

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา (Background and rationale)

ในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่ช่องทางการค้ามีการดำเนินการได้อย่างเสรีและไร้พรมแดน กระแสการนำกระบวนการของระบบโลจิสติกส์เข้ามาใช้ในภาคธุรกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันจึงมีสูงขึ้นมาาก จนแทบจะเรียกได้ว่าเป็นทางออกที่ทุกประเทศให้ความสำคัญเพื่อก่อให้เกิดการลดต้นทุน การสร้างมูลค่าเพิ่ม การประหยัดพลังงานและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และประการสำคัญ คือ การแข่งขันด้วยความเร็ว (Speed Economy) (สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ[สศช.], 2548: 3)

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ประมาณ 15 กิจกรรมนั้น (คานาย อภิปรีชญา, 2546:49-51) ประเด็นสำคัญในกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ คือ การทำการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดบริโภค ซึ่งโดยปกติแล้ว การขนส่งนับเป็นกิจกรรมที่มีสัดส่วนของต้นทุนสูงที่สุดในบรรดากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (กมลชนก สุทธิวาทนฤพฒิ, ศลิษา ภมรสถิตและจักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2546: 15) ดังนั้น ความพยายามในการยกระดับระบบโลจิสติกส์ จึงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาประสิทธิภาพ และคุณภาพของการขนส่งสินค้า

การขนส่งภายในประเทศไทยมีทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ แต่การขนส่งที่มีการใช้บริการมากที่สุด คือ การขนส่งด้วยรถยนต์ทางถนน เนื่องจากมีข้อได้เปรียบการขนส่งระบบอื่นๆ หลายด้านและเป็นที่นิยมมากที่สุด เพราะโครงข่ายถนนสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคได้โดยตรง คือ มีการบริการแบบประตูบ้านผู้ส่งถึงประตูบ้านผู้รับ (Door to Door Service) มีความยืดหยุ่นในด้านเวลาสูง รวดเร็ว และควบคุมเวลาได้ดี สามารถขนส่งสินค้าได้หลายประเภทตั้งแต่ปริมาณน้อยไปจนถึงปริมาณมาก จำนวนเที่ยวที่ออกถรมีบ่อยตามความต้องการ ครอบคลุมพื้นที่การบริการขนส่งได้กว้างไกลกว่า

จากข้อมูลของกระทรวงคมนาคมพบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 ถึงปี พ.ศ. 2549 มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นทุกปี ดังตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย : พันตัน

รูปแบบการขนส่ง สินค้า	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
ทางถนน	392,244	397,976	400,241	434,918	440,018	435,147	430,275	427,581
ทางรถไฟ	9,264	9,171	8,776	8,893	10,521	12,883	11,760	11,579
ทางน้ำภายในประเทศ	17,910	25,253	17,833	25,043	25,893	29,135	29,569	31,074
ชายฝั่งทะเล	21,970	23,347	19,657	24,795	22,941	27,767	28,322	29,981
ทางอากาศ	56	57	66	56	54	53	54	48
รวม	440,834	455,786	446,573	493,705	499,373	500,770	499,980	500,263

ที่มา: กระทรวงคมนาคม

กฎหมายมีความสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์มากเช่นกัน โดยที่ผ่านมาการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์นั้น ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องส่วนใหญ่มักจะคำนึงถึงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นส่วนใหญ่ เช่น โครงข่ายถนน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การสื่อสาร เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การดำเนินการหรือกิจกรรมในหลายเรื่อง จำเป็นจะต้องมีกฎหมายรองรับหรือสนับสนุนให้ดำเนินการได้ด้วย เพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับความ ยุติธรรมหรือความคุ้มครองทางกฎหมาย ดังนั้น ประเด็นด้านกฎหมายจึงจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาให้ ทันสมัยและสามารถรองรับต่อสภาวะการณ์ในปัจจุบัน และเอื้ออำนวยต่อระบบให้บริการโลจิสติกส์ด้วย จะเห็น ได้จากแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย 2548 ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ (Strategic Agendas) โดยมียุทธศาสตร์ด้านกฎหมายรวมอยู่ด้วย (สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ[สศช], 2548: 3) คือ

- 1) โครงสร้างพื้นฐาน
- 2) ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูล
- 3) ความสามารถในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ (Capacity Building)
- 4) ธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)
- 5) การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค
- 6) กฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของภาครัฐ

ในการพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับ นโยบายและกระบวนการให้บริการของหน่วยรัฐ นั้น เนื่องจาก กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีจำนวนมาก และยังมี ความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงาน กระบวนการให้บริการ ของรัฐ (Government Process) ที่มีขั้นตอนมาก และใช้เวลานานนับเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการบริหารจัดการ โลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และเชื่อถือได้ในระดับมาตรฐานสากล อีกทั้งในบางฉบับยังขาด

