

# การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออก

**สุชาติ จันทรานาคราช**

ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย

4 พฤษภาคม 2549

## หัวข้อการบรรยาย

- ◆ โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขัน
- ◆ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการขนส่ง
- ◆ การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์
- ◆ แนวทางสนับสนุนการพัฒนาการประกันภัยการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกของไทย
- ◆ บทสรุป

# โลจิสติกส์ (Logistics)

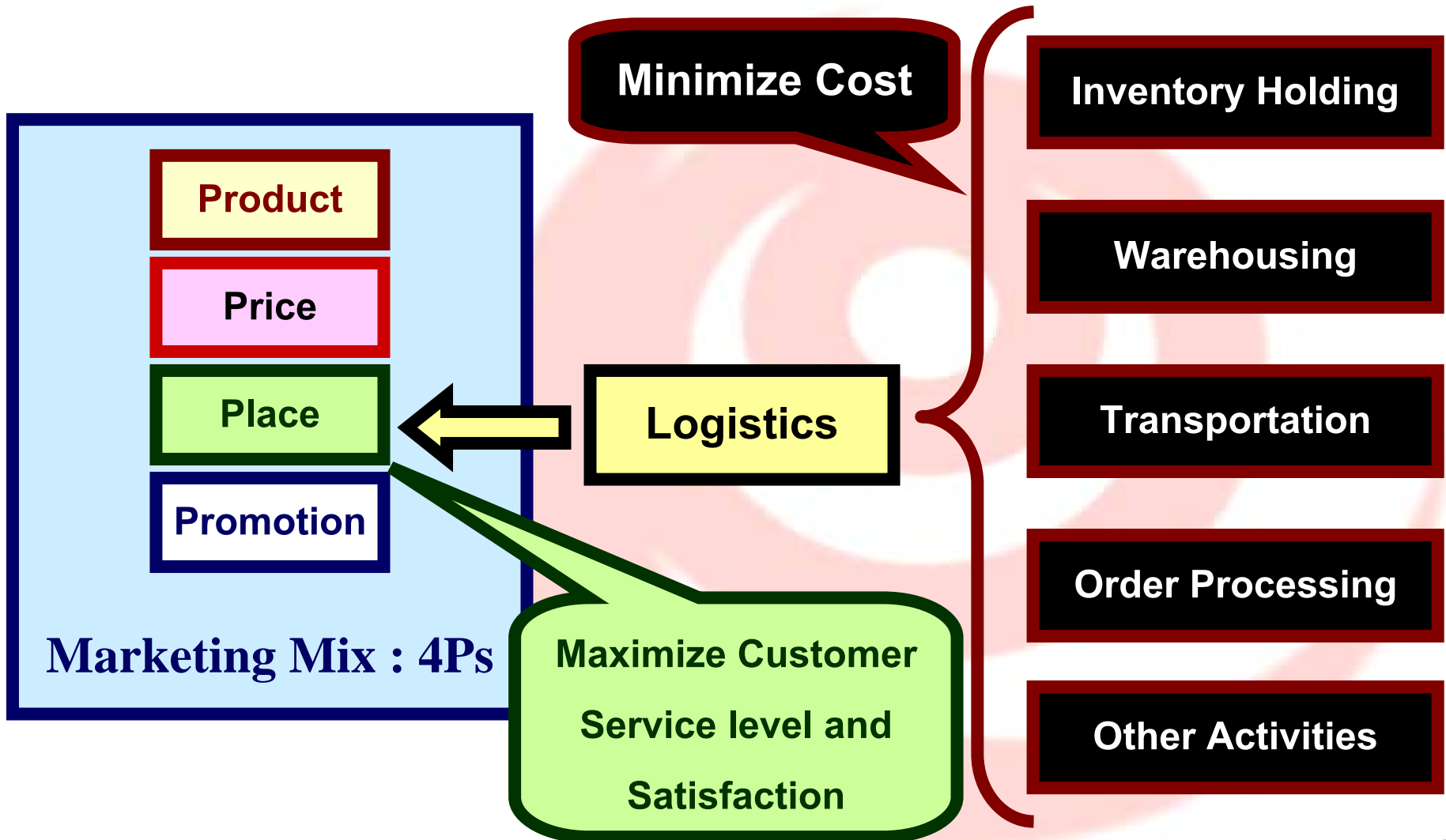
การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน ซึ่งรวมถึงเรื่องของการวางแผน การดำเนินการ การควบคุม การไหลเวียน และการจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศ อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จากจุดเริ่มต้นจนถึงจุดของการบริโภค **เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค**

ที่มา : *Council of Logistics Management*

# กิจกรรมด้านโลจิสติกส์



# Logistics Objective



# Supply Chain Management : SCM

**“Supply Chain Management encompasses “the planning and management of all activities involved in sourcing and procurement, conversion, and all Logistics Management activities. Importantly, it also includes coordination and collaboration with channel partners, which can be suppliers, intermediaries, third-party service providers, and customers. In essence, Supply Chain Management integrates supply and demand management within and across companies.”**

**ที่มา : Council of Logistics Management**

# Supply Chain Management : SCM

โซ่อุปทาน จะประกอบไปด้วยขั้นตอนทุก ๆ ขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางตรงและทางอ้อมที่มีต่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งไม่เพียงแต่อยู่ในส่วนของผู้ผลิตและผู้จัดส่งวัตถุดิบเท่านั้น แต่รวมถึงส่วนของผู้ขนส่ง คลังสินค้า พ่อค้าคนกลางและลูกค้า ทั้งภายในองค์กรและระหว่างองค์กร

ที่มา : ดร.วิทยา สุหฤทธดำรง

การบูรณาการของกระบวนการทางธุรกิจที่เริ่มต้น จาก ผู้บริโภคชั้นสุดท้ายผ่านไปจนกระทั่งถึงผู้จัดจำหน่ายชั้นแรกสุดที่ ทำหน้าที่จัดหาสินค้า บริการ และสารสนเทศ เพื่อเพิ่มมูลค่า ให้แก่ ผู้บริโภค

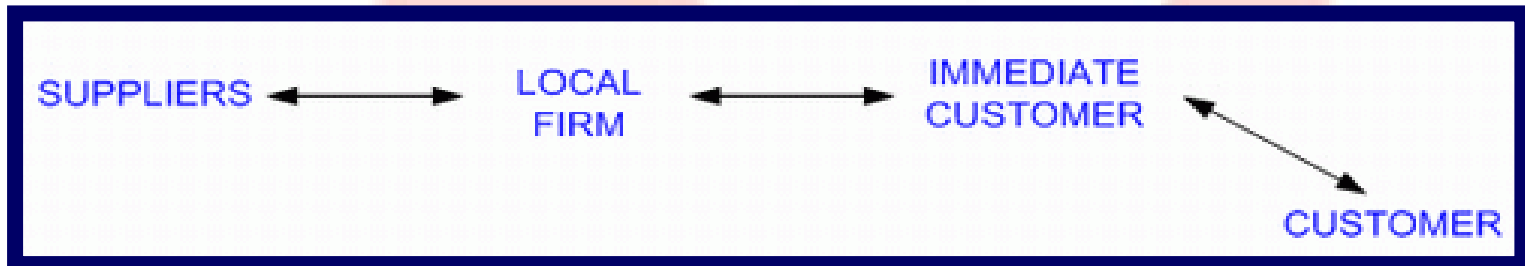
ที่มา : รศ.ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, ดร.ศลิษา ภมรสติติย์, ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา

# SCM : Evolution

## 1. Basic Supply Chain

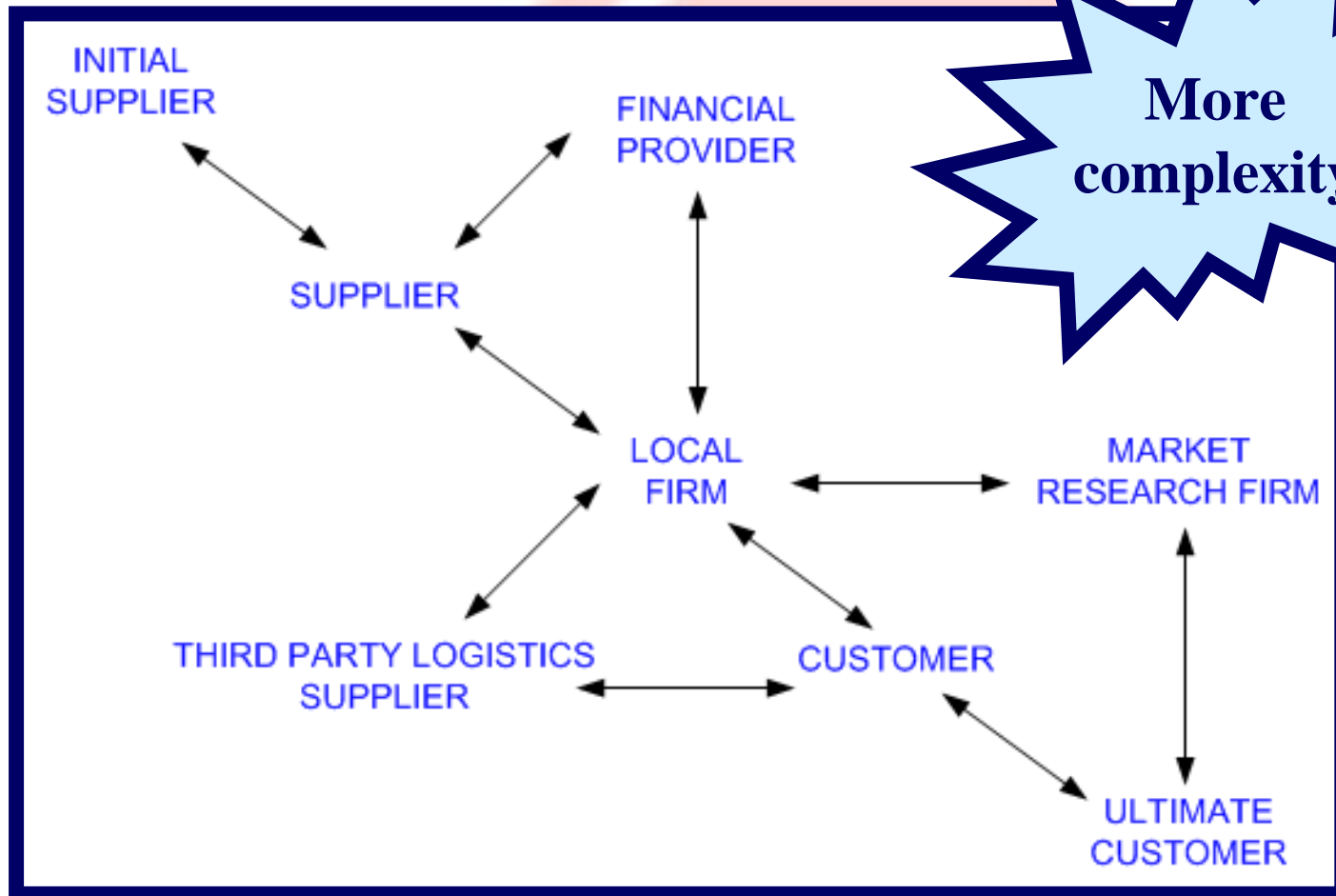


## 2. An Extended Supply Chain

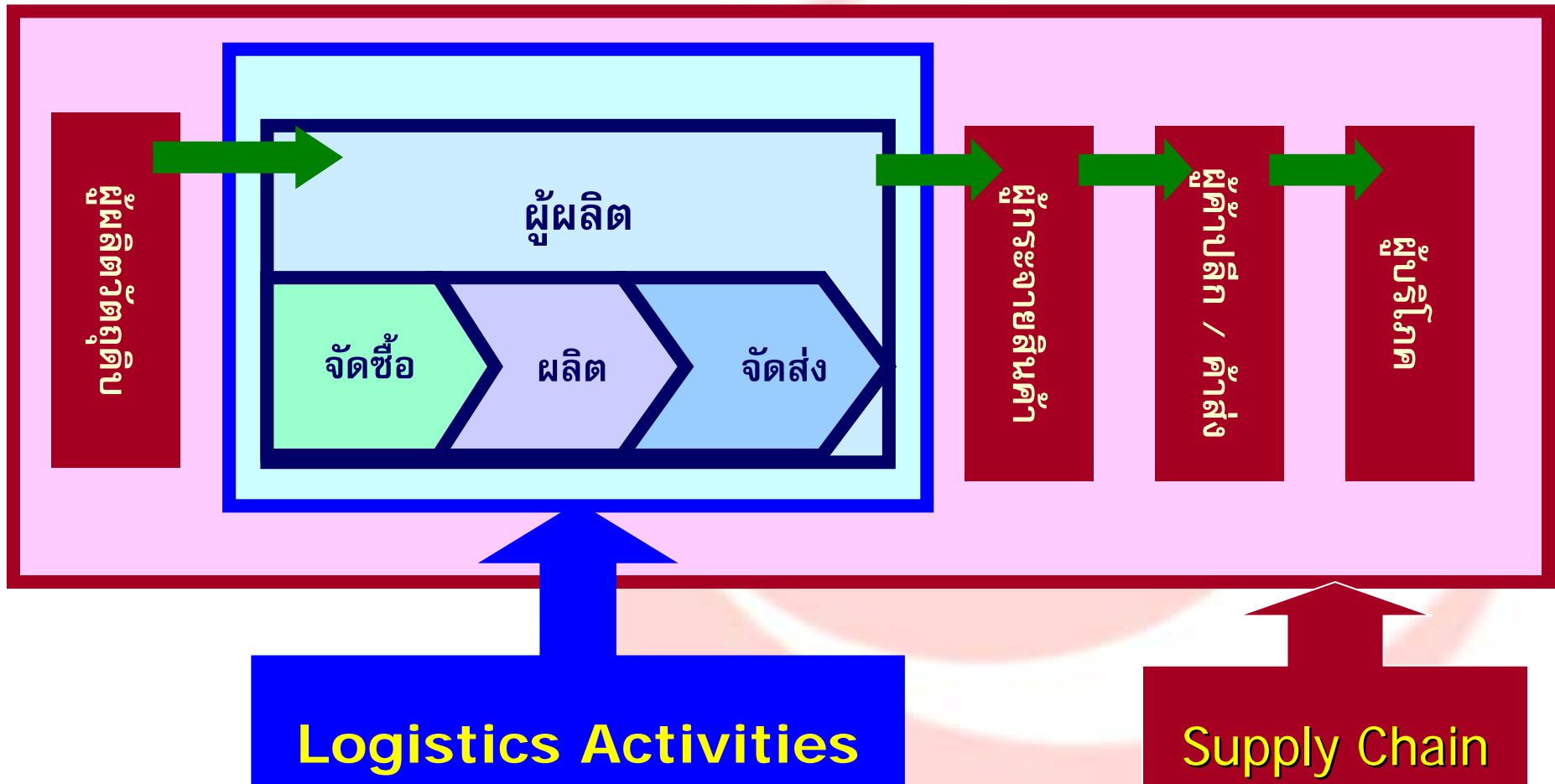


# SCM : Evolution (ต่อ)

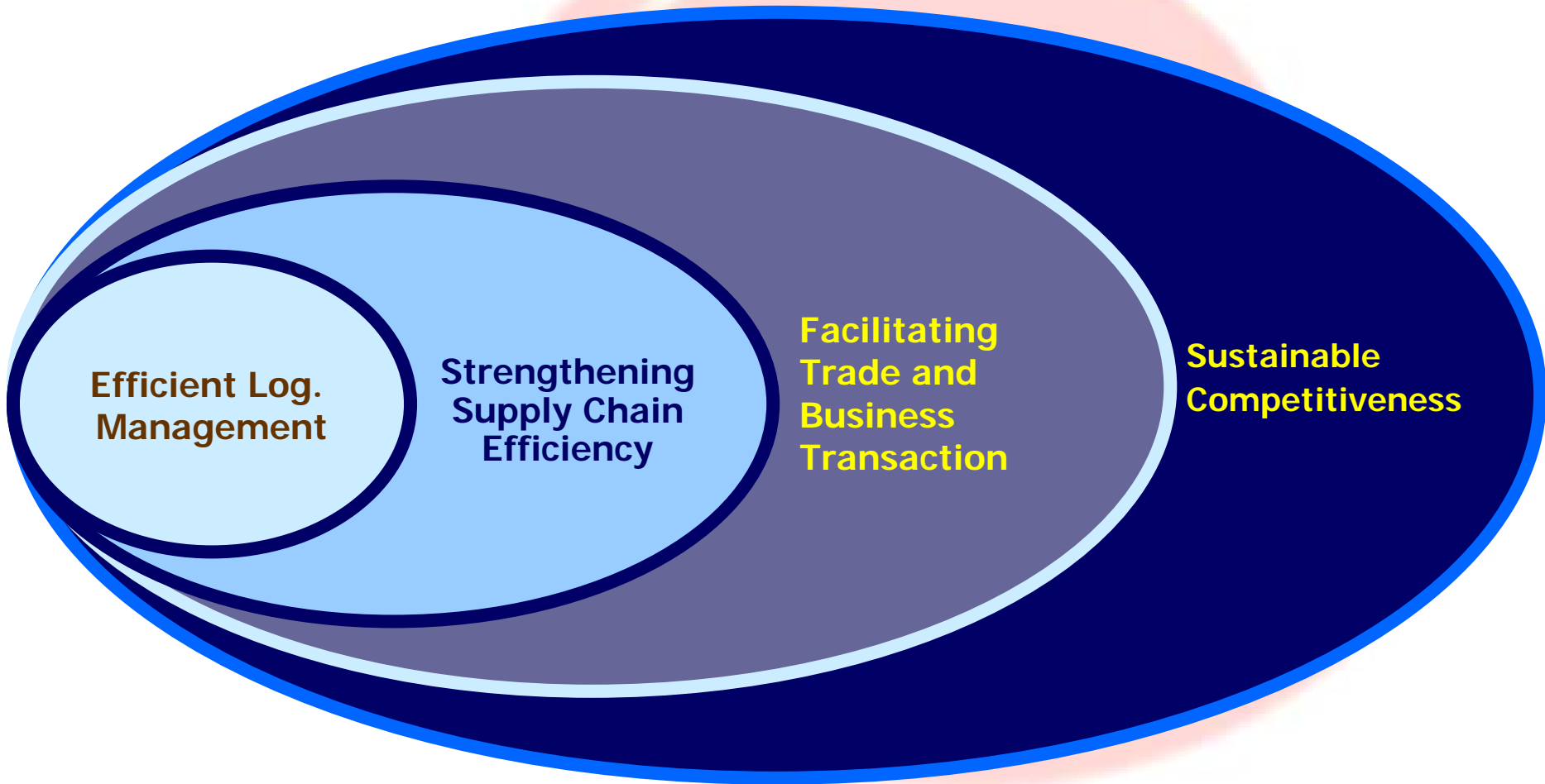
## 3. An Ultimate Supply Chain



# Logistics and Supply Chain



Logistics is *a key driven factor* to improve ability to compete in Global Markets.



# New Trend of International Business

- ◆ **Economy of Speed**  
Speed will be primary driver of supply chain design, development, implementation and evaluation.
- ◆ **Customers more demanding**  
The pressure to continuous improvement.
- ◆ **Products more varieties but shorter life cycle**  
More complexity and rapidly movement.

# New Trend of International Business

- ◆ Competitors more agile and stronger  
Need more efficiency in business process.
- ◆ FTA and Economics Blocs.  
Multilateral agreement on trade is expanding.  
Thailand has already concluded with China, Australia, New Zealand and Bahrain. And in the process of negotiation with US, Japan, India and Peru.
- ◆ More Non-tariff barriers  
Environment, Safety, Securities and health consciousness are more strict.

# Logistics in Future Trend

- ◆ Better-Faster-Cheaper

Customers' require more efficiency in lower cost.

- ◆ Continuous improvement

Customers' expectation continuous increase.

- ◆ Require more flexibility to response to customer need

Process and result can adapt to customer requirements.

Anywhere is office, anytime is working hour.

Real-time information in shipment, inventory level etc.

# Logistics in Future Trend

- ◆ Expand reverse logistics  
More concentrate in product return activities.
- ◆ Improvement in Maritime Transportation  
Increases vessel capacity and speed.  
Increases productivity in port operation.
- ◆ Integrates inbound and outbound logistics  
Uses same transporter for economies of scale, reduce empty run and containers' box shortage

# Global Logistics Trend

Improvement of service

Global Business must keep up  
with the trends

Outsourcing

Combining inbound  
& outbound transportation

Security will be a major concern

Risk assessment of market strategies  
be important

# Supply Chain Management in Future Environment

**Dependability & Flexibility  
will be Basic**

**Productivity  
will be**

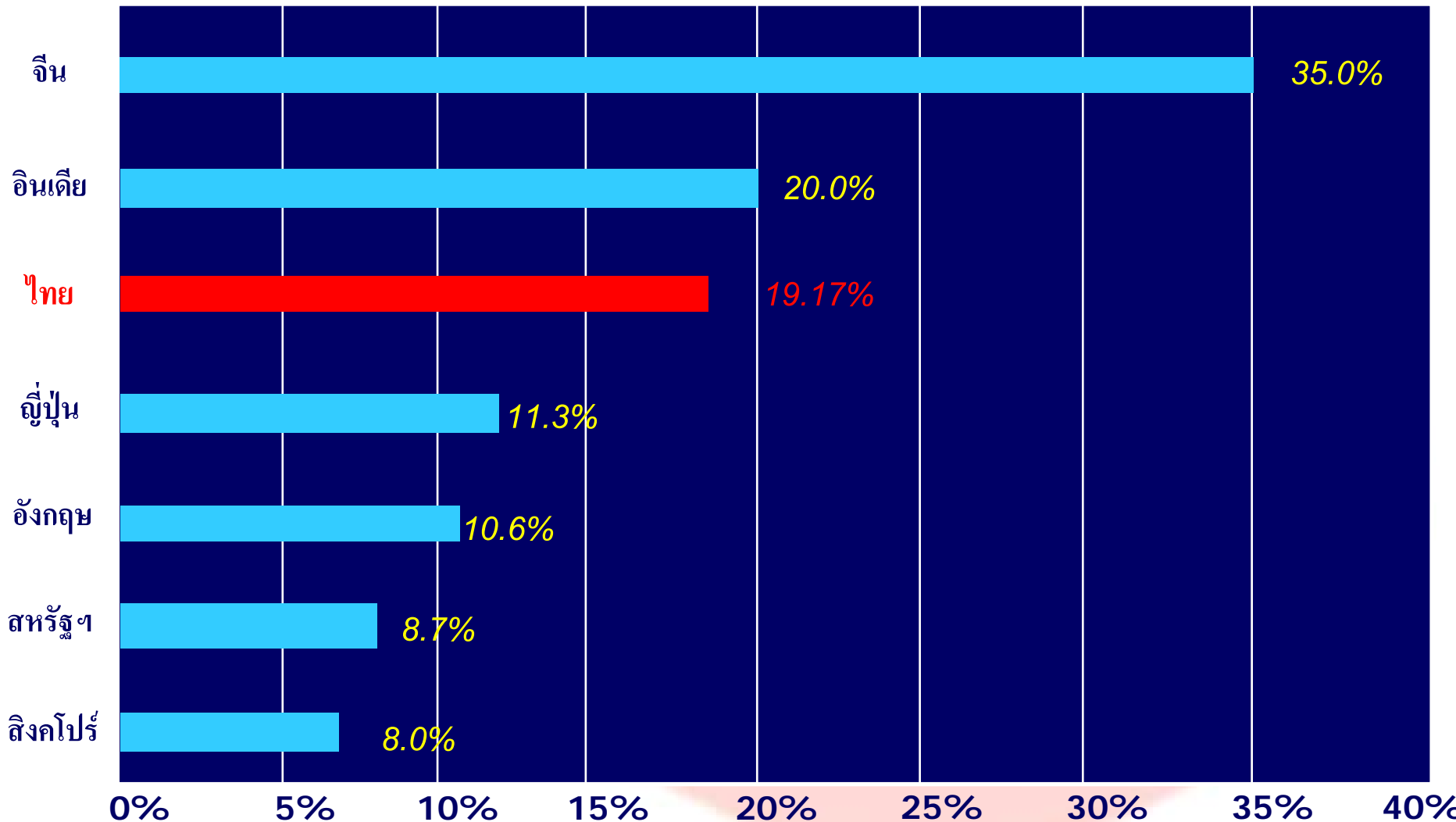
**Required Efficient  
Logistics Management**

**Reverse Logistics**

**Automation will replace  
"Human Intervention"**

**Manufacture and assembly of products  
will nearer to final customers**

# ประมาณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี 2545

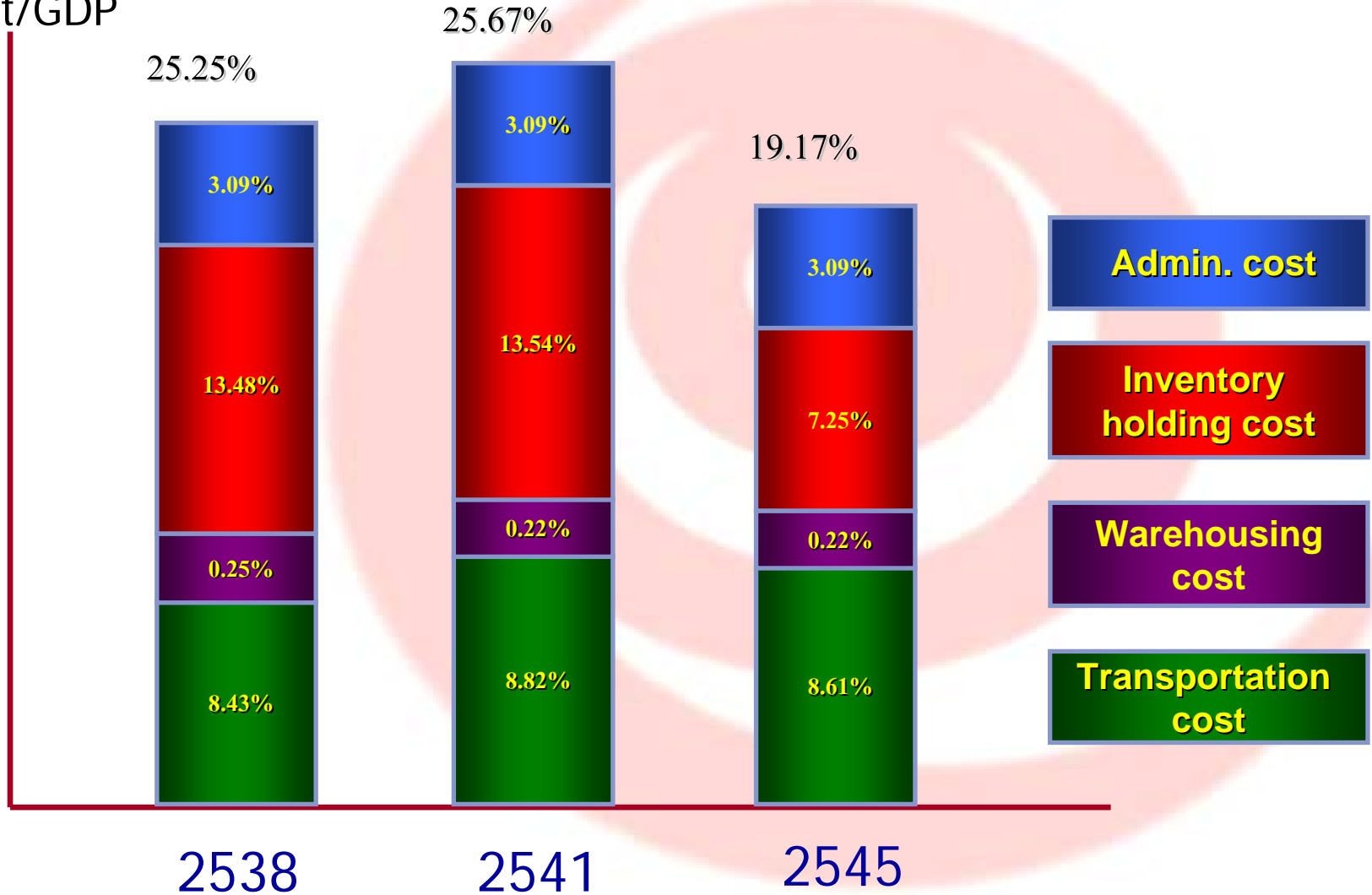


ที่มา : โครงการพัฒนาฐานข้อมูลภาพรวมต้นทุนและมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยสถาบันวิจัย และให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

# เปรียบเทียบสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของไทย



Cost/GDP



# Percentage of each Logistics Cost per Sale

Activities	Min	Mean	Max
Procurement	0.10%	2.38%	21.30%
Inv. Holding	0.07%	1.11%	9.73%
Warehousing	0.16%	1.65%	11.94%
Transport	0.57%	3.95%	16.44%
Cost of Export	0.07%	0.61%	8.83%
<b>Total Logistics Cost per Sale</b>		<b>9.69%</b>	

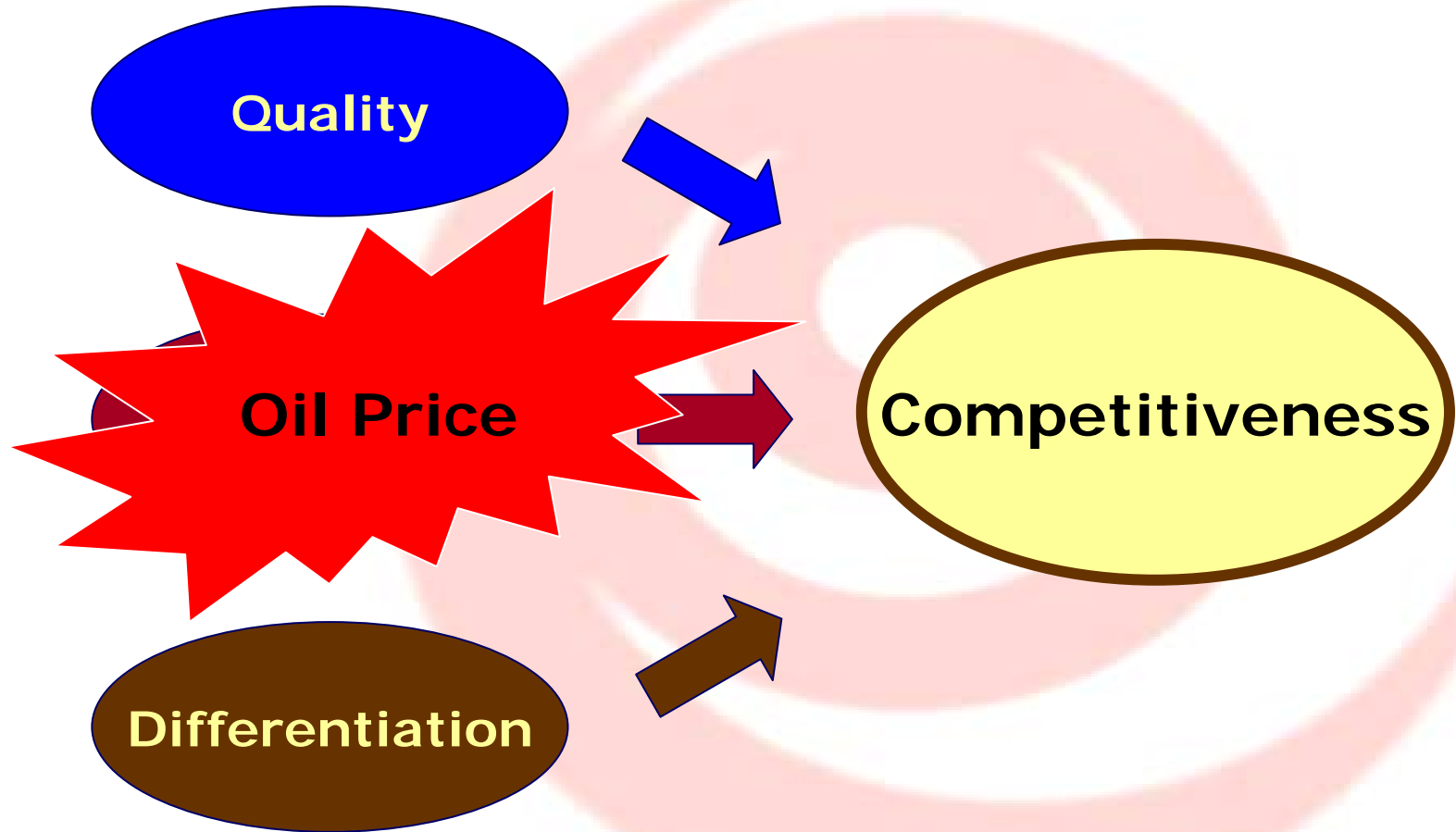
หมายเหตุ : ข้อมูลปี 2546

# วิกฤติพลังงานต่อต้นทุนโลจิสติกส์

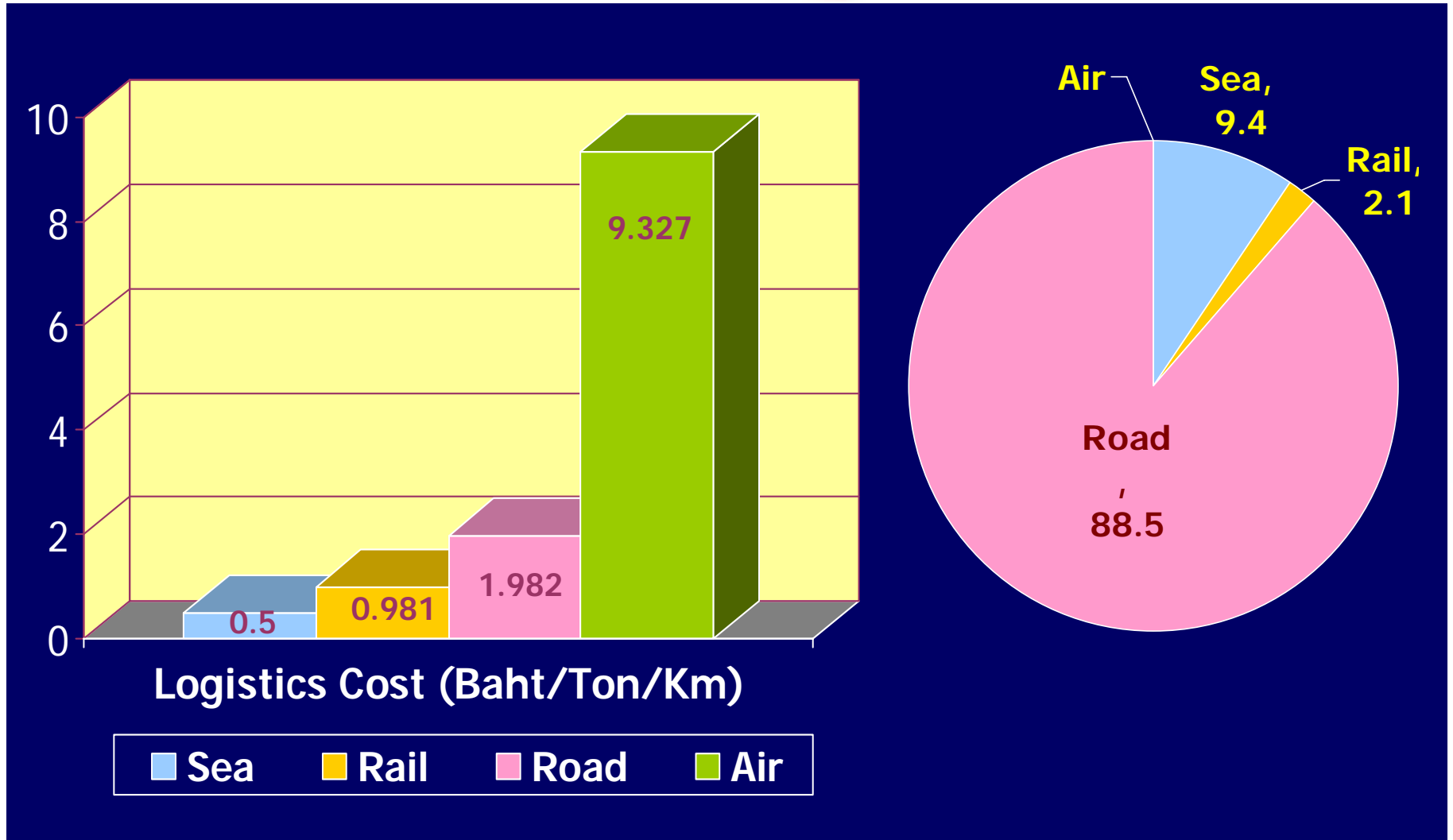
สัดส่วนต้นทุนต่อยอดขาย ในแต่ละกิจกรรม	ปี 2547 (14.59 บาท/ลิตร)	ปี 2548 (18.69 บาท/ลิตร)	ปี 2549 (26.69 บาท/ลิตร)
<b>Procurement</b>	2.38%	2.38%	2.38%
<b>Inventory Holding</b>	1.11%	1.11%	1.11%
<b>Warehousing</b>	1.65%	1.65%	1.65%
<b>Transportation</b>	3.95%	5.06%	7.22%
<b>Export</b>	0.61%	0.61%	0.61%
<b>Total Logistics Cost</b>	9.69%	10.80%	12.96%

\*หมายเหตุ ตัวเลขแสดงอยู่ในรูปของต้นทุนต่อยอดขาย

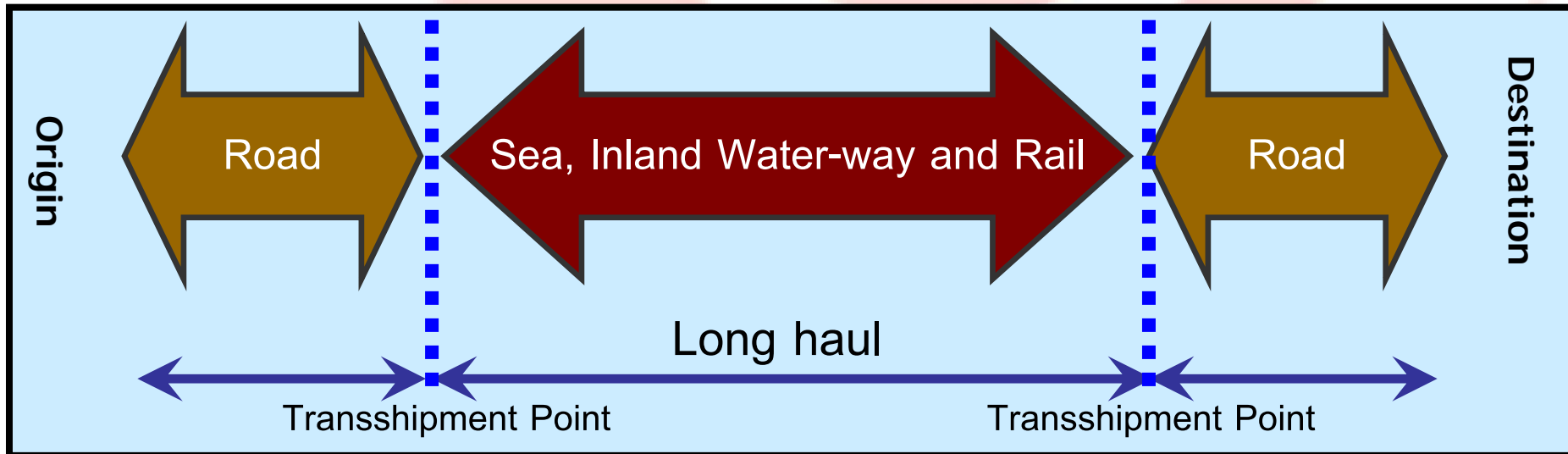
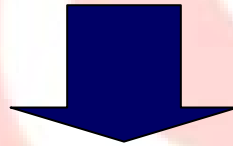
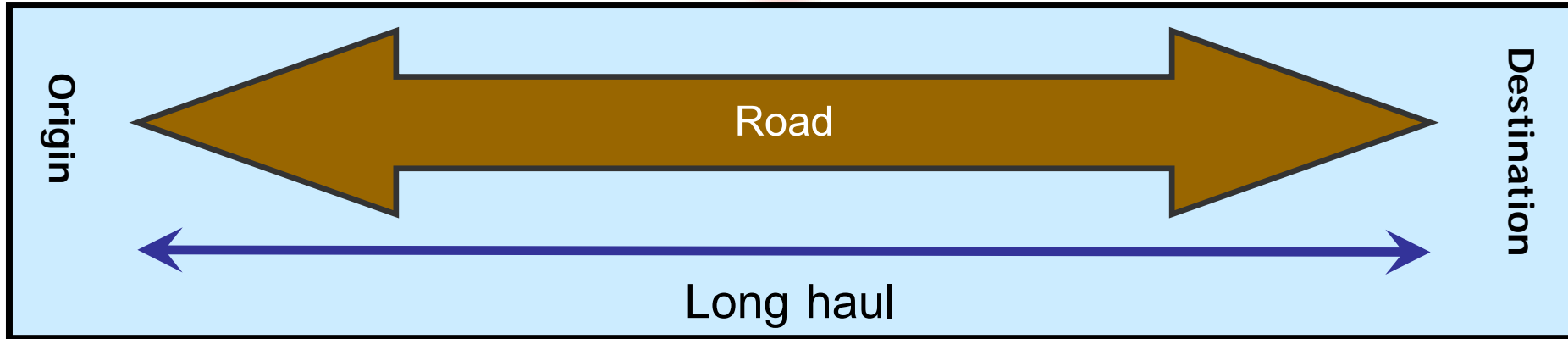
# ผลกระทบจากวิกฤติพลังงาน ต่อความสามารถในการแข่งขัน



