

การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย : ศึกษากรณีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีกฎหมาย  
เกี่ยวกับโลจิสติกส์



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

พ.ศ. 2551



© 2551

วัฒนา คณาวินทยา  
สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สารนิพนธ์

โดย

นายวัฒนา คณาวิชา

เรื่อง

การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย : ศึกษากรณีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีกฎหมาย  
เกี่ยวกับโลจิสติกส์

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา

\_\_\_\_\_  
(รองศาสตราจารย์ นเรศร์ เกษะประกร)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

\_\_\_\_\_  
(อาจารย์ชวลิต อรรถศาสตร์)

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

\_\_\_\_\_  
(อาจารย์อดิสร พิพัฒน์วรพงศ์)

## บทคัดย่อภาษาไทย

ชื่องานวิจัย:	การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย : ศึกษากรณีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์
ชื่อผู้วิจัย:	นายวัฒนา คณาวินทยา
ชื่อคณะและสถาบัน:	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
สาขา:	กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
รายชื่อที่ปรึกษา:	รองศาสตราจารย์ นเรศร์ เกษะประกร
ปีการศึกษา:	2551
คำสำคัญ:	โลจิสติกส์

### บทคัดย่อ

**โลจิสติกส์ (Logistics)** เป็นกระบวนการบริหารจัดการในการวางแผน ดำเนินการ และการควบคุม เพื่อให้เกิดการผลิต การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า ตั้งแต่ยังเป็นวัตถุดิบ ผ่านการผลิตเป็นสินค้า บริการ และส่งมอบให้กับลูกค้า ให้ถูกที่ ถูกเวลา สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า ดังนั้น Logistics จึงเกี่ยวข้องกับกิจกรรมต่าง ๆ ของหน่วยงาน เริ่มตั้งแต่การสั่งซื้อจากลูกค้า การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบเพื่อนำมาผลิตสินค้า การผลิต การจัดเก็บในคลังสินค้า การกระจายสินค้า การขนส่งและส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า เพราะฉะนั้น จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการ ตั้งแต่ข้อมูลของลูกค้าส่งเข้ามาเพื่อให้เกิดการจัดหา จัดจ้าง จัดซื้อ ข้อมูลที่ส่งให้วัตถุดิบที่จัดซื้อมาทำการผลิต ข้อมูลที่ส่งให้ฝ่ายบัญชีสำหรับเตรียมตั้งใบเรียกเก็บเงิน เพื่อเก็บเงินจากลูกค้าหลังส่งสินค้า ทั้งหมดนี้เป็นองค์ประกอบของคำว่า Logistics ทั้งสิ้น

เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายของการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ ก่อให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายเป็นอย่างยิ่งในการกำหนดสภาพทางกฎหมายและความรับผิดชอบของผู้

ให้บริการโลจิสติกส์อย่างไร ในปัจจุบันประเทศไทยยังมีได้มีกฎหมายเฉพาะในการกำหนดสถานภาพ และควบคุมมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจน

ในสารนิพนธ์นี้ ได้มุ่งศึกษาถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ จุฑยทศศาสตร์ของภาครัฐในการพัฒนาโลจิสติกส์รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยที่ใช้บังคับกับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และศึกษาถึงสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นระดับมาตรฐานการให้บริการ และการควบคุมการประกอบการ เป็นต้น

จากการศึกษาถึงการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น อาจสรุปได้ว่าการแก้ปัญหาในระยะสั้นนั้น คือการนำกฎหมายมาใช้บังคับในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก็ตาม ควรพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการโลจิสติกส์นั้นว่าให้อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติกฎหมายใด

ในการแก้ปัญหาระยะยาวนั้น ควรมีการรกร่างกฎหมายเป็นการเฉพาะกับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในทางกฎหมายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบกับเป็นการสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ได้เข้าใจถึง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเองไว้อย่างชัดเจน ซึ่งปัญหาที่อาจเกิดขึ้นคือไม่ได้มีกฎหมายต้นแบบทั้งในต่างประเทศหรือระหว่างประเทศ ดังนั้นการกำหนดหลักเกณฑ์ของกฎหมายจึงควรต้องคำนึงถึงประเพณีปฏิบัติทางการค้าเป็นสำคัญ รวมถึงแนวโน้มในการพัฒนาของระบบโลจิสติกส์ในอนาคตด้วย