ความทันสมัย และไม่สามารถรองรับต่อสภาวะการณ์ปัจจุบันที่อยู่ภายใต้ยุคของเทคโนโลยีสารสนเทศ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้ออำนวยต่อระบบให้บริการด้านโลจิสติกส์ โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ด้านกฎหมาย ขอบบังคับ นโยบายและกระบวนการให้บริการของภาครัฐ ไว้ดังนี้

1) พัฒนากฎหมาย/ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบด้านการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ รวมทั้งให้มีการปรับปรุงระเบียบกระทรวงการคลังที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร โดยการปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่ง สร้างความชัดเจนและลดความซ้ำซ้อนทางกฎหมาย และพัฒนากฎหมายรองรับธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์

2) ผลักดันการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสนับสนุนธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งรัดการออกกฎหมายระดับรองภายใต้พระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

3) ปรับปรุงกระบวนการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรฐานระดับสากล

อย่างไรก็ตาม แม้ขณะนี้ได้ผ่านช่วงเวลาแผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของไทย 2548 และอยู่ในช่วงเวลาของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 และแผนดังกล่าวมีประเด็นยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ โดยไม่มีประเด็นเกี่ยวกับ กฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของภาครัฐ ตามแผนของปี 2548 ก็ตาม (สศช, 2550: 40) แต่ผู้วิจัยยังเห็นว่า กฎหมาย ขอบบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของภาครัฐ ในเรื่องเกี่ยวกับแนวทางการอนุญาต ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกยังไม่ได้รับการพิจารณาดำเนินการ

นอกจากนี้ ในการสัมมนา เรื่อง “การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งไทย” เมื่อวันที่ 23-24 สิงหาคม 2547 และการสัมมนา “โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน” ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2547 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2547 ซึ่งปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งที่เข้าร่วมสัมมนามีความเห็น ว่า เกี่ยวกับสิ่งที่ต้องการให้ภาครัฐสนับสนุนมีหลายประการ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, 2548:3-56 – 3-57) ซึ่งที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ คือ

1) ลดขั้นตอนการขึ้นจดทะเบียนรถขนส่ง เพื่อให้มีความรวดเร็วมากขึ้น ลดการสูญเสียเวลารอคอย

2) การแก้ไข หรือ รวมกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันให้มากที่สุด

3) ควรมีการจัดทำข้อกำหนดที่แน่นอนชัดเจนเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่ง/พนักงานขับรถ / อัตราค่าจ้างแรงงานที่เป็นมาตรฐาน

4) ปัญหาของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าบรรทุกคอนเทนเนอร์ ด้านกฎหมายและระเบียบ ขอบบังคับ ได้แก่ กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาครัฐที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการประกอบการ เช่น ความล่าช้าในการออกใบอนุญาต(ประกอบการขนส่ง) เป็นต้น

5) ปัญหาของผู้ประกอบการรถบรรทุกทั่วไปด้านกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ ได้แก่ ความล่าช้า ในการจดทะเบียนประกอบการ การกวาดขันรถบรรทุกส่วนบุคคลที่มารับจ้างทั่วไปยังขาดประสิทธิภาพ

สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการนำรถยนต์มาใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีสาระสำคัญ ดังนี้

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 มีหลักการในการควบคุมน้ำหนักรถและน้ำหนักการบรรทุกของรถที่นำมาใช้ในทางหลวง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักการในการควบคุมการใช้รถในท้องถนน ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชน

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักการในการควบคุม จัดระเบียบการนำรถที่มีขนาดใหญ่มาใช้ในการขนส่ง โดยกำหนดให้ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากนายทะเบียนตลอดจนรถนั้นต้องมีลักษณะ ขนาด อุปกรณ์ส่วนควบถูกต้อง จดทะเบียนและเสียภาษีประจำปีด้วย โดยมีข้อมูลด้านสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนตาม พ.ร.บ. การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ตั้งแต่ปี 2544-2550 ดังนี้

ตารางที่ 1.2 จำนวนรถที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

หน่วย : คัน

ประเภทรถ	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
1. รถโดยสาร	107,622	111,542	111,668	106,903	107,712	114,188	120,742
- ประจำทาง	77,944	79,776	80,394	75,570	75,315	78,870	81,894
- ไม่ประจำทาง	20,885	22,303	21,854	22,742	23,536	26,117	29,199
- ส่วนบุคคล	8,793	9,463	9,420	8,591	8,861	9,201	9,649
2. รถบรรทุก	673,599	689,512	677,657	684,780	716,276	718,562	747,735
- ไม่ประจำทาง	90,181	90,332	106,727	106,545	116,856	124,889	135,996
- ส่วนบุคคล	583,418	599,180	570,930	578,235	599,420	593,673	611,739
3. รถขนาดเล็ก	22,648	21,838	19,843	18,284	18,035	16,093	12,018
รวม	803,869	822,892	809,168	809,967	842,023	848,843	880,495