# ต้นทุนและปริมาณการขนส่งแต่ละรูปแบบ



# Modal Shift



# ปัญหาทางการขนส่งหลายรูปแบบ

## ขาดการพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งสินค้า

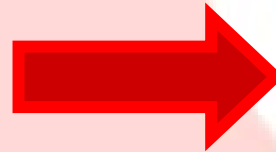
Road

Air



Sea

Rail

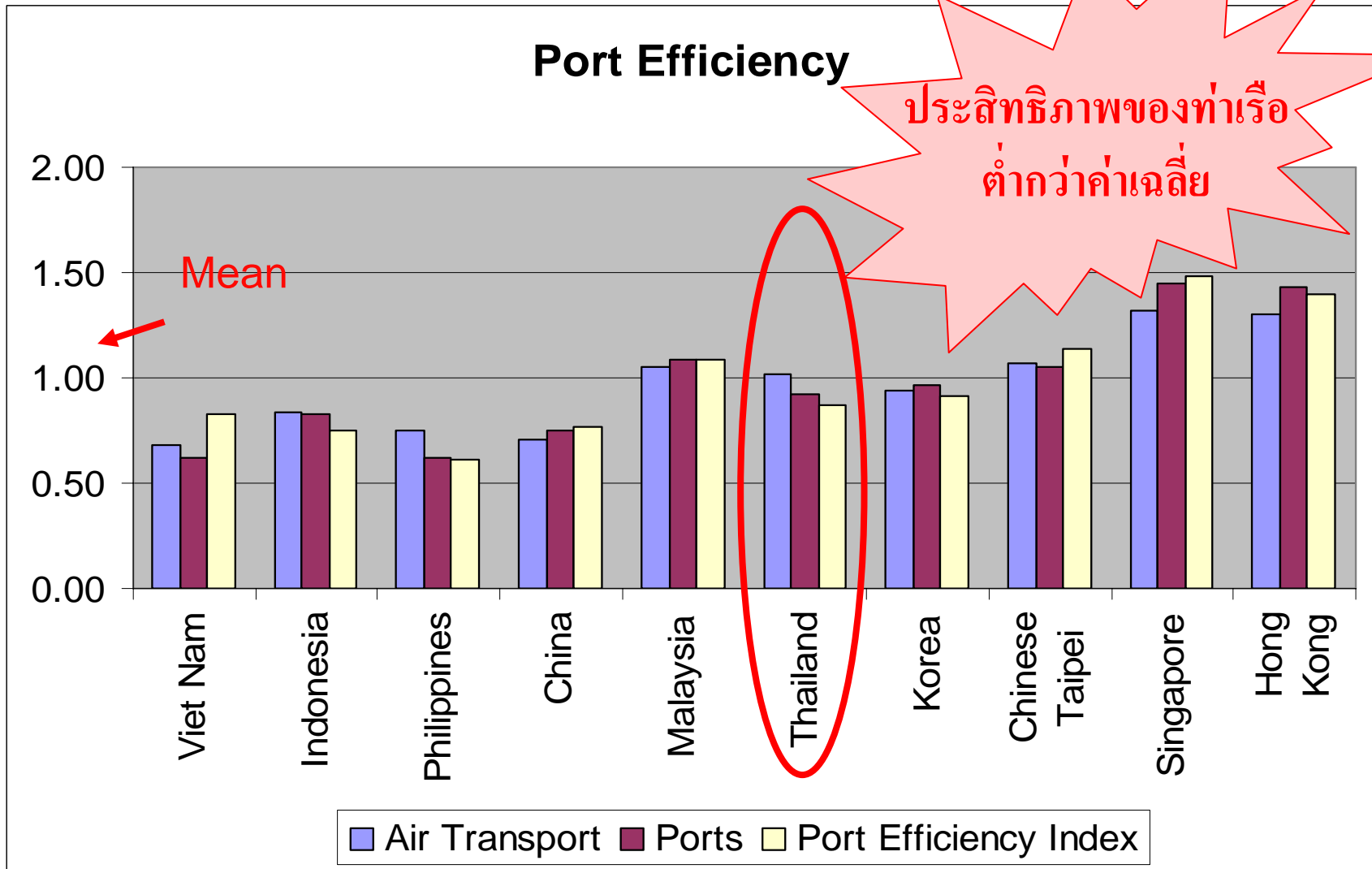


Long waiting time cause by :

- Facilities Shortage
- Inconvenient Regulation

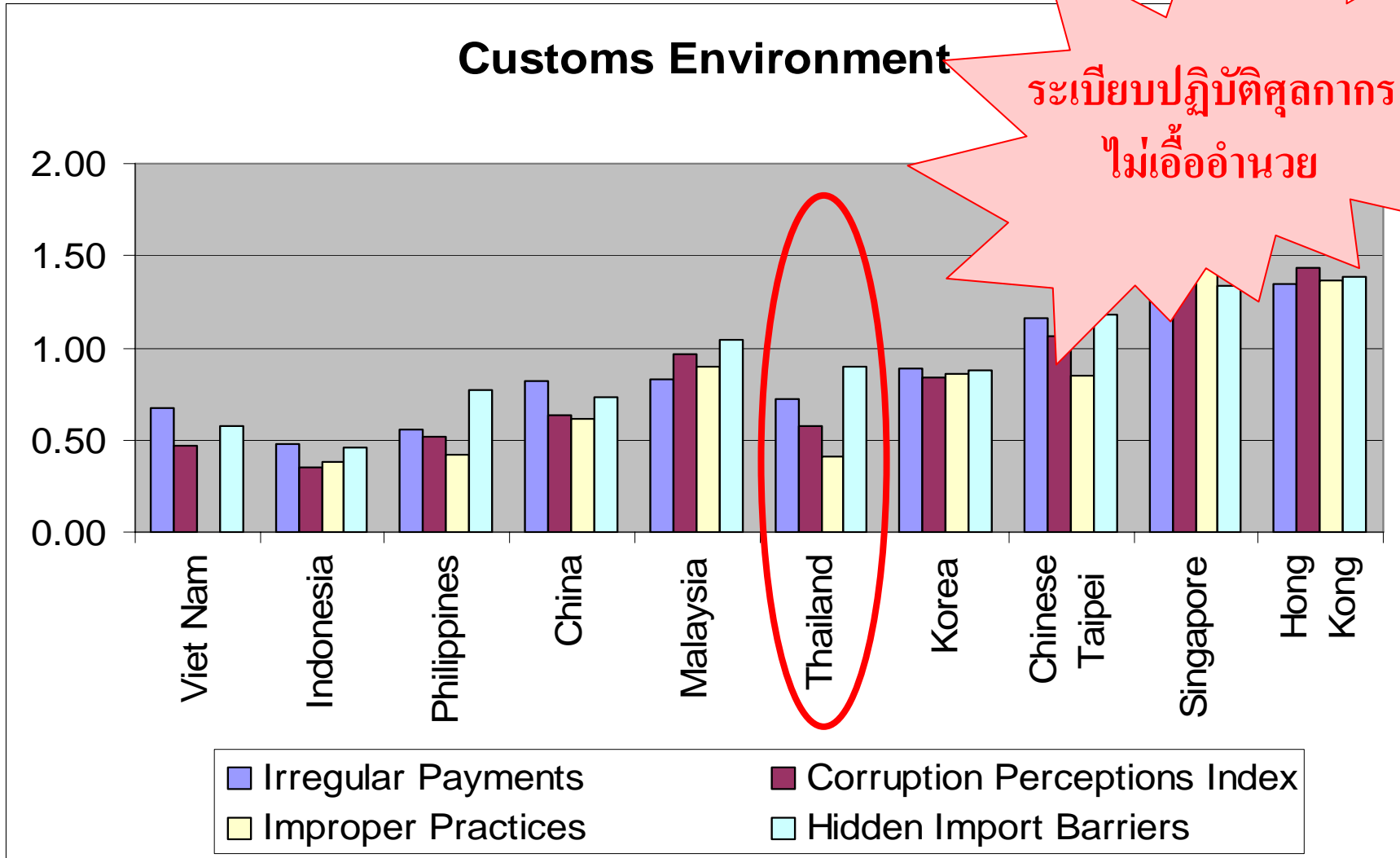
Structure

# ประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ของไทย



ที่มา : World Bank

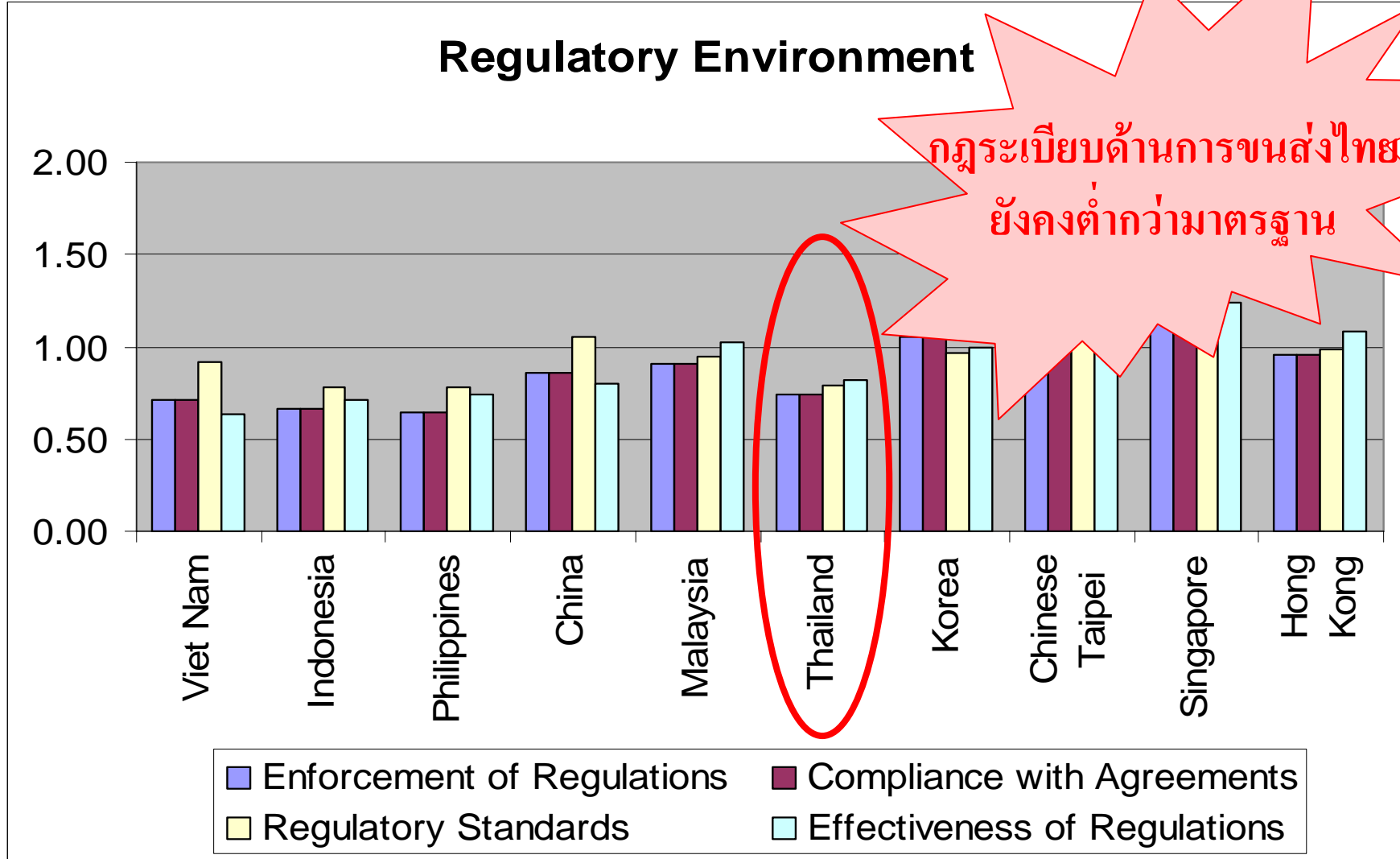
# ประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ของไทย (ต่อ)