**Title :** Developing of Thailand logistics : Study specified on Thailand needs to issue logistics law

**Author :** Mr. Wattana Kanawittaya

**School :** Law, Bangkok University

**Major :** Internation Business and Electronic Transaction

**Advisor :** Assoc. Prof. Nares Kesaparakorn

**Academic year :** 2551

**Keywords :** Logistics

**Abstract**

Logistics is a management process comprising planning, operations and work controls to enable the successful production, handling, storage and distributions of goods from the stage of raw-materials through production procedures until become finished goods, and proceed with the services and delivery to customers sites at the right destinations, right time and comply with customers' requirements. Thus Logistics is related to the activities of various work units starts with the receipt of customer's purchase order, procurements of raw-materials for production, production process, storage of finished goods in the warehouse, separations, loading and delivery of goods to customers. Therefore, the management system needs the customers' data to manage the procurements employments purchases, plus data to issue requisitions and obtain raw-materials to feed the production lines, and after the delivery of goods, needs the data from the Accounts Department to prepare Invoices and collect customers' payments. All these are the elements of the word "Logistics"

Thus, the wide variety of activities in providing logistics services may cause legal problems to arise against the provisions of law on the logistics service provider's

status and the liabilities. Presently, Thailand is still lacking specific law to clearly rule out the status and standard controls in providing logistic services.

This Thesis focuses on the studies of logistics development, government's strategic targets on logistics development and relevant Thai laws governing the logistics and logistics service systems that are currently available comprising the Civil and Commercial Code, Carriage of Goods by Sea Act of B.E. 2534 (1991), Multiple Transport Operations Act of B.E. 2548 (2005), as well as studying the status and liabilities of the logistics service providers, including the problems related to the logistics services regardless of whichever service standards or the operation control levels, etc.

Outcomes of the studies, in determining the status and liabilities of the logistics service providers, may be concluded in a short-term solution by adapting the provisions of the existing laws to control the service provider's status and liabilities either in the Civil and Commercial Code, or the Carriage of Goods by Sea Act of B.E. 2534 (1991), or Multiple Transport Operations Act of B.E. 2548 (2005), or other relevant laws, which should be based on the nature and type of the logistics services as to which provision of law it should belong.

Long-term solution shall require a draft of specific law to clearly prescribe the logistics service provider's status and the liabilities in order to prevent future legal problems and meanwhile strengthen the confidence of the logistics service providers as well as the service receivers to understand their rights, duties, and responsibilities, as well as in the case where problems occurred without a principle control law, both Thai and international. Therefore, the setup of the principles of law should essentially consider the practical commercial traditions and the development directions of the future logistics systems.

## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้จะสำเร็จมิได้ หากขาดความอนุเคราะห์จาก ท่านรองศาสตราจารย์ นเรศร์ เกษะประกร อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ ชวลิต อัครศาสตร์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม และ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งท่านได้สละเวลาอันมีค่าของท่านเพื่อให้คำปรึกษา รวมทั้งแนะนำแก้ไข สารนิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอขอบคุณกัลยาณมิตรของผู้เขียนทุกท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจ ตลอดมา โดยเฉพาะคุณมณฑิลา กุมาลย์วิสัย และคุณเกษริน โอวาทธุรกิจที่ได้คอยช่วยเหลือและ กระตุ้นผู้เขียนอย่างสม่ำเสมอด้วยความห่วงใยและความปรารถนาดีตลอดมา ขอขอบคุณอมรราร รม ศรีออน ที่ได้ให้คำปรึกษาและคอยแนะนำตลอดจนเป็นกำลังใจที่ดีให้เสมอมา

ท้ายสุดผู้เขียนขอขอบพระคุณ บิดา มารดา และบุคคลในครอบครัวผู้ซึ่งคอยสนับสนุนและ เป็นให้กำลังใจผู้เขียนตลอดมา

(วัฒนา คณาวิทยา)



## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 คำถามวิจัย.....	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	3
บทที่ 2 โลจิสติกส์ประเทศไทย.....	5
2.1 ความหมายและความสำคัญของระบบโลจิสติกส์.....	5
2.2 ประวัติและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์.....	7
2.3 ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์.....	7
2.4 กิจกรรมทั่วไปของระบบโลจิสติกส์.....	8
2.4.1 กิจกรรมหลัก (Key Activities).....	8
2.4.1.1 การบริหารสินค้าคงคลัง.....	8
2.4.1.2 การบริหารการขนส่ง.....	10
2.4.1.3 การบริหารข้อมูลและระบบเทคโนโลยี.....	12
2.4.1.4 การประเมินผล.....	12
2.4.1.5 การบริหารการสั่งซื้อ.....	13
2.4.2 กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities).....	13
2.4.2.1 การบรรจุหีบห่อ (Packaging).....	13

## สารบัญ (ต่อ)

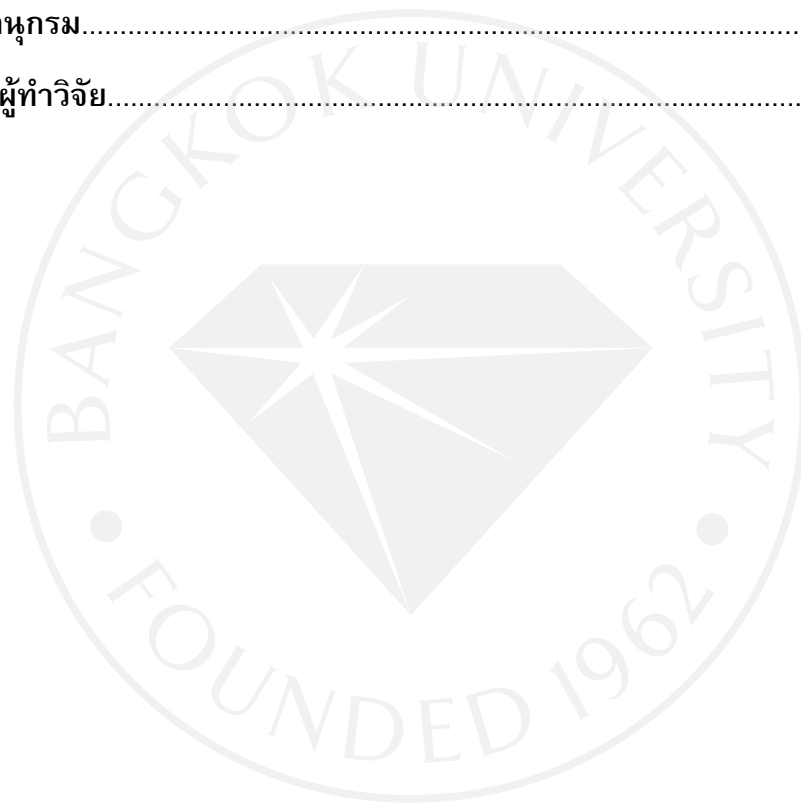
	หน้า
2.4.2.2 การจัดการการคลังสินค้า (Warehousing).....	14
2.4.2.3 การใช้เครื่องมือและเครื่องใช้ต่างๆ (Materials Handing).....	14
2.4.2.4 การจัดซื้อ (Purchasing).....	14
2.4.2.5 การประสานงานกับฝ่ายผลิต (Cooperate with Production Output).....	14
2.5 ประเภทของโลจิสติกส์.....	14
2.6 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์.....	15
2.7 การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	16
2.7.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นอย่างไร.....	17
2.7.2 แนวโน้มการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	20
<b>บทที่ 3 กฎหมายไทยที่ใช้ในการให้บริการระบบโลจิสติกส์.....</b>	<b>22</b>
3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....	23
3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ.....	23
3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน.....	26
3.1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า.....	27
3.1.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ตัวแทน.....	29
3.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....	31

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.....	37
3.4 ปัญหาด้านกฎหมายในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์.....	41
3.4.1 ปัญหาด้านกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการ ในระบบโลจิสติกส์.....	41
3.4.2 ปัญหาการกำหนดสถานะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์.....	43
3.4.3 ปัญหาความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ให้บริการในระบบ โลจิสติกส์.....	43
3.4.4 การกำหนดความรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย และความ ล่าช้าที่เกิดจากการให้บริการในระบบโลจิสติกส์.....	45
3.5 การกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ควรมี ลักษณะอย่างไร.....	48
3.6 การกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์หน่วยงานใดควร เป็นผู้รับผิดชอบ.....	50
<b>บทที่ 4 แนวคิดของระบบ Logistics ในระดับสากล.....</b>	<b>52</b>
4.1 แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับระบบ Logistics และบทบาทของหน่วยงาน ภาครัฐ.....	52
4.2 ระบบ Logistics ในต่างประเทศ.....	54
4.2.1 ประเทศญี่ปุ่น.....	54
4.2.2 ประเทศเกาหลีใต้.....	56
4.2.3 ประเทศจีน.....	58
4.3 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับการนำจุดเด่นของระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศ มาปรับใช้กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	60