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า สัดส่วนจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทาง (สาธารณะ) ต่อจำนวนรถบรรทุกส่วนบุคคล ระหว่างปี พ.ศ. 2544 คิดเป็น 1 ต่อ 6.47 ระหว่างปี พ.ศ. 2550 คิดเป็น 1 ต่อ 4.49 ซึ่งก่อนนี้ในปี 2540 มีสัดส่วน 1 ต่อ 7.60

นอกจากนี้ จากสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งจำแนกตามประเภทการขนส่งและลักษณะรถ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541–2549 เป็นไปตามตารางที่ 1.3

ตารางที่ 1.3 ใบอนุญาตประกอบการขนส่งจำแนกตามประเภทการขนส่ง

หน่วย : ราย

ประเภทใบอนุญาต	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
รวมทุกประเภท Grand Total	279,916	281,926	277,087	271,659	276,390	292,023	312,946	323,235	328,565
(1) ประจำทาง (โดยสาร) Fixed Route (Bus)	2,089	2,221	2,264	2,307	2,205	2,171	2,154	2,237	2,260
- หมวด 1 category 1	506	584	592	625	510	501	508	585	515
- หมวด 2 category 2	182	186	193	196	185	168	184	170	176
- หมวด 3 category 3	344	364	363	356	343	340	362	375	418
- หมวด 4 category 4	1,057	1,087	1,116	1,130	1,167	1,162	1,100	1,107	1,151
(2) ไม่ประจำทาง (โดยสาร) Non Fixed Route (Bus)	2,045	2,191	2,460	2,813	3,414	4,144	5,067	6,147	6,957
(3) ไม่ประจำทาง (บรรทุก) Non Fixed Route (Truck)	2,087	2,258	2,343	2,483	2,736	3,171	4,392	5,550	6,419
(4) ระหว่างประเทศ (บรรทุก) International (Truck)	3	3	3	2	2	2	123	63	50
(5) ส่วนบุคคล (โดยสาร) Private (Bus)	3,428	3,316	3,395	3,096	3,099	3,122	3,203	3,791	3,617
(6) ส่วนบุคคล (บรรทุก) Private (Truck)	269,645	271,348	266,071	260,416	264,398	278,869	297,485	304,937	308,731
(7) โดยรถขนาดเล็ก Small Rural Bus License	619	589	551	542	536	544	509	485	524

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก

จากข้อมูลตามตารางที่ 1.3 จะเห็นว่า สัดส่วนของจำนวนใบประกอบการรถบรรทุกภายในประเทศ ระหว่างใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคล ต่อ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าไม่ประจำทาง มีสัดส่วนสูงถึง 48 ต่อ 1 แสดงว่าธุรกิจไทยทั้งภาคการผลิตและภาคการค้ายังไม่ค่อยนิยมว่าจ้างบุคคลภายนอก (Outsource) มาดำเนินการด้านโลจิสติกส์หรือการขนส่ง ส่งผลให้ผู้ประกอบการรถบรรทุกไทยมีโอกาสและเวลาในการพัฒนาน้อยกว่าผู้ประกอบการที่อยู่ในประเทศที่พัฒนาแล้ว

นอกจากจะปรากฏข้อเท็จจริงโดยทั่วไปจากการสัมมนาข้างต้น โดยผู้ประกอบการขนส่งต้องการให้เข้มงวดกวดขันการนำรถบรรทุกที่จดทะเบียน เพื่อใช้ในการประกอบการขนส่งส่วนบุคคลมาใช้ในการรับจ้างขนส่งสินค้าอันเป็นการความผิดในใช้รถผิดประเภท แล้วยังปรากฏรถบางยี่ห้อได้ผลิตรถบรรทุกขนาดใหม่ ออกสู่ตลาด โดยมีขนาดระหว่างรถปิกอัพกับรถบรรทุกขนาดกลาง เป็นเหตุให้รถอีกหลายยี่ห้อ ได้ผลิตรถขนาดดังกล่าวตาม ๆ กันมาเนื่องจากเป็นรถที่สามารถจดทะเบียนได้ทั้ง 2 พระราชบัญญัติ แต่ผู้ประกอบการจะนำไปจดทะเบียนภายใต้กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เพราะมีความสะดวกกว่าไม่ต้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เหมือนเช่นการขอจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ทำให้มีข้อสันนิษฐานเบื้องต้นอีกมุมมองหนึ่งว่า อาจมีปัญหาว່าระบบหรือหลักการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเกี่ยวกับการขอใบอนุญาตประกอบการมีความเหมาะสมหรือไม่ หรือมีอุปสรรคประการใดในกระบวนการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง (2548: 4-8) พบว่า การมีกฎระเบียบที่ไม่เหมาะสมจะนำไปสู่การมีต้นทุนที่สูงขึ้น ราคาสินค้าและบริการที่สูงขึ้น การจัดสรรและกระจายทรัพยากรที่ไม่มีประสิทธิภาพ การขาดนวัตกรรมใหม่ๆ และการมีคุณภาพสินค้าและบริการที่ต่ำ การปฏิรูปกฎระเบียบในภาคการให้บริการขนส่งทางถนนของแต่ละประเทศนั้นวางอยู่บนความคิดพื้นฐานที่คล้ายคลึงกันว่า การที่มีผู้ประกอบการที่มากขึ้น(โดยผ่านกระบวนการแข่งขัน) สามารถสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิตและการให้บริการที่สูงขึ้นได้ และในขณะเดียวกันยังสามารถทำให้ระดับอัตราค่าบริการถูกลง โดยมุ่งสู่การผ่อนคลายเงื่อนไขการเข้าสู่ตลาดการให้บริการและเปิดอุปทานการให้บริการขนส่ง

ด้วยเหตุนี้ จึงมีความประสงค์ที่จะนำปัญหาต่างๆ ข้างต้น มาทำการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งถือเป็นกฎหมายหลัก ที่ว่าด้วยการกำกับดูแลรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนและมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับรถยนต์แทบทุกประเภทก่อนที่บุคคลใดๆ จะนำรถไปใช้ในการขนส่งสินค้าได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อนำผลที่ได้รับนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบแนวทางในการกำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการวางนโยบาย กำกับดูแล และบังคับใช้กฎหมายในกิจการขนส่งทางถนนของไทย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย (Objective)

1.2.1 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ถึงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติดังกล่าว ตลอดจนประกาศ คำสั่ง ระเบียบของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก มติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่เกี่ยวข้องว่า มีลักษณะด้านกฎหมายเกี่ยวกับการขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ที่เป็นปัญหาอุปสรรคอย่างไรต่อการขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1.2.2 เพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวง ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติดังกล่าว ตลอดจนประกาศคำสั่งระเบียบของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก มติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่เกี่ยวข้อง และเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการขนส่งทางถนน ในประเด็นการขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้ได้รับการพัฒนาให้เอื้อผลดีต่อภาคการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1.3 ขอบเขตการศึกษาวิจัย

การศึกษานี้มุ่งศึกษาถึงหลักเกณฑ์การขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามความในพระราชบัญญัติดังกล่าว ตลอดจนประกาศคำสั่งระเบียบของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก มติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่เป็นปัญหาอุปสรรคต่อการขนส่งทางถนน ในประเด็นการขออนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก ให้ได้แนวทางการพัฒนาและเอื้อผลดีต่อภาคการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

1.4 ระเบียบวิธีวิจัย (Research methodology)

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ(Qualitative Research) โดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือ

1.4.1 ศึกษา และวิเคราะห์หลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และกฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติดังกล่าว

1.4.2 ศึกษา และวิเคราะห์ประกาศ คำสั่ง ระเบียบของกระทรวงคมนาคมและกรมการขนส่งทางบก มติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

1.4.3 ศึกษาแนวทางทฤษฎีที่ใช้ในการจัดระเบียบการขนส่งรถบรรทุกที่ใช้ในประเทศที่พัฒนาแล้ว และแนวทางกำกับดูแลสมัยใหม่ (Modern Regulation)

1.4.4 ตำรา บทความทางวิชาการ ข้อมูล เอกสารและรายงานทางราชการ สิ่งตีพิมพ์ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

1.4.5 การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ นักวิชาการที่มีความรู้ประสบการณ์ ได้แก่

- 1) ผู้บริหารระดับสูงของกรมการขนส่งทางบก
- 2) นักวิชาการด้านเศรษฐศาสตร์การขนส่ง คือ นายบำเพ็ญ สิงหาพันธ์

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Expected Benefits)

1.5.1 ได้ทราบถึงปัญหา อุปสรรคตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ และการขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

1.5.2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ การขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องสภาพการณ์ของธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในปัจจุบัน และในอนาคต อันจะเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนให้อัตราค่าบริการการขนส่งของประเทศลดต่ำลง