ระเบียบปฏิบัติศุลกากร  
ไม่เอื้ออำนวย

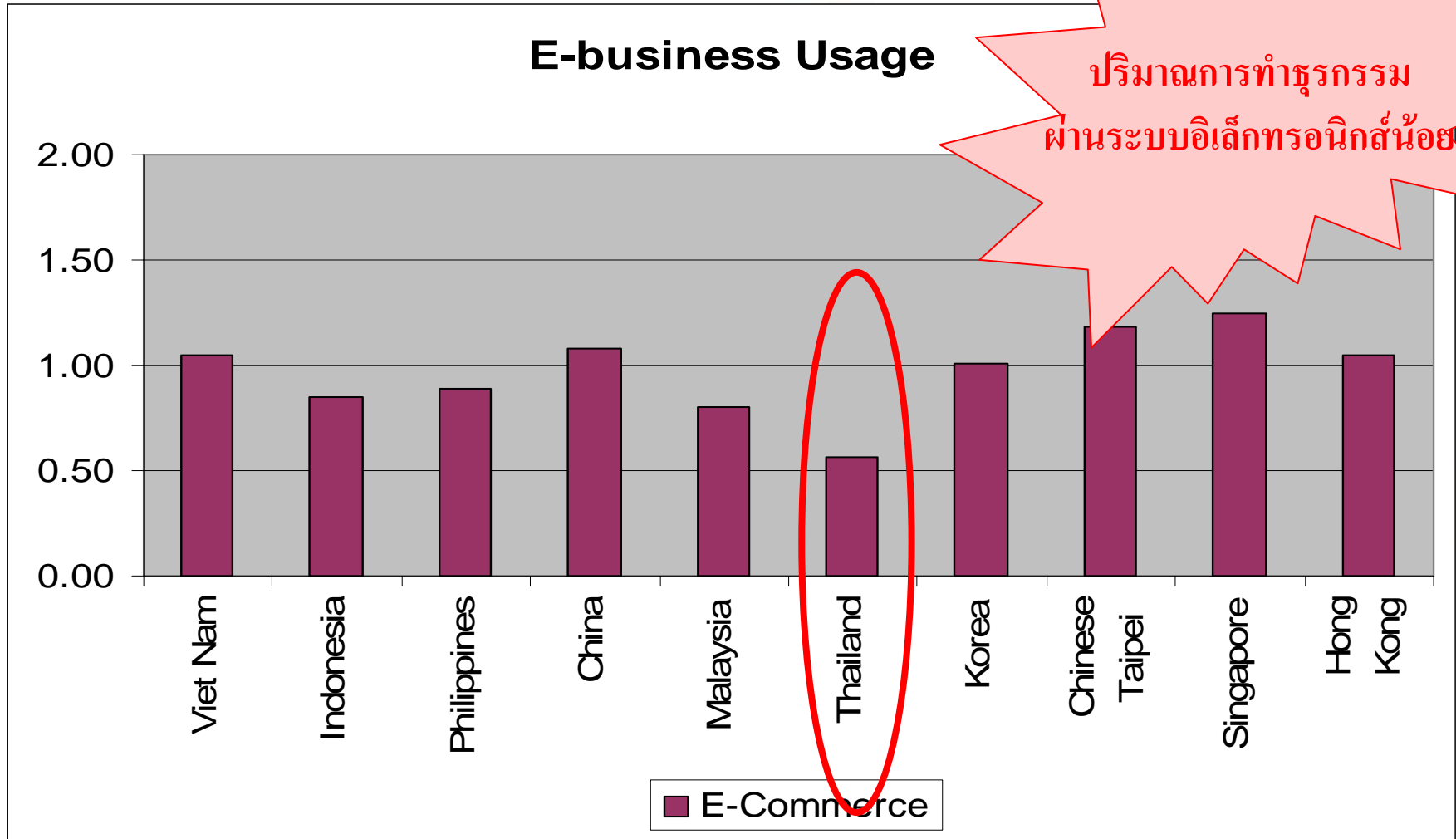
ที่มา : World Bank

# ประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ของไทย (ต่อ)



ที่มา : World Bank

# ประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ของไทย (ต่อ)



ที่มา : World Bank

## หัวข้อการบรรยาย

- ◆ โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขัน
- ◆ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการขนส่ง
- ◆ การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์
- ◆ แนวทางสนับสนุนการพัฒนาการประกันภัยการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกของไทย
- ◆ บทสรุป

# มูลเหตุที่ทำให้เกิดการประกันภัยการขนส่ง

1. สินค้าอาจได้รับความเสียหายจากการยกขนระหว่างยานพาหนะ-ยานพาหนะ, ยานพาหนะ-สถานที่จัดเก็บ และการยกขนภายในสถานที่จัดเก็บ อย่างเช่นคลังสินค้า ลานเก็บตู้สินค้า เป็นต้น
2. สินค้าอาจได้รับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะในระหว่างการขนส่ง
3. สินค้าอาจสูญหายในระหว่างการขนส่ง เนื่องจากผู้รับขนส่งรับสินค้าจากผู้ส่งสินค้าหลายราย และขนส่งในปริมาณมาก ทำให้โอกาสในการสับเปลี่ยนสินค้ามีสูง
4. สินค้าอาจสูญหายจากปัญหาการลักขโมยสินค้า

## มูลเหตุที่ทำให้เกิดการประกันภัยการขนส่ง (ต่อ)

5. สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญเสียบริมาณจากการจัดการสินค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่ได้จัดการสินค้าตามความเหมาะสมของลักษณะของสินค้า
6. ปัญหาซึ่งเกิดจากภัยธรรมชาติ อาทิ พายุ แผ่นดินไหว เป็นต้น
7. ปัญหาจากการประท้วงนัดหยุดงาน การก่อการร้าย และสงคราม
8. ปัญหาจากการไม่สามารถรับหรือปฏิเสธการรับสินค้าของลูกค้า ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้ากลับ
9. ความรับผิดชอบจากการกำหนดเทอมการค้าของผู้ประกอบการ

# INCOTERMS 2000

## ◆ E Group

- **EXW (Ex Work)** ผู้ขายมีพันธกรณีในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อ ณ ที่โรงงานหรือคลังสินค้าของผู้ขาย ผู้ขายไม่มีภาระหน้าที่ในการขนส่ง พิธีการศุลกากรขาออก ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดและความเสี่ยงต่าง ๆ เมื่อได้รับมอบสินค้า ณ โรงงานหรือคลังสินค้าของผู้ขาย

## ◆ F Group

- **FCA (Free Carrier)** ผู้ขายมีหน้าที่จัดหาและชำระค่าขนส่ง รวมทั้งดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ผู้ซื้อไม่มีความรับผิดชอบใดๆ
- **FAS (Free Alongside Ship)** ผู้ขายมีหน้าที่ดำเนินการศุลกากรขาออก พันธกรณีของผู้ขายคือส่งมอบสินค้า ณ หน้าท่าหรือบนเรือลำเลียง ณ ท่าเรือที่ระบุ โดยผู้ซื้อต้องรับความเสี่ยงตั้งแต่เวลาส่งมอบสินค้า
- **FOB (Free on Board)** ผู้ซื้อจัดหาการขนส่งและชำระค่าระวางเรือ ผู้ขายก็รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้า โดยผู้ซื้อเป็นผู้รับความเสี่ยงในการนำสินค้าเข้า

## ◆ C Group

- **CFR (Cost and Freight)** ผู้ขายส่งมอบเมื่อสินค้าผ่านกราบเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง โดยผู้ขายชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าไปยังท่าเรือ แต่ความเสี่ยงในการสูญหายและเสียหายของสินค้าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จะถูกโอนไปยังผู้ซื้อหลังจากเวลาในการส่งมอบ (ใช้สำหรับการขนส่งรูปแบบทางน้ำในประเทศ)
- **CIF (Cost, Insurance and Freight)** ผู้ขายส่งมอบเมื่อสินค้าผ่านกราบเรือที่ทำเรือต้นทาง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ยและค่าระวางที่จำเป็น แต่ความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ จะถูกโอนไปยังผู้ซื้อหลังจากเวลาในการส่งมอบ ในเงื่อนไขนี้ผู้ขายจะต้องจัดหาประกันภัยทางทะเล และใช้ได้เฉพาะการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางน้ำเท่านั้น

## ◆ C Group

- **CPT (Carriage Paid To)** ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งที่ตนแต่งตั้งและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการส่งมอบสินค้าไปยังปลายทางที่ระบุ ผู้ซื้อรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดและค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้นหลังการส่งมอบ ถ้ามีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความเสี่ยงจะโอนไปเมื่อสินค้าถูกส่งมอบให้กับผู้ขนส่งรายแรก
- **CIP (Carriage and Insurance Paid To)** ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งที่ตนได้แต่งตั้ง ผู้ขายต้องชำระค่าขนส่งที่จำเป็นต่อการนำสินค้าไปยังปลายทางที่ระบุ ผู้ซื้อรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมใดๆ ที่เกิดขึ้นหลังจากสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องจัดหาประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงของผู้ซื้อต่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าระหว่างการขนส่ง (ผู้ซื้อควรทราบว่าผู้ขายจะจัดให้มีการประกันภัยคุ้มครองเพียงขั้นต่ำสุดเท่านั้น) ถ้ามีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความเสี่ยงจะโอนไปเมื่อสินค้าถูกส่งมอบให้กับผู้ขนส่งรายแรก

# INCOTERMS 2000

## ◆ D Group

- **DAF (Delivered At Frontier)** ผู้ขายส่งมอบเมื่อสินค้าได้ถูกนำไปวางไว้ตามความประสงค์ของผู้ซื้อ ณ จุดและสถานที่ที่ระบุที่พรมแดน แต่ต้องก่อนถึงด่านศุลกากรของชายแดนของประเทศที่ติดกันนั้น ในขณะที่สินค้ายังอยู่บนพาหนะขนส่งที่มาถึง โดยไม่ต้องขนถ่ายสินค้าลง ผู้ขายต้องดำเนินการผ่านพิธีการเพื่อการส่งออก แต่ไม่ต้องผ่านพิธีการนำเข้า อย่างไรก็ตามถ้าผู้สัญญาประสงค์ให้ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่ง และรับภาระความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าลงก็ควรกำหนดให้ชัดเจน
- **DES (Delivered Ex Ship)** ผู้ขายส่งมอบเมื่อสินค้าถูกนำไปวางไว้ตามความประสงค์ของผู้ซื้อในขณะที่สินค้ายังอยู่บนเรือ โดยไม่ต้องผ่านพิธีการนำเข้าสินค้าที่ทำเรือปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงทั้งหมดที่เกี่ยวกับการนำสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ ก่อนการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ เงื่อนไขนี้ใช้ได้เมื่อสินค้าถูกส่งมอบโดยทางทะเล หรือทางน้ำในแผ่นดิน หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

# INCOTERMS 2000

## ◆ D Group

- **DEQ (Delivered Ex Quay)** ผู้ขายส่งมอบเมื่อสินค้าได้ถูกนำไปวางไว้ตามความประสงค์ของผู้ซื้อบนหน้าท่า ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ โดยไม่ต้องผ่านพิธีการนำเข้า ผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการนำสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ และการขนถ่ายสินค้าลงบนหน้าท่า
- **DDU (Delivered Duty Unpaid)** ผู้ขายส่งมอบสินค้า ให้ผู้ซื้อโดยไม่ต้องดำเนินการผ่านพิธีการเพื่อการนำเข้า และไม่ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งใดๆ ที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการนำสินค้าไปยังสถานที่ดังกล่าว

# INCOTERMS 2000

## ◆ D Group

- **DDP (Delivered Duty Paid)** ผู้ขายส่งมอบสินค้าให้ผู้ซื้อ โดยต้องดำเนินการผ่านพิธีการเพื่อการนำเข้า และไม่ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งใดๆ ที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการนำสินค้าไปยังสถานที่ดังกล่าว รวมทั้งดำเนินการพิธีการศุลกากร และชำระค่าพิธีการต่าง ๆ

# American Foreign Trade Definition of 1941

- ◆ Ex Origin (Loading cost is buyers' account.)
- ◆ FOB Inland Carrier at departure point (Loading cost sellers' a/c)
- ◆ FOB Inland Carrier, Freight Prepaid to ... (Inland cost buyers' a/c)
- ◆ FOB Inland Carrier, Freight Allowed to ... ( Inland cost sellers' a/c)
- ◆ FOB Inland Carrier at exportation point
- ◆ FAS Vessel US Port (Vessel loading cost buyers' a/c)
- ◆ FOB Vessel Foreign Port (Buyers' risk to destination)
- ◆ FOB Inland Destination ( Buyers' risk to destination)
- ◆ C&F
- ◆ CIF
- ◆ Ex Dock

# Sales Contract



## CONFIRMATION OF SALES CONTRACT

**Marubeni**  
MARUBENI CORPORATION  
C.P.O. BOX 595, TOKYO 100-91, JAPAN  
CABLE: MARUBENI TOKYO

MESSRS.