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.4 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย..	61
<b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>63</b>
บทสรุป.....	63
ข้อเสนอแนะ.....	64
บรรณานุกรม.....	67
ประวัติผู้ทำวิจัย.....	70



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคของโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่การค้าระหว่างประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ประกอบกับนโยบายการเปิดเสรีการค้าตามข้อตกลง FTA ที่ประเทศไทยจะต้องเข้าร่วมทั้งในฐานะผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และนักลงทุน ความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชนที่จะขับเคลื่อนสินค้าบริการ ข้อมูลและการเงิน จึงมีความสำคัญที่จะทำให้ประเทศสามารถแข่งขันในเวทีการค้าโลกได้ โลจิสติกส์ นับเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่จะนำมาใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าซึ่งจะทำให้สินค้าและบริการมีต้นทุนถูกลง สินค้าและบริการถึงมือผู้บริโภคเร็วขึ้นและถูกต้องตามสัญญาที่ตกลงกันได้ ซึ่งจะทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศขยายตัวและก่อให้เกิดการลงทุน การจ้างงาน และการเติบโตทางเศรษฐกิจ

สภาพการณ์ทางเศรษฐกิจปัจจุบันที่การค้าระหว่างประเทศ ทั้งสินค้าและบริการขยายตัวเพิ่มขึ้น มีการแข่งขันกันระหว่างประเทศผู้ส่งออกและผู้นำเข้า มีความต้องการที่ซับซ้อนและเรียกร้องมากขึ้น ทำให้ระบบ โลจิสติกส์ที่เป็นหัวใจหลักในการขับเคลื่อนสินค้า บริการ ข้อมูลและการเงิน มีความสำคัญมากขึ้นเป็นทวีคูณ การบริหารระบบโลจิสติกส์ของประเทศที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้ต้นทุนรวมของสินค้าถูกลง สินค้าถึงมือผู้บริโภคปลายทางเร็วขึ้น และถูกต้องตามเงื่อนไขมากขึ้น และท้ายที่สุดส่งผลให้เกิดการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม

ระบบโลจิสติกส์ มีความสำคัญต่อการประกอบธุรกิจในทางการค้าและธุรกิจทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์มีวัตถุประสงค์ เพื่อ จัดหา จัดเก็บและส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่งเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค หรือผู้ใช้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าหรือตรง

ตามความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ<sup>1</sup> ประกอบกับการลดต้นทุนให้ได้มากที่สุดเพื่อสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้

ในทางการค้าระหว่างประเทศระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากช่วยลดต้นทุนในการผลิตสินค้า โลจิสติกส์ จึงเป็นเป้าหมายสำคัญที่ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นแหล่งที่มาของความได้เปรียบในการแข่งขัน ในธุรกิจและระดับประเทศ ประกอบกับความตื่นตัวต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน จึงเห็นได้ว่าเป็นความจำเป็นยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องกำหนดให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นยุทธศาสตร์แห่งชาติ และควรเร่งผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ในทางกฎหมายของประเทศไทยโลจิสติกส์ยังไม่คล่องตัวเท่าที่ควร ส่วนหนึ่งเนื่องจากการใช้กฎหมายหลายฉบับ ประกอบกับกฎหมายบางฉบับไม่มีความทันสมัยและไม่สามารถรองรับต่อสถานการณ์ปัจจุบันซึ่งอยู่ภายใต้ยุคของเทคโนโลยีสารสนเทศ (การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์) อีกทั้งหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกให้บริการได้ล่าช้าเนื่องจากถูกจำกัดให้อยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับส่งผลให้รูปแบบการทำงานเป็นไปในลักษณะที่ต่างคนต่างทำ ดังนั้น การให้บริการในระบบโลจิสติกส์ควรมีกฎหมายควบคุมหรือไม่ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้นักลงทุน และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้รับบริการ อีกทั้งกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ ที่กำลังเพิ่มขึ้นในอนาคต

