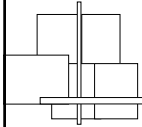


# การขนส่งทางเรือ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



บรรยายโดย

นายเตชะ บุญยะชัย

รองประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และรองเลขาธิการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

นายเกริกกล้า สนธิมาศ

รองประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย และนายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์



## หัวข้อการบรรยาย

- การขนส่งทางเรือ
  - ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ
  - บริการขนส่งสินค้าทางทะเล
  - ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ
  - บริการนอกท่าเรือ
  - การประกันภัยการขนส่ง
  - อนุสัญญา กฎหมาย และกฎเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล



## หัวข้อการบรรยาย (ต่อ)

---

- การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - ความหมายและลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - แนวคิดการใช้วิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - การใช้ประโยชน์ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระบบโลจิสติกส์
  - ภาวะบีบที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - ปัญหาและอุปสรรคของไทย



## การขนส่งทางเรือ

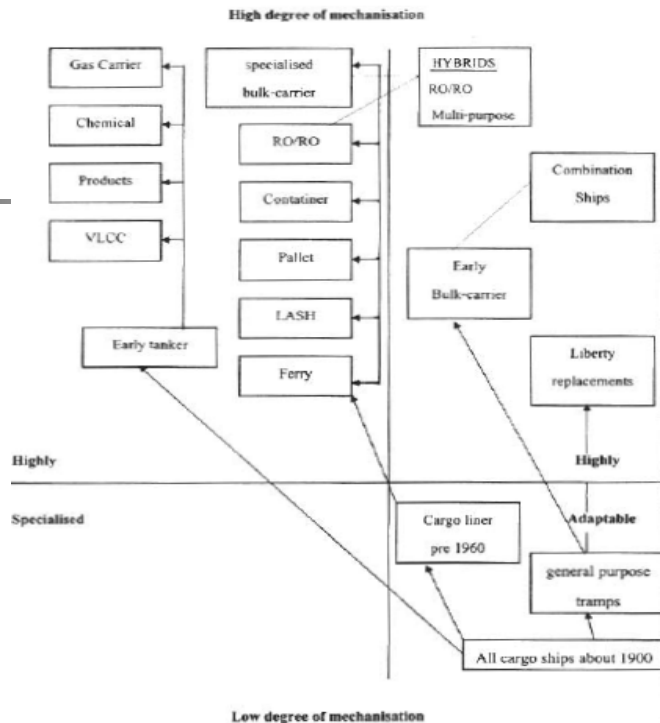
---

**(Marine Transportation)**

# ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล วิวัฒนาการของเรือและการเดินเรือ

- ยุคก่อนปี 1965
  - เรือมีขนาดเล็ก แต่ยืดหยุ่นในการรับสินค้า รับขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยส่วนใหญ่เป็นเรือ General Cargo
- ยุคหลังปี 1965
  - ใช้เครื่องจักรที่ซับซ้อนและเน้นความชำนาญเฉพาะด้านของสินค้ามากขึ้น
- ปัจจุบัน
  - ย้อนกลับมาสู่รูปแบบที่มีความยืดหยุ่นสูง แต่ใช้อุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างเช่นการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าเคมีและก๊าซ เป็นต้น

## ความรู้เบื้องต้น เกี่ยวกับการขนส่ง สินค้าทางทะเล วิวัฒนาการของเรือ



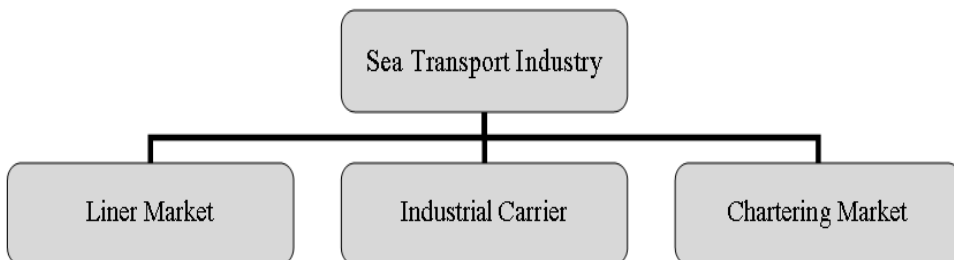
# ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