DATE

CONTRACT NO.

SECTION CODE

We, as Seller, hereby confirm having sold to you, as Buyer, the following goods in accordance with all the provisions hereof.

REFERENCE:

COMMODITY:

QUANTITY:

UNIT PRICE:

AMOUNT:

PACKING:

SHIPMENT:

DESTINATION:

PAYMENT:

INSURANCE:

SPECIAL PROVISIONS:

ATTACHED SHEETS ARE ANNEXED/ OR NOT ANNEXED

This Contract includes the general provisions set forth on the reverse side hereof. Please sign and return the duplicate copy to us. Do not make any change in this Confirmation. If any correction is necessary to reflect accurately all the provisions of our Contract, let us know immediately, by telegraph or cable, and if we agree that the correction is necessary, we will send a revised confirmation for your signature. This Confirmation will become binding when you sign it, when we do not receive within ten (10) days after you receive this Confirmation your written advice that any correction is necessary, when you give us any instructions relating to this Contract or when you accept delivery of any goods covered hereby, whichever is earlier. This Confirmation shall not supersede any prior agreement between the parties relating to the goods covered hereby until this Confirmation becomes binding in accordance with all the provisions hereof.

Accepted and confirmed by:

MARUBENI CORPORATION

(BUYER)

(SELLER)

E. & O. E.

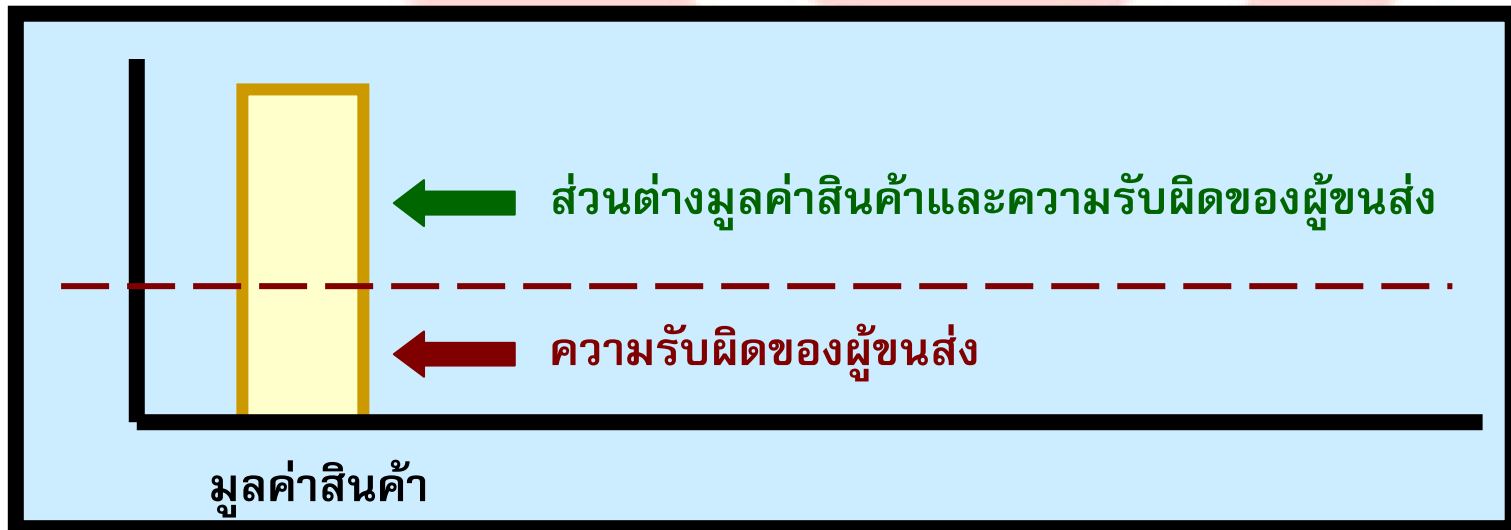
- ◆ 1. Quantity
- ◆ 2. Shipment
- ◆ 3. Payment
- ◆ **4. Insurance**
- ◆ 5. Increased Costs
- ◆ 6. Claim
- ◆ 7. Force Majeure
- ◆ 8. Arbitration
- ◆ 9. Patents
- ◆ 10. Warranty
- ◆ 11. Liability of Agent
- ◆ 12. Breach by Buyer
- ◆ 13. Construction
- ◆ 14. Governing Law

## วัตถุประสงค์และประโยชน์ของการประกันภัย

- ◆ เพื่อช่วยระดมเงินทุนเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจของประเทศ  
กิจกรรมทางเศรษฐกิจมีความเคลื่อนไหว และก่อให้เกิดรายได้
- ◆ เพื่อลดภาระทางการเงินจากความเสียหายหรือสูญหายจาก  
การขนส่งและการให้บริการขนส่ง  
ผู้ขนส่งสามารถกำหนดค่าระวางโดยลดต้นทุนความเสี่ยงลง
- ◆ เพื่อความมั่นคงของธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ทำให้  
ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินต่อไปได้  
บริษัทประกันเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายแทน ผู้ขนส่งสามารถ  
ให้บริการขนส่ง และผู้ส่งสินค้าสามารถทำการค้าได้ตามปกติ

# วัตถุประสงค์และประโยชน์ของการประกันภัย (ต่อ)

- ◆ เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าได้รับการชดเชยความเสียหายในส่วนต่างระหว่างความรับผิดของผู้ขนส่งและมูลค่าจริงของสินค้า  
 ผู้ขนส่งสินค้าได้รับสิทธิในการจำกัดความรับผิดจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ อาทิ Hage Rule, Hage-Visby Rule, Hamburg Rule, MT. Convention และพรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของไทย



# ประเภทของการประกันภัยการขนส่ง

- 1. การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance)**  
Institute Cargo Clause A, B and C , War Risk Clause, Strike Clause
- 2. การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)**  
เจ้าของเรือเป็นผู้จัดทำประกัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงในการเดินเรือ
- 3. การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance)**  
เพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดกับบุคคลที่สาม และความผิดพลาดในการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ

# รูปแบบการประกันภัยสินค้าและความคุ้มครอง

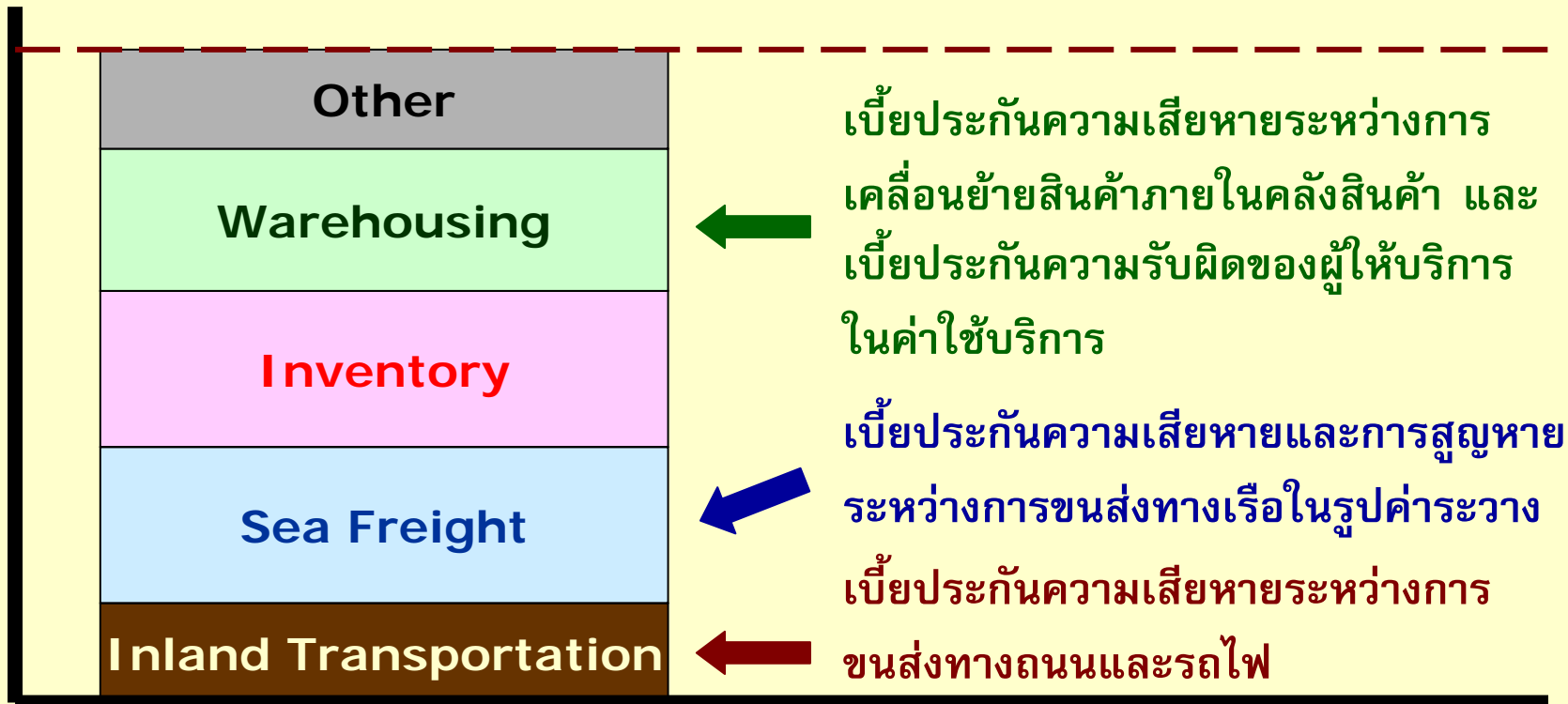


ภัยที่คุ้มครอง/Clauses	ICC (A)	ICC (B)	ICC(C)
1. เพลิงไหม้ ระเบิด	0	0	0
2. เรือเกยตื้น เรือจม เรือล่ม	0	0	0
3. ยานพาหนะทางบกพลิกคว่ำหรือตกจากราง	0	0	0
4. เรือหรือยานพาหนะโดนกัน หรือโดนกับวัตถุอื่นใด	0	0	0
5. การขนส่งสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าหลบภัย	0	0	0
6. ความเสียหายเพื่อรักษาประโยชน์ส่วนรวม	0	0	0
7. แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด พายุฟ้าผ่า และภัยธรรมชาติ	0	0	
8. ความเสียหายจากน้ำรั่วซึม	0	0	
9. ความเสียหายจากสินค้าตกจากเรือ	0	0	
10. ความเสียหายจากการยกขนสินค้าขึ้นลงจากยานพาหนะ	0	0	
11. ความเสียหายจากสาเหตุอื่น ๆ	0		

## หัวข้อการบรรยาย

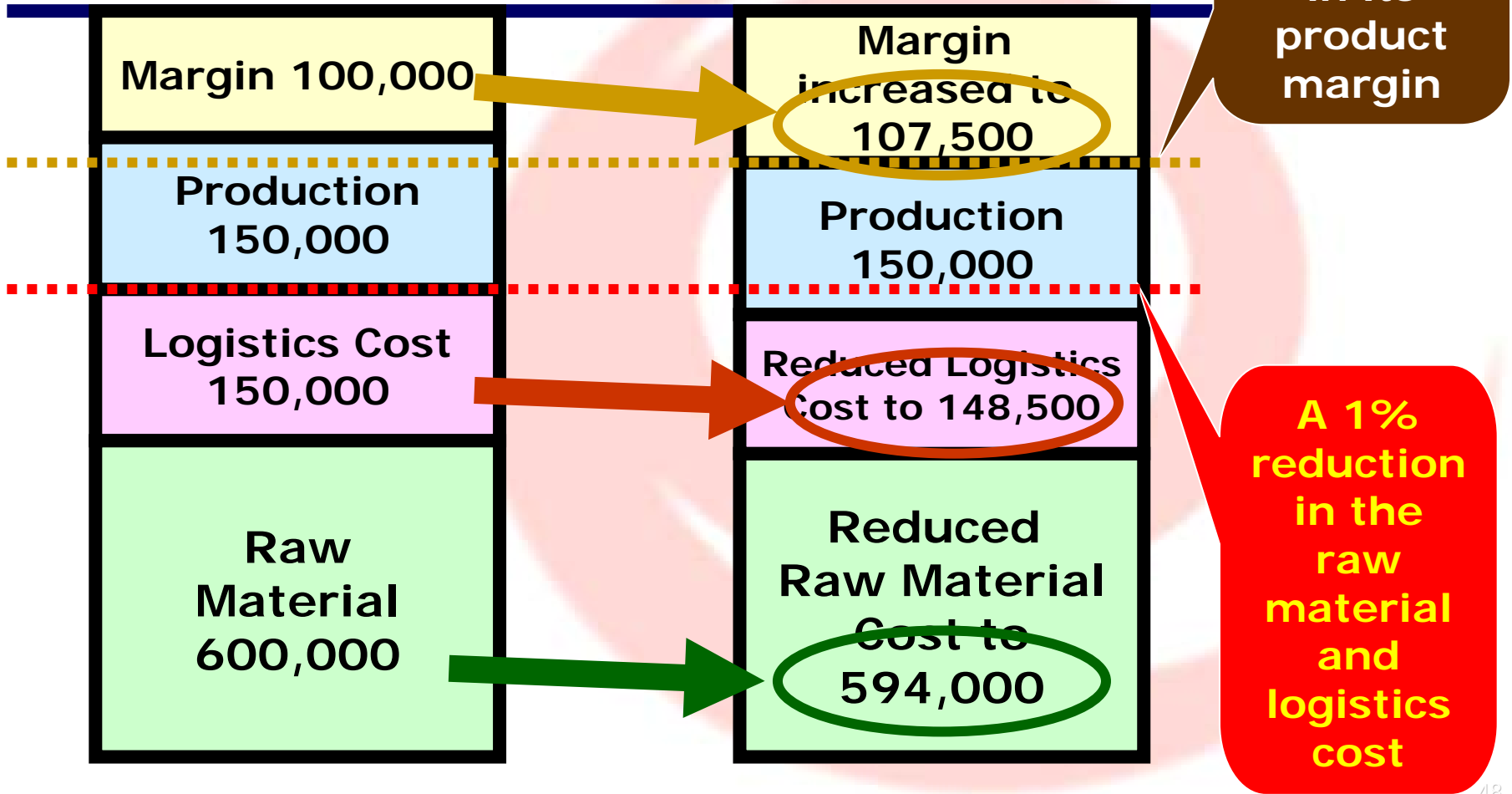
- ◆ โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขัน
- ◆ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการขนส่ง
- ◆ การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์
- ◆ แนวทางสนับสนุนการพัฒนาการประกันภัยการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกของไทย
- ◆ บทสรุป

# ต้นทุนการประกันภัยต่อต้นทุนโลจิสติกส์



ต้นทุนด้านโลจิสติกส์

# ความสำคัญของการลดต้นทุน การประกัณฑ์



# การคิดค่าเบี้ยประกันภัยการขนส่ง

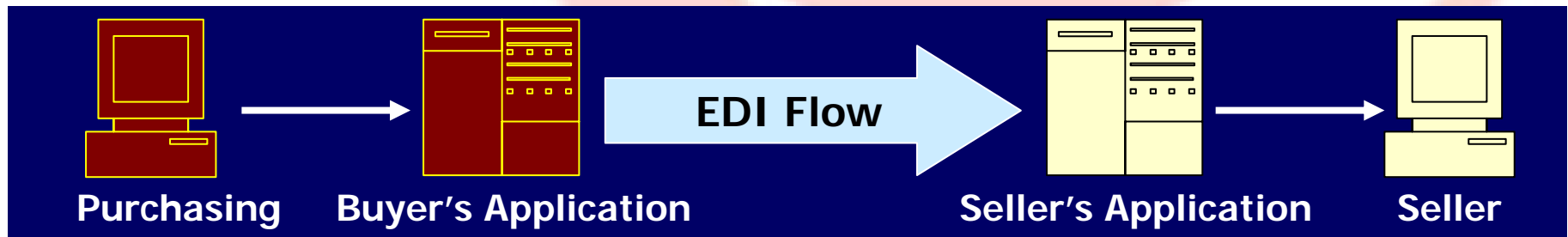
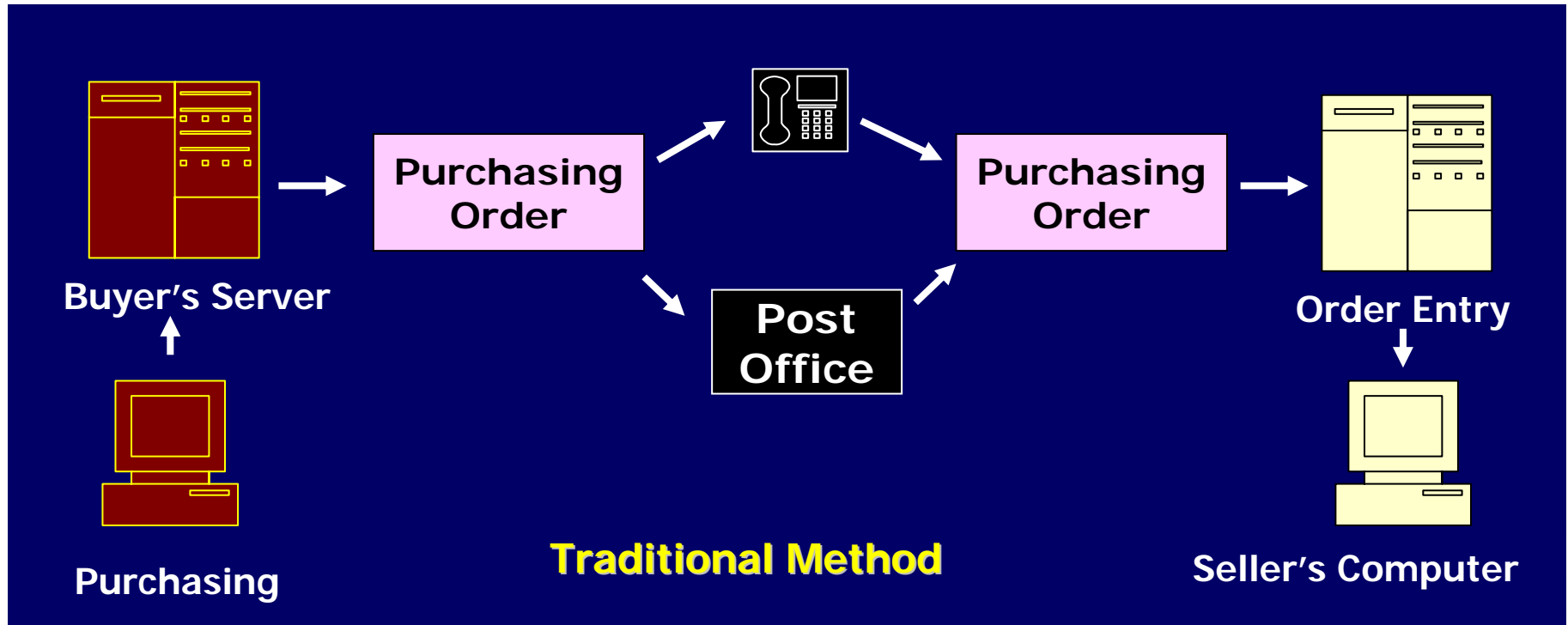


**\*\*\* ผู้เอาประกันสามารถลดค่าเบี้ยประกันภัยจากการลดความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าโดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการด้านโลจิสติกส์\*\*\***

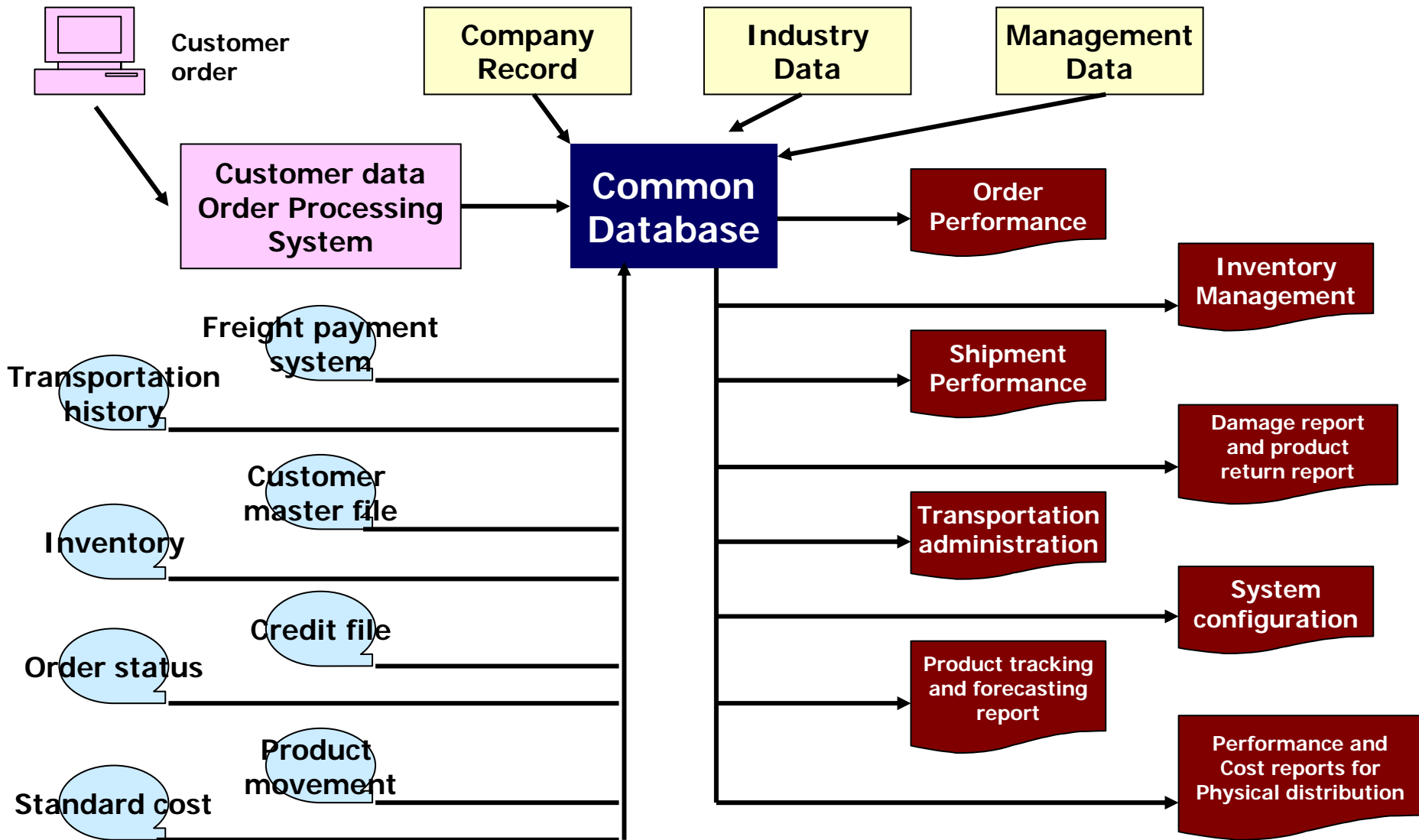
## การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อลดความเสี่ยงในการขนส่ง

- ◆ การออกแบบบรรจุภัณฑ์ และการบรรจุสินค้าที่ได้มาตรฐานตามความเหมาะสมของสินค้า  
สินค้าบางรายการต้องการหีบห่อที่ป้องกันการกระแทกเป็นพิเศษ  
สินค้าบางรายการต้องการบรรจุภัณฑ์ที่สามารถระบายอากาศได้ดี และ  
การจัดสินค้าในตู้หรือในระวางต้องไม่ทับซ้อน หรืออัดแน่นจนเกินไป
- ◆ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและนวัตกรรมอย่างเช่น ระบบฐานข้อมูล ในการจัดการคำสั่งซื้อ การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการคลังสินค้า และ RFID ในการจัดการส่งผ่านข้อมูล  
ข้อมูลของสินค้า อาทิ หมายเลขตู้สินค้า จำนวน สถานที่ส่งมอบ เป็นต้น อาจเกิดความผิดพลาดจากบุคลากรในการกรอกข้อมูลแต่ละขั้นตอน และการจัดการข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจะสามารถช่วยให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับข้อมูลและปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง

# EDI vs Traditional Method



# Logistics Information System



## การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อลดความเสี่ยงในการขนส่ง

- ◆ การใช้ระบบอัตโนมัติในการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังสินค้าเพื่อลดความผิดพลาดจากการปฏิบัติงานของคน ความผิดพลาดอาจก่อให้เกิดปัญหาในการจัดเตรียมสินค้า และการเกิดอุบัติเหตุของบุคลากรและอุปกรณ์ยกขนระหว่างการปฏิบัติงาน

## การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อลดความเสี่ยงในการขนส่ง (ต่อ)

- ◆ การสร้างมาตรฐานของกระบวนการทำงาน ขั้นตอนในการตรวจสอบ และข้อปฏิบัติสำหรับสินค้าแต่ละประเภท เพื่อให้มีแนวทางที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานของบุคลากร และเพื่อควบคุมให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างถูกต้อง
- ◆ การพัฒนาความชำนาญในการปฏิบัติงานในส่วนของทักษะ และความรู้ในการบริหารจัดการที่เพียงพอให้กับพนักงาน การพัฒนาเพื่อให้บุคลากรมีความเข้าใจ และมีทักษะเพียงพอที่จะสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดโอกาสของความผิดพลาดอันนำมาซึ่งความสูญเสียต่อสินค้า ยานพาหนะ และบุคคลที่ 3

# Capacity Building

## ◆ People

- Awareness
- Mindset
- Knowledge & Skill
- Commitment

## ◆ Learning Organization

- System & Process Improvement
- Sustainable Development



**Capacity building is  
the most important  
for long-term efficiency**

## การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อลดความเสี่ยงในการขนส่ง (ต่อ)

### การดำเนินงานในส่วนของภาครัฐ

- ◆ **การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ**  
ลักษณะของถนนไม่โค้งหรือชันมากเกินไป มีป้ายสัญญาณเตือนผู้ใช้ทาง การออกกฎเกณฑ์ควบคุมการจราจรของยานพาหนะให้มีความชัดเจนและมีความเป็นสากล เพื่อลดโอกาสผิดพลาดอย่างเช่น เรือโดนกันจากข้อปฏิบัติที่ต่างกัน, รถประสบอุบัติเหตุจากกฎจราจรทางบกหรือป้ายสัญญาณต่างกัน เป็นต้น
- ◆ **การจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่เพียงพอ เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการยกขนสินค้าได้อย่างปลอดภัย**  
การเดินเรือจำเป็นต้องอาศัยอุปกรณ์นำทาง (Navigation Aids) เพื่อให้สามารถเดินเรือได้ตรงตามร่องน้ำ, การยกขนสินค้าต้องการเครื่องมือยกขนที่มีความแน่นอนและมีกำลังในการยกเพียงพอ

# การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อลดความเสี่ยงในการขนส่ง (ต่อ)

## การดำเนินงานในส่วนของภาครัฐ (ต่อ)

- ◆ สร้างความชัดเจนในสิทธิการเรียกร้องค่าชดเชยความเสียหายของผู้ส่งสินค้า  
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อย่างเช่น พรบ.ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีการกำหนดขอบเขตของและเงื่อนไขของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่อง แต่อาจไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ อีกทั้งยังไม่มีกฎกระทรวงเกี่ยวกับการปฏิบัติของผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา ดังนั้นภาครัฐจำเป็นต้องทำให้เกิดความกระจ่าง เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้อง รับประทานและเตรียมการอย่างเหมาะสม

## หัวข้อการบรรยาย

- ◆ โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขัน
- ◆ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการขนส่ง
- ◆ การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์
- ◆ แนวทางสนับสนุนการพัฒนากิจการประกันภัยการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกของไทย
- ◆ บทสรุป

# ประเพณีปฏิบัติในการนำเข้า-ส่งออก ของผู้ประกอบการไทย

- ◆ การส่งออกสินค้าโดยใช้เทอมการค้า FOB
- ◆ การนำเข้าสินค้าโดยใช้เทอมการค้า CIF

สาเหตุ

1. เพื่อลดความยุ่งยากในการติดต่อจัดซื้อประกันภัย
2. เพื่อลดกิจกรรมภายในและการว่าจ้างพนักงานประจำ
3. เพื่อมุ่งกับกิจกรรมหลักของบริษัท



**คู่ค้าต่างประเทศเป็นผู้รับผิดชอบการจัดหาการประกันภัยสินค้า  
และหาประโยชน์จากการประกันภัยสินค้า**

# ประโยชน์จากการจัดหาประกันภัยของ ผู้ประกอบการไทย

- ◆ การซื้อขายสินค้าและการทำประกันภัยสินค้าจำนวนมากส่งผลให้มีความสามารถในการต่อรองเบี้ยประกันภัยได้มากขึ้น
- ◆ การติดต่อทำประกันภัยด้วยตนเอง มีโอกาสในการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการและผู้รับประกันภัยในระยะยาว



**\*\*\* เพิ่มโอกาสในการได้รับค่าเบี้ยประกันภัยสินค้าที่ลดต่ำลง ส่งผลให้ผู้ประกอบการได้รับผลประโยชน์มากกว่าการดำเนินงานในกิจกรรมหลัก หรือการซื้อขายสินค้าแต่เพียงอย่างเดียว \*\*\***

# แนวทางผลักดันให้ผู้ประกอบการไทย

## ใช้เทอมการค้าที่ครอบคลุมการจัดหาประกันภัย

- ◆ ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกมีความรู้ในเทอมการค้า (Incoterms) ที่หลากหลายและสามารถเลือกใช้ได้อย่างเหมาะสม และเกิดประโยชน์กับผู้ส่งออกรายมากที่สุด
- ◆ ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งตัวกลางการค้า (Trading Firm) ของคนไทย เพื่อให้เป็นผู้รับจัดการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ
- ◆ จัดให้มีเครื่องมือสนับสนุนการส่งออก อย่างเช่นวงเงินกู้พิเศษ สำหรับการส่งออกหรือนำเข้าโดยใช้เทอมการค้าที่ครอบคลุมการประกันภัย
- ◆ เร่งพัฒนาระบบประกันภัยที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ

# หลักในการพิจารณาเลือกใช้บริการผู้รับประกันภัย



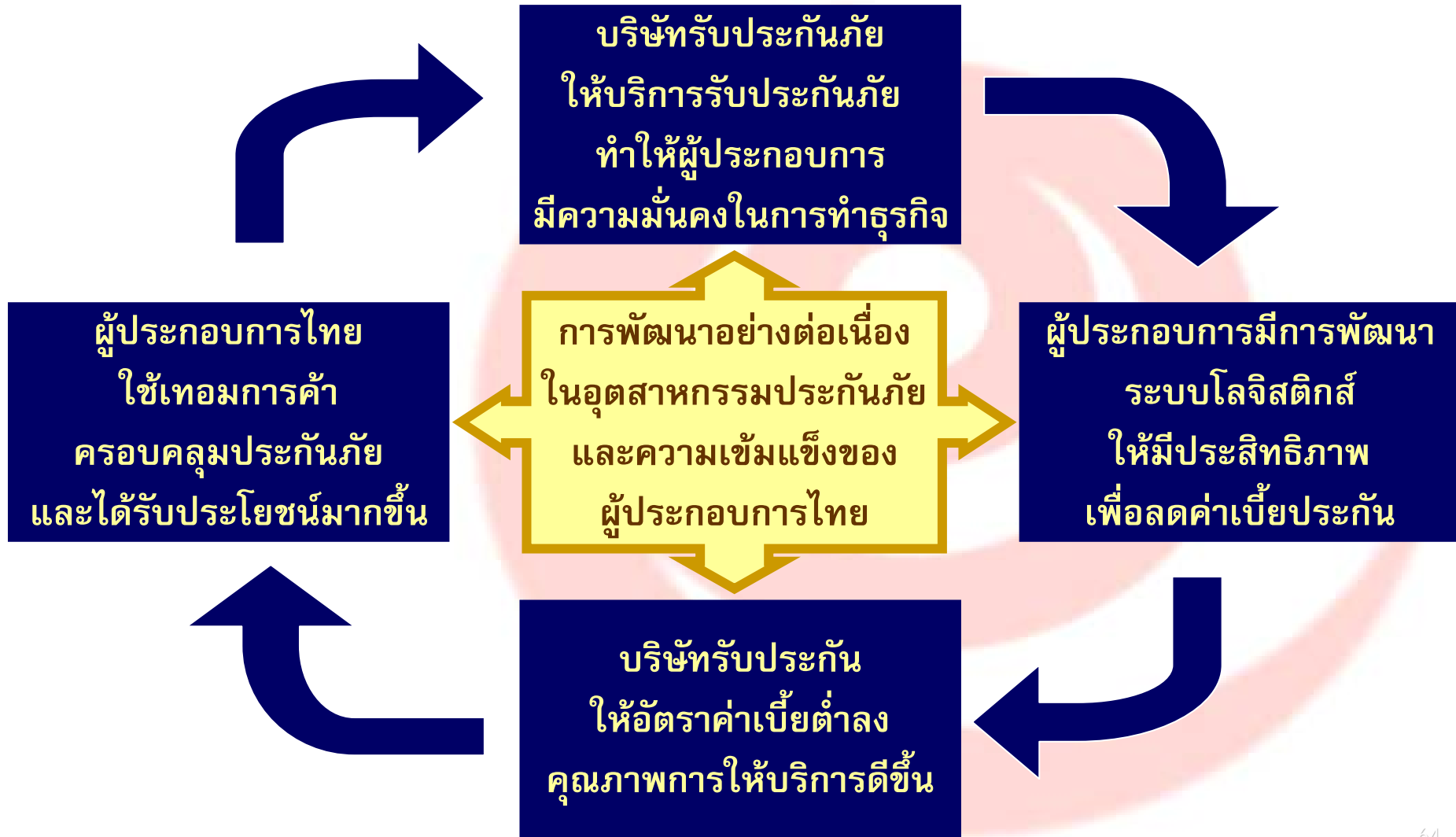
## ของผู้ประกอบการ

- ◆ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เอาประกันและผู้รับประกัน
- ◆ ความสะดวกในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้เอาประกันและผู้รับประกัน เพื่อจัดทำสัญญาประกันภัย
- ◆ อัตราเบี้ยประกันภัยที่ได้รับมีความเหมาะสม และยอมรับได้
- ◆ คุณภาพของการให้บริการ  
อาทิ ความชัดเจนในสัญญา, ความสะดวกในการติดต่อเมื่อเกิดปัญหา, ความรวดเร็วในการจ่ายเงินชดเชย เป็นต้น
- ◆ ความเชื่อถือได้ของผู้ให้บริการ  
อาทิ ความสามารถในการจ่ายเงินชดเชย และชื่อเสียงที่ผ่านมา เป็นต้น

## หัวข้อการบรรยาย

- ◆ โลจิสติกส์กับความสามารถในการแข่งขัน
  - ◆ ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยเพื่อการขนส่ง
  - ◆ การประกันภัยกับระบบโลจิสติกส์
  - ◆ แนวทางสนับสนุนการพัฒนากการประกันภัยการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกของไทย
- ◆ บทสรุป

# การพัฒนาการประกันภัยและผู้ประกอบการของไทย



# สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

## THAI NATIONAL SHIPPERS' COUNCIL (TNSC)

- ◆ เป็นนิติบุคคลจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537
- ◆ มีสมาชิกประมาณ 2,700 ราย ซึ่งเป็นผู้ส่งออกที่มีมูลค่าการส่งออกมากกว่า 50 ล้านบาทขึ้นไป
- ◆ สมาชิกของ สรท. คิดเป็น 28% ของจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด
- ◆ มูลค่าการส่งออกของสมาชิก สรท. คิดเป็น 37% ของมูลค่าการส่งออกของประเทศ

# TNSC : Vision

**“เป็นสถาบันแกนนำในการพัฒนา  
ด้านโลจิสติกส์และซัพพลายเชน”**

# TNSC : Value

**T**  
= Team Task & Talent

Team Spirit  
Task Based Learning  
Talent Enhancement

**N**  
= Networking

Networking Internationally  
Networking Alliance through  
IT System

**S**  
= Speed & Service

Speedy Responsiveness  
Service with full Innovative and  
Integrity

**C**  
= Customer Champion

Customer Knowledge Provider  
Champion of Excellence

# TNSC : Slogan

**“Your Logistics Solution  
is our Mission”**

# สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย (สทท.)

## THAI FEDERATION ON LOGISTICS (TFL)

- ◆ แกนนำการจัดตั้งโดย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- ◆ ก่อตั้งโดยองค์กรภาคเอกชน 16 องค์กร



# สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย : สมาชิกก่อตั้ง

- ◆ สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- ◆ สมาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- ◆ สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ◆ สมาคมธนาคารไทย
- ◆ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- ◆ สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ
- ◆ สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
- ◆ สมาคมเจ้าของเรือไทย
- ◆ สมาคมขนส่งสินค้า

# สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย : สมาชิกก่อตั้ง (ต่อ)

- ◆ สมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์
- ◆ สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า
- ◆ สมาคมอุตสาหกรรมซอฟต์แวร์ไทย
- ◆ สมาคมไทยโลจิสติกส์และการผลิต
- ◆ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย
- ◆ มูลนิธิโลจิสติกส์และการขนส่งไทย
- ◆ สมาคมบริหารงานจัดซื้อและซัพพลายเชน

# TFL : Vision

**“เครือข่ายศูนย์รวมนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์  
เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทย  
เป็นศูนย์กลางการค้าและการบริการของอาเซียน  
อย่างมุ่งมั่น บูรณาการ และเป็นระบบ ”**

# สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย : บทบาท

วางแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ  
เพื่อส่งเสริมอำนวยความสะดวกทางการค้า

รวบรวมปัญหาด้านโลจิสติกส์  
ที่เป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าจากภาคเอกชน

เสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา รวมทั้งเสนอแนะแผนงาน  
และโครงการ เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์  
และเสริมสร้างการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ

# TNSC & TFL : Office

1168/97 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 32 ถนนพระราม 4  
แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120

โทร. 0-2679-7555

โทรสาร 0-2679-7500-1

อีเมล : [tncs\\_crm@tncs.com](mailto:tncs_crm@tncs.com)

เว็บไซต์ : [www.tncs.com](http://www.tncs.com)



หน้าแรก สรท. - Microsoft Internet Explorer

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Stop Home Search Favorites Refresh Mail Print Fax

Address [http://www.tnsc.com/default.aspx?tabs\\_id=0](http://www.tnsc.com/default.aspx?tabs_id=0) Go Links

ค้นหา

 **TNSC** สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย  
**Thai National Shippers' Council**

Home About TNSC About Member TNSC Service Logistics Article News Newsletter Useful Link

Username

Password  
 OK

สมัครผ่าน

Calendar

อา	จ	อ	พ	พฤ	ศ	ส
	1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

ข่าวกิจกรรม TNSC

ข่าวประชาสัมพันธ์

"AOTS Leadership Development Training in Japan" The Association for Overseas Technical Scholarship (AOTS) will arrange the training course in JAPAN as follow :

\* The Program on Leadership Development for Thailand (THLD) 7-20 September 2005 Osaka (Kansai Kenshu Center)

กระทรวงอุตสาหกรรม  
MINISTRY OF INDUSTRY

Done Internet 29 เมษายน 2548

start My Documents กล้องฯเข้า... 3 Microsof... Microsoft Ex... หน้าแรก สร... EN 17:04

# *Question and Answer.*

**Thank you.**

[www.tnsc.com](http://www.tnsc.com)