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงมาตรการในการคุ้มครองทางกฎหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
2. เพื่อศึกษาถึงผลกระทบในการใช้กฎหมายไทยในการให้บริการระบบโลจิสติกส์
3. เพื่อศึกษาถึงแนวโน้มและนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

---

<sup>1</sup>ศ.ดร.ฐานา บุญหล้า, โลจิสติกส์ประเทศไทย, สำนักพิมพ์ ส.ส.ท., 2549 หน้า 3

4. เพื่อศึกษาถึงปัญหาในทางกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย
5. เพื่อหาแนวทางในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายที่ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

### 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษากรณีการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย กฎหมายที่ใช้บังคับการทำธุรกิจในระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคในทางกฎหมายของการประกอบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเอื้อหรือสอดคล้องกับการประกอบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์อย่างไร

### 1.4 คำถามวิจัย

1. สภาพของปัญหาในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
2. รัฐบาลควรมีมาตรการอย่างไรเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
3. ปัญหาในการพัฒนากฎหมายเพื่อให้สอดคล้องในการทำธุรกิจโลจิสติกส์
4. กฎหมายไทยควรต้องปรับปรุงหรือแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับการทำธุรกิจโลจิสติกส์หรือไม่

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงมาตรการคุ้มครองทางกฎหมายของผู้ประกอบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์
2. ทำให้ทราบถึงผลกระทบในการใช้กฎหมายไทยในการให้บริการระบบโลจิสติกส์

3. ทำให้ทราบถึงสภาพของปัญหาของกฎหมายที่อยู่ในปัจจุบัน ที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

4. ทำให้ทราบถึงมาตรการในทางกฎหมายต่างๆที่นำมาใช้บังคับ ในการประกอบธุรกิจระบบโลจิสติกส์เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมาย ให้เอื้อประโยชน์ต่อการประกอบธุรกิจระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย





## บทที่ 2

### โลจิสติกส์ประเทศไทย

#### 2.1 ความหมายและความสำคัญของระบบโลจิสติกส์

การที่จะทราบถึงบทบาทและความสำคัญของการพัฒนาโลจิสติกส์ เราควรต้องเข้าใจถึงความหมายของโลจิสติกส์ (Logistics) ก่อนเพื่อจะพิจารณาความหมายและความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ได้อย่างชัดเจน จากการศึกษาทำให้ทราบว่าในปัจจุบันยังไม่มีคำจำกัดที่ชัดเจนแน่นอนสำหรับความหมายของระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ผู้เขียนได้รวบรวมคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ ในลักษณะต่างๆไว้ ไม่ว่าจะเป็นความหมายทั้งในด้านการทหาร ด้านการบริหารธุรกิจ ทางด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือที่ได้ให้ไว้โดยนักวิชาการ เว็บไซต์ หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุม การไหลเวียนของการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ รวมถึงการรักษาสินค้าและการกระจายสินค้า และข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิต (Original Source) ไปสู่ผู้บริโภคคนสุดท้าย (Consumers Source) เพื่อตอบสนองความต้องการและความพอใจของลูกค้า<sup>1</sup>

2. โลจิสติกส์ เป็นกระบวนการของการวางแผนเพื่อเคลื่อนหรือที่เคลื่อนย้ายสิ่งของจากสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ ไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ ในเวลาและวิธีการที่เหมาะสม โดยมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด มีระบบการสื่อสารข้อความเป็นตัวเชื่อมและมีเทคโนโลยีเป็นส่วนสนับสนุน เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้บริโภค<sup>2</sup>

3. โลจิสติกส์ คือ ส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทานซึ่งจะวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการไหลไปข้างหน้าและการไหลย้อนกลับและการจัดเก็บสินค้า การบริการ และสารสนเทศที่

---

<sup>1</sup> ธนิต โสพนธรัตน์, เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Logistics Hub, (ม.ป.ท.), 42

<sup>2</sup> สายันท์ จันทวีวิภาสวงศ์, กลยุทธ์ Logistics รุก-รับ FTA, พิมพ์ที่ บริษัท ด้านสหราชอาณาจักร จำกัด, 4549, 8

เกี่ยวข้องกับระหว่างจุดกำเนิดและจุดบริโภคอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า<sup>3</sup>

4. โลจิสติกส์ หมายถึง ต้นทุนด้านการขนส่งของประเทศ การผลิตสินค้าหรือการบริการต่างๆ ย่อมต้องมีการติดต่อขนส่ง เช่น ขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบไปยังโรงงานผ่านกระบวนการผลิตจนเป็นสินค้า จากนั้นต้องมีการขนส่งสินค้าสู่ตลาด เพื่อกระจายให้ถึงผู้บริโภค ต้นทุนด้านการขนส่งมิได้หมายถึงเฉพาะค่าใช้จ่ายของยานพาหนะ แต่รวมถึงวิธีการบรรจุ หีบห่อขนถ่าย และป้อนเข้าโรงงาน หากทำได้รวดเร็ว ประหยัด มีการสูญเสียน้อย นั้นย่อมหมายถึงมีต้นทุนต่ำ ในการกระจายผลผลิตสู่ตลาดและผู้บริโภคก็ต้องมีต้นทุนต่ำด้วย<sup>4</sup>

ดังนั้น การจัดการโลจิสติกส์ จึงครอบคลุมกิจกรรมตั้งแต่การบริหารการขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การบริหารการสั่งซื้อ การบริหารข้อมูล การบริหารการเงิน การจัดการวัตถุดิบ จัดซื้อ บรรจุ การสื่อสารและการดำเนินงานที่ประสานกัน

จากคำจำกัดความของโลจิสติกส์ที่ได้รวบรวมมาข้างต้นดังนั้นเราพอจะสรุปคำจำกัดความของระบบโลจิสติกส์ได้ดังต่อไปนี้

“โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุม เพื่อเคลื่อนที่หรือเคลื่อนย้ายสิ่งของจากสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ ไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ โดยลดต้นทุนให้มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด เพื่อขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคคนสุดท้าย ให้ได้รับความพึงพอใจให้มากที่สุด”

<sup>3</sup> Council of Logistics Management. โลจิสติกส์ (online). 4 เมษายน 2551. แหล่งที่มา <http://wikipedia.com>

<sup>4</sup> โลจิสติกส์ดอทคอม. โลจิสติกส์ ความท้าทายและโอกาสในการแข่งขันทางการค้ายุคใหม่ (online). 4 เมษายน 2551. แหล่งที่มา <http://โลจิสติกส์.com/>

## 2.2 ประวัติและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ เข้ามามีบทบาทในปัจจุบันก็เนื่องจากการวิวัฒนาการของโลก นับแต่ยุคสงครามเย็น (Cold War) โลกซึ่งเคยแบ่งเป็น 2 ค่าย มีกลุ่มประเทศนาโต้ และบริวาร โดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำ กับกลุ่มวอซอร์และบริวาร โดยมีสหภาพโซเวียตเป็นผู้นำ ซึ่งต่างมีการแข่งขันกันทางด้านการทหารและการเมือง Logistics จึงได้ถูกนำมาใช้ทั้งในการจัดซื้อและระบบการส่งกำลังบำรุงของกองทัพสหรัฐ โดยเฉพาะตั้งแต่ปี 1950 ในช่วงสงครามเวียดนาม Logistics ก็ได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่รู้จัก แต่หลังจาก ค.ศ. 1990 เมื่อสงครามเย็นสิ้นสุดลง สงครามทางอุตสาหกรรมได้เปลี่ยนเป็นสงครามทางการค้า ข้อตกลงสนธิสัญญาต่างๆ ทั้ง WTO และสนธิสัญญาทั้งที่เป็นทวิภาคี (Bilateral) และพหุภาคี (Multilateral) ทำให้โลกมีความเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะใน ทศวรรษตั้งแต่ 1990 – ปัจจุบัน การเข้ามาของ Internet ทำให้โลกกลายเป็น Globalization คือ โลกกลายเป็นโลกาภิวัตน์ เป็นโลกที่ไร้พรมแดนทางการค้า ซึ่งเป็นปัจจัยในการผลักดันให้เกิดเป็นการค้าของโลก การซื้อขายไม่ได้มีการจำกัดขอบเขต การแข่งขันในเวทีโลก มีการช่วงชิง-แข่งขันและเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว Logistics จึงเข้ามามีบทบาทหรืออาจกล่าวได้ว่า หากไม่มี Logistics ก็ไม่สามารถที่จะแข่งขันในเวทีการค้าโลกได้<sup>5</sup>

## 2.3 ความสำคัญของระบบโลจิสติกส์

ปัจจุบันประเทศไทยยังมีธุรกิจอีกมากมายที่ยังไม่นำการบริหารจัดการแบบ Logistics แต่ธุรกิจเหล่านั้นก็ยังสามารถดำเนินธุรกิจได้ มีการขนส่งสินค้า มีคลังสินค้า มีการกระจายสินค้าไม่ว่าจะเป็นระบบโกดัง ยี่บัว หรือชาบัว ซึ่งก็เป็นการกระจายสินค้าในรูปแบบหนึ่งของการจัดการโลจิสติกส์ เพียงแต่ว่าไม่เป็น Logistics ก็ตรงที่ไม่มีการจัดการในเชิงที่เป็นปฏิสัมพันธ์ เชิงระบบคือไม่มีความเป็นบูรณาการ ซึ่ง Logistics ตามความหมายในปัจจุบันจะมีลักษณะของความเป็นบูรณาการ และต้องมีเป้าหมายที่จะสร้างศักยภาพการแข่งขันที่เหนือกว่า (Core Competency) เพื่อที่จะบรรลุ

<sup>5</sup> ธนิต โสรรัตน์. ประวัติและวิวัฒนาการของโลจิสติกส์ (online). 4 เมษายน 2551, แหล่งที่มา <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=117>

ถึง Just In Time หรือ Speech การลดต้นทุนที่เป็นแบบ Cost Sharing และมูลค่าเพิ่ม Value Addedซึ่งเป็นวัตถุประสงค์หลักของการจัดการโลจิสติกส์<sup>6</sup>

การบริหารการกระจายสินค้าจะเป็นการมองภาพโดยรวมจากความต้องการของลูกค้าและสถานการณ์ภายนอกเข้ามาสู่การจัดการทรัพยากรภายในเพื่อให้เกิดผลสูงสุดตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร โดยทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันกำหนดแผนงานและดำเนินการอย่างสอดคล้องกัน หรืออาจจะกล่าวได้ว่าระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นการนำสินค้าและบริการที่ลูกค้าต้องการไปยังสถานที่ที่ถูกต้อง ในเวลาที่เหมาะสม และสร้างความพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยที่กิจการได้รับผลกำไรหรือมีค่าใช้จ่ายที่ประหยัดด้วย

## 2.4 กิจกรรมทั่วไปของระบบโลจิสติกส์

กระบวนการจัดการโลจิสติกส์จะครอบคลุมกิจกรรม 2 ประเภท คือ กิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้<sup>7</sup>

**2.4.1. กิจกรรมหลัก (Key Activities)** หมายถึง กิจกรรมที่ปรากฏอย่างสม่ำเสมอและเป็นกิจกรรมที่มีความสัมพันธ์กันอย่างสมบูรณ์ อันประกอบด้วย

### 2.4.1.1 การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)

เป็นการจัดการให้ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่มีขายในตลาดโดยไม่ขาดแคลนและอยู่ในปริมาณที่เหมาะสม กล่าวคือไม่มากหรือน้อยจนเกินไป นอกจากนี้ยังต้องมีการคาดคะเนยอดขาย (Sales Forecasting) เนื่องจากยอดขายที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมสินค้าคงคลังให้เหมาะสม ซึ่งถ้ามีสินค้าเกินความต้องการหรือมีสินค้าคงคลังมากเกินไปย่อมทำให้เกิดต้นทุนในการ

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน

<sup>7</sup> สารวิจัยธุรกิจ วิชาการกรงไทย , ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถแข่งขันทางการค้า (online) 4 เมษายน 2551,แหล่งที่มา [http://www.smemedia.com/index.php?lay=boardshow&ac=webboard\\_show&WBntype=1&Category=smemedia.com&thispage=4&No=379394](http://www.smemedia.com/index.php?lay=boardshow&ac=webboard_show&WBntype=1&Category=smemedia.com&thispage=4&No=379394)

เก็บรักษาสินค้าตามมา ในขณะที่ถ้าจำนวนหรือปริมาณของสินค้าไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาดและลูกค้าก็อาจจะก่อให้เกิดผลเสียหายในด้านการเสียโอกาสทางการตลาดและในการจำหน่ายสินค้าได้<sup>8</sup>

### ต้นทุนของของสินค้าคงคลัง (Inventory Costs)

ต้นทุนของการบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Costs) สามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ประเภทดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนการสั่งซื้อหรือติดตั้ง (Ordering or Setup Costs) ต้นทุนการสั่งซื้อจะเกี่ยวข้องกับการจัดหาวัตถุดิบ และพัสดุจากภายนอกองค์การขณะที่ต้นทุนการติดตั้ง หรือดำเนินงาน จะเกี่ยวข้องกับการจัดเก็บ และการดำเนินงานภายในระบบ เพื่อให้ระบบการผลิตดำเนินงาน ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการใช้จ่ายที่เป็นเงิน และเวลา

2. ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา (Inventory Carrying or Holding Costs) จะมีส่วนประกอบสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ ต้นทุนของเงิน (Capital Costs), ต้นทุนการจัดเก็บ (Storage Costs) และต้นทุนความเสี่ยง (Risk Costs)

3. ค่าใช้จ่ายเนื่องจากสินค้าขาดแคลน (Shortage Cost or Stock out Cost) เป็นวัสดุคงคลังที่ขาดมือ เมื่อเกิดความต้องการ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจเสียจังหวะในการดำเนินงาน หรือโอกาสในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

4. ต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Costs) เกิดขึ้นจากการแลกเปลี่ยน (Trade-off) ระหว่างการตัดสินใจเลือกที่จะดำเนินการอย่างหนึ่ง กับทางเลือกอย่างอื่น

5. ต้นทุนสินค้า (Cost of Goods) ในการจัดเก็บเพื่อรอการสั่งซื้อและจัดส่ง<sup>9</sup>

<sup>8</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพฤพฤณี, กลยุทธ์การบริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ, กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540, 207

### 2.4.1.2 การบริหารการขนส่ง (Transportation Management)

การขนส่ง นับเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นและเป็นต้นทุนส่วนที่สำคัญที่สุดของต้นทุนรวมของทุกกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งประเด็นในกิจกรรมด้านการขนส่งที่ต้องคำนึงถึงกิจกรรมต่างๆตั้งจะกล่าวต่อไป<sup>10</sup>

1. การเลือกประเภทการขนส่ง (Mode Selection)
2. การเลือกเส้นทางการขนส่ง (Route Selection)
3. การเลือกขนาดของยานพาหนะขนส่ง (Fleet Sizing)
4. การเก็บรวบรวมสินค้าเพื่อขนส่งแต่ละเที่ยว (Shipment Consolidation)
5. การวางแผนด้านเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (Vehicle Scheduling)
6. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transportation)

สำหรับธุรกิจเกือบทุกประเภทถือว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมหลักที่มีความสำคัญมากที่สุด เพราะว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายสูงที่สุดในกระบวนการกระจายสินค้า โดยเฉลี่ยทั่วไปแล้ว การขนส่งจะคิดค่าใช้จ่ายสูงมากและอยู่ในระหว่างหนึ่งในสามส่วนถึงสองในสามส่วนของค่าใช้จ่ายในกระบวนการกระจายสินค้าทั้งหมด (Logistics Cost)<sup>11</sup> ทั้งนี้การขนส่งจะเกิดขึ้นในขั้นตอนของการขนส่งวัตถุดิบเข้ามาในโรงงานเพื่อทำการผลิตและการขนส่งสินค้าสำเร็จรูปที่ผลิตแล้วไปยังตลาด

<sup>9</sup>สถาบันพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. เทคนิคการบริหารสินค้าคงคลัง(online). 4 เมษายน 2551. แหล่งที่มา [www.mab2.com/download/InventoryManagement.doc?PHPSESSID=ece5520ab1ce89dd54f28820a7df3e3](http://www.mab2.com/download/InventoryManagement.doc?PHPSESSID=ece5520ab1ce89dd54f28820a7df3e3)

<sup>10</sup>วิโรจน์ ศรีสุรภานนท์, "การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและโลจิสติกส์", ฉบับที่ 1, (กันยายน 2545), 25

<sup>11</sup>กมลชนก สุทธิวาทนