รวดเร็ว ฉะนั้นถ้าพิจารณาแล้วสามารถแบ่งประเภทของเรือออกได้เป็นประเภทใหญ่ๆ 2 ประเภท คือ

1. เรือที่ไม่ได้ใช้เครื่องจักรกล เป็นเรือที่เคลื่อนที่ไปยังจุดปลายทางโดยไม่ได้ใช้เครื่องจักรหรือเครื่องกลใดๆ ในการขับเคลื่อนเลย เช่น แพ เรือใบ เรือสำเภา เรือพาย เรือแจว เรือกรรเชียง แพขนานยนต์ เป็นต้น

2. เรือที่ใช้เครื่องจักรกล เป็นเรือที่ใช้เครื่องจักรหรือเครื่องกลต่างๆ ในการขับเคลื่อนให้เคลื่อนที่ไปยังจุดหมายได้ดังเช่น เรือที่เราพบเห็นอยู่ในปัจจุบัน

ถ้าพิจารณาในแง่ของลักษณะของการขนส่งแล้ว อุปกรณ์สำหรับการขนส่งทางน้ำสามารถแบ่งออก ได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ๆคือ เรือโดยสาร เรือสินค้า และเรือเฉพาะกิจ

เรือโดยสารเป็นเรือที่มีไว้สำหรับขนส่งผู้โดยสาร มีทั้งประจำเส้นทางและไม่ประจำเส้นทาง ซึ่งอาจจะวิ่งเป็นช่วงเวลาหรือตลอดเวลา และวิ่งภายในประเทศก็มีวิ่งระหว่างประเทศก็มี ส่วนเรือสินค้าก็เป็นเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าซึ่งปัจจุบันก็มีอยู่ 2 ประเภท คือ เรือสินค้าธรรมดา (Conventional) กับเรือสินค้าแบบ คอนเทนเนอร์ (Container) และสำหรับเรือเฉพาะกิจนั้น เป็นเรือที่สร้างไว้เพื่อประโยชน์ใดประโยชน์หนึ่งเฉพาะ เช่น เรือบรรทุกน้ำมัน เป็น

ต้น โดยผู้ประจำเรือประกอบด้วย นายเรือหรือกัปตันเรือเป็นผู้ควบคุมและก็มีลูกเรือซึ่งคือ คนที่ทำหน้าที่บนเรือนอกเหนือจากกัปตัน



ภาพที่ 3.4 ท่าจอดเรือแหลมฉบัง

สถานีสำหรับการขนส่งทางน้ำ

สถานีสำหรับการขนส่งทางน้ำก็คือ ท่าเรือ (Port) เป็นสถานที่สำหรับจอดเรือเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าและบริการตลอดจนผู้โดยสารนอกจากนี้ยังเป็นสถานที่ที่ต้องอำนวยความสะดวกให้ถึงเรือที่เข้ามาจอดด้วย ดังนั้นท่าเรือจึงมีหน้าที่สำคัญอยู่ 2 ประการ คือ

1. การให้บริการแก่ผู้โดยสารและสินค้า เช่น บริการยกขนสินค้า บริการเก็บรักษาสินค้า การคลัง สินค้าด้านบริการที่พัก การศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น
2. การให้บริการแก่เรือ เช่น บริการนำร่อง บริการเรือลากจูง บริการกู้เรือ บริการน้ำ บริการน้ำมัน การให้บริการด้านเสบียงอาหาร บริการซ่อมเรือ การซ่อมบำรุง เป็นต้น

ท่าเรื่อนั้นก็จะมีทั้งท่าเรือทั่วไปซึ่งเรือขนาดเล็กจะใช้ท่าเรื่อนี้และจะอยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ สำหรับเรือขนาดใหญ่หรือเรือเดินทะเลนั้นก็จะใช้ท่าเรื่อน้ำลึก นอกจากนี้ก็ยังมีท่าเรือเฉพาะกิจ ซึ่งใช้สำหรับเรือบางชนิดอีกด้วย

จากการที่ท่าเรือต้องคอยให้บริการแก่ผู้โดยสาร สินค้า และเรือแล้ว เราควรมาพิจารณาว่า ท่าเรือที่ดีควรจะประกอบด้วยระบบอำนวยความสะดวกดังต่อไปนี้

1. ท่าเทียบเรือ (Quay) และที่จอดเรือ (Berth)
2. บริการเรื่อนำร่องและเรือลากจูง
3. โรงพักสินค้าหรือคลังเก็บสินค้า
4. อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ในการยกขนสินค้า

5. อุบัติการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเรือ
6. บริการน้ำจืดและเชื้อเพลิง
7. หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร
8. การขนส่งประเภทอื่นที่เชื่อมโยง เช่น ถนน ทางรถไฟ
9. การให้บริการอื่นๆ เช่น สโมสร สถานีที่พักผ่อน อาคารที่พัก เป็นต้น

ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ

ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำสามารถแบ่งออกได้ดังนี้

1. ผู้ประกอบการเดินเรือประจำทาง (Lines Operation) เป็นการดำเนินธุรกิจเดินเรือที่มีเส้นทางเดินเรือประจำคล้ายกับรถประจำทางแต่เป็นทางน้ำ ดังนั้นการเดินเรือแต่ละเที่ยวจะมีการกำหนดไว้ล่วงหน้าเช่นกัน ผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือประจำทางมักจะมีเจ้าหน้าที่และที่ทำการท่าเรือต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ใช้บริการ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและสินค้าในเส้นทางประจำ อาจจะเป็นผู้ประกอบการภายในประเทศหรือเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศก็ได้

2. ผู้ประกอบการธุรกิจเรือจร (Tramp Operation) ผู้ประกอบการธุรกิจประเภทนี้จะเป็นการให้บริการเดินเรือแบบไม่มีเส้นทางประจำ การให้บริการขึ้นอยู่กับข้อตกลงหรือสัญญาในการขนส่งว่าให้ส่งไป ณ จุดใด ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปแบบของการเช่าเป็นครั้งคราวก็ได้ ทำการตกลงให้เช่าเรือเป็นการเฉพาะราย การบริการเดินเรือประเภทนี้มิได้กำหนดเที่ยวเรือไว้ล่วงหน้า การเช่าเรือประเภทนี้มีอยู่ 4 วิธีคือ

- การเช่าเป็นเที่ยว (Voyage charter)
- การเช่าเป็นเวลา (Time charter)
- การเช่าเรือเปล่า (Bare boat a demise charter)
- การเช่าเหมาเรือ (Lump-sum basis charter)

นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำอาจจะอยู่ในรูปของตัวแทนบริษัทเรือ (Ship's agents) หรือชมิมี ผู้เดินเรือ (Conference) ซึ่งบริษัทตัวแทนและชมิมีการเดินเรือนี้ จะทำหน้าที่แทนบริษัทเรือตามท่าเรือต่างๆ เพราะจะเป็นผู้ที่ชำนาญและรู้จักสถานที่ดีกว่าบริษัทเรือเอง ตัวแทนบริษัทจะทำหน้าที่หาสินค้าให้บริษัทเรือ รวมทั้งดูแลเรือเมื่อมาเทียบท่า โดยจะได้ค่านายหน้าเป็นค่าตอบแทน ส่วนใหญ่แล้วจะเดินเรือประจำมีอัตรา ค่าบริการตามที่มีข้อตกลงกันไว้เท่ากัน ทุกบริษัทเหมือนกัน ส่วนเรือที่ไม่มีเส้นทางประจำหรือเรือจร จะคิดอัตราค่าบริการต่ำกว่าเรือซึ่งอยู่ในชมิมีผู้เดินเรือ เรือจรนี้บางครั้งเราอาจจะเรียกได้ว่า เรือที่ไม่ได้อยู่ในชมิมีผู้เดินเรือ (Non-Conference)

การขนส่งทางน้ำจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานอื่นๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย นอกเหนือจากหน่วยงานด้านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรแล้ว ก็ยังมีหน่วยงานอื่นอีก เช่น

หน่วยงานด้านการพยากรณ์ ลักษณะภูมิอากาศ หน่วยงานด้านการประกันภัยทางทะเล และ
หน่วยงานด้านการติดต่อสื่อสาร เป็นต้น

ข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำมีข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบพอที่จะสรุปได้ดังนี้

ข้อได้เปรียบ

1. การขนส่งทางน้ำไม่ต้องเสียค่าปรับปรุงหรือบำรุงเส้นทาง เพราะโดยส่วนใหญ่
ให้เกิดจากธรรมชาติและรัฐเป็นผู้จัดการดูแล

2. สามารถขนส่งได้ในปริมาณครั้งละมากๆ

3. อัตราค่าบริการขนส่งถูกกว่าประเภทอื่น

4. การใช้เส้นทางขนส่งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย (ยกเว้นคลองขุด)

ข้อเสียเปรียบ

1. ความล่าช้า โดยเปรียบเทียบแล้วการขนส่งทางน้ำจะล่าช้ากว่าการขนส่ง
ประเภทอื่น

2. เส้นทางเดินเรือบางแห่งสามารถใช้ได้เป็นฤดูกาลเท่านั้น เช่น ทางเหนือของ
ยุโรปในฤดูหนาว น้ำจะเป็นน้ำแข็งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือมาก

3. ถูกแรงกระทบจากธรรมชาติมาก เช่น เกิดมีสุมหรือน้ำแข็ง น้ำท่วม ซึ่งเป็น
อุปสรรคต่อการเดินเรือ

4. การขนส่งทางน้ำต้องอาศัยการขนส่งทางอื่นต่อไปอีก ไม่สามารถส่งสินค้าถึง
แหล่งผู้รับสินค้าได้

การขนส่งทางน้ำจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานอื่นๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย นอกเหนือจาก
หน่วยงานด้านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรแล้ว ก็ยังมีหน่วยงานอื่นอีก เช่น หน่วยงานด้านการ
พยากรณ์ลักษณะภูมิอากาศ หน่วยงานด้านการประกันภัยทางทะเล และหน่วยงานด้านการ
ติดต่อสื่อสาร เป็นต้น

การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่ให้ความมีดเร็วว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ
และสามารถขนส่งสินค้าในระยะทางไกลๆ ได้อย่างรวดเร็ว เป็นวิธีการที่รวดเร็วที่สุด แต่มีราคา
แพงที่สุด จึงนิยมใช้กับการขนส่งที่มีข้อจำกัดทางด้านเวลา เช่น การสั่งซื้ออะไหล่ด่วนพิเศษ การ
ขนส่งผัก ผลไม้และดอกไม้ระหว่างประเทศ การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ด่วน เช่น Fedex , UPS , DHL
ค่าขนส่งต่อหน่วยของน้ำหนักที่ค่อนข้างสูง ทำให้การขนส่งทางอากาศใช้กับสินค้าที่มีน้ำหนักเบา
การขนส่งทางอากาศจะมีกำหนดเวลาตามเที่ยวบินพาณิชย์ เพราะสินค้าที่บรรทุกทางเครื่องบิน
(Air cargo) จะเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องบินพาณิชย์ด้วย จึงทำให้เวลาขนส่งมีความแน่นอนสูง

การขนส่งทางอากาศเกิดขึ้นมาจากการคิดฝันของมนุษย์เราต้องการจะบินไปไหนมาไหนได้เหมือนนก และเกิดจากการที่มนุษย์เรารู้จักการเล่นว่าว จึงพยายามคิดที่จะทำให้ความฝันนั้นเป็นจริงขึ้นมาให้ได้ โดยในปี ค.ศ. 1903 พี่น้องตระกูลไรท์ ชาวอเมริกัน ได้ประสบความสำเร็จในการสร้างอากาศยานที่สามารถบรรทุกทุกคนและบินได้เป็นผลสำเร็จ ซึ่งถือได้ว่าเป็นยุคเริ่มแรกของการขนส่งทางอากาศ ต่อมาได้มีการพัฒนาทางด้านวิชาการและความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว จึงมีการสร้างเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีความเร็วสูงขึ้น มีเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆมากขึ้น

สำหรับการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยเรานั้น เริ่มเกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2457 โดยพลโทพระยาเฉลิมอากาศได้ดำเนินการจัดตั้งกองบินขึ้นอยู่ในสังกัดทหารบก ต่อมา พ.ศ. 2461 โดยยกฐานะขึ้นเป็นกรมอากาศยานทหารบก และในปี พ.ศ. 2462 ได้เกิดการบินพลเรือนขึ้นโดยใช้การขนส่งทางอากาศ ขนส่งทางไปรษณีย์ นับเป็นครั้งแรกที่เป็นประโยชน์สำหรับการขนส่งพลเรือนโดยทำการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์จากกรุงเทพฯ ไปจันทบุรี สำหรับการบินขนส่งผู้โดยสารนั้นได้เกิดขึ้นในปี พ.ศ. 2474 อย่างเป็นทางการ โดยจัดตั้งเป็น บริษัท เดินอากาศ จำกัด ทำหน้าที่รับส่งผู้โดยสารและสินค้า ต่อมา พ.ศ. 2482 ได้เปลี่ยนเป็น บริษัท ขนส่ง จำกัด โดยรวมเอาบริษัทขนส่งทางบกและทางอากาศเข้าไว้ด้วยกัน จนในที่สุด พ.ศ. 2494 จึงกลับมาใช้ชื่อ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด (ดำเนินการกิจการเดินอากาศระหว่างประเทศ) บริษัท การบินแอร์สยาม จำกัด (ปัจจุบันเลิกกิจการไปแล้ว) บริษัทกรุงเทพสากล จำกัด บริษัท พีระแอร์ทรานสปอร์ต จำกัด บริษัท แอร์เซอร์วิส จำกัด และบริษัท ฟ้ายาม จำกัด ในปัจจุบันมีสายการบินในประเทศไทยเกิดขึ้นมากมาย เช่น นกแอร์ แอร์เอเชีย บีพีแอร์ ภูเก็ตแอร์ จำกัด

ดังนั้นสินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศสามารถแบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. สินค้าที่เก็บไว้ได้ไม่นาน ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเกษตรกรรมซึ่งเน่าเสียได้ง่าย (Perishable goods) ได้แก่ ผลไม้สด ดอกไม้สด ต้นไม้ สัตว์มีชีวิต และเสื้อผ้าตามสมัยนิยม เป็นต้น
2. สินค้าประเภทต้องการความรีบด่วนเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์หรือความต้องการ ได้แก่ เครื่องช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ (Relief supplies) ที่จะมอบให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อนจากภัยธรรมชาติหรือสงคราม เป็นต้น
3. สินค้าที่ต้องการอย่างฉุกเฉิน (Emergency goods) ได้แก่ สินค้าที่มีความต้องการอย่างปัจจุบันทันด่วนเป็นต้นว่าเครื่องจักรของโรงงานอุตสาหกรรมแห่งหนึ่งเกิดเสียไม่สามารถใช้งานได้และต้องการอะไหล่เพื่อเปลี่ยนโดยด่วน
4. สินค้าประจำวัน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ เอกสารและวารสาร เป็นต้น

เส้นทางสำหรับการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเราอาจจะเห็นว่าไม่จำเป็นที่จะต้องมี เพราะบนท้องฟ้าออกกว้างขวางจะบินอย่างไรก็ได้ แต่โดยความจริงแล้วการขนส่งทางอากาศก็มีเส้นทางของการขนส่ง

เช่นเดียวกับขนส่งโดยทั่วไป เหมือนกัน โดยพิจารณาออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ เส้นทางในอากาศ และเส้นทางบนพื้นดิน

เส้นทางในอากาศ ในสมัยก่อนหรือเริ่มแรกใช้แสงสว่างจากโคมไฟเป็นเครื่องนำทางต่อมาได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลาโดยใช้คลื่นเสียงที่มีความถี่ต่ำและสูง ซึ่งมีเครื่องอำนวยความสะดวกต่างๆอีกมาก เช่น สถานีสัญญาณวิทยุ หอควบคุมจราจรทางอากาศ เรดาร์ และอื่นๆ เป็นต้น คำว่า “เส้นทางอากาศ” มีคำจำกัดความว่า เป็นช่องทางที่กำหนดไว้ในอากาศ ซึ่งเครื่องบินจะถูกนำทางให้เคลื่อนที่ไปตามนั้น จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยปกติเส้นทางอากาศนี้จะมีความกว้างช่องละ 10 ไมล์ มีหลายเส้นทางซ้อนกันเป็นชั้น เป็นระดับๆ ซึ่งเส้นทางแต่ละเส้นทางจะมีระยะห่างกันประมาณ 1,000 ฟุต

เส้นทางบนพื้นดิน นั้นจะเป็นออกได้เป็น 2 ส่วน คือทางวิ่ง (Runway) และทางขับ (Taxi way) โดยทางวิ่งนั้นเป็นทางที่ใช้สำหรับอากาศยานหรือเครื่องบินใช้ในการวิ่งขึ้นและลง ส่วนทางขับเป็นทางที่ใช้สำหรับเครื่องบินวิ่งระหว่างทางวิ่งกับอาคารสถานีหรือท่าอากาศยาน

อุปกรณ์สำหรับการขนส่งทางอากาศ

คือ เครื่องบินหรืออากาศยาน (Aircraft) นั่นเอง สำหรับอากาศยานสามารถที่จะแบ่งพิจารณาออกเป็น 3 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. อากาศยานส่วนบุคคล (Private Aircraft) เป็นอากาศยานที่มีไว้เป็นส่วนบุคคล ไม่ได้ใช้ในเชิงพาณิชย์ โดยทั่วไปเพื่อใช้ในการบินสำหรับการกีฬา เป็นเครื่องร่อนต้องได้รับอนุญาตให้มีไว้ในครอบครองและมีใบขับประเภทส่วนบุคคล

2. อากาศยานเพื่อบริการ (Aerial Service Aircraft) เป็นอากาศยานที่มีไว้เพื่อใช้ประโยชน์ ด้านการบริการ โดยเฉพาะ เช่น การให้เช่าหรือเหมาไปส่ง ณ จุดใดๆ การโฆษณาทางอากาศ การบินตามโครงการพัฒนาต่างๆ เป็นต้น

3. อากาศยานเพื่อการพาณิชย์หรือขนส่ง (Commercial and Transport Aircraft) เป็นอากาศยานที่มีไว้เพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า โดยทั่วไปจะมีเส้นทางบินประจำ มีกำหนดเวลาการบินแน่นอน อากาศยานประเภทนี้ถือได้ว่าสำคัญและมีประโยชน์มากที่สุดสำหรับการขนส่งทางอากาศ

นอกจากประเภทที่กล่าวมาข้างต้นนี้ทั้ง 3 ประเภทนี้แล้ว ยังมีประเภทที่ใช้ในกิจการพิเศษอีกประเภทหนึ่ง คือ เครื่องบินทหาร หรืออากาศยานเพื่อการป้องกันประเทศเป็นอากาศยานที่ใช้ในการระวางรักษาป้องกัน ความปลอดภัยของประเทศ มีอุปกรณ์พิเศษ โดยเฉพาะซึ่งแตกต่างออกไปจากเครื่องบินที่ใช้ในการบินพลเรือน

สถานีในการขนส่งทางอากาศ หรือท่าอากาศยาน (Airport) นั่นเอง เป็นบริเวณที่ใช้สำหรับการขึ้นลง วิ่ง และหยุดของอากาศยาน โดยแต่ละแห่งจะต้องประกอบด้วยส่วนที่สำคัญ 3 ส่วนใหญ่ๆ คือ

1. อาคารผู้โดยสารและสถานที่ทำการ (Terminal Building) เป็นอาคารที่ใช้สำหรับกิจกรรมต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องโดยตรงและไม่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการขนส่งทางอากาศ โดยรวมจะประกอบด้วย

- บริเวณที่เป็นสำนักงานที่ตั้งของท่าอากาศยาน
- บริเวณสำหรับบริษัทการบินต่างๆ
- บริเวณสำหรับคลังสินค้าและการขนส่งสินค้า
- บริเวณสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร
- อุปกรณ์ในการอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารและสินค้า
- สถานที่ที่ตั้งสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ เช่น หอควบคุมการจราจรทางอากาศ โทรคมนาคมการบิน อุตุนิยมวิทยาการบิน เป็นต้น

- สถานที่ที่ตั้งสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยอ้อมกับการขนส่งทางอากาศ เช่น การไปรษณีย์โทรเลข การตรวจคนเข้าเมือง การศุลกากร การสาธารณสุข สถานบริการต่างๆ ร้านขายของที่ระลึก เป็นต้น



ภาพที่ 3.5 อาคารสถานี

2. ทางวิ่งและทางขับ (Runway และ Taxiway) เป็นบริเวณที่ใช้สำหรับการเคลื่อนไหวกการขึ้นการลงจอด การวิ่งของอากาศยาน

3. ลานจอด (Apron) เป็นบริเวณสำหรับจอดอากาศยาน เพื่อวัตถุประสงค์ต่างๆ เช่น ใช้ขนถ่ายผู้โดยสารและสินค้า จอดพักเพื่อตรวจสอบ และเพิ่มเติมวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ สำหรับอากาศยาน จอดอากาศยาน เพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุงต่างๆ เป็นต้น ซึ่งลานจอด ทางวิ่ง และทางขับ



ภาพที่ 3.6 ลานจอด

ผู้ประกอบการสำหรับการขนส่งทางอากาศ

ผู้ประกอบการในการขนส่งทางอากาศ ก็มีลักษณะคล้ายกับผู้ประกอบการของการขนส่งโดยทั่วไป คือ มีทั้งที่เป็นของรัฐและเอกชน ซึ่งโดยปกติแล้วถ้าเป็นการบินระหว่างชาติหรือระหว่างประเทศแล้วจะมีลักษณะเป็นผู้ประกอบการของรัฐเป็นส่วนใหญ่ แต่ถ้าเป็นการบินภายในประเทศก็จะมีลักษณะเป็นทั้งของรัฐและเอกชน ดังนั้นเมื่อพิจารณาแล้วจะมีลักษณะที่ว่าถ้าเป็นผู้ประกอบการโดยรัฐ จะเป็นสายการบินแห่งชาติเพื่อการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการระหว่างประเทศ และถ้าเป็นของเอกชนก็เพื่อบริการสาธารณะ เพื่อกิจการบางอย่างหรือให้เขา

บริษัทการบินเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศโดยขายบริการให้แก่ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วยบริษัทการบินที่บริการภายในประเทศ และบริษัทการบินที่บริการระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ

1. บริษัทการบินที่บริการประจำตามกำหนดเวลา เป็นบริษัทที่บริการประจำเส้นทางที่กำหนดและมีตารางบินที่แน่นอน

2. บริษัทการบินที่บริการไม่จำเป็น เช่น บริษัทการบินเช่าเหมา เป็นต้น

โดยทั่วไปแล้วการขนส่งทางอากาศจะอยู่ในลักษณะของผู้ประกอบการที่เป็นของรัฐซึ่งเรียกว่า “สายการบินแห่งชาติ” การที่ทุกประเทศมีการจัดตั้งสายการบินแห่งชาติขึ้นก็มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อชื่อเสียงของประเทศชาติ
2. เพื่อให้บริการพลเรือนของประเทศ
3. เพื่อลดดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ

4. เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ
5. เพื่อพัฒนาประเทศและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ข้อได้เปรียบ และเสียเปรียบของการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศก็มีข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบ เช่นเดียวกับการขนส่งประเภทอื่นๆ โดยพิจารณาได้ว่า

ข้อได้เปรียบ

1. มีความเร็วสูงทำให้ใช้เวลาในการขนส่งน้อย ประหยัดเวลาในการเดินทาง
2. สามารถขนส่งไปยังถิ่นทุรกันดารที่การขนส่งทางอื่นเข้าไปไม่ถึง
3. เส้นทางการเดินทางคือ อากาศ ดังนั้นไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษาเหมือนทางถนนหรือรถไฟ
4. การขนส่งทางอากาศอาจเป็นการขนส่งที่ราคาถูกได้ถ้าคำนึงถึงต้นทุนรวม
5. สินค้าแบบใหม่ๆ โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น สามารถส่งไปถึงตลาดในที่ต่างๆทั่วโลกได้ในเวลาอันรวดเร็ว
6. ไม่ต้องพะวงถึงปัญหาการลักขโมยมากนัก เนื่องจากการส่งจากต้นทางถึงปลายทางใช้เวลาเพียงเล็กน้อย

7. มีความตรงต่อเวลาและมีการกำหนดเวลาที่แน่นอน

ข้อเสียเปรียบ

1. อัตราค่าระวางสูง อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างสถานีหนึ่งไปยังสถานีหนึ่งค่อนข้างสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ
2. เทคนิคการบินต้องใช้บุคคลที่มีความรู้ความสามารถ และความชำนาญมาก เฉพาะและมีจำนวนน้อย
3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งทางอากาศและการลงทุนสูง
4. การบินขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ
5. การบินระหว่างประเทศต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศ เพราะเส้นทางบินต้องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ
6. การลงทุนสูง ใช้เทคโนโลยีต่างๆ มาก
7. มีความเสี่ยงสูงมาก ความปลอดภัยน้อยกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ

การขนส่งทางท่อ (Pipelines Transportation)