## ประเภทของสินค้าและเรือขนส่งสินค้า

- โครงสร้างกองเรือพาณิชย์ของโลก
  - กองเรื่อน้ำมัน – น้ำมันดิบ, ผลิตภัณฑ์น้ำมัน
  - กองเรือบรรทุกสินค้ากองแห้ง – สินแร่, เศษเหล็ก, ัญพิช, ซีเมนต์
  - กองเรือบรรทุกสินค้าทั่วไป – เครื่องจักร, สินค้าหีบห่อ
  - กองเรือคอนเทนเนอร์ – สินค้าทั่วไปบรรจุตู้, สินค้าควบคุมอุณหภูมิ
  - กองเรืออื่นๆ – เรือบรรทุกผู้โดยสาร, เรือบรรทุกรถยนต์, เรือเฉพาะกิจ (เคมี, ก๊าซเหลว)

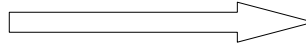
# ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

## โครงสร้างของตลาดขนส่งสินค้าทางทะเล



## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### ■ บริการเรือจร (Tramp)



TAXI

เป็นธุรกิจการรับจ้างขนส่งสินค้าเหมาลำ โดยเจ้าของเรือจะเสนอเรือเพื่อขนส่งสินค้ากับพ่อค้าในแบบการเช่าเรือ โดยเป็นการเช่าเป็นเที่ยว เป็นช่วงเวลา หรือเงื่อนไขอย่างอื่นก็ได้

### ■ บริการเรือประจำเส้นทาง (Liners)



รถประจำทาง

เป็นบริการเดินเรือในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเป็นประจำอย่างต่อเนื่องกัน ผู้ประกอบการจะกำหนดตารางการเดินเรือตั้งแต่ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือระหว่างทาง ท่าเรือปลายทางไว้ เมื่อถึงกำหนดเวลาเรือจะออกจากท่านั้นไม่ว่าสินค้าจะเต็มระวางเรือหรือไม่ก็ตาม

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### ผู้ให้บริการขนส่งเรือประจำเส้นทาง

#### ■ ผู้ให้บริการที่มีเรือเป็นของตนเอง

Vessel Operating Common Carrier : VOCC

#### ■ ผู้ให้บริการที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง

Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### การให้บริการของเรือประจำเส้นทาง

- การให้บริการแบบเทียบท่าโดยตรง (Direct Call)
- การให้บริการแบบขนส่งถ่ายลำ (Transshipment)

\*\*\*การให้บริการขนส่งสินค้าเป็นแบบ Port-to-Port และอาจให้บริการแบบ Door-to-Door โดยขึ้นอยู่กับ Service ของสายเรือแต่ละบริษัท

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### เกณฑ์ในการคิดค่าบริการของเรือประจำเส้นทาง

การคิดค่าธรรมเนียมของบริษัทเรือจะเป็นไปตามหลักอุปสงค์อุปทาน โดยการกำหนดค่าธรรมเนียมก็จะมีเกณฑ์ในการพิจารณาคือ

- น้ำหนัก ปริมาตร และราคาของสินค้า
- ระยะทางในการขนส่ง
- ต้นทุนการให้บริการของบริษัทเรือ
- คุณค่าของบริการที่บริษัทเรือมอบให้เป็นพิเศษ
- ภาวะการแข่งขันของตลาด
- อื่นๆ

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### ชนิดของค่าระวางสินค้าของเรือประจำเส้นทาง

- ค่าระวางขั้นต่ำ (Minimum Freight Rates)
- ค่าระวางแบบชั้น (Class Rates)
- ค่าระวางแบบรายตัวสินค้า (Commodities Rates)
- อัตราค่าระวางตามชั้นสินค้า (Commodity Class Rate)
- ค่าระวางแบบเหมาตู้ (Freight all kind: FAK)
- อัตราแบบเหมาตู้สินค้า (Container Rate and Box Rate)
- อัตราเหมาตู้ตามประเภทสินค้า (Commodity Box Rates: CBR)

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### ค่าธรรมเนียมและเงินเพิ่มพิเศษของเรือประจำเส้นทาง

- ค่าธรรมเนียมการออกเอกสาร
- ค่าภาระการเคลื่อนย้ายสินค้าหน้าท่า  
(Terminal Handling Charge: THC)
- เงินเพิ่มค่าระวางสินค้า (Freight Surcharge)
- เงินเพิ่มค่าความแออัด (Congestion Surcharge)
- เงินเรียกเก็บตามค่าเงิน (Currency Adjustment Factor: CAF)
- เงินเรียกเก็บตามค่าน้ำมัน (Bunker Adjustment Factor: BAF)

# บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

## การให้บริการของเรือจร

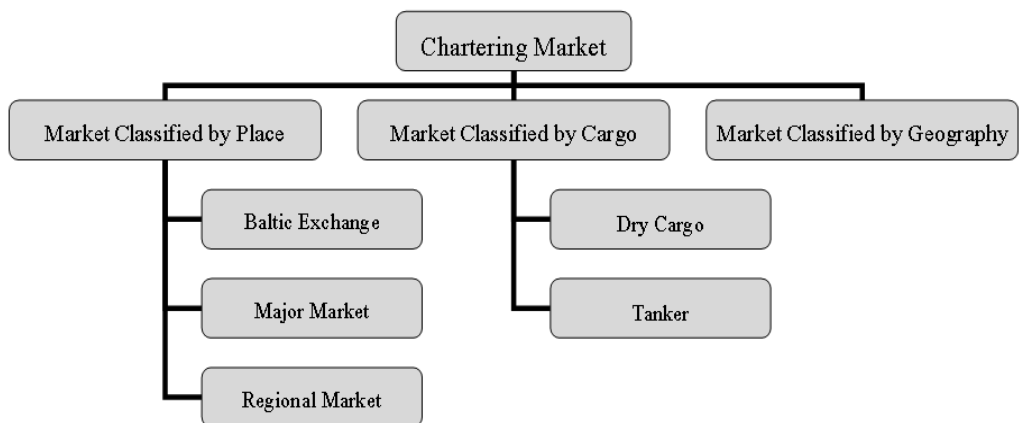
การให้บริการเรือจรมักเกิดขึ้นเมื่อ

- มีความต้องการขนส่งสินค้าจำนวนมาก
- สินค้าที่ต้องการขนส่ง อาจมีมูลค่าต่อหน่วยไม่สูงมาก หรือต้องอาศัยเรือที่มีลักษณะเฉพาะในการขนส่ง
- เส้นทางการขนส่งไม่มีเรือประจำเส้นทางให้บริการ

\*\*\*เจ้าของสินค้าจะสามารถหาเช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าได้จากตลาดเช่าเหมาเรือ (Chartering Market)

# บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

## โครงสร้างตลาดเช่าเหมาเรือ



## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล องค์กรในตลาดเช่าเหมาเรือ

- เจ้าของเรือ (Ship Owners)
- ผู้เช่าเรือ (Charterers)
- นายหน้า (Brokers)
- ตลาดซื้อขายสินค้าและการขนส่ง Ex. The Baltic Exchange etc.

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ประเภทการเช่าเหมาเรือ

- การเช่าเรือเปล่า (Bareboat/Demise Charter)
- การเช่าเรือแบบมีกำหนดเวลา (Time Charter)
- การเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) และ  
การเช่าเรือแบบรายเที่ยวต่อเนื่อง (Consecutive Voyage Charter)
- การเช่าเรือแบบสัญญาขนส่ง (Contract of Affreightment: COA)

## บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

### ขั้นตอนการเช่าเหมาเรือ

- การค้นหาและรวบรวมข้อมูลความเคลื่อนไหวของตลาด\*\*\*  
อย่างเช่นสถานการณ์ค่าระวาง ปริมาณสินค้า ระยะเวลาเรือ เป็นต้น
- ติดต่อประสานงานและเจรจาทั้งในส่วนสาระสำคัญของการเช่าเรือ  
(เส้นทาง สินค้าและปริมาณ) และรายละเอียดในสัญญา\*\*\*  
หมายเหตุ \*\*\* อาจดำเนินงานผ่าน Brokers
- การติดตาม
  - การปฏิบัติตามสัญญา
  - การจัดการด้านเอกสารเพื่อการดำเนินงานและหลักฐานการปฏิบัติงาน

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### ความสำคัญและบทบาทของท่าเรือ

- ท่าเรือเป็นสถานที่ที่การขนส่งทางบกและทางทะเลมาพบกัน และเกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากเรือมาสู่รถบรรทุกหรือรถไฟหรือแม้แต่เครื่องบิน
- ท่าเรือเป็นสถานที่ซึ่งก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจการค้า โดยท่าเรือเป็นจุดที่สินค้าผ่านเข้า-ออกประเทศ จึงต้องมีพิธีการศุลกากร การเปลี่ยนการเป็นเจ้าของสินค้า แม้แต่การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพ
- ท่าเรือเป็นระบบหนึ่งในการขนส่งทั้งระบบ ดังนั้นหากท่าเรือมีการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล จะทำให้ลดค่าใช้จ่ายลงได้

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### ประเภทของท่าเรือตามลักษณะการให้บริการ

- ท่าเรือสาธารณะ (Public Port)
  - ให้บริการแก่บุคคลทั่วไป โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ
  - ตัวอย่างเช่น ท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือสงขลา เป็นต้น
- ท่าเรือเฉพาะหน่วยงาน (Private Port)
  - ให้บริการแก่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งเรือและสินค้าของหน่วยงานอื่น ๆ ไม่สามารถเข้าไปใช้ได้
  - ตัวอย่างเช่น ท่าเรือน้ำมันบริษัท ปตท. เป็นต้น

\*\*\*ท่าเรือทั้งสองประเภทอาจบริหารโดยภาครัฐหรือเอกชน

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### ประเภทของท่าเรือตามลักษณะสินค้า

- ท่าเรือสินค้าทั่วไป
- ท่าเรือสินค้าเทกองแห้ง
- ท่าเรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์
- ท่าเรือสินค้าเทกองเหลว
- ท่าเรือ Ro/Ro
- ท่าเรือเอนกประสงค์

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### การปฏิบัติงานและกิจกรรมภายในท่าเรือ

- การนำร่อง การลากจูง และการนำเรือเข้าเทียบ เพื่อให้สามารถเดินเรือภายในร่องน้ำ และเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### การปฏิบัติงานและกิจกรรมภายในท่าเรือ (ต่อ)

- การยกขนและการขนถ่ายสินค้า ประกอบไปด้วยกิจกรรมการยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ การยกขนขึ้นลงจากรถบรรทุก รถไฟ ไปสู่ลานวางสินค้า และการเคลื่อนย้ายจัดวางสินค้าภายในพื้นที่จัดเก็บของท่าเรือ
- การดำเนินงานด้านเอกสารกำกับสินค้า และพิธีการต่างๆ
- งานซ่อมบำรุงเครื่องจักร และกิจกรรมสนับสนุนอื่นๆ

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### อุปกรณ์การขนถ่ายและยกขนสินค้าในท่าเรือ

- อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากเรือ
  - Quay Gantry Crane
  - Mobile Harbor Crane
  - Marine Loading Arms etc.
- อุปกรณ์การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในท่าเรือ
  - Yard Gantry Crane
  - Straddle Carrier
  - Front-End Loader, Reach-Stacker
  - Forklift etc.

## ท่าเรือและการให้บริการภายในท่าเรือ

### ค่าภาระและค่าบริการที่เรียกเก็บ

- ค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues)
- ค่าบริการเรือลากจูง (Tug Services)
- ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ (Berth Hires)
- ค่าภาระการใช้ท่าของสินค้าทั่วไป (Cargo Wharfages)
- ค่าบริการอื่นๆ  
ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นลงเรือ, ค่าภาระการใช้ท่าของผู้สินค้า,  
ค่าภาระตู้เปลี่ยนสภาพ, ค่าภาระตู้สินค้าผ่านท่าหรือถ่ายลำ,  
ค่าภาระยกตู้สินค้าเปล่า, ค่าภาระฝากตู้, ค่าบริการบรรจุหรือเปิดตู้สินค้า  
และค่าบริการตู้สินค้าห้องเย็น

## บริการนอกทำเรือ

### องค์ประกอบ

- สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (CFS)
- โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตเทียบเรือ (ICD)

## บริการนอกทำเรือ

### กิจกรรมและความสำคัญ

กิจกรรมของบริการนอกทำเรือ :

- รวบรวมและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก
- เปิดตู้สินค้าและจัดเก็บสินค้าเพื่อรอการส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า
- เป็นสถานที่ตรวจสอบและดำเนินพิธีการทางศุลกากร
- ขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือ

“บริการนอกทำเรือเป็นกิจกรรมที่มุ่งลดความแออัดของท่าเรือ โดยการย้ายกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าและพิธีการต่างๆ ให้อยู่นอกบริเวณท่าเรือ”

## ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือหลักของไทยปี 2548

ท่าเรือประเภทตู้	ผู้บรรจุสินค้า		ผู้เปล่า		รวม
	ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า	ขาออก	
ท่าเรือแหลมฉบัง	803,334	1,893,882	1,103,929	23,264	3,834,408
ท่าเรือกรุงเทพฯ	577,000	674,000	890,000	9,000	2,150,000
รวม	1,380,334	2,567,882	1,993,929	32,264	5,984,408

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หน่วย : TEU

## การประกันภัยการขนส่ง

### ภัยที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางทะเล

- ต้องมีการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งระหว่างท่าเรือ Long Haul และ Feeder การยกขนส่งสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งมีโอกาสที่สินค้าจะได้รับความเสียหาย
- สินค้าอาจได้รับความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุของยานพาหนะการขนส่งสินค้าในระยะทางไกล และผู้ขนส่งรับขนส่งสินค้าจำนวนมากจากลูกค้าหลายราย อาจทำให้เกิดการสับเปลี่ยนสินค้า หรือสินค้าสูญหาย
- การจัดการสินค้าที่ไม่มีประสิทธิภาพหรือตามความเหมาะสมของลักษณะสินค้าอาจทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย อาทิ เช่น การปนเปื้อน การเปลี่ยนแปลงสภาพ การสูญเสียปริมาณ เป็นต้น

## การประกันภัยการขนส่ง

### ภัยที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางทะเล (ต่อ)

- ปัญหาจากการลักขโมยสินค้า
- ปัญหาโจรสลัด
- ปัญหาการก่อการร้าย สงคราม การประท้วง
- ปัญหาจากอัคคีภัยและการระเบิด
- ปัญหาซึ่งเกิดจากธรรมชาติ อาทิ พายุ เป็นต้น
- ปัญหาการปัญหาจากการปฏิเสธสินค้าของลูกค้า หรือลูกค้าไม่สามารถรับสินค้าโดยความไม่พร้อมทางการเงิน

## การประกันภัยการขนส่ง

### รูปแบบการประกันภัยการขนส่ง

- การประกันภัยสินค้า
  - ICC Clause A, B และ C
  - Rejection Cargo Insurance
  - Product Liability Insurance
- การประกันภัยตัวเรือ (Hull and Machinery)
- การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance)
  - Director and Officer Liability Insurance
  - P&I Club

## การประกันภัยการขนส่ง

### ผู้ที่มีสิทธิหรือมีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้

- เจ้าของเรือ, เจ้าของสินค้า
- ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลทรัพย์สิน
- ผู้รับจ้างและผู้นำทรัพย์สิน
- ผู้ขนส่ง
- ผู้รักษาผลประโยชน์ของเจ้าหนี้
- ตัวแทน
- ผู้รับตราส่ง, ผู้ซื้อสินค้า

## อนุสัญญา กฎหมาย และกฎเกณฑ์มาตรฐาน

### เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

- Hage Rule 1924
  - จำกัดเสรีภาพของผู้ขนส่งในการทำสัญญา โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าควมรับผิดชอบและความรับผิดชอบต่อความเสียหายขั้นต่ำ เพื่อความเป็นธรรมของสัญญาขนส่ง
  - ใช้บังคับกับสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีใบตราส่ง (Bill of Lading: B/L) เป็นหลักฐาน
- Hage-Visby Rule 1963
  - แก้ไขขอบเขตการใช้บังคับ ใบตราส่ง อายุความ ชิดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด และการคำนวณค่าเสียหาย

## อนุสัญญา กฎหมาย และกฎเกณฑ์มาตรฐาน เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (ต่อ)

### ■ Hamburg Rules 1978

- มีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนอนุสัญญา Hage Rules และ Hage-Visby Rules ซึ่งไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ
- กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบการสูญหาย ความเสียหายและความล่าช้าในการส่งของ เว้นแต่จะได้พิสูจน์ได้ว่าได้ทำทุกอย่างที่ควรทำเพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงสาเหตุของความสูญหายหรือสูญเสียดังกล่าว
- กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมากขึ้น และครอบคลุมถึงการขนส่งสิ่งมีชีวิต
- กำหนดอายุความ 2 ปี

## อนุสัญญา กฎหมาย และกฎเกณฑ์มาตรฐาน เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (ต่อ)

### ■ Safety of Lives at Sea (SOLAS)

อนุสัญญาซึ่งกำหนดข้อบังคับเพื่อความปลอดภัยของการปฏิบัติงานของเรือและบุคลากรประจำเรือ

### ■ Marine Pollution (MARPOL)

อนุสัญญาเพื่อการป้องกันควบคุมมลภาวะทางทะเลจากการปฏิบัติงานของเรือ

### ■ International Ship and Port Security Code (ISPS Code)

ข้อกำหนดด้านการรักษาความปลอดภัยและความมั่นคงระหว่างการปฏิบัติงานของเรือและท่าเรือ



## อนุสัญญา กฎหมาย และกฎเกณฑ์มาตรฐาน เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล (ต่อ)

กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลและการเดินเรือของไทยที่สำคัญ

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456
- พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481
- พระราชบัญญัติการป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522
- พระราชบัญญัติกักเรือ พ.ศ.2534
- พระราชบัญญัติการรับขนส่งสินค้าทางทะเล พ.ศ.2534
- พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537



## การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

## ความหมายของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในประเทศหนึ่ง”

ความหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

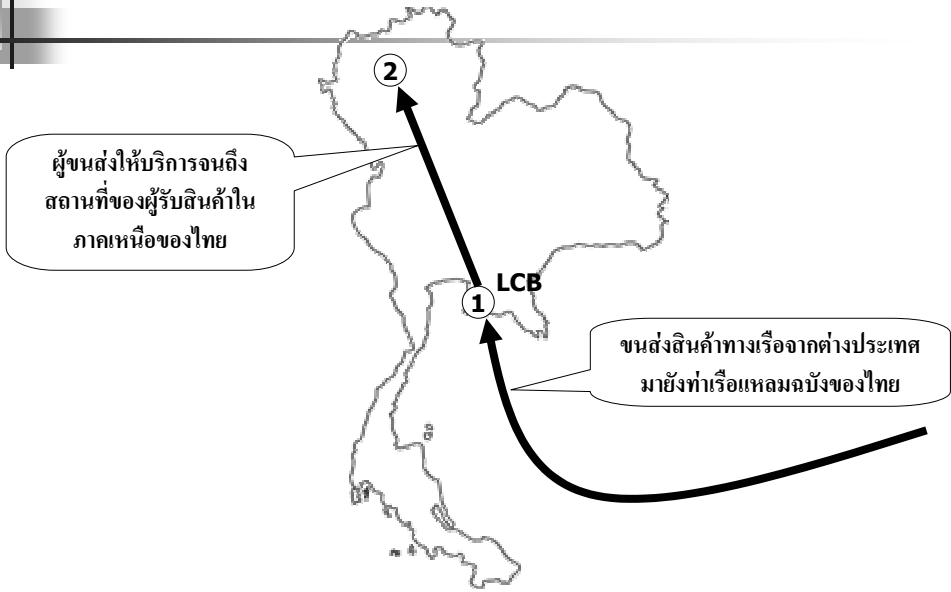
## ความหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

“บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการดังกล่าว”

ความหมายตามพระราชบัญญัติการขนส่งขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

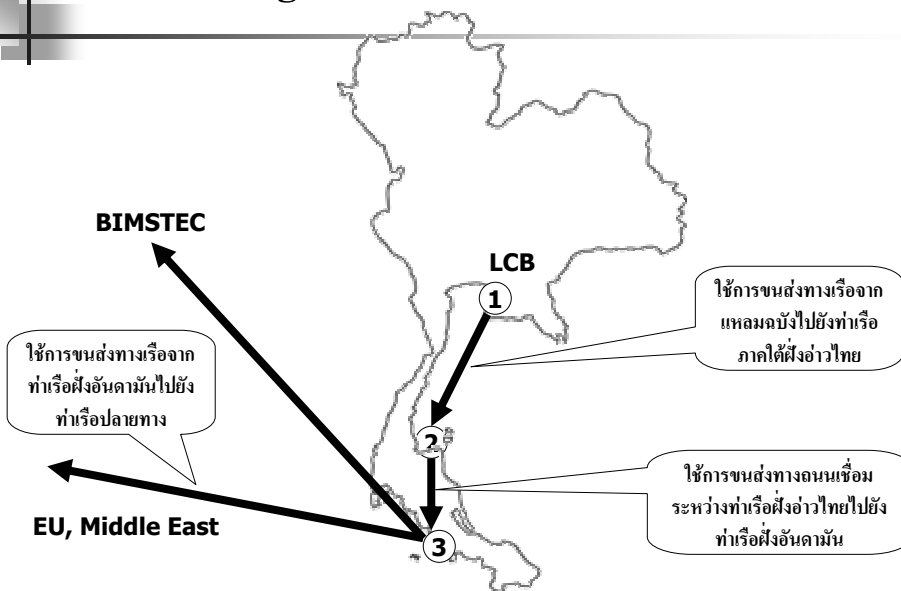
# แนวคิดที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## Door-to-Door Services



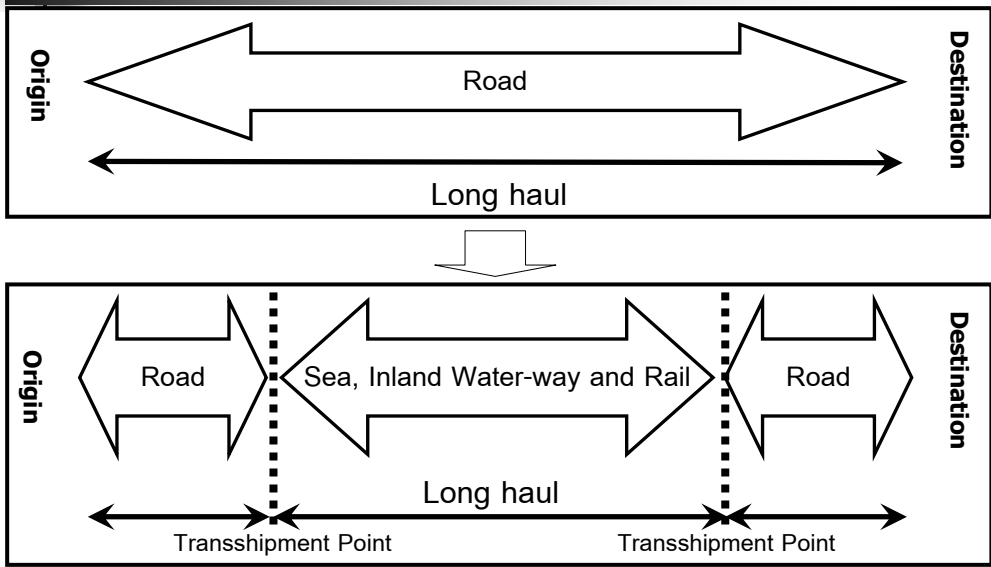
# แนวคิดที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## Land Bridge



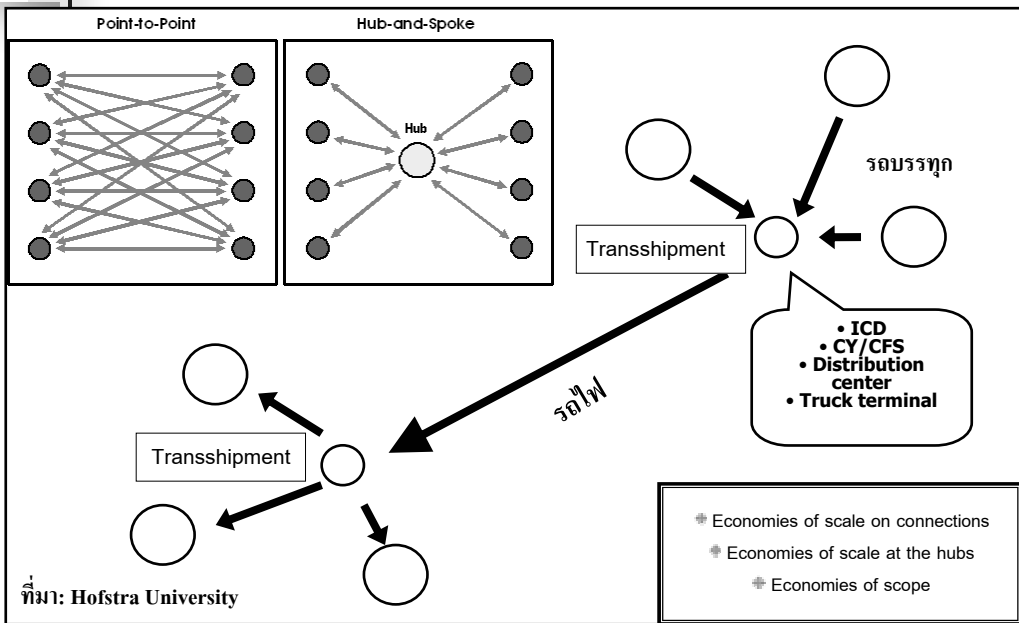
# แนวคิดที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## Modal Shift



# แนวคิดที่สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## Hub and Spoke



## การใช้ประโยชน์ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- เพื่อให้สามารถประโยชน์จากยานพาหนะที่มีกำลังการขนส่งสูง  
อย่างเช่นรถไฟและเรือได้อย่างเต็มประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นการ  
ตอบสนองนโยบายในการประหยัดพลังงานของภาคการขนส่ง
- เพื่อให้เกิดดุลยภาพของการใช้รูปแบบการขนส่งประเภทต่างๆ
- เพื่อให้เกิดความสามารถในการลดต้นทุนรวมของผู้ส่งสินค้า โดยใช้  
แนวคิด Total Cost Concept
- ประสิทธิภาพที่เพิ่มสูงขึ้นจากการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่  
เหมาะสมและต้นทุนที่ต่ำลง ทำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจมากขึ้น

## กฎหมายด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

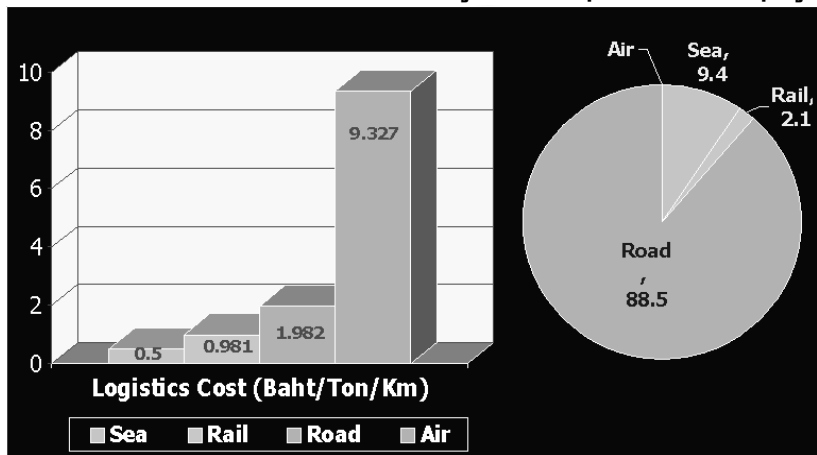
- **United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980 (MT. Convention)**
  - เกิดจากการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์ และบริการรูปแบบ Door-to-Door services ของผู้ขนส่ง
  - บังคับใช้สำหรับการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป จากเส้นทางในอีกประเทศ  
หนึ่งไปยังปลายทางอีกประเทศหนึ่ง โดยเริ่มตั้งแต่ MTO ได้รับสินค้าจากผู้  
ตราส่งจนถึงได้ส่งมอบสินค้านั้น ณ สถานที่ซึ่งกำหนดไว้ในสัญญา
  - ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของ MTO แต่กำหนดหลักมูลฐานแห่งการรับผิดชอบ และ  
ขีดจำกัดของความรับผิดไว้

## กฎหมายด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ต่อ)

- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548
  - ใช้ต้นแบบจาก MT. Convention โดยสาระสำคัญประกอบไปด้วย
    - ผู้ขนส่งต่อเนื่องจะต้องจดทะเบียนอย่างถูกต้องจึงจะดำเนินการได้
    - ผู้ขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องคือตั้งแต่เวลารับสินค้าจนถึงเวลาส่งมอบสินค้า เว้นแต่จะได้อำนาจการขนส่งซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุและผลแห่งความเสียหายนั้น
    - กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งต่อเนื่องไว้เท่ากับ 666.7 SDR ต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม
    - การตัดสินกรณีพิพาทสามารถใช้ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี หรือตามที่ตกลงไว้ หรือโดยอนุญาโตตุลาการ

## ปัญหาและอุปสรรคของประเทศไทยในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- ปัญหา Imbalance ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง ส่งผลให้การขนส่งทางถนนมีปริมาณการใช้งานมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ แม้ว่าจะมีต้นทุนสูงกว่า



## ปัญหาและอุปสรรคของประเทศไทยในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ต่อ)

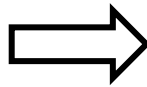
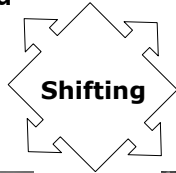
- ขาดการพัฒนาในการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งสินค้า



Road



Air



Long waiting time cause by :

- Facilities Shortage
- Inconvenient Regulation Structure



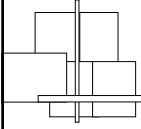
Sea



Rail

## ปัญหาและอุปสรรคของประเทศไทยในการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ต่อ)

- การขาดแคลนการพัฒนาในเรื่องการบริหารจัดการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน ส่งผลให้ขาดความเข้าใจและกำหนดนโยบายที่ไม่มองในภาพรวมของประเทศ
- ความล่าช้าในการออกกฎหมายที่ใช้สนับสนุนการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบกอย่างเช่น Carriage of goods by Motors and Rail (CMR) ของกลุ่มสหภาพยุโรป
- ความล่าช้าในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำกับการดำเนินการตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



# ***Question and Answer.***

---

ขอบคุณ.