การขนส่งทางท่อเป็นระบบขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะ เนื่องจากสินค้าที่ขนส่งต้องอยู่ในรูปของเหลวบริเวณที่ท่อผ่านจะต้องมีความชันไม่มากเกินไป เพื่อให้ของเหลวที่ไหลผ่านท่อไม่ไหลย้อนกลับและไม่มีการขนส่งที่ขย้อนกลับโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางท่อในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางท่อในปัจจุบัน ได้แก่ น้ำมันและก๊าซธรรมชาติ

อุปกรณ์สำหรับการขนส่ง

การขนส่งทางท่อ นับได้ว่าเป็นระบบของการขนส่งที่ถือว่ามีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง เพราะทำให้เกิดความมั่นใจในการขนส่ง และเป็นไปอย่างปลอดภัย และถือว่าเป็นระบบการขนส่งที่ ผิดกับการขนส่งประเภทอื่นๆ กล่าวคือ การขนส่งแบบอื่นนั้นจะต้องมีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ต้อง เคลื่อนที่ในขณะที่ทำการขนส่ง แต่สำหรับการขนส่งทางท่อนั้นปรากฏว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง ไม่ต้องเคลื่อนที่ นอกจากนี้การขนส่งทางท่อจะใช้กับการขนส่งสินค้าและบริการเท่านั้น และสินค้า ที่ทำการขนส่งจะต้องเป็นของเหลวหรือก๊าซ เป็นต้น



ภาพที่ 3.7 อุปกรณ์สำหรับขนส่งด้วยระบบท่อ

สถานีขนส่งทางเส้นท่อ

ในประเทศไทยการขนส่งทางเส้นท่อจะใช้ในของเหลวและแก๊ส ซึ่งอยู่ในรูปโรง กลั่นน้ำ ถังเก็บน้ำ ซึ่งจะกล่าวในอุตสาหกรรมน้ำมัน นอกจากนี้ที่ตรงกลั่นน้ำมันในภาคตะวันออก แล้ว ยังมีคลังน้ำมันและสถานีส่งน้ำมันที่สำคัญในระบบขนส่งทางท่อประกอบด้วย

- คลังน้ำมันสระบุรี มีความจุถึงรวม 174 ล้านลิตร สามารถจ่ายน้ำมันให้รถบรรทุก ได้ 20 คันต่อครั้งและสามารถจ่ายน้ำมันให้รถไฟได้ 14 ตู้ต่อครั้ง

- คลังน้ำมันลำลูกกา มีความจุถึงรวม 130 ล้านลิตร สามารถจ่ายน้ำมันรถบรรทุกได้ 8 คันต่อครั้ง

- สถานีส่งน้ำมันต้นทางศรีราชา มีขนาดปั๊มเท่ากับ 2 ลูก 1,530 ลูกบาศก์เมตรต่อ ชั่วโมง มีกำลังขับเท่ากับ 4 เมกกะวัตต์ มีแรงดันด้วยปั๊มตัวเดียวเท่ากับ 80 บาร์ (โดยประมาณ)



ภาพที่ 3.8 สถานีการขนส่งด้วยระบบท่อ

ข้อได้เปรียบและเสียเปรียบของการขนส่งทางท่อ

ข้อได้เปรียบ

1. ประหยัดต้นทุน เวลาในการขนย้ายสินค้า
2. สามารถขนส่งได้ทุกสภาพภูมิอากาศ
3. สามารถขนส่งได้ไม่จำกัดเวลาและปริมาณ
4. มีความปลอดภัยสูงจากการสูญหายหรือลักขโมย
5. กำหนดเวลาการขนส่งได้แน่นอนชัดเจน
6. ประหยัดค่าแรง เพราะใช้กำลังคนน้อย

ข้อเสียเปรียบ

1. ใช้ขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่เป็นของเหลวหรือก๊าซเท่านั้น
2. ค่าใช้จ่ายในการลงทุนครั้งแรกสูง
3. ตรวจสอบหาจุดบกพร่องทำได้ยาก
4. ท่อหลักที่ใช้ขนส่งเมื่อวางแล้วเคลื่อนย้ายเปลี่ยนเส้นทางไม่ได้
5. ไม่เหมาะกับการขนส่งในภูมิภาคที่มีแผ่นดินไหวบ่อย

การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ (Container System)

การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ เป็นการพัฒนาการขนส่งอีกขั้นหนึ่ง โดยการบรรจุสินค้าที่จะขนส่งลงในตู้หรือกล่องเหล็กขนาดใหญ่ ที่เรียกว่า คอนเทนเนอร์ แล้วทำการขนส่งโดยรถบรรทุก รถไฟ หรือเครื่องบิน ไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้

ระหว่างทำการขนส่งที่ขั้วนั้น ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ต้องสร้างจากเหล็กที่ทนทานต่อสภาพลมฟ้าอากาศ สามารถวางไว้กลางแจ้ง ได้โดยปกติจะสร้างให้มีลักษณะแข็งแรงมาก เพื่อให้ทนทานต่อการยกขนถ่ายสินค้าและสับเปลี่ยนบรรทุกระหว่างรถบรรทุก รถไฟหรือเรือ ในการเคลื่อนย้ายตู้นี้จะใช้ปั้นจั่น ในการขนย้าย และจากคุณสมบัติดังกล่าว ตู้คอนเทนเนอร์ จึงสามารถป้องกันสินค้าชำรุดเสียหายได้เป็นอย่างดี

ชนิดของตู้คอนเทนเนอร์ตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้า

เป็นตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้ากว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 20,25,40,45 ฟุต ทำจากเหล็กหรืออะลูมิเนียมที่ได้รับการฉีกอย่างดีกันไม่ให้น้ำเข้าในตู้ได้ ใช้สำหรับบรรทุกสินค้า ซึ่งสามารถแบ่งได้ 3 ชนิด

1. ตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป เป็นตู้ทึบไม่มีแผ่นฉนวนอยู่ด้านใน ไม่มีเครื่องทำความเย็นติดตั้งหน้าตู้ ใช้บรรทุกสินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไป

2. ตู้ควบคุมอุณหภูมิ แบ่งได้ดังนี้- ตู้ห้องเย็น จะมีเครื่องทำความเย็นในตู้ ภายในระบุนวนทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนจากภายนอกเข้าสู่ด้านใน นิยมเก็บผักสด ผลไม้- ตู้ฉนวน ภายในจะบุฉนวนด้วยโฟมทุกด้านเพื่อป้องกันความร้อนแผ่เข้าสู่ นิยมบรรทุกผัก- ตู้ระบายอากาศ เหมือนกับตู้เย็นแต่มีพัดลมแทนเครื่องทำความเย็น พัดลมจะดูดก๊าซเอทเธอร์ลินที่ระเหยออกจากตู้สินค้า

3. ตู้พิเศษ ได้แก่

- ตู้แท็งก์เกอร์หรือตู้บรรจุของเหลว
- ตู้เปิดหลังคา
- ตู้แพลตฟอร์ม
- ตู้เปิดข้าง
- ตู้บรรทุกรถยนต์
- ตู้บรรทุกหนังเค็ม
- ตู้สูงหรือจัมโบ้

ประโยชน์ของระบบตู้คอนเทนเนอร์

1. ทำให้ขนถ่ายสินค้าได้รวดเร็ว
2. ลดความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งและป้องกันการถูกโจรกรรมได้
3. ประหยัดค่าใช้จ่าย
4. สามารถขนส่งได้ปริมาณมาก
5. การตั้งจองเรือระวางเพื่อขนส่งสินค้าทำได้สะดวก
6. ตรวจสอบสินค้าได้ง่าย

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

3. การควบคุมการขนส่งและกฎหมาย

ประโยชน์ของการควบคุมการขนส่ง

ในสมัยก่อนจำนวนประชากรยังมีน้อย ชุมชนต่างๆ ก็มีขนาดเล็ก ปัญหาในการควบคุม หรือกำหนดให้แต่ละชุมชนอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุขก็มีน้อย ต่อมาชุมชนต่างๆ ได้ขยายตัวเติบโตมากขึ้น ปัญหาในสังคมและการรักษาให้สมาชิกชุมชนนั้นๆ อยู่ด้วยความสงบสุขก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัว สมาชิกของชุมชนจึงต้องกำหนดระเบียบและวินัยของชุมชนของตนขึ้น เมื่อชุมชนขยายตัวเป็นประเทศ ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่ถือปฏิบัติกันอยู่ก็ถูกยกมาปรับปรุงแก้ไขเป็นกฎหมายของประเทศนั้นๆ

ในด้านการขนส่งก็เช่นเดียวกัน เมื่อสังคมขยายตัวใหญ่ขึ้น บทบัญญัติและกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม ก็จำเป็นต้องมีมากขึ้น การควบคุมโดยกฎหมายนี้ส่วนใหญ่จะเน้นหนักไปในทางสังคมส่วนร่วมได้รับประโยชน์มากที่สุด และให้สมาชิกสังคมนั้นๆ ได้รับความเป็นธรรม โดยต้องยอมเสียสละประโยชน์ส่วนบุคคลไปบ้าง ประโยชน์ส่วนใหญ่ที่สมาชิกของสังคมจะได้รับจากกฎหมายเหล่านี้คือ

1. ความปลอดภัยในการขนส่ง
2. ความเป็นธรรมในกรณีเกิดการขัดแย้งระหว่างผู้ให้บริการกับผู้รับบริการ
3. ความสะดวกสบายตามสมควรแก่สภาพของสังคมในช่วงเวลาที่มีการขนส่ง

นอกจากนี้การควบคุมการขนส่งมีประโยชน์อื่นๆ นอกเหนือจากการทำการให้เกิดระเบียบให้ด้านการขนส่งอีกหลายประการดังนี้

1. ลดต้นทุนการดำเนินการ (Economies of scale) เมื่อรัฐควบคุมการขนส่งจะเป็นผลให้ธุรกิจการขนส่ง รวมตัวกันเป็นแหล่งผลิตขนาดใหญ่ (Large scale of production) ซึ่งทางเศรษฐศาสตร์ เชื่อว่าต้นทุนต่อหน่วยของการดำเนินงานขนาดใหญ่ย่อมต่ำกว่าต้นทุนต่อหน่วยของการดำเนินงานขนาดเล็ก

2. ความมั่นคงในการลงทุน (Fixed and nonliquid investmoet) อุตสาหกรรมการขนส่งต้องการลงทุนคงที่ (Fixed investment) สูงและยังต้องลงทุนในเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ (Nonliquid In-vestment)

อีกหลายอย่าง ฉะนั้นผู้ประกอบการที่สามารถจัดหาเงินทุนดังกล่าวได้ต้องมีขนาดใหญ่และฐานะมั่นคงมากเพื่อให้เกิดความมั่นคงนี้รัฐจึงต้องเข้าไปเกี่ยวข้อง

3. ขจัดปัญหาการใช้ไม่เต็มกำลังความสามารถ (The problem of unnsed capacity) เป็นที่ทราบกันดีว่าอุปสงค์ของการขนส่งมักเป็นฤดูกาล (seasonal) หรือเป็นช่วงๆ ของเวลา จึงเป็นปัญหาสำคัญของผู้ประกอบการขนส่งที่จะจัดอุปทานการขนส่งให้สอดคล้องกับอุปสงค์การขนส่งทุกโอกาสได้ การที่จะทำได้ก็ต้องมีทุนมหาศาล การที่รัฐเข้าควบคุมก็เท่ากับสนับสนุนการดำเนินงานขนาดใหญ่ที่มีขนาดยานพาหนะมาก เพื่อให้สามารถรถเวียนขนาดยานพาหนะของตนไปตามที่ต่างๆ

ให้เพียงพอกับความ ต้องการเปลี่ยนแปลง โดยไม่ต้องลงทุนเพิ่ม และเป็นการแก้ปัญหา กำลังการดำเนินงานที่เหลืออยู่ (Unused Capacity)

4. เลือ กผู้ประกอบการที่ชำนาญ (Technical Limitation) ประสิทธิภาพของ การขนส่งส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้ประกอบการขนส่ง การที่รับเข้าไปควบคุม ก็เท่ากับทำให้ผู้ประกอบการ รู้สึกมั่นคงในอาชีพ เมื่อมีความมั่นคงในอาชีพแล้ว ผู้ประกอบการขอยุติส กำลังสติปัญญาอย่างเต็มที่เพื่อดำเนินงานในความรับผิดชอบให้ได้ผลดี ทั้งต่ออุตสาหกรรมขนส่งเองและเศรษฐกิจส่วนร่วมด้วย

จะเห็นได้ว่าการที่รัฐควบคุมการขนส่งยอมก่อให้เกิดผลดีในด้านต่างๆ ทั้งผู้ประกอบการในด้านที่เข้าไปคุ้มครองการประกอบอาชีพให้มั่นคง และต่อผู้ใช้บริการในด้านของการคุ้มครองผู้บริโภคนั้น รัฐจะเข้าควบคุมเพื่อให้ผู้ประกอบการดำเนินงานบริการตามคุณลักษณะที่ประชาชนผู้ใช้บริการต้องการและไม่ให้ประกอบการเอาเปรียบผู้ใช้บริการในเรื่องอัตราค่าบริการ ในเมื่อรัฐได้เข้ามามีส่วนในการควบคุมการขนส่งเช่นนี้ ผู้ที่คิดจะดำเนินกิจการที่เกี่ยวกับการขนส่ง จึงควรต้องศึกษาองค์ประกอบต่างๆ เพื่อช่วยให้การตัดสินใจที่จะบริหารงานด้านนี้ให้สอดคล้องกับกฎหมายต่างๆ เมื่อได้ดำเนินกิจการถูกต้องตาม อำนาจควบคุมของรัฐไว้แล้วผู้บริหารงานด้านการขนส่งก็จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ และยังสามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งในลักษณะประหยัดและคุ้มค่าที่สุด

กฎหมายที่อยู่ในอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

กฎหมายในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม หรือที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมมีดังนี้

พระราชบัญญัติรถยนต์

1. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
2. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับ Update ล่าสุด)
3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๓)
4. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๒๕/๐๕/๒๕๔๖)
5. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๑๒) พ.ศ. ๒๕๔๖)
6. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๐๔/๑๒/๒๕๔๔)
7. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๔๔)
8. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๒๕/๐๓/๒๕๔๒)
9. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒
10. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๓๑/๑๒/๒๕๔๓)
11. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๓๗
12. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๒๘/๑๒/๒๕๓๐)

13. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๓๐
14. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๒๓/๐๗/๒๕๓๐)
15. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๐
16. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒ (Update ณ วันที่ ๓๑/๐๑/๒๕๒๕)
17. พระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
18. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒ (Update ณ วันที่ ๒๔/๑๐/๒๕๒๘)
19. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๒๘
20. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (Update ณ วันที่ ๒๕/๐๗/๒๕๒๘)
21. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๒๘
22. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒ (Update ณ วันที่ ๒๔/๐๘/๒๕๒๗)
23. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๒๗
24. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒ (Update ณ วันที่ ๐๒/๐๒/๒๕๒๕)
25. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๓)
26. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒ (Update ณ วันที่ ๒๔/๐๘/๒๕๒๔)
27. พระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๒
28. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๕๒
29. พระราชบัญญัติยกเลิกประกาศของขณะปฏิบัติ ฉบับที่ ๒๐

พระราชบัญญัติขนส่งทางบก

1. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒
2. บัญชีอัตราภาษีรถตามมาตรา ๘๕
3. อัตราค่าธรรมเนียม
4. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๓
5. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๓๐
6. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕
7. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๕
8. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๗
9. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๓๗
10. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๔๒
11. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๔๒
12. พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๖

กฎกระทรวง และกฎเสนาบดี

1. กฎเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยแก้ไขเพิ่มเติมออกตามความในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธ ๒๔๗๓
2. กฎเสนาบดีกระทรวงเกษตรพาณิชย์การแก้ไขเพิ่มเติมออกตามความในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๔๗๓
3. กฎเสนาบดีกระทรวงมหาดไทยแก้ไขเพิ่มเติมออกตามความในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๔๗๓
4. กฎกระทรวง กำหนดค่าธรรมเนียม ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๖
5. กฎกระทรวง กำหนดหมายเลขทะเบียนซึ่งต้องเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมเพื่อนำออกเปิดประมูลเป็นการทั่วไป พ.ศ. ๑๕๔๖
6. กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออกใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุและการอนุญาตให้ต่อใบอนุญาตขับรถ พ.ศ.๒๕๔๖
7. กฎกระทรวง กำหนดลักษณะขนาดและสีของแผ่นป้ายทะเบียนรถ พ.ศ. ๒๕๔๗
8. กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการดำรงตำแหน่งและการปฏิบัติหน้าที่กรรมการ การบริหารกองทุนและการใช้จ่ายเงินกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน พ.ศ. ๒๕๔๗
9. กฎกระทรวงกำหนดลักษณะ ขนาด หรือ กำลังของเครื่องยนต์และของรถที่จะรับจดทะเบียนเป็นประเภทต่างๆ พ.ศ. ๒๕๔๘
10. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๘ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
11. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๙ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
12. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๖ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
13. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๕ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒
14. กฎกระทรวงว่าด้วยคณะกรรมการประจำจังหวัด และเงื่อนไขการขอตระเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
15. กฎกระทรวงกำหนดความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารของผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘

16. กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์
สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
17. กฎกระทรวงกำหนดเครื่องแต่งกาย เครื่องหมาย ประวัติคนขับรถ บัตร
ประจำตัวคนขับรถ และการแสดงบัตรประจำตัวคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ
รถยนต์บริการทัศนาจร และรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
18. กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขอและการออก
ใบอนุญาตขับรถและการต่ออายุและการอนุญาตให้ต่ออายุใบอนุญาตขับรถ พ.ศ. ๒๕๔๘
19. กฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๒)
พ.ศ. ๒๕๔๘
20. กฎกระทรวงกำหนดขนาดความจุของกระบอกสูบของจักรยานยนต์สำหรับผู้
ขอใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลชั่วคราว พ.ศ. ๒๕๔๘
21. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๔ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
22. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๓ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
23. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๒ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์
พ.ศ. ๒๕๒๒
24. กฎกระทรวง กำหนดส่วนควบและเครื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซ
ธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง พ.ศ. ๒๕๔๗
25. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๑ (พ.ศ. ๒๕๔๗) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
26. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๔๐ (พ.ศ. ๒๕๔๖) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
27. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๙ (พ.ศ. ๒๕๔๕) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
28. กฎกระทรวง กำหนดให้กระจก้นลมและส่วนประกอบของตัวถังรถยนต์ที่จะ
เป็นกระจกต้องเป็นกระจกนิรภัย พ.ศ. ๒๕๔๕
29. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๘ (พ.ศ. ๒๕๔๔) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒
30. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๓๗ (พ.ศ. ๒๕๔๔) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.
๒๕๒๒

111. กฎกระทรวงมหาดไทย (ฉบับที่ ๗) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๗๓

112. กฎกระทรวงมหาดไทย (ฉบับที่ ๖) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๗๓

113. กฎกระทรวงมหาดไทย (ฉบับที่ ๕) ออกตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๔๗๓

114. กฎกระทรวงมหาดไทยแก้ไขเพิ่มเติม ออกตามความในมาตรา ๔๒ แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๔๗๓

ประกาศ

1. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดประเภทรถยนต์และแบบของเข็มขัดนิรภัย

2. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสาร และพื้นที่ที่ต้องใช้มาตรค่าโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร

3. ประกาศนายทะเบียนกรุงเทพมหานคร เรื่องให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง แจ่งข้อมูลการเดินทางสี่ล้อเล็กรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร

4. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปแบบเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดอุดรดิตต์ (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้ จากการประมูล)

5. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

6. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดลพบุรี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

7. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดเพชรบูรณ์ (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

8. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดพะเยา (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

9. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดนครศรี-อยุธยา (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

10. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดนครศรีธรรมราช (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

11. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดกำแพงเพชร (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

12. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนจริงของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียน รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนด ให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียน ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

13. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการจัดทำประวัติคนขับรถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการธุรกิจ รถยนต์บริการทัศนจร

14. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่องให้เจ้าของรถยนต์ที่จดทะเบียนจากรรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน นำรถไปตรวจสภาพ

15. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดแบบบัตรประจำตัวผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

16. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดแบบใบอนุญาตขับรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

17. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อ ในเขตจังหวัดขอนแก่น

18. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดระดับเสียงและวิธีการวัดระดับเสียงของรถจักรยานยนต์

19. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดระดับเสียงและวิธีการวัดระดับเสียงของรถยนต์

20. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดอุบลราชธานี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

21. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดร้อยเอ็ด (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

22. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดนนทบุรี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

23. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดนครปฐม (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

24. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็จริง (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดนครสวรรค์ (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

25. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการขอใช้หรือเปลี่ยนหมายเลขทะเบียนรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

26. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการขอใช้หรือเปลี่ยนหมายเลขทะเบียนรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

27. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และเงื่อนไขการประมูลหมายเลขทะเบียน ซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

28. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่องผ่อนผันการนำรถเข้ารับการตรวจสภาพเพื่อชำระภาษีที่ค้าง

29. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่อง ให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีประจำปี นำรถไปตรวจสภาพ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๓

30. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็กซี่ (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดอุดรธานี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

31. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดสีและรูปภาพเสมือนของแท็กซี่ (Graphic) ของแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน ๗ คน ที่ใช้หมายเลขทะเบียนที่กำหนดให้เป็นหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมที่จดทะเบียนในจังหวัดเพชรบุรี (แผ่นป้ายทะเบียนรถที่ได้จากการประมูล)

32. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง การให้ความเห็นชอบมาตรฐานและการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการติดตั้ง การตรวจและการทดสอบส่วนควบและเรื่องอุปกรณ์ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติอัดเป็นเชื้อเพลิง

33. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลา และเงื่อนไขการประมูลหมายเลขทะเบียนซึ่งเป็นที่ต้องการหรือเป็นที่นิยมของประชาชน ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

34. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการผ่อนชำระภาษีค้ำตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๓)

35. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการผ่อนชำระภาษีค้ำตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๒)

36. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบใบอนุญาตขับรถและบัตรประจำตัวผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๒)

37. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นจากค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ในอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

38. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง ค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารและค่าจ้างที่เพิ่มขึ้นจากค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (TAXI-METER) ในจังหวัดภูเก็ต

39. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการผ่อนชำระภาษีค้ำตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒

40. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดแบบใบอนุญาตขับรถและบัตรประจำตัวผู้ขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

41. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องแบบ ขนาด และมาตรฐานของเครื่องตรวจสภาพรถและอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจสภาพรถ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๔
42. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดแบบคำตั้งผู้ตรวจการตามพระบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๔
43. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดแบบและสีเครื่องหมายการเสียภาษีประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (แบบ ขส.บ. ๑๐ ท. - ๕ ส. ๑)
44. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดแบบเครื่องหมายการเสียภาษีประจำปี ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์เพิ่มเติม
45. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่องการออกเครื่องหมายการเสียภาษีประจำปี ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
46. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่องผ่อนผันให้เจ้าของรถที่จะเสียภาษีค้างชำระเกินกว่า ๑ ปี ไม่ต้องนำรถเข้ารับการตรวจสภาพ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๓
47. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๔๒
48. ประกาศนายทะเบียนทั่วราชอาณาจักร เรื่องยกเว้นการตรวจสภาพรถ
49. ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดประเภทของรถยนต์และแบบของเข็มขัดนิรภัย
50. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคลสำหรับคนพิการที่แปรสภาพจากรถจักรยานยนต์
51. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน กรณีการจ้างจากท่าอากาศยานกรุงเทพ
52. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อในเขตจังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดนครพนม จังหวัดอำนาจเจริญและจังหวัดสระแก้ว
53. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดกรณีการจ้างผ่านศูนย์บริการสื่อสาร
54. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องการขยายระยะเวลาการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อที่แปรสภาพมาจากจักรยานยนต์
55. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล
56. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างสามล้อในจังหวัดฉะเชิงเทรา

57. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้างที่แปรสภาพมาจากรถจักรยานยนต์ (รถสกายแลป)

58. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องกำหนดอัตราค่าโดยสาร สำหรับรถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน (รถแท็กซี่) โดยมาตรการค่าโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร

59. ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการจดทะเบียน รถยนต์รับจ้าง และรถยนต์รับจ้างสามล้อในเขตจังหวัดที่ยังไม่เคยมีการจดทะเบียน

60. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการไม่อนุญาติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๒ พ.ศ. ๒๕๒๕

61. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการอนุญาติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๑๓ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๑๖

62. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่องการไม่อนุญาติพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๑๓ พ.ศ. ๒๕๑๖

63. ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องกำหนดภาษีรถยนต์ บางประเภทในบาง จังหวัดตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ พุทธศักราช ๒๕๑๓

64. ประกาศยกเว้นค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน รถยนต์บางชนิดตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ ร.ศ. ๑๒๘ และประกาศแก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๕๖๐ กับล้อยื่นบาง ชนิดตามความในพระราชบัญญัติล้อยื่น พุทธศักราช ๒๕๖๐

พระราชกฤษฎีกา

1. พระราชกฤษฎีกากาลอัตราภาษีประจำปีสำหรับรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๒๕

ข้อกำหนด

1. ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่องกำหนดประเภทและชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัย

ระเบียบ

1. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์สี่ล้อเล็กทดแทนรถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้างคันเดิม พ.ศ. ๒๕๔๘

2. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์บริการ พ.ศ. ๒๕๔๘

3. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๖) พ.ศ. ๒๕๔๘

4. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘

5. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการส่งบัญชีจำหน่ายรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออก พ.ศ. ๒๕๔๘
6. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการรับจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
7. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๕) พ.ศ. ๒๕๔๘
8. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๔๘
9. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘
10. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่ขอเปลี่ยนประเภท เป็นจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๘
11. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการการอบรมและทดสอบผู้ขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๘
12. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียน และภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๘
13. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีทางไปรษณีย์ (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๔๘
14. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีผ่านกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๘
15. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีรถประจำปี ผ่านธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ธ.ก.ส.) (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๔๗
16. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีผ่านจุดบริการ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๗
17. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการชำระภาษีรถประจำปีต่างสำนักงานนอกเขตจังหวัดที่อยู่ในความรับผิดชอบ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๗
18. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการชำระภาษีรถประจำปีต่างสำนักงานในส่วนภูมิภาค (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๗
19. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๔๗
20. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการชำระภาษีประจำปีต่างสำนักงานนอกเขตจังหวัดที่รถอยู่ในความรับผิดชอบ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗

21. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการชำระภาษีประจำปีต่างสำนักงานในส่วนภูมิภาค (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗
22. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีผ่านจุดบริการ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๗
23. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีผ่านธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๔๗
24. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีรถประจำปีผ่านกรุงเทพมหานคร (ฉบับที่ ๔)
25. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีรถประจำปีทางไปรษณีย์ (ฉบับที่ ๖)
26. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๑)
27. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๐)
28. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตเป็นผู้ประจำรถต่างภูมิลำเนา (ฉบับที่ ๒)
29. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถ และใบอนุญาต เป็นผู้ประจำต่างภูมิลำเนา
30. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
31. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้ใช้รถในการรับจ้างรับส่งนักเรียน
32. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๒)
33. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์สี่ล้อเล็กบรรทุกส่วนบุคคล(ฉบับที่ ๓)
34. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการอบรมและทดสอบผู้ขอใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
35. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการผ่อนชำระภาษีค้ำตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๒)
36. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการผ่อนชำระภาษีค้ำตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

37. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีประจำปีผ่านธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร (ฉบับที่ ๒)
38. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการชำระภาษีรถประจำปีต่างสำหรับงานนอกเขตจังหวัดที่รถอยู่ในความรับผิดชอบ
39. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อใช้รถนอกอาณาจักร
40. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีรถประจำปีผ่านทางธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
41. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการส่งบัญชีจำหน่ายรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานที่ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออก
42. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๔)
43. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการหลักสูตรการให้การอบรมและการรับรองการผ่านการอบรมและจบหลักสูตรอบรมแก่ผู้ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์
44. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์สำหรับคนพิการ
45. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการเสียภาษีรถยนต์ประจำปี ผ่านกรุงเทพมหานคร(ฉบับที่ ๓)
46. ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการใช้วัสดุรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในการเดินรถ (ฉบับที่ ๒)
47. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๘)
48. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียน และภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๙)
49. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๓)
50. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการบัญชีรถที่นำออกนอกราชอาณาจักรเพื่อการจำหน่ายโดยผู้ผลิตหรือประกอบรถใหม่สำเร็จรูปจากโรงงานผู้ผลิตหรือประกอบรถเพื่อการส่งออก
51. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๖)

52. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียน และภาษีรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ (ฉบับที่ ๕)

53. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการการขออนุญาตและการอนุญาตให้นำรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถออกนอกราชอาณาจักร (ฉบับที่ ๒)

54. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

55. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราค่าโดยสาร (TAXI-METER) (ฉบับที่ ๒)

56. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบมาตราค่าโดยสาร (TAXI-METER)

57. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร

58. ระเบียบกรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยการการรับจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง ในเขตกรุงเทพมหานคร

กฎหมายการขนส่งทางน้ำ

1. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย
2. พระราชบัญญัติเรือไทย
3. พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย
4. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๔
5. ประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ ๑๑๑ ลงวันที่ ๓ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๖
6. พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี
7. พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน
8. พระราชกฤษฎีกาออกตามความในประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕ ว่าด้วยการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัย หรือผาสุกของประชาชน

9. พระราชบัญญัติการกักเรือ

10. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

11. พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบุริมสิทธิทางทะเล

กฎหมายการขนส่งทางอากาศ

1. พระราชบัญญัติการเดินอากาศ
2. พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย
3. พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ

4. พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
กฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง
 1. พระราชบัญญัติล้อเลื่อน
 2. พระราชบัญญัติจราจรทางบก
 3. พระราชบัญญัติรถลาก
 4. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
 5. พระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์
 6. พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
 7. พระราชบัญญัติระเบียบการจอดยานยนต์ใบเขตเทศบาลและสุขาภิบาล
 8. คณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๖ (ประกาศ ณ วันที่ ๒๖ มกราคม พุทธศักราช ๒๕๑๕)
 9. พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระเบียบการจราจรทางบก
 10. พระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็น
สาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือน ถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน
 11. พระราชบัญญัติขนาดเกวียน พุทธศักราช ๒๔๕๘
 12. พระราชบัญญัติรถยนต์ทหาร พุทธศักราช ๒๔๗๖
 13. พระราชบัญญัติสำหรับกำจัดฝักตบชวา
 14. พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
 15. พระราชบัญญัติให้อำนาจทหารเรือปราบปรามการกระทำความผิดบางอย่าง
ทางทะเล
 16. พระราชบัญญัติเพิ่มอำนาจตำรวจในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิด
ทางน้ำ
 17. พระราชบัญญัติวิทยุกระจายเสียงและวิทยุโทรทัศน์
 18. พระราชบัญญัติควบคุมกิจการเทปและวัสดุโทรทัศน์
 19. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานขององค์การ โทรคมนาคมแห่งเอเชีย
และแปซิฟิก
 20. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานของศูนย์ฝึกอบรมการไปรษณีย์แห่ง
เอเชียและแปซิฟิก
 21. พระราชบัญญัติคุ้มครองการดำเนินงานขององค์การ โทรคมนาคมทางดาวเทียม
ระหว่างประเทศ
 22. พระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการขุดเรือเป็นเศษเหล็กเป็นกิจการค้าขายอันเป็น
สาธารณูปโภค อันกระทบกระเทือน ถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน

23. พระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ
24. พระราชบัญญัติแข่งขันทางการค้า
25. พระราชบัญญัติราคาสินค้าและบริการ
26. พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง
27. พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย
28. พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน
29. พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒
30. พระราชบัญญัติทางหลวง
31. พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. ๒๕๔๒
32. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๒๕๐ (การทางพิเศษ)
33. พระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก
34. พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน
35. พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย

4. เป้าหมายของการจัดการการขนส่ง

การจัดการการขนส่งมีเป้าหมายหลักหลายประการ เช่น

1. เพื่อลดต้นทุน ผู้ประกอบการมักจะตั้งเป้าหมายเป็นอันดับแรกว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะต้องช่วยลดต้นทุนของธุรกิจลงได้ โดยอาจจะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าแรงงาน หรือค่าบำรุงรักษารถบรรทุก
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีด้วยจำนวนทรัพยากรที่เท่าเดิม ประสิทธิภาพการทำงานจะสูงขึ้น เช่น จำนวนรถบรรทุกและพนักงานเท่าเดิม แต่ส่งสินค้าให้ลูกค้าได้มากขึ้น เป็นต้น
3. เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อจัดการการขนส่งได้ดีข้อตำหนิตี้นอกจากลูกค้าจะลดน้อยลงจนหมดสิ้นไป ทำให้ลูกค้ามีความพอใจในบริการที่ได้รับและยังคงใช้บริการของบริษัทต่อไปในภายภาคหน้า
4. เพื่อลดระยะเวลา บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะสามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรวดเร็วกว่าคู่แข่ง ผลิตภัณฑ์ของตนก็จะออกสู่ตลาดได้เร็วและแพร่หลายมากกว่าคู่แข่ง
5. เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม เป็นไปได้เช่นกันว่าบริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มให้แก่บริษัท ไม่ว่าจะเป็นจากกลุ่มลูกค้าเดิมที่

ยอมจ่ายแพงขึ้นเพื่อแลกกับบริการที่รวดเร็วยิ่งขึ้น พิเศษขึ้นหรือละเอียดถูกต้องมากขึ้น หรือรายได้จากกลุ่มลูกค้าใหม่ที่เข้ามาใช้บริการ

6. เพื่อเพิ่มกำไร ไม่บ่อยนักที่เราจะได้ยินว่าบริษัทขนส่งลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการหรือลงทุนในระบบการจัดการใหม่เพื่อต้องการเพิ่มผลกำไรของบริษัท โดยมากจะมองว่ากำไรเป็นผลพลอยได้จากการที่การจัดการไปลดต้นทุนลง มุมมองเพื่อหวังเพิ่มกำไรเป็นสิ่งทำทนายฝีมือผู้บริหารมากกว่า เพราะว่าเป็นการพิจารณาสองทางไปพร้อมๆ กัน คือ สร้างรายได้เพิ่มและลดต้นทุน ซึ่งไม่ใช่เรื่องที่จะทำได้ง่ายๆ สำหรับบริษัทขนส่งโดยทั่วไป

7. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน อาจจะไม่ใช่เป้าหมายหลักสำหรับบริษัทขนส่งในการลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการการขนส่ง แต่ก็มีความสำคัญไม่น้อย บริษัทขนส่งหลายแห่งแสดงสถิติของช่วงเวลาต่อเนื่องที่ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นให้พนักงานได้รับทราบโดยทั่วกัน และพยายามกระตุ้นให้พนักงานช่วยกันรักษาสถิตินั้นให้นานที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

5. การบริหารงานขนส่ง

วัตถุประสงค์ของการบริหารงานขนส่ง

- หน้าที่ของผู้บริหารงานขนส่ง
- หน่วยงานหลักทางด้านการขนส่ง
- การวางแผนการขนส่ง
- การควบคุมการขนส่ง
- เทคนิคในการกำหนดเส้นทางขนส่ง

1. วัตถุประสงค์ของการบริหารการขนส่ง

กิจการขนส่งก็เหมือนกับกิจการธุรกิจโดยทั่วไป จะต้องมีการบริหารงานให้ดำเนินงานไปได้ด้วยดีมีประสิทธิภาพเช่นเดียวกัน ซึ่งในบทนี้จะขอกล่าวถึงหัวข้อที่น่าสนใจสำหรับการบริหารงานด้านการขนส่งดังนี้

- หน้าที่ของผู้บริหารงานขนส่ง
- หน่วยงานหลักทางด้านการขนส่ง
- การวางแผนการขนส่ง
- การควบคุมการขนส่ง
- เทคนิคในการกำหนดเส้นทางขนส่ง

ในการบริหารงานการขนส่งให้เป็นไปตามเป้าหมายหรือบรรลุผลสำเร็จได้นั้นจะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นแนวทางในการบริหารงานให้ดำเนินไปตามนโยบายที่ตั้งไว้ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ววัตถุประสงค์ในการบริหารการขนส่งที่สำคัญมีอยู่3ประการ ดังนี้

1. ทำให้เกิดระบบที่ดีและมีประสิทธิภาพ
2. ทำให้อุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ได้มาตรฐานและใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพเต็มความสามารถ
3. เพื่อลดค่าใช้จ่ายต่างๆ และลดต้นทุนในการดำเนินงานให้น้อยที่สุดจะพิจารณาได้ว่า วัตถุประสงค์ในการบริหารงานขนส่งก็เพื่อที่จะพยายามทำเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งต่างๆ ใช้งานได้ใช้งานอย่างเต็มที่และมีประสิทธิภาพมากที่สุดอันจะทำให้ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น โดยอาศัยระบบการบริหารและควบคุม ตลอดจนการวางแผนที่ดีนั่นเอง

หน้าที่ของผู้บริหารงานขนส่ง

บุคคลผู้บริหารการขนส่ง จะต้องทำหน้าที่หรือมีความรับผิดชอบ (Responsibility) ในหน้าที่ต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. จัดการและจัดหาอุปกรณ์การขนส่ง ผู้บริหารการขนส่ง จะต้องพยายามจัดหาอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำมาใช้ในการขนส่งและพยายามบริหารงานการขนส่ง ทั่วงานทั่วไป และด้านกรขนส่งโดยตรงให้มีระเบียบและมาตรฐาน

2. ควบคุมดูแลรักษาและซ่อมบำรุง ความรับผิดชอบข้อนี้ต่อเนื่องจากข้อแรก กล่าวคือ เมื่อผู้บริหารจัดหาอุปกรณ์ที่จะใช้ในการขนส่งมาแล้ว จะต้องพยายามควบคุมการใช้งาน อุปกรณ์ ตลอดจนการดูแล รักษาและซ่อมบำรุงอยู่เสมอ เพื่อให้เครื่องจักรอุปกรณ์นั้นๆ มีอายุการใช้งานให้นานที่สุด ในเรื่องการซ่อมบำรุง (Maintenance) นี้มีอยู่ลักษณะหนึ่งที่จะต้องคำนึงถึง คือ คำว่า *Preventive Maintenance* เป็นการซ่อมบำรุงก่อนที่จะเครื่องจักรอุปกรณ์จะเสียหรือชำรุด โดยเมื่ออายุการใช้งานใกล้จะหมดอายุ ต้องรีบดำเนินการรักษาและซ่อมให้ทันท่วงที โดยเฉพาะสำหรับการขนส่งทางอากาศให้มีความสำคัญในการซ่อมบำรุงลักษณะนี้ให้มาก

3. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการสับเปลี่ยนและทดแทนอุปกรณ์การขนส่ง ผู้บริหารการขนส่งจะต้องมีความรู้เกี่ยวกับเครื่องจักรอุปกรณ์ด้านการขนส่ง เพื่อให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับการเปลี่ยนหรือทดแทนอุปกรณ์ในการขนส่ง ซึ่งอาจจะเป็นการพิจารณาโยกย้าย เคลื่อนย้าย การหาอุปกรณ์อื่นมาทดแทน ทั้งนี้เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยดี ไม่ต้องหยุดชะงักและทันต่อเวลา

4. ให้คำแนะนำเรื่องการจัดซื้ออุปกรณ์การขนส่ง ผู้บริหารการขนส่งจะต้องให้คำแนะนำและช่วยตัดสินใจในการจัดซื้ออุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่ง โดยต้องให้คำแนะนำในเรื่องที่เกี่ยวกับความสามารถ ประสิทธิภาพและรู้จักเปรียบเทียบอุปกรณ์ต่างๆ ที่เหมาะสมก่อนจะตัดสินใจซื้ออุปกรณ์

5. ควบคุมเรื่องเชื้อเพลิง เป็นเรื่องที่สำคัญ และ เป็นปัญหามากสำหรับผู้ที่ทำหน้าที่ในการบริหารงานการขนส่ง ผู้บริหารจำเป็นต้องมีการควบคุมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้รับควบคุมให้มากที่สุด เพราะถ้ามีการควบคุมไม่ดีพอแล้ว จะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงสูงและเป็นสาเหตุให้กิจการประสบผลขาดทุนได้

6. การจัดการทั่วไป นอกจากผู้บริหารการขนส่งจะต้องบริหารและควบคุมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรงแล้ว จำเป็นจะต้องทำหน้าที่บริหารอื่นๆที่เกี่ยวข้องอีกด้วย เช่น การจัดการเรื่องกำลังคนการควบคุมพนักงานด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานขนส่ง เป็นต้น

พิจารณาได้ว่า หน่วยงานหลักทางด้านการขนส่งสามารถแบ่งได้เป็น 3 ฝ่าย ดังนี้

1. ฝ่ายดำเนินงาน (Operation) เป็นฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานดังนี้

- ก. งานด้านการผลิต (Productions)
- ข. งานด้านการให้บริการ (Services)
- ค. งานดูแลรักษาและซ่อมบำรุง (Maintenance)

2. ฝ่ายควบคุมการจัดการจราจร (Traffic) เป็นฝ่ายขายทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงาน ดังนี้

- ก. งานด้านการตลาด (Marketing)
- ข. งานด้านการขาย (Selling)

3. ฝ่ายบัญชี (Accounting) ทำหน้าที่รับผิดชอบด้านการเงิน การบัญชี ารายรับรายจ่าย ของการดำเนินงาน

การวางแผนการขาย

การบริหารงานด้านการขนส่ง มีลักษณะที่สำคัญอยู่ประการ คือ

- 1. การวางแผนการขนส่ง (Planning)
- 2. การควบคุมการขนส่ง (Control)
- 3. การประสานงานการขนส่ง (Co-Ordination)

การวางแผนด้านการขนส่ง มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1. เป็นเครื่องมือในการดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมาย
- 2. ใช้ควบคุมการปฏิบัติงานให้ง่ายและเป็นขั้นเป็นตอน
- 3. ควบคุมการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ
- 4. ทำให้เกิดการประหยัดค่าใช้จ่าย

ขั้นตอนในการวางแผนการขนส่งเราจะพิจารณาได้ว่าการวางแผนการขนส่ง มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูล
- 2. วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาแล้ว
- 3. ศึกษาและแปลความข้อมูลหลังจากที่ทำการวิเคราะห์แล้ว หลังจากนั้นก็ทำการวางแผนโดยอาศัยข้อมูลที่ได้แปลความหมายออกมาแล้ว
- 4. ดำเนินการไปตามแผนที่ได้วางไว้

5. ประเมินผลและตรวจสอบ
6. แก้ไขปรับปรุง
7. ดำเนินการปรับปรุงผลการดำเนินงาน

การควบคุมการขนส่ง

เมื่อได้มีการวางแผนการขนส่งเรียบร้อยแล้ว เราจะต้องมีการควบคุมให้เป็นไปตามแผนหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมดังต่อไปนี้

1. ควบคุมเพื่อป้องกันการซ้ำซ้อนกันของงานมากเกินไป
2. ควบคุมให้เกิดการใช้ประสิทธิภาพอย่างเต็มที่
3. ช่วยลดต้นทุนในการดำเนินงานขนส่ง
4. สนับสนุนมีการดำเนินงานขนาดใหญ่

ในการบริหารการขนส่งถ้าไม่มีการควบคุมที่ดีแล้ว อาจจะมีการแข่งขันหรือการปฏิบัติงานที่ซ้ำซ้อนกันเกิดขึ้นซึ่งจะเป็นผลเสีย และถ้ามีการซ้ำซ้อนกันมากเท่าไรก็จะทำให้เกิดผลเสียหายมากเท่านั้น แต่ในบางกรณีถ้าไม่มีการซ้ำซ้อนกันเลย อาจจะทำให้เกิดลักษณะผูกขาดและไม่มีข้อเปรียบเทียบก็อาจจะเกิดผลเสียได้เช่นกัน นอกจากนี้จะต้องควบคุมให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่แล้ว จะช่วยทำให้สามารถลดต้นทุนได้

6. ประสิทธิภาพในการขนส่ง

เราทราบกันมาแล้วว่าการพัฒนาการขนส่งนั้นมุ่งที่จะพัฒนาในการขนส่งที่มีคุณภาพ มีมาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งแล้วถือว่าการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบไปด้วยคุณสมบัติ รวดเร็ว (Speed) ประหยัด (Economy) ปลอดภัย (Safety) สะดวกสบาย (Convenient) แน่นนอน ตรงต่อเวลาเชื่อถือได้ (Certainty and Punctuality) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. รวดเร็ว การขนส่งที่มีความรวดเร็ว สามารถที่จะทำให้สินค้าและบริการต่างๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็วทันเวลา และทันต่อความต้องการ มีความสดและคุณภาพเหมือนกันกับสินค้าและบริการ ที่แหล่งผลิต

นอกจากนี้ผู้ที่เดินทางไปที่ต่างๆ ก็ต้องการความรวดเร็วเช่นเดียวกัน เช่น การเดินทางเพื่อท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ การขนส่งสินค้าและบริการบางประเภท เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยความรวดเร็วของการขนส่งในการเดินทางเป็นสำคัญ ดังนั้นการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพ จะต้องมุ่งไปที่ควมมีรวดเร็วในการเดินทางเป็นสำคัญ

2. ประหยัด การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะต้องทำให้เกิดการประหยัด ซึ่งอาจหมายถึงสองลักษณะคือ เกิดความประหยัดต้นทุนการขนส่งและประหยัดในราคาค่าบริการ กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการขนส่งก็ต้องพยายามให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ซึ่งเมื่อ

ต้นทุนในการขนส่งต่ำแล้วการเรียกเก็บอัตราค่าบริการก็จะลดลงด้วย จะทำให้ผู้ใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่ายในอัตราค่าบริการโดยสารหรือค่าระวางด้วย ดังนั้นความประหยัดจึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

3. ปลอดภัย สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งในการขนส่งก็คือ ความปลอดภัยของผู้โดยสารและความปลอดภัยจากการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายของสินค้าและค่าบริการต่างๆตลอดจนความปลอดภัยของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการขนส่งด้วย ถือได้ว่าสำคัญมากสำหรับระบบการขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบค่าการสูญเสียชีวิตและเสียหายทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการตลอดจนความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารอีกด้วย

4. สะดวก การขนส่งที่ดีจะต้องให้ความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นความสะดวกสบายของผู้โดยสาร หรือความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการก็ตาม ในด้านของผู้โดยสารนั้นจะต้องได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง เช่น อุปกรณ์ในการขนส่งทุกประเภท จะต้องอยู่ในสภาพที่ดีและใช้การได้ในการอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร ส่วนในด้านสินค้าและบริการนั้นจะต้องมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ ว่าอย่างครบถ้วน พร้อมทั้งนำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายได้ทันที กล่าวได้ว่าการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ อย่างครบถ้วนและสมบูรณ์

5. ความแน่นอนเชื่อถือได้ตรงต่อเวลา ในเรื่องถือว่าเป็นเรื่องสำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการขนส่ง เพราะการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพ จะต้องมีการกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา จะต้องมีการกำหนดเวลาในการเดินทางไว้อย่างแน่นอน มีจำนวนเที่ยวที่วิ่ง เวลาที่จะออกเดินทางจากต้นทาง เวลาที่จะเดินทางไปถึงปลายทาง ระยะเวลาในการ เวลาที่จะผ่านจุดสำคัญต่างๆ ซึ่งจะต้องมีระบุไว้ และจะต้องรักษาเวลาให้เป็นไปตามกำหนดไว้ จึงจะถือว่ามีประสิทธิภาพ

7.การประกันภัย

ความสำคัญและประโยชน์ของการประกันภัย

ในการวางแผนทางการเงินควรคำนึงถึงความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่มีผลกระทบต่อระบบการวางแผนทางการเงินของบุคคล

การวางแผนการใช้จ่ายเงินในชีวิตประจำวัน ควรเริ่มจาก

1. เขียนรายจ่ายที่ต้องจ่ายในแต่ละเดือน เรียงจากความจำเป็นมากไปน้อย
2. นำรายการค่าใช้จ่ายทั้งหมดมารวมกัน และเปรียบเทียบกับรายได้ของตนเอง
3. ปรับเปลี่ยนรายจ่ายให้เหมาะสมกับรายได้ที่ได้รับ
4. ควรมีการแบ่งเงินก้อนหนึ่งไว้เพื่อการออม โดยประเมินความสามารถในการออมของตนเองว่าสามารถทำได้มากน้อยเพียงใด และควรมีการออมอย่างสม่ำเสมอ

การประกันภัยเป็นทางเลือกอีกทางหนึ่งที่สามารถช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเมื่อเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินต่าง ๆ ที่ได้ทำประกันภัยไว้ โดยการเฉลี่ยหรือการกระจายความเสียหายไปยังสมาชิกที่ทำประกันภัย โดยมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้ทำหน้าที่เก็บเบี้ยประกันและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ความสำคัญของการประกันภัย แบ่งได้ดังนี้

1. ความสำคัญของการประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัย คือ การให้ความคุ้มครองและเป็นหลักประกันความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สินให้แก่ชีวิตของตนเองและครอบครัว

2. ความสำคัญของการประกันภัยต่อสังคม คือ เป็นหลักประกันความมั่นคงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และช่วยแบ่งเบาภาระของสังคมทำให้เกิดความมั่นใจ หากเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายขึ้น ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3. ความสำคัญของการประกันภัยต่อเศรษฐกิจ เงินที่ได้จากการเก็บเบี้ยประกันภัย เป็นแหล่งเงินทุนที่สำคัญแหล่งหนึ่งของประเทศในการกู้ยืมมาลงทุนทำธุรกิจหรือขยายธุรกิจให้มีความเจริญก้าวหน้า สำหรับธุรกิจที่ทำการประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองในทรัพย์สินที่ได้ทำประกันภัยไว้ ทำให้เกิดความมั่นคงในกิจการ

ประโยชน์ของการประกันภัย

1. ประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัย ดังนี้

- ให้ความคุ้มครองต่อบุคคล ครอบครัวและทรัพย์สินของผู้เอาประกัน
- ช่วยปลุกฝังให้เกิดนิสัยประหยัดและช่วยให้เกิดการออม

2. ประโยชน์ต่อธุรกิจ ดังนี้

- ช่วยให้เกิดความมั่นคงในการประกอบธุรกิจ
- ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ เพราะผู้บริหารไม่ต้องเสียเวลาเป็นกังวลเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย

- ช่วยในการขยายเครดิต ลดความเสี่ยงของผู้ให้กู้จากหนี้สูญ

- ช่วยให้เกิดเสถียรภาพในต้นทุนการผลิต

- ช่วยส่งเสริมธุรกิจบางประเภทให้เจริญก้าวหน้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยมาก ๆ

3. ประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคม ดังนี้

- ช่วยระดมทุนเพื่อการพัฒนาประเทศ
- ช่วยลดภาระแก่สังคมและรัฐบาล

การบริหารความเสี่ยงภัย

ความเสี่ยงภัย คือ โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติขึ้น ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายทั้งทางด้านร่างกายหรือทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลให้เกิดการสูญเสียทางการเงิน

ลักษณะของการเสี่ยงภัยที่สามารถจะเอาประกันภัยได้ มีดังนี้

1. ความเสี่ยงภัยนั้นควรเป็นความเสี่ยงภัยที่แท้จริงและเป็นความเสี่ยงภัยจำเพาะ
2. ความเสี่ยงภัยนั้นจะต้องมีหน่วยที่คล้ายคลึงกันเป็นจำนวนมาก
3. ความเสียหายที่จะเกิดขึ้นนั้น ต้องเป็นอุบัติเหตุและไม่ได้เกิดจากการกระทำ

โดยเจตนาของผู้เอาประกันภัย

4. ความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ต้องสามารถหาสาเหตุและประเมินความเสียหายเป็นตัวเงินได้

5. ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องไม่เป็นมหันตภัย
 6. ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้เอาประกันต้องมีส่วนได้ส่วนเสียด้วย
 7. โอกาสที่จะเกิดความเสียหายต้องคำนวณหรือประมาณได้
- การหาวิธีจัดการกับความเสี่ยงภัย โดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น

1. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยงภัย (Risk Avoidance)

โดยการพยายามหลีกเลี่ยงงานหรือสาเหตุที่อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายนั้น

2. การลดความเสี่ยงภัย (Risk Reduction) ทำได้โดย

การป้องกันการเกิดความเสียหาย จะกระทำก่อนที่จะมีความเสียหายขึ้น เช่น การตรวจสภาพเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพปลอดภัยอยู่เสมอ

การควบคุมความเสียหาย กระทำในขณะที่หรือภายหลังจากที่มีความเสียหายเกิดขึ้น เช่นการที่เจ้าหน้าที่ดับเพลิงทำการดับเพลิงที่เกิดขึ้นอย่างทันท่วงที

การแยกทรัพย์สิน เช่นการตั้งโรงงานและโกดังไว้คนละสถานที่

3. การรับเสี่ยงภัยไว้เอง (Risk Retention)

คือการรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากภัยไว้เอง เนื่องจากภัยบางอย่างอาจเล็กน้อยไม่จำเป็นต้องหาวิธีจัดการกับความเสี่ยงภัย เช่น ความเสื่อมสภาพของวัสดุสำนักงาน การเอาประกันภัยรถยนต์แบบมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายส่วนแรกไม่เกิน 1,000 บาท เป็นต้น

4. การโอนความเสี่ยงภัย (Risk Transfer)

เป็นวิธีการจัดการกับความเสี่ยงภัยที่ได้รับความนิยมมากที่สุดวิธีหนึ่ง ด้วยการโอนความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับความเสียหายทางการเงินและความรับผิดชอบต่าง ๆ ไปให้บุคคลอื่นรับภาระแทน ทำได้ 2 วิธีคือ

- 4.1 การโอนความเสี่ยงภัยในรูปแบบของการประกันภัย (Insurance Transfer)

4.2 การโอนความเสี่ยงภัยไปให้บุคคลอื่นที่ไม่ใช่การประกันภัย (Non- Insurance Transfer)

เช่น การจ้างบริษัทอื่นทำความสะอาดภายนอกอาคารสูง ๆ การประกันภัยสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. การประกันชีวิต (Life Insurance)
2. การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance)

การประกันชีวิต

เป็นการบรรเทาหรือชดเชยความสูญเสียในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันที่ทำให้เกิดการสูญเสียชีวิต หรือสูญเสียความสามารถในการหารายได้ในอนาคต ในรูปแบบของเงินทดแทนที่จ่ายโดยบริษัทประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ การออมทรัพย์ที่เกิดขึ้นจากการประกันชีวิตเป็นผลจากจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินจำนวนเท่า ๆ กันอย่างสม่ำเสมอ

ชนิดของการประกันชีวิต

1. ประกันชีวิตแบบช่วงระยะเวลา (Term) เป็นกรมธรรม์ที่มีอายุจำกัด บริษัทจะจ่ายเงินสินไหมให้ผู้รับผลประโยชน์ หากผู้เอาประกันเสียชีวิตในขณะที่กรมธรรม์มีผลบังคับ แต่ไม่มีเงินคืนเมื่อครบอายุกรมธรรม์ ตัวอย่างการเลือกประกันประเภทนี้ เช่น เพื่อการประกันความเสี่ยงในการผ่อนบ้าน ถึงแม้ว่าผู้ที่เป็นรายได้หลักของครอบครัวจะเกิดเสียชีวิต สมาชิกในครอบครัวซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ จะได้เงินประกันสำหรับชำระค่าผ่อนต่อโดยไม่มีภาระทางการเงิน

2. ประกันชีวิตแบบออมทรัพย์ (Endowment) เป็นกรมธรรม์ที่มีอายุจำกัด บริษัทจะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งให้กับผู้รับผลประโยชน์เมื่อเสียชีวิต แต่หากมีชีวิตครบอายุกรมธรรม์ก็จะมอบเงินจำนวนหนึ่งให้กับผู้เอาประกัน

3. ประกันชีวิตแบบตลอดชีพ (Wholelife) เป็นการรับประกันชีวิตตลอดอายุผู้เอาประกัน (ในทางการค้า 90-99 ปี)

4. ประกันชีวิตแบบบำนาญ (Annuity) คล้ายกับแบบออมทรัพย์ โดยบริษัทประกันชีวิตจะเก็บเบี้ยประกันจนถึงอายุระดับหนึ่งแล้วทยอยจ่ายเงินให้กับผู้เอาประกันและอาจมีความคุ้มครองอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น การประกันอุบัติเหตุและสูญเสียอวัยวะ (Accident and dismemberment), การประกันกรณีทุพพลภาพ (Total Disability) ,หรือ การประกันสุขภาพ (Health Insurance)

การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance)
2. การประกันทางทะเลและการขนส่ง (Marine Insurance)
3. การประกันรถยนต์ (Motor Insurance)
4. การประกันเบ็ดเตล็ด (Miscellaneous)

1.การประกันอัคคีภัย (Fire Insurance) หมายถึง การประกันภัยที่คุ้มครองทรัพย์สินจากภัยไฟไหม้ ฟ้าผ่า และการระเบิดของแก๊สที่ใช้หุงต้มหรือให้แสงสว่างเพื่อการอยู่อาศัยและยังสามารถขยายความคุ้มครองภัยอื่น ๆ ได้อีกด้วย

2. การประกันทางทะเลและการขนส่ง (Marine Insurance) เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายของตัวเรือ และสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

3. การประกันรถยนต์ (Motor Insurance) จะให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวรถ ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต บุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายหรือเมื่อรถคันที่เอาประกันสูญหาย

การประกันภัยรถยนต์ แบ่งออกเป็น

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1.) การประกันภัยรถยนต์ประเภทหนึ่ง คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัย ความเสียหายที่เกิดจากไฟไหม้หรือรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบ

2.) การประกันภัยประเภทสอง คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวรถยนต์คันที่เอาประกันภัยเฉพาะในกรณีที่มีสาเหตุมาจากไฟไหม้หรือการโจรกรรม และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก ซึ่งผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบ

3.) การประกันภัยประเภทสาม คุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกซึ่งผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบ

4.) การประกันภัยประเภทสี่ คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเฉพาะความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก โดยจำนวนเงินคุ้มครองจำนวน 100,000 บาท ต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง

การประกันภัยรถภาคบังคับ (Compulsory Motor Insurance)

หมายถึงการประกันภัยรถประเภทที่ กฎหมายให้เจ้าของรถซึ่งใช้หรือมีรถไว้เพื่อใช้ ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายสำหรับ ผู้ประสบภัยโดยประกัน ภัยกับบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบ กิจกรรมประเภทการประกันภัยรถ โดยรัฐบาลมีเจตจำนงเพื่อให้เกิดความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกายของประชาชนที่ประสบภัยเป็นสำคัญ

8.เอกสารในการขนส่ง

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

1. ใบขอซื้อ (Purchase Requisition) คือ เอกสารที่แผนคลังสินค้าจัดทำขึ้นเพื่อแจ้งว่าสินค้าชนิดใด ประเภทใดของกิจการใกล้จะหมด และต้องการสั่งซื้อเพิ่มปริมาณเท่าไร โดยจัดทำใบขอซื้อสินค้าส่งไปให้แผนกจัดซื้อดำเนินการต่อ

2. ใบสั่งซื้อสินค้า (Purchase Order) คือ เอกสารที่แผนกจัดซื้อสินค้าจัดทำขึ้นหลังจาก ได้รับใบขอซื้อสินค้าจากแผนกคลังสินค้าแล้ว ก็จะดำเนินการคัดเลือกสินค้าจากผู้ขาย

สินค้าหลายรายเพื่อให้ได้สินค้าที่มีคุณภาพและราคาถูก เมื่อตัดสินใจที่จะซื้อสินค้าจากผู้ขายสินค้า รายที่คัดเลือกแล้ว จึงจัดทำใบสั่งซื้อสินค้าไปให้ผู้ขายสินค้าเพื่อแจ้งให้ผู้ขายสินค้าว่าต้องการสินค้า ประเภทใด ปริมาณเท่าใด คุณภาพอย่างไร ราคาเท่าไรซึ่งรายละเอียดดังกล่าวนี้จะแจ้งไว้ในใบสั่งซื้อ

3. ใบกำกับสินค้า (Invoice) คือ เอกสารที่ผู้ขายสินค้าจัดทำขึ้นเพื่อส่งไปให้ผู้ซื้อ พร้อมกับสินค้า

4. ใบรับสินค้า (Receive Report) คือ เอกสารที่ผู้ซื้อสินค้าจัดทำขึ้น หลังจากที่ได้รับสินค้าจากผู้ขายสินค้า ผู้ซื้อจะต้องทำการตรวจนับสินค้าคู่กับใบกำกับสินค้าที่ผู้ขายสินค้าส่ง มาให้ว่าถูกต้องตรงตามที่สั่งหรือไม่ เมื่อถูกต้องแล้วก็จัดทำใบรับสินค้าส่งไปให้ผู้ขายสินค้า

5. ใบส่งสินค้า (Delivery note) เอกสารจากผู้ส่งสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมายซึ่ง แสดงสินค้าที่จัดส่งถึงผู้รับ เป็นหลักฐานที่สามารถใช้ยืนยันได้ว่าส่งสินค้าไปแล้ว และใช้ตรวจสอบ ความถูกต้องซึ่งสะดวกต่อการจัดการรับบัญชีของบริษัท-ห้างร้านต่างๆ

6. ใบขอลดหนี้ หรือใบส่งคืน (Debit Note or Debit Memorandum) คือ เอกสารที่ ผู้ซื้อจัดส่งให้ผู้ขาย เพื่อแจ้งให้ทราบว่าได้รับสินค้าแล้วปรากฏว่าสินค้าส่งมาไม่ตรงตามใบสั่งซื้อ หรือสินค้าชำรุด หรือคิดราคามากไป และผู้ซื้อส่งคืนโดยไม่รับสินค้าแลกเปลี่ยน ผู้ขายอาจลดราคา ให้สำหรับสินค้าที่ส่งคืน เมื่อผู้ซื้อส่งคืนสินค้าจะออกใบลดหนี้ เมื่อผู้ซื้อส่งคืนจากการซื้อเป็น เงินสดจะได้รับเงินสดคืน แต่ถ้าซื้อสินค้าเป็นเงินเชื่อจะลดยอดเจ้าหนี้การค้า

7. ในหักหนี้ หรือใบรับคือ (Credit Note Credit Memorandum) คือ เอกสารที่ ผู้ขายออกให้ผู้ซื้อ เพื่อแจ้งว่าผู้ขายได้รับคืนสินค้าจากผู้ซื้อ เนื่องจากสินค้าชำรุด หรือไม่ตรงตามใบสั่งซื้อ หรือคิดราคามากไปโดยผู้ขายอาจลดราคาสินค้าให้ผู้ซื้อ ในกรณีที่ผู้ซื้อสินค้าเป็นเงินสดผู้ขาย จะส่งเงินสดคืน แต่ถ้าผู้ซื้อ ซื้อสินค้าเป็นเงินเชื่อผู้ขายจะลดหนี้ให้กับผู้ซื้อ และผู้ขายจะออกใบลด หนี้ หรือใบรับคืนให้ผู้ซื้อเป็นหลักฐานในการลดหนี้

8. ใบเสร็จรับเงิน (Receipt) คือ เอกสารที่ผู้ขายออกให้ผู้ซื้อ กรณีขายสินค้าเป็น เงินสดหรือรับชำระหนี้จากลูกค้าที่ซื้อสินค้าเป็นเงินเชื่อหรือรับชำระหนี้จากลูกหนี้อื่น

9. ประวัติและความเป็นมาของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

กรุงเทพมหานครมีบทบาทและความสำคัญทั้งในฐานะเป็นเมืองหลวงของประเทศ ไทยและเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษที่แตกต่างจากพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศ ความเป็นรูปแบบพิเศษของกรุงเทพมหานคร ดังเห็นจากการมีพระราชบัญญัติเฉพาะองค์การ นั่นคือ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 นอกจากนี้รูปแบบการบริหาร กรุงเทพมหานครยังเป็นระบบชั้นเดียว หมายถึง กรุงเทพมหานครเป็นองค์กรเดียวที่รับผิดชอบดูแล พื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด ในขณะที่พื้นที่จังหวัดอื่น ๆ มีระบบการปกครองท้องถิ่นเป็นสองชั้น

คือ องค์การบริหารส่วนจังหวัดในระดับบน ส่วนเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในระดับล่าง

กรุงเทพมหานครได้รับการสถาปนาเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2325 และมีการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนขนาดเล็กกริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามาเป็นมหานครที่ครอบคลุมพื้นที่ 1,568.74 ตารางกิโลเมตร มีประชากรตามทะเบียนราษฎร 5,710,883 คน[1] (พ.ศ. 2551) และมีลักษณะเป็นเมืองเอกนคร หรือ เมืองโตเดี่ยว (Primate City) ซึ่งหมายถึง เมืองที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนาจนทำให้มีการเติบโตเหนือเมืองอื่น ๆ คาดการณ์ว่ารวมประชากรแฝงของกรุงเทพมหานครมีประชากรราว 10 ล้านคน การขยายตัวอย่างรวดเร็วและความสำคัญของกรุงเทพมหานครในฐานะเมืองหลวงส่งผลให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริหารกรุงเทพมหานครอยู่ตลอดเวลา จากเดิมการบริหารกรุงเทพมหานครอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเวียง ต่อมาได้เปลี่ยนเป็นกระทรวงเมืองและกระทรวงนครบาล ตามลำดับ และต่อมามีการจัดตั้งสุขาภิบาลกรุงเทพในสมัยรัชกาลที่ 5 ในช่วงหลังการเปลี่ยนแปลงการปกครอง และเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดระเบียบเทศบาล พ.ศ. 2476 ทำให้มีการจัดตั้งเทศบาลนครกรุงเทพขึ้น และได้พัฒนาเป็นเทศบาลนครหลวงกรุงเทพมหานครบุรี และสุดท้ายจัดตั้งเป็นกรุงเทพมหานครในฐานะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ

ประวัติและพัฒนาการของกรุงเทพมหานคร

1) กรุงเทพมหานครช่วง พ.ศ. 2325 - 2514

กรุงเทพมหานครเดิมเรียกว่า “เมืองบางกอก” ต่อมาได้รับการสถาปนาขึ้นเป็นเมืองหลวงเมื่อวันที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2325 ในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชปราบดาภิเษกเป็นปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี ซึ่งพระองค์ท่านได้ทรงมีพระราชดำริว่ากรุงธนบุรีตั้งอยู่ในที่คับแคบ ไม่ต้องด้วยหลักพิชัยสงคราม ต่างกับกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะพื้นที่อันเป็นที่เหมาะสมด้วยจตุตถศาสตร์ จึงทรงตัดสินพระทัยโปรดเกล้าฯ สถาปนากรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงของประเทศ พระราชทานนามว่า “กรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร์ มหินทรายุธยา มหาดิลก ภพนพรัตน์ราชธานีบุรีรมย์ อุดมวิเศษณ์ มหาสถาน อมิตวิมาน อวตารสถิต สักกะ ทัดติยะ วิษณุกรรมประสิทธิ์” เพื่อเป็นมงคลนามนับแต่นั้นเป็นต้นมา ซึ่งแต่เดิมนั้น ใช้คำว่า “บวรรัตนโกสินทร์” แต่มาเปลี่ยนนามพระนครในสมัยรัชกาลที่ 4 เป็น “อมรรัตนโกสินทร์” แทนรูปแบบการปกครองในสมัยแรกนั้น กรุงเทพมหานครมีฐานะเป็นเมืองหลวงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของกรมเวียง มีเสนาบดีกรมเวียงเป็นหัวหน้า ดูแลรับผิดชอบ พอมาถึงรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว อารยธรรมตะวันตกเริ่มแพร่เข้ามาในราชอาณาจักรมากขึ้น พระองค์ทรงมีพระราชดำริที่จะให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการปกครอง จึงทรงให้ทดลองนำเอาระบบคณะกรรมการมาใช้กับรูปแบบการปกครองเมืองหลวงอยู่ช่วงหนึ่ง แต่ขณะนั้นประชาชนของพระองค์ยังไม่พร้อมและสุดท้ายไม่ประสบความสำเร็จ จึงโปรดให้ยกเลิกและเปลี่ยนฐานะของกรมเวียงมาเป็นกระทรวงเมืองแทน ต่อมาได้

เปลี่ยนจากกระทรวงเมืองมาเป็นกระทรวงนครบาลในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงนครบาลมารวมกับกระทรวงมหาดไทย และมีการแต่งตั้งตำแหน่งสมุหพระนครบาล โดยมีหน้าที่ปกครองดูแลรับผิดชอบมณฑลกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ และมณฑลกรุงเทพฯขณะนั้นประกอบด้วยจังหวัดพระนคร ธนบุรี นนทบุรี และสมุทรปราการ ซึ่งต่อมาพระองค์ได้ทรงให้มีการรวมมณฑลหลาย ๆ มณฑลเข้าเป็นภาค มีอุปราชทำหน้าที่ตรวจตราเหนือสมุหเทศาภิบาล เป็นตำแหน่งที่ขึ้นตรงกับกษัตริย์ ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ประกาศยกเลิกตำแหน่งอุปราช เมื่อปี พ.ศ. 2468 ทำให้มีผลยกเลิกการแบ่งภาคไปโดยอัตโนมัติ และได้ทรงประกาศยุบและรวมการปกครองมณฑลต่างๆระบบการปกครองของจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี มีฐานะเป็นหน่วยการปกครองส่วนภูมิภาค นับตั้งแต่ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2476 และการจัดรูปแบบการปกครองภายในจังหวัดพระนคร และจังหวัดธนบุรี ได้จัดขึ้นตามความในพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2476 กล่าวคือ มีอำเภอเป็นหน่วยการปกครองย่อยของจังหวัดหลังมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดระเบียบเทศบาล พ.ศ. 2476 ต่อมาได้มีการจัดตั้งเทศบาลนครกรุงเทพมหานครในวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2480 และเปิดดำเนินงานในวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2480 เช่นเดียวกับจังหวัดธนบุรีก็มีการจัดตั้งเทศบาลนครธนบุรี เทศบาลนครกรุงเทพฯ ขณะนั้นมีฐานะเป็นนิติบุคคล หลังจากมีการขยายพื้นที่ในปี พ.ศ. 2497 และในปี พ.ศ. 2514 ก่อนที่จะมีการรวมจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีเข้าด้วยกันสิ่งที่เป็นลักษณะเด่นให้จังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีแตกต่างจากจังหวัดอื่น ๆ คือ เป็นที่ตั้งของราชการส่วนกลาง และประชาชนทั้งสองจังหวัดมีความผูกพันต่อการใช้ชีวิตประจำวันเหมือนอยู่ในจังหวัดเดียวกันตลอดมา จึงทำให้มีผลต่อการรวมทั้งสองจังหวัดในเวลาต่อมา

2) กรุงเทพมหานครช่วงประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 335 (พ.ศ. 2514 - 2515)

เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2514 ในระหว่างที่คณะปฏิวัติทำหน้าที่บริหารประเทศ ได้มีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 24 และ 25 ให้ปรับปรุงระบบการปกครองจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรี โดยสาระสำคัญของประกาศคณะปฏิวัตินี้ดังกล่าว คือ มีการรวมจังหวัดพระนครและจังหวัดธนบุรีเข้าเป็นจังหวัดเดียวกัน เรียกว่า “จังหวัดนครหลวงกรุงเทพธนบุรี” และเมื่อรวมกันแล้วสภาพของนครหลวงกรุงเทพธนบุรียังคงมีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการส่วนภูมิภาคอยู่เช่นเดิม มีผู้ว่าราชการจังหวัด เรียกว่า “ผู้ว่าราชการจังหวัดนครหลวงกรุงเทพธนบุรี” มีรองผู้ว่าราชการจังหวัด 2 คน และรวมองค์การบริหารส่วนจังหวัด 2 องค์การเข้าด้วยกันเป็น “องค์การบริหารนครหลวงกรุงเทพธนบุรี” มีสภาจังหวัดเรียกว่า “สภานครหลวงกรุงเทพธนบุรี” และรวมเทศบาลทั้งสองเข้าด้วยกัน เป็น “เทศบาลนครหลวง” ประกอบด้วย “สภาเทศบาลนครหลวง” และ “เทศมนตรี” ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง มีจำนวนสมาชิกสภาเทศบาลนครหลวงไม่เกิน 36 คน และมีเทศมนตรีอื่นอีกไม่เกิน 8 คน โดยมีผู้ว่าราชการนครหลวง

กรุงเทพมหานครเป็นนายกเทศมนตรีนครหลวงโดยตำแหน่งและเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารงานอีก 1 ปีต่อมา คือปี พ.ศ. 2515 ได้มีประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 335 ลงวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2515 ปรับปรุงการบริหารนครหลวงกรุงเทพมหานครและเทศบาลนครหลวงใหม่กลายเป็นรูปแบบการบริหารและการปกครองที่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากจังหวัดอื่น ๆ ของประเทศไทย จากเทศบาลเป็นองค์การบริหารใหม่เรียกว่า “กรุงเทพมหานคร” โดยให้เป็นชื่อเดียวกันกับนครหลวง และให้สามารถบริหารจัดการภายในพื้นที่ทั้งจังหวัดได้ด้วยตนเอง มีผู้ว่าราชการจังหวัดที่มาจากการแต่งตั้งอีกทั้งให้มีสภากรุงเทพมหานคร สภาเขต มาจากการแต่งตั้งเช่นเดียวกัน เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการรวมอำนาจการบริหารส่วนภูมิภาค คือ จังหวัดนครหลวงกรุงเทพมหานคร และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น คือ เทศบาลนครหลวง องค์การบริหารนครหลวงกรุงเทพมหานคร สุขาภิบาลในเขตนครหลวง กรุงเทพมหานคร รวมเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเดียวกันดังนั้น ตามผลของประกาศคณะปฏิวัติที่ 335 จึงมีผลให้กรุงเทพมหานครมีความชัดเจนของการเป็นองค์กรปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ที่มีลักษณะเป็นสากลมากยิ่งขึ้นในการบริหารเมืองหลวง และมีการกระจายอำนาจการบริหารออกไปยังระดับต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร อย่างกรณีของสำนักงานเขต รวมทั้งการมีสภากรุงเทพมหานครเป็นฝ่ายนิติบัญญัติทำหน้าที่ตรวจสอบรวมทั้งทำงานของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพร้อมกันไปด้วย อย่างไรก็ตาม องค์กรที่ดี ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การควบคุมดูแลของราชการส่วนกลาง

3) กรุงเทพมหานครช่วงพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518

หลังจากที่มีการรวมเป็นเขตการบริหารราชการรูปแบบเดียว คือ กรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2515 แล้ว รูปแบบการบริหารกรุงเทพมหานครยังมีการปรับเปลี่ยนอีกครั้งด้วยเหตุการณ์อันไม่สงบเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2516 ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ ส่งผลให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้ร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2517 ประกาศขึ้นใช้โดยมี มาตรา 16 บัญญัติว่า การปกครองท้องถิ่นทุกระดับ รวมทั้งนครหลวง ให้มีสภาท้องถิ่นและผู้บริหาร หรือคณะผู้บริหารปกครองท้องถิ่นมาจากการเลือกตั้งของประชาชนในท้องถิ่นนั้น นั่นคือ ทำให้กรุงเทพมหานครจะต้องเปลี่ยนแปลงตามคำสั่งดังกล่าวด้วยการตราพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ได้มีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและสมาชิกสภากรุงเทพมหานครขึ้นมาครั้งแรกเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม พ.ศ. 2518 ทำให้ได้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครที่มาจากการเลือกตั้งคนแรก คือ นายธรรมนูญ เทียนเงิน แต่การเลือกตั้งครั้งนั้น ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและคณะไม่ได้อยู่ในตำแหน่งจนครบวาระ 4 ปี ทั้งนี้เพราะเกิดการขัดแย้งกันอย่างรุนแรง จึงทำให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และสภากรุงเทพมหานคร ต้องพ้นจากตำแหน่ง และต่อมาได้มีการแบ่งส่วนราชการตามพื้นที่ออกเป็น 24 เขตตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ฉบับนี้ ได้กำหนดฐานะและรูปการปกครองการบริหารของกรุงเทพมหานคร แตกต่างไปจากประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 335 หลายประการ

กล่าวคือ กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้กรุงเทพมหานครเป็นทบวงการเมือง มีฐานะเป็นราชการบริหาร ส่วนท้องถิ่นนครหลวง ฉะนั้น กรุงเทพมหานครจึงมีฐานะเป็นนิติบุคคลและเป็นราชการบริหาร ส่วนท้องถิ่น

4) กรุงเทพมหานครช่วงพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528

หลังจากกรุงเทพมหานครมีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร โดยตรงจากประชาชนตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 และบริหารงานได้เพียงปีเศษ ได้เกิดความขัดแย้งอย่างรุนแรงทั้งในฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียหายแก่ราชการกรุงเทพมหานคร นายกรัฐมนตรี นายธานินทร์ กรัยวิเชียร ได้มีคำสั่งตามมาตรา 21 ของรัฐธรรมนูญ พ.ศ. 2519 ให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร รองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพ้นจากตำแหน่งและให้ยุบสภากรุงเทพมหานคร และแต่งตั้งบุคคลภายนอกเข้ามาดำรงตำแหน่งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและสมาชิกสภากรุงเทพมหานครแทนเรื่อยมาจนถึงปี พ.ศ. 2528 เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม พ.ศ. 2528 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 โดยยกเลิกพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครมีอิสระในการบริหารมากขึ้น และสาระสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลงตามพระราชบัญญัติฉบับใหม่ที่แตกต่างกันไปจากฉบับเดิมในบางประการมีดังต่อไปนี้

- ให้มีการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและให้ผู้ที่ได้รับเลือกตั้งเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ไปพิจารณาแต่งตั้งรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครได้ 4 คน แทนการเลือกตั้ง

- ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและรองผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครเป็นคณะเพื่อแก้ปัญหาความขัดแย้งในคณะผู้บริหารดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว

- ไม่มีการลงประชามติให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครพ้นจากตำแหน่ง

- การยุบสภากรุงเทพมหานคร รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยมีอำนาจยุบสภากรุงเทพมหานครได้ เมื่อผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครยื่นข้อเสนอพร้อมเหตุผลให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยยุบสภา

- ถ้ามีการยุบสภากรุงเทพมหานคร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครต้องพ้นจากตำแหน่งด้วย

- มีสภาเขตทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาผู้อำนวยการเขต

- กรุงเทพมหานครมีอำนาจออกข้อบัญญัติเกี่ยวกับการคลังและการรักษาทรัพย์สินของกรุงเทพมหานครแทนการใช้ระเบียบของกระทรวงมหาดไทย รวมถึงการมีอำนาจสั่งยึดและสั่งขายทอดตลาดทรัพย์สินของผู้ที่ค้างชำระภาษีไม่ต้องขอให้ศาลออกหมายยึดหรือสั่ง เป็นต้น

- ให้ข้าราชการกรุงเทพมหานครบางตำแหน่ง และข้าราชการที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแต่งตั้งเป็นพนักงานเจ้าหน้าที่สำหรับปฏิบัติหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร มีฐานะเป็นเจ้าพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามความหมายของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

- มีกิจการในอำนาจหน้าที่เพิ่มขึ้น เช่น การทะเบียนตามที่กฎหมายกำหนด การผังเมือง การขนส่ง การควบคุมอาคาร การควบคุมความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและอนามัยในสาธารณสุขสถานอื่น ๆ เป็นต้น

- สามารถตั้งสหการ เพื่อดำเนินกิจการในอำนาจหน้าที่ได้ในเนื้อหาสาระของพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2518 กับ พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มีส่วนที่คล้ายคลึงกัน แต่ได้ปรับปรุงถ้อยคำและเพิ่มแนวความคิดใหม่ ๆ ในสาระสำคัญหลายประการ เพื่อให้เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่เป็นสากลมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพื่อแก้ไขอุปสรรคข้อขัดข้องในการบริหารราชการกรุงเทพมหานครในขณะนั้นพระราชบัญญัติฉบับนี้ เป็นพระราชบัญญัติที่กรุงเทพมหานครยังคงยึดเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ณ ปัจจุบัน ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมทั้งสิ้น 5 ฉบับด้วยกัน คือ

- 1) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528
- 2) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2534
- 3) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2539
- 4) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2542
- 5) พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2550

เนื่องด้วย สภาพการณ์ในแต่ละช่วงเวลานั้น ได้มีการเปลี่ยนแปลงจึงทำให้ต้องปรับเปลี่ยนข้อกำหนดบางประการให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของเหตุการณ์ ณ ช่วงเวลานั้นๆ ด้วยสภาพการเป็นศูนย์กลางและศูนย์รวมของความเจริญในด้านต่าง ๆ และทำให้การมองภาพของประเทศไทย นั่นคือ กรุงเทพมหานคร ที่ทำให้เกิดการหลงไหลความเจริญต่าง ๆ ให้เข้ามาสู่กรุงเทพมหานคร รวมถึงทางด้านการเมืองที่ให้ความสำคัญกับพื้นที่การเลือกตั้งในกรุงเทพมหานครกับระดับประเทศ รวมถึงการบริหารงานของรัฐบาลเป็นอย่างมาก จึงทำให้กรุงเทพมหานครมีลักษณะโดดเด่นกว่าการบริหารงานในรูปแบบอื่นของประเทศ

เขตปริมณฑลแบ่งออกเป็น 6 จังหวัดรวมถึงกรุงเทพมหานครด้วยและประกอบด้วย จังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและสมุทรสาคร

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดนครปฐม

นครปฐม เป็นอู่อารยธรรมสำคัญที่มีประวัติความเป็นมายาวนานในแผ่นดินสุวรรณภูมิ จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวว่า เมืองนครปฐมแต่เดิมนั้นตั้งอยู่ริมทะเล เป็นเมืองเก่าแก่ มีความเจริญรุ่งเรืองมานับตั้งแต่สมัยสุวรรณภูมิ และเป็นราชธานีสำคัญในสมัยทวารวดี ในยุคนั้น นครปฐมเป็นแหล่งเผยแพร่อารยธรรมจากประเทศอินเดีย ซึ่งรวมทั้งพุทธศาสนา นครปฐมจึงเป็นศูนย์กลางของความเจริญ มีชนชาติต่าง ๆ อพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่เป็นจำนวนมาก ต่อมาได้เกิดความแห้งแล้งขึ้นในเมืองนครปฐม เพราะกระแสน้ำที่ไหลผ่านตัวเมืองเปลี่ยนเส้นทาง ประชาชนจึงอพยพไปตั้งหลักแหล่งอยู่ริมน้ำ และสร้างเมืองใหม่ขึ้นชื่อ “เมืองนครไชยศรี” หรือ “ศรีวิชัย” นครปฐมจึงกลายเป็นเมืองร้างมาเป็นเวลาหลายร้อยปี จนกระทั่งพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ขณะที่ทรงยังผนวชได้ทรงตั้งไปพบพระปฐมเจดีย์ และทรงเห็นว่าเป็นเจดีย์องค์ใหญ่ ไม่มีที่ใดเทียบเท่า ครั้นเมื่อได้ครองราชย์ จึงโปรดฯ ให้ก่อเจดีย์แบบลังกาครอบองค์เดิมไว้ โดยให้ชื่อว่า “พระปฐมเจดีย์” ทรงปฏิสังขรณ์สิ่งต่าง ๆ ในบริเวณองค์พระปฐมเจดีย์ให้มีสภาพดี และโปรดฯ ให้ขุดคลองเจดีย์บูชาเพื่อให้การเสด็จมานมัสการสะดวกขึ้น

ต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายใต้ผ่านเมือง นครปฐม ซึ่งขณะนั้นยังเป็นป่ารก พระองค์จึงโปรดฯ ให้ย้ายเมืองจากตำบลท่านา อำเภอนครชัยศรี มาตั้งที่บริเวณองค์พระปฐมเจดีย์เหมือนเช่นครั้งสมัยโบราณครั้งในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดฯ ให้สร้างพระราชวังสนามจันทร์ เป็นที่เสด็จแปรพระราชฐานและฝึกซ้อมรบแบบเสือป่า โดยโปรดฯ ให้ตัดถนนเพิ่มขึ้นอีกหลายสาย รวมทั้ง สร้างสะพานเจริญศรัทธาข้ามคลองเจดีย์บูชาเชื่อมระหว่างสถานีรถไฟกับองค์พระปฐมเจดีย์ ตลอดจนสร้าง พระร่วงโรจนฤทธิ์ทางด้านทิศเหนือขององค์พระปฐมเจดีย์และบูรณะองค์พระปฐมเจดีย์ให้สมบูรณ์สวยงามดังที่เห็นอยู่ในปัจจุบัน และได้โปรดฯ ให้เปลี่ยนชื่อจากเมือง “นครไชยศรี” เป็น “นครปฐม”

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดนนทบุรี

ในปี พ.ศ. 2474 ทางราชการได้ตัดถนนประชาราษฎร์ ขึ้นเป็นเส้นทางเชื่อมการคมนาคมระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดพระนครสายแรก และต่อมาจึงตัดถนนพิบูลสงครามเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาขึ้นเป็นสายที่สอง ในท้องที่ตำบลสวนใหญ่

เมื่อปี พ.ศ. 2486 เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ทางราชการจึงยุบจังหวัดนนทบุรีลงเพื่อเป็นการประหยัดงบประมาณ โดยโอนอำเภอเมืองนนทบุรีและอำเภอปากเกร็ดไปขึ้นกับจังหวัดพระนคร และโอนอำเภอบางกรวย อำเภอบางใหญ่ และอำเภอบางบัวทองไปขึ้นกับจังหวัดธนบุรีจนกระทั่งนนทบุรีได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นจังหวัดอีกครั้งในปี พ.ศ. 2489 อำเภอต่าง ๆ จึงกลับมาอยู่ในเขตการปกครองของทางจังหวัดตามเดิม

ปี พ.ศ. 2499 กระทรวงมหาดไทยได้ยกกิ่งอำเภอไทรน้อยซึ่งแยกพื้นที่ปกครองจากอำเภอบางบัวทองมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2491 ให้มีฐานะเป็นอำเภอไทรน้อย จังหวัดนนทบุรีจึงมีเขตการปกครองรวม 6 อำเภอจนถึงปัจจุบัน

ในปี พ.ศ. 2535 กระทรวงมหาดไทยย้ายศาลากลางจังหวัดนนทบุรีและหน่วยงานราชการอื่น ๆ ไปตั้งอยู่ที่ศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี ถนนรัตนาธิเบศร์ ตำบลบางกระสอบ และใช้เป็นที่ทำกรมาจนถึงทุกวันนี้

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดปทุมธานี

จังหวัดปทุมธานีมีความเป็นถิ่นฐานบ้านเมืองมาแล้วไม่น้อยกว่า 300 ปี นับตั้งแต่รัชสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราชแห่งกรุงศรีอยุธยา คือ เมื่อ พ.ศ. 2202 มังนันทมิตร ได้กวาดต้อนครอบครัวมอญ เมืองเมาะตะมะ อพยพหนีภัยจากศึกพม่า เข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวกรุงเทพทวารวดีศรีอยุธยา ซึ่งสมเด็จพระนารายณ์มหาราชทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ครอบครัวมอญเหล่านั้น ไปตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บ้านสามโคก ต่อมาในแผ่นดินสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแห่งกรุงธนบุรี ชาวมอญได้อพยพหนีพม่าเข้ามาพึ่งพระบรมโพธิสมภารอีกเป็นครั้งที่ 2 พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งบ้านเรือนที่บ้านสามโคกอีก และในรัชกาลพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยก็ได้มีการอพยพชาวมอญครั้งใหญ่จากเมืองเมาะตะมะเข้าสู่ประเทศไทยเรียกว่า "มอญใหญ่" พระองค์ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ชาวมอญบางส่วนตั้งบ้านเรือนอยู่ที่บ้านสามโคกอีกเช่นเดียวกัน จากชุมชนขนาดเล็ก บ้านสามโคกจึงกลายเป็น **เมืองสามโคก** ในเวลาต่อมา

ต่อมาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2358 พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยโปรดเกล้าฯ ให้เปลี่ยนชื่อเมืองสามโคก เป็น **เมืองประทุมธานี** และเมื่อ พ.ศ. 2461 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวโปรดเกล้าฯ ให้ใช้คำว่า "จังหวัด" แทน "เมือง" และให้เปลี่ยนการสะกดชื่อใหม่จาก "ประทุมธานี" เป็น "ปทุมธานี" กลายเป็น **จังหวัดปทุมธานี** ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2475 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว โปรดเกล้าฯ ให้ยุบจังหวัดชัยบุรีมาขึ้นกับจังหวัดปทุมธานี จังหวัดปทุมธานีจึงได้แบ่งการปกครองเป็น 7 อำเภอดังเช่นปัจจุบัน

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดสมุทรปราการ

ในสมัยอยุธยา มีชื่อเมืองสมุทรปราการในกฎหมายซึ่งตราขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2178 แต่ตัวเมืองจะตั้งอยู่ที่ใดในเวลานั้นไม่ปรากฏชัด มีหลักฐานแต่เพียงว่า ที่ปากคลองบางปลากด ฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา มีพ่อค้าชาวฮอลันดาที่ตั้งห้างพักสินค้าอยู่ ณ ที่นั้นและเมื่อสมเด็จพระเจ้าบรมโกศทรงแต่งสมณทูตไปลังกากล่าวว่าออกเรือจากเมืองธนบุรีไปถึงตึกฮอลันดาที่ตำบลบางปลากด แสดงว่าที่นั่นคงมีผู้คนอาศัยอยู่มากอาจเป็นตัวเมืองสมุทรปราการในครั้งนั้นก็ได้อีก ต่อมาเมื่อกรุงศรีอยุธยาเสียแก่พม่าใน พ.ศ. 2310 ปรากฏหลักฐานว่า พม่าได้มาปล้นบ้านเรือนราษฎรที่ตำบลบางเมืองในเขตเมืองสมุทรปราการด้วย ในสมัยรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย โปรดเกล้าฯ ให้สร้างเมืองสมุทรปราการขึ้นที่ตำบลบางเมืองเมื่อ พ.ศ. 2362 พร้อมกับสร้างป้อมป้องกันเรือของข้าศึกรวม 6 ป้อมและใน พ.ศ. 2366 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างพระสมุทรเจดีย์บนเกาะกลางน้ำด้วย อนึ่ง สมุทรปราการ เรียกกันเป็นสามัญว่า "ปากน้ำ" เพราะตัวเมืองตั้งอยู่บริเวณปากแม่น้ำเจ้าพระยา ฝั่งซ้าย ห่างจากปากแม่น้ำเจ้าพระยา 6 กิโลเมตร

ประวัติความเป็นมาของจังหวัดสมุทรสาคร

สมุทรสาครเป็นจังหวัดชายทะเล ตั้งอยู่ปากแม่น้ำท่าจีน หลักฐานทางประวัติศาสตร์กล่าวไว้ว่า ในสมัยกรุงศรีอยุธยา สมุทรสาครเดิมเป็นชุมชนขนาดใหญ่ที่มีชาวจีนนำเรือสำเภาเข้ามาจอดเทียบท่าค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าและได้พักอาศัยอยู่เป็นจำนวนมาก จึงเรียกว่า **บ้านท่าจีน** ตั้งอยู่บริเวณปากอ่าวไทย ในรัชสมัยสมเด็จพระมหาจักรพรรดิแห่งกรุงศรีอยุธยา (พ.ศ. 2099) ได้โปรดให้ยกฐานะบ้านท่าจีนขึ้นเป็น **เมืองสาครบุรี** เพื่อเป็นหัวเมืองสำหรับเรียกระดมพลในช่วงสงคราม และเป็นเมืองด่านหน้าป้องกันผู้รุกรานทางทะเล

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 4) ทรงโปรดให้เปลี่ยนชื่อเมืองสาครบุรีเป็น **เมืองสมุทรสาคร** ต่อมาในปี พ.ศ. 2440 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 5) ได้มีพระราชดำริที่จะทรงปฏิรูปการปกครองบริหารราชการส่วนภูมิภาคเป็นมณฑลเทศาภิบาล และมีพระราชดำริที่จะสร้างความเจริญให้แก่ท้องถิ่น โดยใช้รูปแบบการปกครองแบบสุขาภิบาล และเมื่อวันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2448 มีพระบรมราชโองการให้ยกฐานะตำบลท่าฉลอมเป็นสุขาภิบาล โดยเรียกว่า **สุขาภิบาลท่าฉลอม** ถือได้ว่าเป็นสุขาภิบาลที่ตั้งขึ้นในหัวเมืองเป็นแห่งแรกของประเทศไทย ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) (พ.ศ. 2456) โปรดเกล้าให้ทางราชการเปลี่ยนคำว่า "เมือง" เป็น "จังหวัด" ทั่วทุกแห่งในพระราชอาณาจักร "เมืองสมุทรสาคร" จึงได้เปลี่ยนเป็น **จังหวัดสมุทรสาคร** มาจวบจนปัจจุบัน

ส่วนคำว่า **มหาชัย** ที่เรียกกันโดยทั่วไปนั้น เป็นชื่อคลองที่สมเด็จพระสรรเพชญ์ที่ 8 แห่งกรุงศรีอยุธยาโปรดให้ขุดคลองตัดจากเมืองธนบุรี เป็นแนวตรงไปออกปากน้ำเมืองสาครบุรี แทนคลองโคกขามที่คดเคี้ยว แต่ยังไม่ทันเสร็จทรงสวรรคตเสียก่อน จนถึงรัชสมัยสมเด็จพระ

สรรเพชญ์ที่ 9 ได้โปรดให้ขุดคลองต่อจนแล้วเสร็จ และได้พระราชทานนามว่าคลองมหาชัย ซึ่งต่อมา ณ บริเวณฝั่งซ้ายปากคลองได้เกิดชุมชนขนาดใหญ่ขึ้นชื่อว่า “มหาชัย” และเป็นที่นิยมเรียกขานแต่นั้นเป็นต้นมา



ภาพที่ 3.9 แสดงจังหวัดที่อยู่ในกรุงเทพฯและปริมณฑล

ข้อกำหนดเกี่ยวกับทรัพยากรในการขนส่ง

การประเมินทรัพยากรในการขนส่งสินค้าทางถนนที่จำเป็นสำหรับปฏิบัติการจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์อย่างต่อเนื่องและต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่าจะใช้เป็นวิธีการที่คำนวณด้วย Excel อย่างง่ายหรือใช้ซอฟต์แวร์จัดเส้นทางและจัดตารางเวลาเดินทางก็ตาม โดยพื้นฐานแล้วเราจำเป็นต้องระบุของกำหนดที่จำเป็นสำหรับการจัดส่งพิเศษแต่ละเส้นทาง แล้วคำนวณจากข้อกำหนดเหล่านี้ว่าจำเป็นต้องใช้ยานพาหนะกี่คันและพนักงานขับรถกี่คันเพื่อทำปฏิบัติการนี้ในการจัดตารางเวลาเดินทาง ระบบซอฟต์แวร์สำหรับการวางแผนและปฏิบัติของกลุ่มยานพาหนะ จะช่วยพิจารณาข้อเรียกร้องพื้นฐานของการขนส่งและยังใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานและประสิทธิผลของทรัพยากรเหล่านั้นด้วย

หลักสำคัญในการบริหารกลุ่มยานพาหนะ คือ การพิจารณาข้อเรียกร้องพื้นฐานสำหรับทรัพยากรของกลุ่มยานพาหนะและการกำหนดตารางเวลาเดินทางสำหรับยานพาหนะที่ทำให้เกิดประสิทธิผลดีสำหรับกลุ่มยานพาหนะที่มีอยู่แล้ว ทั้งหมดนี้อาจมีผลแตกต่างกันตามประเภทของปฏิบัติการขนส่งทางถนนที่กำลังพิจารณาอยู่แต่โดยส่วนใหญ่แล้วชุดซอฟต์แวร์ที่นำมาใช้งานคือสำหรับการจัดส่งช่วงที่ 2 ที่เกี่ยวกับการจัดเส้นทางจัดส่งทางถนนและตารางเวลาเดินทาง เพื่อส่งไปถึงลูกค้าคนสุดท้ายหรือราคาปลีกอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทผู้ผลิต ผู้ค้าปลีกและผู้กระจายสินค้า

ขนาดใหญ่ จะมีโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อยู่ในพื้นที่ภูมิภาคที่มีขนาดใหญ่เพื่อรองรับอุปสงค์ลูกค้าในแต่ละภูมิภาค

การนำส่งผลิตภัณฑ์จากศูนย์กระจายสินค้ามักทำโดยกลุ่มยานพาหนะจัดส่งที่มีขนาดและความจุแตกต่างกันไปสิ่งที่สำคัญพอๆกัน คือ อุปสงค์ของผลิตภัณฑ์หนึ่งๆ จากศูนย์กระจายสินค้าอาจต่างกันแต่ละช่วงเวลา ดังนั้น จึงเป็นการพยายามลดจำนวนยานพาหนะที่จำเป็นต้องใช้และเพิ่มปริมาณสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่จัดส่งเนื่องจากการแปรผันได้ตลอดเวลา เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดที่จะทำได้โดยการเพิ่มปริมาณการบรรจุบนยานพาหนะและลดระยะทางการเดินทางของยานพาหนะเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการนำส่งสินค้าในระดับการบริการที่ดีให้กับลูกค้าโดยมีระดับต้นทุนที่รับได้

ปฏิบัติการขนส่งช่วงแรกหรือปฏิบัติการขนส่งระยะไกล ซึ่งมักจะเกี่ยวข้องกับจุดจัดส่งเพียงแห่งเดียวสำหรับยานพาหนะแต่ละคันและศูนย์กระจายสินค้าแบบไม่มีการเก็บสินค้าคงคลังหรือปฏิบัติการแบบสต็อกซึ่งจำเป็นต้องมีระบบสินค้าผ่านคลังมาเกี่ยวข้อง

ผู้จัดการศูนย์กระจายสินค้าหรือผู้ให้บริการขนส่งในพื้นที่มีเป้าหมายในการวางแผนการเดินทางสำหรับยานพาหนะที่ดำเนินการจากศูนย์กระจายสินค้าแห่งเดียว โดยจัดส่งสินค้าที่ทราบแน่นอนไปยังลูกค้าและตีรถเปล่ากลับไปยังศูนย์กระจายสินค้าหลังจากที่ได้เดินทางครบเส้นทางแล้วซึ่งมีข้อจำกัดที่ต้องพิจารณาดังนี้

- น้ำหนักหรือความจุของยานพาหนะ
- เวลาว่างที่ไม่ได้ปฏิบัติงานรวมใน 1 วัน
- เวลาขนส่งขึ้นและลงสินค้า
- ความเร็วของยานพาหนะต่างๆ
- ความหนาแน่นของจราจร
- ข้อจำกัดในการเข้าถึงที่ตั้งของลูกค้า

ประเภทรถยนต์

แบ่งประเภทรถยนต์ที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ โดยรถยนต์ชนิดต่างๆมีรายละเอียดดังนี้

- รถแวนสำหรับการขนส่ง (Car Derivative Vans) โดยสามารถบรรทุกได้ประมาณ 250 กิโลกรัม

- รถยนต์น้ำหนักรวมต่ำกว่า 10.5 ตัน การออกแบบและสร้างตัวถังรถยนต์ขนาดใหญ่กว่ารถแวนปกติ สามารถซื้อสำเร็จรูปทั้งตัวรถ คัสซี ซึ่งน้ำหนักตัวถังตั้งแต่ 0.75 ตัน ถึง 1.5 ตัน ลักษณะรถยนต์จะใช้สำหรับบรรทุกน้ำหนักต่ำกว่า 10.5 ตัน และ ไม่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง

- รถยนต์น้ำหนัก 10.5 – 7.5 ตัน รถยนต์ประเภทนี้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถใช้ใบอนุญาตประเภทส่วนบุคคลได้ แต่การจดทะเบียนรถยนต์ต้องจดทะเบียนในฐานะผู้รับใบอนุญาต





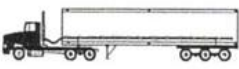

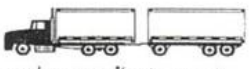
ประกอบการขนส่งแบบรถยนต์สาธารณะ ตัวถังรถยนต์ก็สามารถสร้างได้ยาวถึง 6 เมตร ปกติจะซื้อจากผู้รับต่อตัวถังรถยนต์และหัวรถ โดยปกติตัวถังรถมีหลายรูปแบบ เช่น ตู้ ตัวถังเปิดข้าง และอีกหลายรูปแบบ

- รถยนต์ขนาด 7.5 – 17 ตัน เป็นรถโครงสร้างยึดตายตัวกับพาเลทและตัวถังรถยนต์ การสร้างเป็นไปตามข้อกำหนดของผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตไว้ ต้องจดทะเบียนในฐานะผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งแบบรถยนต์สาธารณะ และมีใบอนุญาตผู้ประกอบการ

- รถยนต์ขนาด 17 – 32 ปัจจุบันมีการเพิ่มจำนวนเพลามากขึ้น ฉะนั้นทำให้รถยนต์สามารถบรรทุกได้ดีขึ้น สามารถรับน้ำหนักได้สูงสุด 32 ตัน แต่ต้องสอดคล้องกับกฎหมายการขนส่งและข้อกำหนดอื่นๆ

- รถพ่วงเทรลเลอร์ (Articulated Vehicles) ในปัจจุบันนิยมใช้เป็นจำนวนมากในการขนส่งสินค้าโดยน้ำหนักรวมในการบรรทุกได้ถึง 38 ตัน

- รถพ่วง (Draw-Bar Vehicles) ในปัจจุบันการขนส่งซีเมนต์ หิน ทราช นิยมใช้รถพ่วงซึ่งน้ำหนักรวมมีถึง 35 ตัน ความยาวที่พ่วงมีถึง 18.35 เมตร สามารถถอดตู้พ่วงออกได้ ต่อบางครั้งต่อตู้พ่วงถึง 3 ช่วง

<u>น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนัก</u>	
 รถ 6 ล้อ (6 Wheel) 2 เพลลา	$15 = (4+11)$
 รถ 10 ล้อ (10 Wheel) 3 เพลลา	$25 = (5+10+10)$
 รถ 12 ล้อ (12 Wheel) 4 เพลลา	$30 = (5+5+10+10)$
 รถกึ่งพ่วง 18 ล้อ (Semi-Trailer) 5 เพลลา	$45 = (5+10+10+10+10)$
 รถกึ่งพ่วง 22 ล้อ (Semi-Trailer) 6 เพลลา	$50.5 = (5+10+10+8.5+8.5+8.5)$
 รถพ่วง 18 ล้อ (Trailer)	$47.0 = (26+10.5+10.5)$
 รถพ่วง 22 ล้อ (Trailer)	53 ประกาศเป็นบทเฉพาะกาล

ภาพที่ 3.10 น้ำหนักของรถบรรทุก

นิยามศัพท์

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Accounting	การบัญชี	กระบวนการจัดการในส่วนของบันทึกการขายทางการค้า
Aerial service aircraft	อากาศยานบริการอากาศยาน	สิ่งหรือเครื่องที่สามารถบินได้โดยได้รับการรองรับจากอากาศ
Agent	ตัวแทน	หมายถึง อำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า ตัวการ และตัวแทนตกลงจะทำการนั้น
Aircraft	เครื่องบินหรืออากาศยาน	อากาศยานชนิดหนึ่งซึ่งหนักกว่าอากาศ ลอยตัวอยู่ได้ด้วยการให้พลังงานกลแก่อากาศยาน
Airport	สนามบิน	พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมด
Bare boat a demise charter	เรือเปลือยเปล่าการตาย	เรือที่ปลดระวางแล้ว
Berth	ตำแหน่ง	ที่ , ที่ตั้ง , หน้าที่
Birect sales	ขายตรง	การทำตลาดสินค้า
Book cases	กรณีหนังสือ	เครื่องหมายใช้ขีดเขียนแทนเสียงหรือคำพูด เช่น อ่านหนังสือ เขียนหนังสือ
Cabinets	ตู้	เครื่องเรือนสำหรับเก็บ หรือใส่สิ่งของ
Cart	เกวียน	ยานชนิดหนึ่ง มีล้อ ๒ ล้อ ใช้ควายหรือวัวเทียม ลักษณะนามว่า เล่ม

Capital	เมืองหลวง	เมืองซึ่งเป็นที่ตั้งของรัฐบาลและเป็นศูนย์กลางสำคัญในการบริหารประเทศ
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Chairs	เก้าอี้	ที่นั่งมีขา ยก หรือย้ายได้
Common carrier	ผู้ให้บริการทั่วไป	การกระทำหรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคล
Commuter service	บริการรถโดยสาร	รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้
Compact fire resistant safed	ป้องกันสนิมได้อย่างปลอดภัย	ใช้วิธีการการเคลือบผิวเหล็ก เพื่อป้องกันไม่ให้เนื้อเหล็กสัมผัสกับน้ำและอากาศโดยตรง
Competition	การแข่งขัน	การที่คู่ต่อสู้ตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปแย่งชิงกันเพื่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
Contact carrier	ผู้ให้บริการที่ติดต่อ	ผู้ให้บริการจะเชื่อมโยงลูกค้าเข้ากับเทคโนโลยีรับส่ง
Container	ภาชนะ	เครื่องใช้ เช่นจาน ชาม ถ้วย ตะกร้า หม้อ สำหรับใส่สิ่งของต่าง ๆ
Container system	ระบบตู้คอนเทนเนอร์	การขนส่งทางทะเลที่พัฒนาขึ้นเนื่องจากความจำเป็นของสภาพและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง
Control	ควบคุม	คุมตัวหรือกักขังผู้ถูกจับโดยพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจในระหว่างสืบสวน
Conventional	ตามธรรมเนียม	ประเพณี, แบบแผน, แบบอย่าง

Delivery note	บันทึกการส่งมอบ	มอบ, มอบให้, นำไปให้, ส่งให้
Desks tables	โต๊ะทำงาน	ที่ทำงาน, โต๊ะเขียนหนังสือ
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Dignified fire resistant safes	ตู้เซฟทนไฟที่สวยงาม	ตู้ที่ทำขึ้นให้แข็งแรงเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันทรัพย์สินภายในจากการโจรกรรม
Discriminate	เห็นความแตกต่าง	การเปรียบเทียบ, การเทียบเคียง ความแตกต่าง, ความตรงข้าม
Door to Door service	บริการถึงบ้าน	ปฏิบัติรับใช้ ให้ความสะดวก
Double line	เส้นคู่	เข้ากันได้
Economic waste	เสียทางเศรษฐกิจ	เศรษฐกิจหนึ่ง ๆ เป็นผลมาจากกระบวนการซึ่งเกี่ยวข้องกับทั้งวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีประวัติศาสตร์
Economies of scale	การประหยัดต่อขนาด	การใช้ตามฐานะของตนเองรู้จักประมาณตน ไม่ฟุ่มเฟือย
Economy	เศรษฐกิจ	งานที่เกี่ยวกับการผลิต การจำหน่ายจ่ายแจก และการบริโภคใช้สอยสิ่งต่าง ๆ ของชุมชน
Emergency goods	สินค้าที่อันตราย	สิ่งของที่ในตัวเองโดยส่วนใหญ่มีคุณสมบัติเฉพาะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ
External group	กลุ่มภายนอก	ผล กระทบต่อกลุ่มบุคคลที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกรรมทางเศรษฐศาสตร์

Franchise	สิทธิพิเศษ	อำนาจหรือประโยชน์ที่เหนือไปจากปกติธรรมดา
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Freight forwarder	ผู้จัดส่งสินค้า	ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ
Good	ดี	ดี
Graphic	กราฟฟิค	การแสดงภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์
Green label	ฉลากสีเขียว	ฉลากสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ซึ่งเป็นฉลากประเภท 1 ซึ่งมีองค์กรกลางเป็นผู้ให้การรับรองการติดฉลากบนสินค้าเพื่อต้องการสื่อสารให้ผู้บริโภครู้ว่าสินค้าที่ได้รับการรับรอง
Green system	ระบบสีเขียว	อุตสาหกรรมที่ยึดมั่นในการประกอบกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการผลิตและการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
Gun pistol safes	ตู้เซฟปืนพก	ตู้เซฟสำหรับใส่ปืนหรืออาวุธโดยเฉพาะ

Infrastructure	โครงสร้างพื้นฐาน	มักถูกใช้ในความหมายที่รองรับการใช้งานของประชาชน
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Internal group	กลุ่มภายใน	กลุ่มได้เรียนรู้ถึงพฤติกรรมทัศนคติ และการเข้าใจคนที่ให้กลุ่มรู้วิธีแก้ไขปัญหา ยอมรับพัฒนาตนเอง และรับรู้อัตนเอง เรียนรู้ปฏิกิริยาภายในกลุ่ม กระตุ้นในบุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงเพื่อการอยู่ในสังคม และเป็นการใช้กระบวนการกลุ่ม เป็นแนวทางให้เกิดความร่วมมือที่ดีต่อการพัฒนาองค์กร
Invoice	ใบแจ้งหนี้	เอกสารที่ออกโดยบริษัทผู้ขายสินค้าเพื่อให้ลูกค้าชำระเงิน
living chairs	เก้าอี้นั่งเล่น	ที่นั่งสูงกว่าปกติ
Local main line	สายหลักในท้องถิ่น	ถนนสายหลักๆของท้องถิ่น
Lump-sum basis charter	กฏบัตรรายเดือน	ข้อตกลงหรือข้อบังคับของบัตรรายเดือน
Maintenance	ซ่อมบำรุง	ทำสิ่งชำรุดให้อยู่ในสภาพดี
Mission	หน้าที่	กิจที่จะต้องทำด้วยความ

		รับผิดชอบ
mixed	ผสม	รวมกันเข้า
Modern resistant safes	ตู้เซฟทนสมัยใหม่	ตู้นิรภัยแบบใหม่
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
modern office chair	เก้าอี้สำนักงานที่ทันสมัย	เก้าอี้ทำงานแบบใหม่
Monopoly	ผู้ผูกขาด	สามารถเพิ่มราคาหรือตัดคู่แข่ง
multi - task chairs	เก้าอี้เอนกประสงค์	เก้าอี้นั่งและทำงานได้
New road	ถนนใหม่	เส้นทางที่เกิดขึ้นมาใหม่
Operation	การทำงาน	การกระทำที่ก่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่ง
Partitions	พาร์ทิชัน	การแบ่งพื้นที่ฮาร์ดดิสก์ให้เป็นส่วนๆ
People	คน	มนุษย์
Planning	การวางแผน	การคิดกระบวนการ
Public utility	กิจการสาธารณูปโภค	บริการสาธารณะที่จัดทำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในสิ่งอุปโภค
Private aircraft	เครื่องบินส่วนตัว	เครื่องร่อนบนอากาศ

Private carrier	ผู้ให้บริการเอกชน	การให้บริการข้อมูล หรือการให้ข้อมูลแก่ประชาชนทั่วไป
Project sales	ขายโครงการ	เงินตราที่โรงงานบริจาคช่วยส่วนรวม
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Puties	หน้าที่	กิจที่จะต้องทำ กิจที่ควรทำ วางแผนการทำงาน ถ้าสิ่งใดที่มีข้อกำหนดว่าต้อง นั่นคือต้องทำถ้าไม่ทำก็ไม่ทำตามหน้าที่ หน้าที่ที่เราต้องไปเลือกตั้ง ถ้าไม่ไปก็จะถูกตัดสิทธิบางอย่าง แต่ถ้าควรทำก็เป็นการใช้มโนธรรมแล้วที่ผู้ นั้นจะดำเนินการอย่างไรไม่ทำก็ไม่ผิดแต่สังคมจะมองเชิงลบไป ทุกคนเกิดมาจึงมีหน้าที่ทุกคนตั้งแต่เกิดจนวายน
Quay	ท่าเรือ	อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่งหรือจากเรือลงเรือ

Railroad transportation	การขนส่งทางรถไฟ	การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยใช้รถไฟ
Rate of services	อัตราบริการ	อัตราค่าบริการ
Receipt	ใบเสร็จรับเงิน	เป็นเอกสารที่ผู้รับเงินออกให้กับผู้จ่ายเงิน
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Receive report	รับรายงาน	รายงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการศึกษา ตรวจสอบ
Relief supplies	วัสดุสิ้นเปลือง	วัสดุหรือสิ่งของที่ใช้แล้วหมดไป เช่น กระดาษ ดินสอ ปากกา กาว กระดาษคาร์บอน ลวดเย็บกระดาษ เทป กาว ตะปู น้ำมันหล่อลื่น ฯลฯ
Rights	สิทธิมนุษยชน	สิทธิที่มนุษย์ทุกคนมีความเท่าเทียมกัน มีศักดิ์ศรี
Road Transportation	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางบก
Roles	บทบาท	การทำตามหน้าที่ที่สังคมกำหนดไว้
Rural commuter	ผู้โดยสารในชนบท	ส่วนที่อยู่นอกเขตเมืองหรือเขตเทศบาล

Safes	ตู้นิรภัย	ตู้ที่เก็บทรัพย์สิน หรือของมีค่าที่ ทำขึ้นให้แข็งแรงเป็นพิเศษ
Safety	ความปลอดภัย	ที่ไม่มีภัยตราย
Seasonal	ฤดูกาล	ฤดูใบไม้ผลิฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว
Security electronic safe	ตู้เซฟอิเล็กทรอนิกส์	ตู้นิรภัยแบบระบบไฟฟ้า
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Service industry	อุตสาหกรรมบริการ	การประกอบกิจกรรมเพื่อให้เกิด ประโยชน์ ความพึงพอใจ และ อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้กับ ผู้ใช้บริการ โดยใช้แรงงานเป็น หลัก ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของการ บริการเพียงอย่างเดียว หรือมีสิ่ง อันประกอบด้วยก็ได้
Services	บริการ	ปฏิบัติรับใช้, ประนินิบัติ, ช่วยให้ ความสะดวกต่าง ๆ
Shelving system	ชั้นวางของและชั้น อุตสาหกรรม	เป็นชั้นวางสินค้าที่สามารถ เคลื่อนย้ายได้
Single line	บรรทัดเดียว	บรรทัดเดียว
Sledge	เลื่อน	เคลื่อนย้าย
Speed	ความเร็ว	ขนาดของการกระจัดที่วัดดู

		เคลื่อนที่ได้ในหนึ่งหน่วยเวลา จัดเป็นปริมาณเวกเตอร์ ใช้หน่วย เดียวกับอัตราเร็วหรือรวดเร็ว
Technical Limitation	ข้อ จำกัด ด้านเทคนิค	การวิเคราะห์หลักทรัพย์หรือดัชนี ราคาหลักทรัพย์
Through main line	ผ่านสายหลัก	การใช้เส้นทางผ่านสายหลัก
time charter	เวลาเช่า	การซื้อเวลา
ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Tourism	การท่องเที่ยว	การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือทำร่างกายและจิตใจให้สบาย ไม่คิดอะไรใดๆ
Traffic	การจราจร	การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือ ไล่ด้อนสัตว์
Transportation	การขนส่ง	การเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจาก ที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
Vision	วิสัยทัศน์	การมองภาพอนาคตของผู้นำและ สมาชิกในองค์กร และกำหนด จุดหมายปลายทางที่เชื่อมโยงกับ ภารกิจ ค่านิยม และความเชื่อเข้า ด้วยกัน แล้วมุ่งสู่จุดหมาย ปลายทางที่ต้องการจุดหมาย ปลายทางที่ต้องการ จุดหมาย ปลายทางดังกล่าวต้องชัดเจน ทำ

		ทาย มีพลังและมีความเป็นไปได้
Voyage charter	การเดินทางท่องเที่ยว	การเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ หรือไม่ใช้ก็ได้เพื่อไปพักผ่อน หย่อนใจและสนุกสนาน
Water transportation	การขนส่งทางน้ำ	พาหนะที่เคลื่อนที่บนน้ำ ซึ่งเป็น การขนส่งทั้งทางแม่น้ำลำคลอง

บทที่ 4

การวิเคราะห์สภาพปัญหา

จากการที่ได้เข้าศึกษากระบวนการขนส่งมาไว้ในเขตกรุงเทพและปริมณฑลกรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) มีผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. กระบวนการขนส่งมาไว้ในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการผลิตและจำหน่ายขนมปังสำเร็จรูป โดยมีความมุ่งมั่นในการผลิตอาหารเพื่อตอบสนองความพึงพอใจสูงสุดของผู้บริโภค และให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีการลงทุนในกลุ่มธุรกิจวัสดุและวัตถุดิบเพื่อใช้ในการผลิตของทางบริษัทฯ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมราคาและคุณภาพของสินค้าเหล่านั้น อีกทั้งการร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติเพื่อนำความรู้และเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการพัฒนากระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทางด้านการขายบริษัท ได้มีการลงทุนในบริษัทที่มีการประกอบกิจการทางด้านการขายและจัดส่งเพื่อเป็นการเพิ่มช่องทางการขายสินค้าในกลุ่มบริษัท ให้มากขึ้นและเข้าถึงทุกกลุ่มผู้บริโภค

ดังนั้นกระบวนการขนส่งจะต้องมีการวางแผนงานในการขนส่งที่ดี มีขั้นตอนการขนส่งที่ถูกต้อง รวมไปถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพจากการที่ได้ศึกษาแผนกขนส่งมีการวางแผนและขั้นตอนในการปฏิบัติงานดังนี้

-การวางแผนการขนส่ง เริ่มจากการดูแลการจัดส่งจากฝ่ายขายตามวัน เวลา สถานที่ ที่ฝ่ายขายตกลงกับลูกค้า แผนกขนส่งจะทำการตรวจสอบเส้นทางจากแผนที่พนักงานขับรถจะทำการจัดเตรียมรถ จัดเตรียมอุปกรณ์ ตรวจสอบเช็คสภาพรถก่อนทำการจัดส่ง

-การบริหารจัดการขั้นตอนการจัดเรียงสินค้า จะมีการตรวจเช็คสินค้าไปพร้อมกันในการวางสินค้าจะทำการวางโดยนำสินค้าที่มีน้ำหนักมากให้อยู่ ด้านใน สินค้าที่มีขนาดใหญ่อยู่ ด้านใน สินค้ามีน้ำหนักเบาอยู่ถัดออกมา สินค้าที่มีขนาดเล็กอยู่ถัดออกมา สินค้าที่มีน้ำหนักไม่เกิน 10 กิโลกรัม จะวางซ้อนกันไม่เกิน 3 ชั้น เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นและสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า การหยิบจับ ยกขึ้น-ลง วิธีนี้จะช่วยให้สินค้าปลอดภัยและมีความสะดวกในขั้นตอนการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้า ทำให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดีที่สุด โดยใช้เครื่องมือช่วย เช่น ลิฟท์ขนส่งสินค้า เป็นอุปกรณ์ที่ช่วยในการเคลื่อนย้าย ยกขึ้น-ลงสินค้า ซึ่งจะช่วยให้การทำงานมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 4.1 การวางซ้อนสินค้าไม่เกิน 3 ชั้น

-ขั้นตอนการดำเนินงานขนส่ง ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่สำคัญในการปฏิบัติงานของพนักงานจัดส่งที่ต้องนำสินค้าไปส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางหรือถึงมือลูกค้าอย่างปลอดภัยและลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุด โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติงานดังนี้

1. พนักงานฝ่ายขายทำการตรวจเช็คสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ว่ามีสินค้าเพียงพอต่อความต้องการของลูกค้าหรือไม่ และทำการติดต่อกับแผนกคลังสินค้าให้จัดเตรียมสินค้าไว้เพื่อทำการจัดส่ง (กรณีที่สินค้าไม่มีจะทำการส่งผลิตไปที่ฝ่ายผลิต)
2. พนักงานฝ่ายขายทำการติดต่อแผนกขนส่ง เพื่อให้จัดส่งสินค้าตามแผนงานหรือ กำหนดวัน เวลา สถานที่ ที่ฝ่ายขายตกลงกับลูกค้า
3. แผนกขนส่งทำการดูเส้นทางจัดส่งตามที่ฝ่ายขายให้ข้อมูล ตรวจสอบเส้นทางโดยดูจากแผนที่ พนักงานจัดส่งทำการจัดเตรียมรถตามลิสต์สินค้าที่กำหนด ตรวจเช็คสภาพรถ และจัดเตรียมอุปกรณ์
4. ฝ่ายผลิตทำการโอนสินค้ามาที่คลังจัดเก็บ เพื่อรอการเคลื่อนย้ายสินค้าขึ้นรถไปส่งลูกค้า พนักงานจัดส่งทำการขับรถไปคลังสินค้าเพื่อทำการโหลดสินค้าขึ้นรถโดยใช้อุปกรณ์ Forklift ในการนำสินค้าขึ้นรถ และพนักงานอยู่บริเวณท้ายรถเพื่อทำการจัดเรียงสินค้าตามลิสต์สินค้าส่งหลังอยู่ด้านใน สินค้าส่งก่อนอยู่ด้านนอก แต่ทำการจัดเรียงโดยใช้หลักสินค้าน้ำหนักมากอยู่ใน น้ำหนักน้อยอยู่นอก และสินค้าที่มีน้ำหนักไม่เกิน 10 กิโลกรัม จะทำการเรียงซ้อนกันไม่เกิน 3 ชั้น และมีการตรวจเช็คสินค้า
5. หัวหน้าคลังสินค้านำไปส่งสินค้าและไปรับสินค้าให้พนักงานจัดส่ง โดยมีรายละเอียดดังนี้ ชื่อบริษัทลูกค้า ที่อยู่ลูกค้า เบอร์ติดต่อลูกค้า ชื่อสินค้าและรสชาติผลิตภัณฑ์ ชื่อพนักงานจัดส่ง ช่องลูกค้าตอบรับหรือเซ็นรับ วันที่รับสินค้า



บริษัท ตัวอย่าง จำกัด

2571/1 ซ.รามคำแหง 75 ถ.รามคำแหง แขวงวิวัฒนา เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240
โทร. 0-2739-5900 โทรสาร 0-2739-5910 เลขประจำตัวผู้เสียภาษี 31523611000





ใบส่งสินค้า

หน้า 1 / 1

รหัสเจ้าหน้าที่ ก-0001		เลขที่เอกสาร WHRN5311-00001	
ชื่อเจ้าหน้าที่ บริษัท แกรน อินเทอร์เน็ต จำกัด		วันที่เอกสาร 12/02/2553	
ที่อยู่ 259/83 ซ.พิบูลสงคราม ถ.สุขุมวิท 71		เลขที่ใบ D/N WHDO5311-00001	
แขวงพระโขนงเหนือ เขตวัฒนา กทม. 10110		วันที่ใบ D/N 10/02/2553	
โทร. 0-2391-3030 โทรสาร. 0-2382-1687			

ลำดับ	รหัสสินค้า	รายการ	คลัง	ที่เก็บ	จำนวน	หน่วย
1	IC-0001	คอมพิวเตอร์ รุ่น SAMSUNG	01	01	5.00	เครื่อง
2	IC-0003	ซีรฟ์ฮาร์ด	01	01	3.00	อัน
3	IC-0004	เครื่อง SCAN ถายนิ้วมือ	01	01	1.00	ตัว
4	IC-0005	เครื่อง BIO SCAN	01	01	3.00	ตัว
					รวม	12.00

หมายเหตุ ส่งสินค้าที่รับมารวันที่ 10/02/2553
อ้างอิงรับสินค้าเลขที่ : WHDO5311-00001

 พนักงานคลังสินค้า วันที่ 12/02/2553	 ผู้ตรวจสอบ วันที่ 12/02/2553	 ผู้ขับขี่ วันที่ 12/05/2553	 ผู้ส่งของ วันที่ 12/05/2553
---	--	--	---

ภาพที่ 4.2 ตัวอย่างใบส่งสินค้า

6. พนักงานจัดส่งทำการขับรถไปส่งสินค้าให้ลูกค้าตามใบส่งสินค้า
7. เมื่อถึงจุดหมายปลายทาง พนักงานจัดส่งทำการยกสินค้าลง โดยใช้ลิฟท์ขนส่งสินค้านำสินค้านำไปส่งสินค้าให้ลูกค้ารองรับหรือเซ็นรับ พร้อมกับตรวจเช็คสินค้า
8. พนักงานจัดส่งทำการขับรถกลับบริษัท และนำใบส่งสินค้ากลับมาที่แผนกขนส่ง เพื่อเป็นหลักฐานว่าลูกค้าได้รับสินค้าและทางขนส่งได้ทำการจัดส่งสินค้าเรียบร้อยแล้ว
9. พนักงานฝ่ายขายทำการโทรศัพท์สอบถามลูกค้าว่าได้สินค้าตรงตามวัน เวลา และสินค้าเสียหายหรือไม่



ภาพที่ 4.3 รถที่กำลังออกส่งสินค้า

ในมาตรฐานความปลอดภัยในการจัดส่ง ทางบริษัทฯ มีการจัดอบรมพนักงานจัดส่งให้เรียนรู้ทางด้านการปฏิบัติงาน ทางกฎหมาย และการให้บริการ อีกทั้งพนักงานจัดส่งหรือพนักงานขับรถจะต้องมีใบอนุญาตในการขับขี่ ก่อนใช้งานมีการตรวจเช็คสภาพรถก่อนใช้งาน ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางบริษัทจะมีค่ารักษาพยาบาลให้แก่พนักงานจัดส่งที่ประสบอุบัติเหตุ ถ้าสินค้าเกิดความเสียหายทางบริษัทจะทำการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ลูกค้า

การเพิ่มประสิทธิภาพในขั้นตอนการขนส่งนี้เริ่มตั้งแต่ การจ้าง บริษัท สหพัฒนพิบูล จำกัด (มหาชน) ที่มีคุณสมบัติพร้อมในการจัดส่งสินค้า และราคาในการจ้างไม่สูงมาก เพื่อให้เกิดความประหยัดในค่าใช้จ่ายรวมไปถึงช่วยในการลดต้นทุนในด้านการจัดส่ง บุคลากรที่มีความพร้อมทั้งร่างกายและจิตใจ มีความสามารถในการเคลื่อนย้าย การจัดส่งได้อย่างชำนาญและรวดเร็ว นอกจากนี้ยังมีการตรวจเช็คอุปกรณ์ก่อนที่จะทำการขนส่ง



ภาพที่ 4.4 การฝึกอบรมพนักงานในการขนส่ง

2. ปัญหาและอุปสรรคในกระบวนการขนส่งมาในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

จากการที่ได้เข้าศึกษาขั้นตอนการขนส่งมาในเขตกรุงเทพและปริมณฑลของบริษัท ซึ่งได้รับความรู้และได้ทราบถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการขนส่งมาพอสรุปได้ดังนี้

2.1 ปัญหาทางฝ่ายผลิต

ปัญหานี้เกิดจากการที่มีออเดอร์มากจึงทำให้ฝ่ายผลิต ผลิตสินค้าไม่ทัน ซึ่งอาจทำให้การขนส่งล่าช้า และอาจไม่ทันตามกำหนด

2.2 ปัญหาพื้นที่ในการโหลดสินค้า

ในการโหลดสินค้าพื้นที่ด้านหน้าคลังมีสิ่งของที่ไม่ใช่วางกีดขวางทางรถที่จะเข้าไปโหลดสินค้าขึ้นรถ ซึ่งอาจทำให้ไม่สะดวกในการเคลื่อนย้าย



ภาพที่ 4.5 สิ่งของวางกีดขวางทางรถ

2.3 บรรทุกสินค้าได้น้อย

ผลิตภัณฑ์บะหมี่กึ่งสำเร็จรูปมีลักษณะกรอบและแตกหักง่ายและน้ำหนักเบาเรียงซ้อนกันได้ไม่มากนัก การขนส่งที่ไม่ระมัดระวังอาจจะทำให้สินค้าชำรุดหรือเสียหายได้ ซึ่งการขนส่งอาจจะขนส่งด้วยรถบรรทุกที่มีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการบรรจุสินค้าจะส่งผลให้การบรรจุสินค้าได้จำนวนที่น้อยและทำให้เสียเวลาในการขนส่งหลายครั้งในสถานที่เดิมๆ ดังนั้นระวางรถบรรทุกที่จำกัดด้วยความยาว ความสูง ตามกฎหมาย จึงบรรทุกสินค้าได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าประเภทอื่น

2.4 ปัญหาพื้นฐานอื่นๆ เช่น ความอ่อนไหวต่อสภาพอากาศ จราจรติดขัด สภาพอากาศที่มีการเปลี่ยนไปจากปกติ ในช่วงเวลาที่มากกว่าช่วงฤดูกลางหรือช่วง กลางปี ซึ่งการแปรปรวนของสภาพอากาศอาจจะทำให้การขนส่งเกิดปัญหาห้วงทางได้เพราะไม่สามารถคาดคะเนกับสภาพอากาศและภัยต่างๆ ได้ อาจทำให้การขนส่งเกิดความล่าช้า

ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ หรือเขตปริมณฑล ที่ทำให้ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะเรื่องเวลาที่จะต้องเสียไป เพราะฉะนั้นทางภาครัฐ หรือทางตำรวจจราจร ก็ได้มีการพยายามวางแผนเพื่อขจัดปัญหานี้ไปให้ได้ แต่ยังไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร ทำให้ต้องเผชิญปัญหาการจราจรบนท้องถนนที่ยังแก้ไขปัญหามิได้

จากปัญหาที่เกิดขึ้นแสดงให้เห็นว่าปัญหาทางด้านจัดการจัดการขนส่งมีปัญหา เนื่องจากว่าไม่มีทางเลือกอื่นใดนอกจากถนนสำหรับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าออกจากโรงงานไปสู่ศูนย์กระจายสินค้า เมื่อเจอสภาวะภัยพิบัติถนนก็ใช้การไม่ได้ อาจทำให้ถนนถูกตัดขาดรถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้ มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้าได้และไม่ทันตามเวลาที่กำหนด



ภาพที่ 4.6 ถนนตัดขาดที่เกิดจากภัยธรรมชาติ

3. เผยแพร่ผลการศึกษาของโครงการให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง

สามารถให้ผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปศึกษาค้นคว้าหาความรู้ในทางการศึกษาและได้ทราบถึงกลยุทธ์ในการขนส่งที่สามารถช่วยในเรื่องลดค่าใช้จ่ายในการลดต้นทุน

4. นำผลการศึกษาไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพ

สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาต่อและการประกอบอาชีพในอนาคต มีความมุ่งมั่นอดทน เพียรพยายาม และใช้สติปัญญาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในการทำงานและการดำเนินชีวิตได้

5. นำแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้านคุณธรรม มาปรับใช้ในเรื่องของความซื่อสัตย์ สุจริต ขนส่งตรงต่อเวลา

สามารถนำแนวคิดปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ด้านคุณธรรม มาปรับใช้ในเรื่องของความซื่อสัตย์ สุจริต ขนส่งตรงต่อเวลาได้และมีความอดทน มีความพากเพียร ใช้สติปัญญาในการตัดสินใจ เผชิญปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นในระหว่างการทำงาน

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

จากการศึกษา กระบวนการขนส่งมาว่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล กรณีศึกษา ไทยเพรซิเดนทึฟูลส์ จำกัด (มหาชน) ทำให้ทราบถึง ขั้นตอนการขนส่งมาว่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ตั้งแต่ การวางแผน การจัดเรียงสินค้า ขั้นตอนการปฏิบัติ มาตรฐานความปลอดภัย การเพิ่มประสิทธิภาพ กระบวนการขนส่งจะต้องมีการวางแผนงานในการขนส่งที่ดี มีขั้นตอนการขนส่งที่ถูกต้อง รวมไปถึงการทำงานที่มีประสิทธิภาพจากการที่ได้ศึกษาแผนกขนส่งมีการวางแผนเริ่มจากการดูแลการจัดส่งจากฝ่ายขายตามวัน เวลา สถานที่ ที่ฝ่ายขายตกลงกับลูกค้า แผนกขนส่งจะทำการตรวจสอบเส้นทางจากแผนที่รวมถึง พนักงานขับรถจะทำการจัดเตรียมรถ จัดเตรียมอุปกรณ์ ตรวจสอบเช็คสภาพรถก่อนทำการจัดส่ง ในการวางสินค้าจะทำการวางโดยนำสินค้าที่มีน้ำหนักมากให้อยู่ ด้านใน สินค้าที่มีขนาดใหญ่อยู่ด้านใน สินค้ามีน้ำหนักเบาอยู่ด้านนอกมาเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและการส่งสินค้าให้กับลูกค้า ในการดำเนินงานในการขนส่งของพนักงานที่ต้องนำสินค้าไปส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางหรือถึงมือลูกค้าอย่างปลอดภัย ในการขนส่งมาว่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑลของบริษัท ซึ่งได้ทราบถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างกระบวนการขนส่งจากปัญหาปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ หรือเขตปริมณฑล ที่ทำให้ได้รับผลกระทบ โดยเฉพาะเรื่องเวลาที่จะต้องเสียไปที่เกิดขึ้นแสดงให้เห็นว่าปัญหาทางด้านจัดการจัดการขนส่งมีปัญหานี้เนื่องจากว่าการขนส่งไม่มีทางเลือกอื่นใดนอกจากถนนสำหรับรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าออกจากโรงงานไปสู่ศูนย์กระจายสินค้า เมื่อเจอสถานะภัยพิบัติ ถนนก็ใช้การไม่ได้ อาจทำให้ถนนถูกตัดขาดรถบรรทุกวิ่งผ่านไม่ได้ มีผลให้การส่งมอบสินค้าล่าช้าและไม่ทันตามเวลาที่กำหนด

ข้อเสนอแนะ

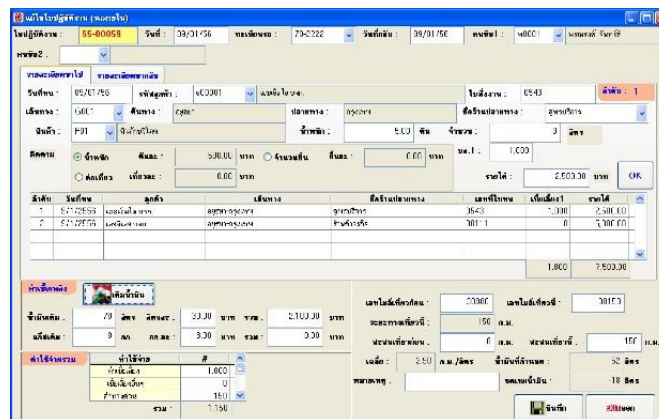
คณะผู้จัดทำมีข้อเสนอแนะเพื่อให้ทางบริษัท ไทยเพรซิเดนทึฟูลส์ จำกัด (มหาชน) นำไปพิจารณาเป็นแนวทางในการปรับปรุงและแก้ไขดังนี้

1. ควรมีการจัดฝึกอบรมให้กับพนักงานอย่างสม่ำเสมอเรื่องการใช้รถใช้ถนน ความไม่ประมาทในการขับขี่รถและกฎหมายที่เกี่ยวข้องพร้อมติดตั้งอุปกรณ์ควบคุม เช่น GPS



ภาพที่ 5.1 GPS ดิจิทัล

2. การนำเทคโนโลยีหรือโปรแกรมสำเร็จรูปเข้ามาช่วยในการวางแผนเส้นทางการจัดส่ง เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการทำงานมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.2 โปรแกรมขนส่งสำเร็จรูป

3. ควรมีการคัดแยกสิ่งของที่ไม่ใช่ออกจากพื้นที่ในการทำงาน เพื่อให้สะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า

4. ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น โดยใช้เส้นทางอื่น ถึงแม้เส้นทางจะมีระยะทางที่ไกลกว่าเส้นทางปกติ เพื่อที่จะส่งสินค้าให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าหรือกำหนดเวลา

5. ควรมีการติดตามข่าวสาร สภาพอากาศจากสื่อต่างๆล่วงหน้า เพื่อนำมาวางแผนเส้นทางหรือปรับแผนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด



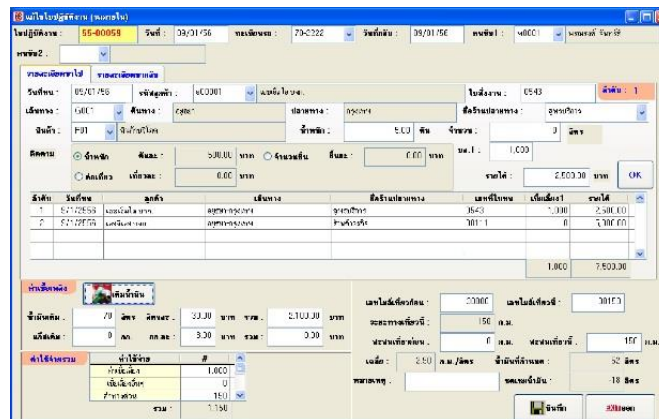
ภาพที่ 5.3 การติดตามข่าวสารสภาพอากาศ

6. ควรมีการตรวจเช็คครุฑ อุปกรณ์ และพนักงานจัดส่งก่อนปฏิบัติงานให้ละเอียด เพื่อความพร้อมในการทำงาน รวมไปถึงช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ



ภาพที่ 5.1 GPS ดิจิตอล

2. ควรนำเทคโนโลยีหรือโปรแกรมสำเร็จรูปเข้ามาช่วยในการวางแผนเส้นทาง การจัดส่ง เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการทำงานมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 5.2 โปรแกรมขนส่งสำเร็จรูป

3. ควรมีการคัดแยกสิ่งของที่ไม้ออกจากพื้นที่ในการทำงาน เพื่อให้สะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า

4. ควรหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรหนาแน่น โดยใช้เส้นทางอื่น ถึงแม้เส้นทางจะมีระยะทางที่ไกลกว่าเส้นทางปกติ เพื่อที่จะส่งสินค้าให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าหรือกำหนดเวลา

5. ควรมีการติดตามข่าวสาร สภาพอากาศจากสื่อต่างๆล่วงหน้า เพื่อนำมาวางแผนเส้นทางหรือปรับแผนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด



ภาพที่ 5.3 การติดตามข่าวสารสภาพอากาศ

6. ควรมีการตรวจเช็ครถ อุปกรณ์ และพนักงานจัดส่งก่อนปฏิบัติงานให้ละเอียด เพื่อความพร้อมในการทำงาน รวมไปถึงช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุ

นิยามศัพท์

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Accounting	การบัญชี	กระบวนการจัดการในส่วนของบันทึกรายการทางการค้า
Aerial service aircraft	อากาศยานบริการอากาศยาน	สิ่งหรือเครื่องที่สามารถบินได้โดยได้รับการรองรับจากอากาศ
Agent	ตัวแทน	หมายถึง อำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า ตัวการ และตัวแทนตกลงจะทำการนั้น
Aircraft	เครื่องบินหรืออากาศยาน	อากาศยานชนิดหนึ่งซึ่งหนักกว่าอากาศ ลอยตัวอยู่ได้ด้วยทำให้พลังงานกลแก่อากาศยาน
Airport	สนามบิน	พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมด
Bare boat a demise charter	เรือเปลือยเปล่าถุกการตาย	เรือที่ปลดระวางแล้ว
Berth	ตำแหน่ง	ที่, ที่ตั้ง, หน้าที่
Birect sales	ขายตรง	การทำตลาดสินค้า
Book cases	กรณีหนังสือ	เครื่องหมายใช้ขีดเขียนแทนเสียงหรือคำพูด เช่น อ่านหนังสือ เขียนหนังสือ
Cabinets	ตู้	เครื่องเรือนสำหรับเก็บ หรือใส่สิ่งของ
Cart	เกวียน	ยานชนิดหนึ่ง มีล้อ ๒ ล้อ ใช้ควายหรือวัวเทียม ลักษณะนามว่า เล่ม

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Capital	เมืองหลวง	เมืองซึ่งเป็นที่ตั้งของรัฐบาลและเป็นศูนย์กลางสำคัญในการบริหารประเทศ
Chairs	เก้าอี้	ที่นั่งมีขา ยก หรือย้ายได้
Common carrier	ผู้ให้บริการทั่วไป	การกระทำหรือดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการของบุคคล
Commuter service	บริการรถโดยสาร	รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินทางที่กำหนดไว้
Compact fire resistant safed	ป้องกันสนิมได้อย่างปลอดภัย	ใช้วิธีการเคลือบผิวเหล็ก เพื่อป้องกันไม่ให้เนื้อเหล็กสัมผัสกับน้ำและอากาศโดยตรง
Competition	การแข่งขัน	การที่คู่ต่อสู้ตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป แย่งชิงกันเพื่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง
Contact carrier	ผู้ให้บริการที่ติดต่อ	ผู้ให้บริการจะเชื่อมโยงลูกค้าเข้ากับเทคโนโลยีรับส่ง
Container	ภาชนะ	เครื่องใช้ เช่น จาน ชาม ถ้วย ตะกร้า หม้อ สำหรับใส่สิ่งของต่าง ๆ
Container system	ระบบตู้คอนเทนเนอร์	การขนส่งทางทะเลที่พัฒนาขึ้น เนื่องจากความจำเป็นของสภาพ และค่าใช้จ่ายในการขนส่ง
Control	ควบคุม	คุมตัว หรือ กักขัง ผู้ถูกจับ โดยพนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจ ในระหว่างสืบสวน
Conventional	ตามธรรมเนียม	ประเพณี, แบบแผน, แบบอย่าง

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Delivery note	บันทึกการส่งมอบ	มอบ,มอบให้,นำไปให้,ส่งให้
Desks tables	โต๊ะทำงาน	ที่ทำงาน, โต๊ะเขียนหนังสือ
Dignified fire resistant safes	ตู้เซฟทนไฟที่สวยงาม	ตู้ที่ทำขึ้นให้แข็งแรงเป็นพิเศษ เพื่อป้องกันทรัพย์สินภายในจากการโจรกรรม
Discriminate	เห็นความแตกต่าง	การเปรียบเทียบ,การเทียบเคียง ความแตกต่าง,ความตรงข้าม
Door to Door service	บริการถึงบ้าน	ปฏิบัติรับใช้ ให้ความสะดวก
Double line	เส้นคู่	เข้ากันได้
Economic waste	เสียทางเศรษฐกิจ	เศรษฐกิจหนึ่ง ๆ เป็นผลมาจากกระบวนการซึ่งเกี่ยวข้องทั้งวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีประวัติศาสตร์
Economies of scale	การประหยัดต่อขนาด	การใช้ตามฐานะของตนเองรู้จักประมาณตน ไม่ฟุ่มเฟือย
Economy	เศรษฐกิจ	งานที่เกี่ยวกับการผลิต การจำหน่ายจ่ายแจก และการบริโภคใช้สอยสิ่งต่าง ๆ ของชุมชน
Emergency goods	สินค้าที่อันตราย	สิ่งของที่ในตัวเองโดยส่วนใหญ่มีคุณสมบัติเฉพาะที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในด้านต่างๆ
External group	กลุ่มภายนอก	ผล กระทบต่อกลุ่มบุคคลที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกรรมทางเศรษฐศาสตร์

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Franchise	สิทธิพิเศษ	อำนาจหรือประโยชน์ที่เหนือไปจากปกติธรรมดา
Freight forwarder	ผู้จัดส่งสินค้า	ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ
Good	ดี	ดี
Graphic	กราฟฟิก	การแสดงผลภาพด้วยระบบคอมพิวเตอร์
Green label	ฉลากสีเขียว	ฉลากสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย ซึ่งเป็นฉลากประเภท 1 ซึ่งมีองค์กรกลางเป็นผู้ให้การรับรอง การติดฉลากบนสินค้าเพื่อต้องการสื่อสารให้ผู้บริโภคทราบว่าสินค้าที่ได้รับการรับรอง
Green system	ระบบสีเขียว	อุตสาหกรรมที่ยึดมั่นในการประกอบกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยการมุ่งเน้นในเรื่องของการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการผลิตและการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง
Gun pistol safes	ตู้เซฟปืนพก	ตู้เซฟสำหรับใส่ปืนหรืออาวุธโดยเฉพาะ
Infrastructure	โครงสร้างพื้นฐาน	มักถูกใช้ในความหมายที่รองรับการใช้งานของประชาชน

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Internal group	กลุ่มภายใน	กลุ่มที่ได้เรียนรู้ถึงพฤติกรรมทัศนคติ และการเข้าใจคน ที่ให้กลุ่มรู้วิธีแก้ไขปัญหา ยอมรับพัฒนาตนเอง และรับรู้ตนเอง เรียนรู้ปฏิบัติการภายในกลุ่ม กระตุ้นในบุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงเพื่อการอยู่ในสังคม และเป็นการใช้กระบวนการกลุ่ม เป็นแนวทางให้เกิดความร่วมมือที่ดีต่อการพัฒนาองค์กร
Invoice	ใบแจ้งหนี้	เอกสารที่ออกโดยบริษัทผู้ขายสินค้า เพื่อให้ลูกค้าชำระเงิน
living chairs	เก้าอี้นั่งเล่น	ที่นั่งสูงกว่าปกติ
Local main line	สายหลักในท้องถิ่น	ถนนสายหลักๆของท้องถิ่น
Lump-sum basis charter	กฎบัตรรายเดือน	ข้อตกลงหรือข้อบังคับของบัตรรายเดือน
Maintenance	ซ่อมบำรุง	ทำสิ่งชำรุดให้อยู่ในสภาพดี
Mission	หน้าที่	กิจที่จะต้องทำด้วยความรับผิดชอบ
mixed	ผสม	รวมกันเข้า
Modern resistant safes	ตู้เซฟทนสมัยใหม่	ตู้นิรภัยแบบใหม่

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
modern office chair	เก้าอี้สำนักงานที่ทันสมัย	เก้าอี้ทำงานแบบใหม่
Monopoly	ผู้ผูกขาด	สามารถเพิ่มราคาหรือตัดคู่แข่ง
multi - task chairs	เก้าอี้เอนกประสงค์	เก้าอี้นั่งและทำงานได้
New road	ถนนใหม่	เส้นทางที่เกิดขึ้นมาใหม่
Operation	การทำงาน	การกระทำที่ก่อให้เกิดผลอย่างใดอย่างหนึ่ง
Partitions	พาร์ทิชัน	การแบ่งพื้นที่ฮาร์ดดิสก์ให้เป็นส่วนๆ
People	คน	มนุษย์
Planning	การวางแผน	การคิดกระบวนการ
Public utility	กิจการสาธารณูปโภค	บริการสาธารณะที่จัดทำเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในสิ่งอุปโภค
Private aircraft	เครื่องบินส่วนตัว	เครื่องบินบนอากาศ
Private carrier	ผู้ให้บริการเอกชน	การให้บริการข้อมูล หรือการให้ข้อมูลแก่ประชาชนทั่วไป
Project sales	ขายโครงการ	เงินตราที่โรงงานบริจาคช่วยส่วนรวม

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Puties	หน้าที่	กิจที่จะต้องทำ กิจที่ควรทำ วงแห่งการงาน ถ้าสิ่งใดที่มีข้อกำหนดว่าต้อง นั่นคือต้องทำถ้าไม่ทำก็ไม่ทำตามหน้าที่ หน้าที่ที่เราต้องไปเลือกตั้ง ถ้าไม่ไปก็จะถูกตัดสิทธิบางอย่าง แต่ถ้าควรทำก็เป็นการใช้มโนธรรมแล้วที่ผู้นั้นจะดำเนินการอย่างไรไม่ทำก็ไม่ผิดแต่สังคมจะมองเชิงลบไป ทุกคนเกิดมาจึงมีหน้าที่ทุกคนตั้งแต่เกิดจนวายน
Quay	ท่าเรือ	อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่งหรือจากเรือลงเรือ
Railroad transportation	การขนส่งทางรถไฟ	การขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยใช้รถไฟ
Rate of services	อัตราบริการ	อัตราค่าบริการ
Receipt	ใบเสร็จรับเงิน	เป็นเอกสารที่ผู้รับเงินออกให้กับผู้จ่ายเงิน

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Receive report	รับรายงาน	รายงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการศึกษา ตรวจสอบ
Relief supplies	วัสดุสิ้นเปลือง	วัสดุหรือสิ่งของที่ใช้แล้วหมดไป เช่น กระดาษ ดินสอ ปากกา กาว กระดาษคาร์บอน ลวดเย็บกระดาษ เทป กาว ตะปู น้ำมันหล่อลื่น ฯลฯ
Rights	สิทธิมนุษยชน	สิทธิที่มนุษย์ทุกคนมีความเท่าเทียมกัน มีศักดิ์ศรี
Road Transportation	การขนส่งทางถนน	การขนส่งทางบก
Roles	บทบาท	การทำตามหน้าที่ที่สังคมกำหนดไว้
Rural commuter	ผู้โดยสารในชนบท	ส่วนที่อยู่นอกเขตเมืองหรือเขตเทศบาล
Safes	ตู้นิรภัย	ตู้ที่เก็บทรัพย์สิน หรือของมีค่าที่ ทำขึ้นให้แข็งแรงเป็นพิเศษ
Safety	ความปลอดภัย	ที่ไม่มีภัยตราย
Seasonal	ฤดูกาล	ฤดูใบไม้ผลิฤดูร้อน ฤดูใบไม้ร่วง และฤดูหนาว
Security electronic safe	ตู้เซฟอิเล็กทรอนิกส์	ตู้นิรภัยแบบระบบไฟฟ้า

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Service industry	อุตสาหกรรมบริการ	การประกอบกิจกรรมเพื่อให้เกิดประโยชน์ ความพึงพอใจ และอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้กับผู้ใช้บริการ โดยใช้แรงงานเป็นหลัก ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของการบริการเพียงอย่างเดียว หรือมีสิ่งอื่นประกอบด้วยก็ได้
Services	บริการ	ปฏิบัติรับใช้, ประนินับดี, ช่วยให้ความสะดวกต่าง ๆ
Shelving system	ชั้นวางของและชั้นอุตสาหกรรม	เป็นชั้นวางสินค้าที่สามารถเคลื่อนย้ายได้
Single line	บรรทัดเดียว	บรรทัดเดียว
Sledge	เลื่อน	เคลื่อนย้าย
Speed	ความเร็ว	ขนาดของการกระจัดที่วัตถุเคลื่อนที่ได้ในหนึ่งหน่วยเวลา จัดเป็นปริมาณเวกเตอร์ ใช้หน่วยเดียวกับอัตราเร็วหรือรวดเร็ว
Technical Limitation	ข้อ จำกัด ด้านเทคนิค	การวิเคราะห์หลักทรัพย์หรือดัชนีราคาหลักทรัพย์
Through main line	ผ่านสายหลัก	การใช้เส้นทางผ่านสายหลัก
time charter	เวลาเช่า	การซื้อเวลา

ภาษาอังกฤษ	ภาษาไทย	ความหมาย
Tourism	การท่องเที่ยว	การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ หรือทำร่างกายและจิตใจให้สบาย ไม่คิดอะไรใดๆ
Traffic	การจราจร	การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือใส่ล้อสัตว์
Transportation	การขนส่ง	การเคลื่อนย้ายคนและสิ่งของจาก ที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
Vision	วิสัยทัศน์	การมองภาพอนาคตของผู้นำและ สมาชิกในองค์กร และกำหนด จุดหมายปลายทางที่เชื่อมโยงกับ ภารกิจ ค่านิยม และความเชื่อเข้า ด้วยกัน แล้วมุ่งสู่จุดหมาย ปลายทางที่ต้องการจุดหมาย ปลายทางที่ต้องการ จุดหมาย ปลายทางดังกล่าวต้องชัดเจน ทำ ท่าย มีพลังและมีความเป็นไปได้
Voyage charter	การเดินทางท่องเที่ยว	การเดินทางโดยใช้ยานพาหนะ หรือไม่ใช้ก็ได้เพื่อไปพักผ่อน หย่อนใจและสนุกสนาน
Water transportation	การขนส่งทางน้ำ	พาหนะที่เคลื่อนที่บนน้ำ ซึ่งเป็น การขนส่งทั้งทางแม่น้ำลำคลอง

บรรณานุกรม

- กัณฑ์คุปต์ จันทรประสิทธิ์. (2551). การศึกษาระดับความพอใจของระบบการจัดการขนส่งสินค้าสำเร็จรูป กรณีศึกษาบริษัท โอคิซีโมะ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล (เอเชีย) จำกัด. วิทยานิพนธ์อุตสาหกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล, ดร. (2559). การจัดการขนส่งและการกระจายสินค้าเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดียแอนด์พับลิชชิง
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล, ดร. (2553). การประกันภัยการขนส่ง. กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดียแอนด์พับลิชชิง
- ทศพล นภาสวัสดิ์. (2556). การศึกษาอัตราสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงของรถบรรทุก. ค้นข้อมูลวันที่ 23 กันยายน 2561, จาก <http://sutir.sut.ac.th:8080/sutir/bitstream/123456789/5149/1/Fulltext.pdf>
- ทัศนยา บราวน์. (2554). ความคาดหวังและความพึงพอใจด้านระบบการขนส่งของนักท่องเที่ยวต่างประเทศในจังหวัดสุโขทัย. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- นริศรา ชันธีวิทย์. (2551). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกผู้ให้บริการด้านขนส่งของอุตสาหกรรมเสื้อผ้าสำเร็จรูป ในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- ปานวาด พรธาราพงศ์. (2556). การศึกษาพฤติกรรมการซื้อของผู้บริโภคกับระดับความพึงพอใจต่อส่วนผสมทางการตลาดของเบหมีกิ่งสำเร็จรูป. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- ภูมิ โภคสุวรรณ. (2551). โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์พื้นที่เปิดโล่งบริเวณโดยรอบองค์พระปฐมเจดีย์. วิทยานิพนธ์ภูมิสถาปัตยกรรมศาสตรบัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- รสสุคนธ์ ศิริินสาเพ็ญ. (2558). การจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการธุรกิจโรงสีข้าว. ค้นหาข้อมูลเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2561, จาก <http://www.info.ms.su.ac.th>

บรรณานุกรม (ต่อ)

รัตนา ชาตรุประมัย. (2559). เอกสารเพื่อการขนส่ง. ค้นหาค้นข้อมูล 30 กันยายน 2561, จาก <http://atc.ac.th/.../สื่อการเรียนการสอน>

วารสารณั ฐรธรรม. (2558). สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหของการบริหารคลังสินค้าของ ตัวแทนจำหน่ายรถจักรยานยนต์ยี่ห้อ "ซูซูกิ" ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). จังหวัดปทุมธานี. ค้นข้อมูลวันที่ 30 ตุลาคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดปทุมธานี>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). จังหวัดสมุทรปราการ. ค้นข้อมูลวันที่ 30 ตุลาคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดสมุทรปราการ>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). จังหวัดสมุทรสาคร. ค้นข้อมูลวันที่ 30 ตุลาคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/จังหวัดสมุทรสาคร>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. (2561). ไทยเพรซิเดนทฟูคส์. ค้นข้อมูลวันที่ 31 ตุลาคม 2561, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/ไทยเพรซิเดนทฟูคส์>

Blogger Templates. (2557). ประสิทธิภาพด้านการขนส่ง. ค้นหาค้นข้อมูล 28 กันยายน 2561 จาก <http://businessconnectionknowledge.blogspot.com>

ภาคผนวก ก

ใบบันทึกโครงการ

ภาคผนวก ข

ผังและขั้นตอนการทำโมเดล

ภาคผนวก ค

การศึกษาดูงาน บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟูดส์ จำกัด

ภาคผนวก ง
งบประมาณในการดำเนินงาน

วิชาโครงการ – สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

ใบบันทึกการปฏิบัติงานโครงการ

หัวข้อโครงการ การศึกษากระบวนการขนส่งมาม่่าในเขตกรุงเทพและปริมณฑล

กรณีศึกษา บริษัท ไทยเพรซิเดนท์ฟู้ดส์ จำกัด

ชื่อโครงการภาษาอังกฤษ The Study of Mama Transportation Process in Bangkok and Metropolitan Area

Case Study : Thai President Foods Pub Co.,Ltd.

ว-ค-ป ที่ ส่งงานจริง	ว-ค-ป ที่กำหนด ส่งงาน	ความก้าวหน้าของงาน	1.นายธีรศักดิ์ อุษา	2.นายอมร สีนนอก	อาจารย์แต่ละออ อุบลเกษม	บันทึกเพิ่มเติมของ อาจารย์ที่ปรึกษา	บันทึกของอาจารย์ ผู้สอน
	11-15 มิ.ย.61	ส่งรายชื่อกลุ่ม					
	11-15 มิ.ย. 61	แจ้งรายชื่อ.ที่ปรึกษาโครงการ					
	29 มิ.ย. 61	ประชุมนักศึกษา (รอบเช้า)					
	2-6 ก.ค. 61	ส่งหัวข้อโครงการ					
	9-13 ก.ค. 61	อนุมัติหัวข้อโครงการ					
	16-31 ก.ค. 61	ออกหนังสือถึงสถานประกอบการเพื่อขอ อนุเคราะห์ข้อมูล					
	30 ก.ค. - 5 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 1					
	6-12 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 2					
	13-19 ส.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 3					
	20-26 ส.ค. 61	ส่งผังโมเดล					
	10-23 ก.ย. 61	เริ่มส่งบทที่ 4					
	10-23 ก.ย. 61	ส่งโมเดลครั้งที่ 1					
	8-14 ต.ค. 61	เริ่มส่งบทที่ 5					
	8-14 ต.ค. 61	ส่งโมเดลครั้งที่ 2					
	5-11 พ.ย. 61	ตรวจทาน / ตรวจ PowerPoint					
	12-22 พ.ย. 61	ซ่อมการนำเสนอโครงการ					
	24 พ.ย. 61	นำเสนอโครงการ					
	26 พ.ย. - 9 ธ.ค. 61	แก้ไขโครงการหลังนำเสนอ					
	1-14 ธ.ค. 61	เตรียมผลงานเข้าร่วมงาน ATC นิทรรศน์ (กลุ่มที่ ได้รับการคัดเลือก 4 กลุ่ม)					
	15 ธ.ค. 61	แสดงผลงานโครงการที่ได้ระดับดี - ดีมาก ใน งาน ATC นิทรรศน์ ครั้งที่ 17 ประจำปี 2560					
	25 ก.พ. - 8 มี.ค. 62	สอบทฤษฎี (รอบเช้า)					

ลงชื่อ

(นางสาวยุพิน รอดไผ่ล้อม)

หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์



ภาพที่ 1 ถ่ายภาพกับคุณเบญจมาศผู้ดำเนินเรื่องการขอเข้าดูงาน



ภาพที่ 2 พี่วิทยากรพาเยี่ยมชมไลน์การผลิตมาม่า

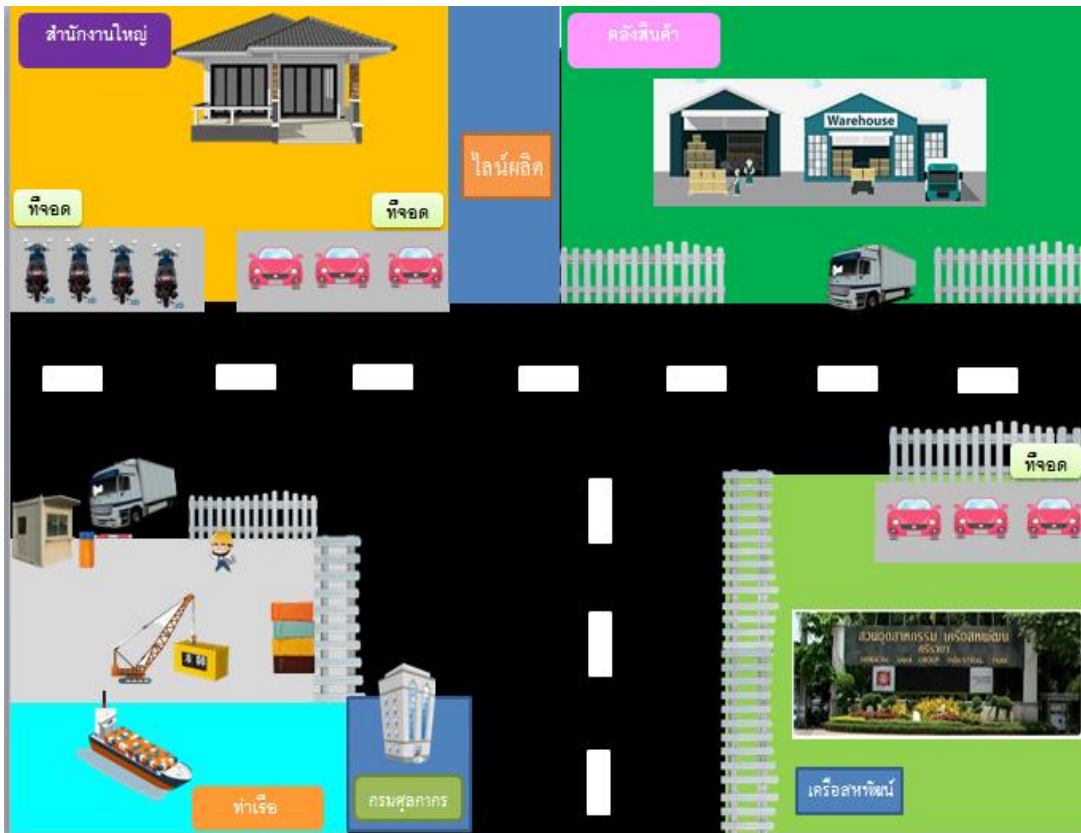


ภาพที่ 3 มอบกระเช้าของขวัญเพื่อแทนคำขอบคุณจากคณะผู้จัดทำ



ภาพที่ 4 หน้าบริษัท ไทยเพรซิเดนทึ่ ฟู้ดส์ จำกัด (มหาชน)

ผังโมเดล



ขั้นตอนการจัดทำโมเดล



นำกระดาษสีติดกับแผ่นไม้อัด ขนาด 80* 80



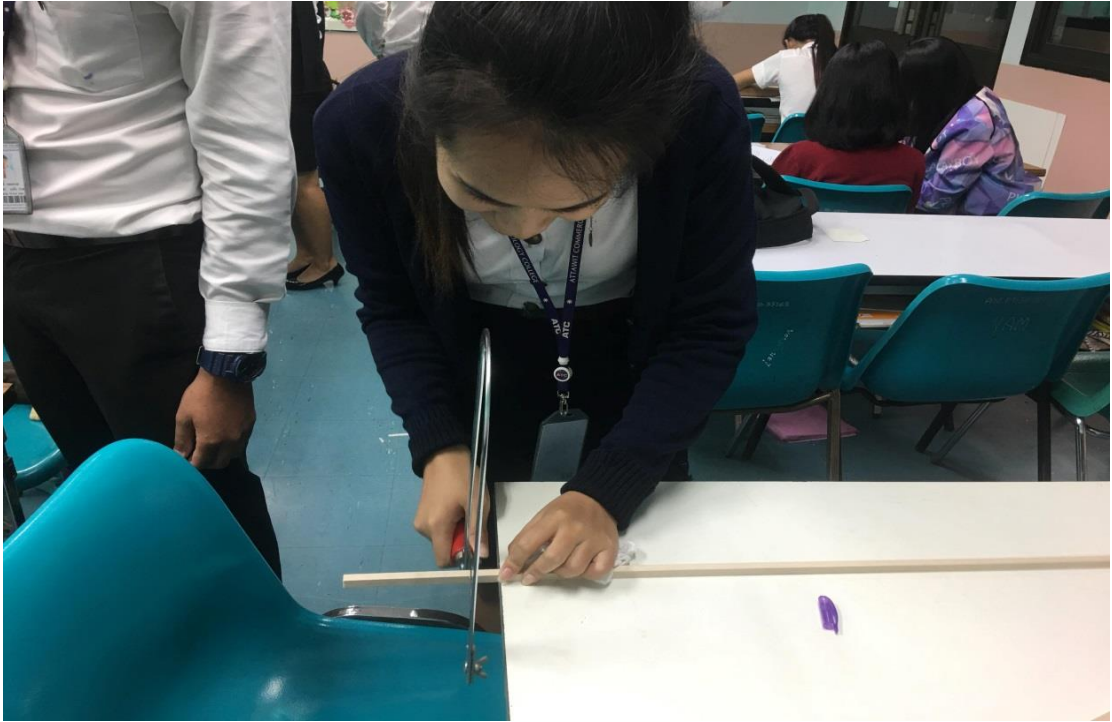
วัดและตัดกระดาษชานอ้อยทำเป็น โครงสร้างของอาคารทั้งหมด



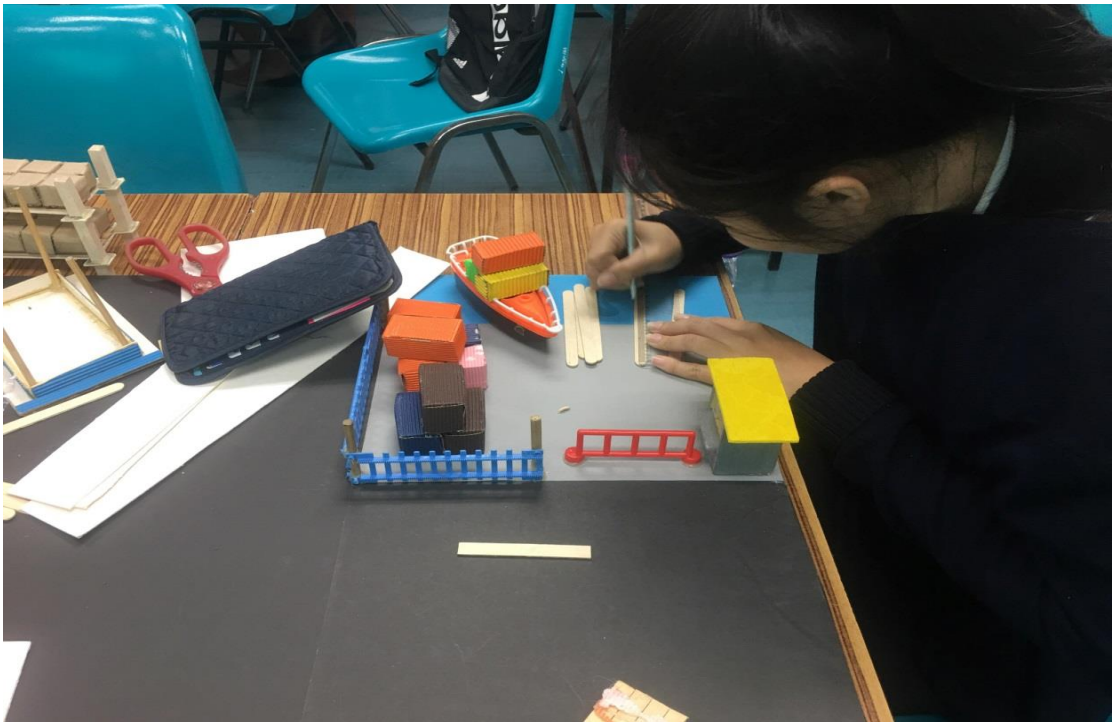
นำกระดาษชานอ้อยที่ตัดเป็นโครงสร้างมาติดเป็นตัวอาคาร



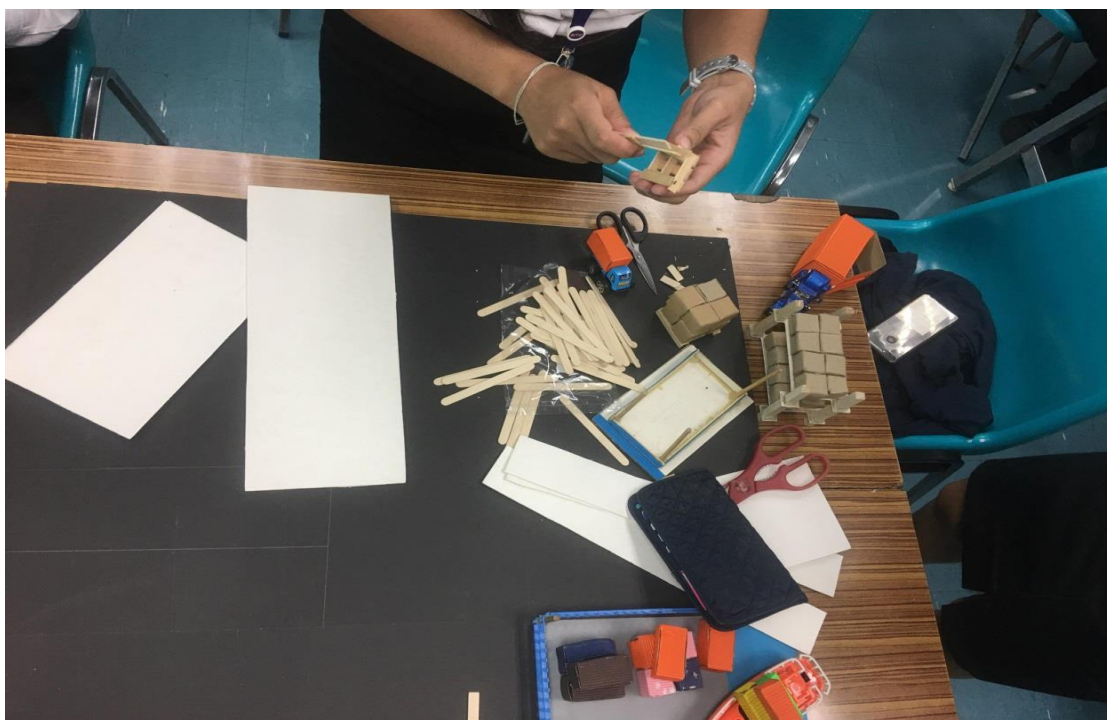
นำตัวอาคารที่ประกอบเสร็จสมบูรณ์มาพ่นสี



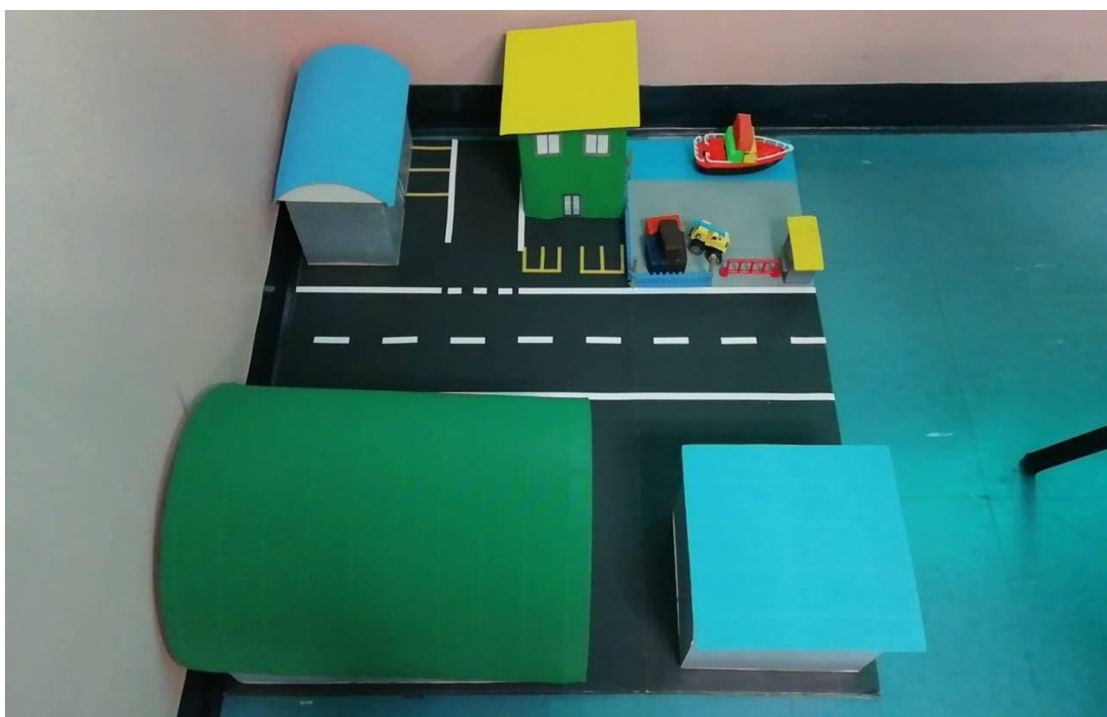
นำโครงไม้มาตัดทำเป็นชั้นวางสินค้า



วัดไม้ไอศกรีมให้ได้ขนาดพอสมควรเพื่อจะทำพาเลท



นำไม้ไอศกรีมที่ตัดเรียบร้อยแล้วมาติดกาวเพื่อทำพลาถ



นำอาคารที่เสร็จแล้วติดลงบนไม้อัดตามจัดที่วางไว้



นำตะเกียบมาตัดเป็นแท่งเพื่อติดชื่อตามตำแหน่งของตัวอาคาร



นำป้ายชื่อที่ทำแล้วมาติดตามอาคาร



นำของมาตกแต่งบนโมเดล



โมเดลที่เสร็จสมบูรณ์

งบประมาณในการดำเนินงาน

ลำดับ	รายการ	จำนวนเงิน(บาท)
1	กระดาษ A4	97
2	กระดาษลูกฟูก	50
3	กระดาษชานอ้อย	250
4	กาวร้อน	70
5	กาว 2 หน้า	30
6	เทปใส	30
7	กระดาษสี	40
8	ของตกแต่ง	265
9	กระดาษแข็ง	10
10	ปกใส	10
11	ไม้ไอศกรีม	120
รวม		<u>972</u>

ประวัติผู้จัดทำ



ชื่อ : นายชिरศักดิ์ อูย์งำ

ชื่อเล่น : บาส

อายุ : 20 ปี

วันเดือนปีเกิด : 5 ธันวาคม 2541

ที่อยู่ : 65 ม.8 อ.บางป่อ ต.บ้านระกาศ จ.สมุทรปราการ
10560

เบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อ : 062-0203334



ชื่อ : นายอมร สินนอก

ชื่อเล่น : มอญ

อายุ : 20 ปี

วันเดือนปีเกิด : 22 มิถุนายน 2541

ที่อยู่ : 24 ซ.เฉลิมพระเกียรติ ร.9 65 แยก2 เขตประเวศ

แขวงประเวศ กรุงเทพฯ 10250

เบอร์โทรศัพท์ที่ติดต่อ : 087-1252931

Email : Amornlovethai@gmail.com

E-mail : Bastheerasak_051241@gmail.com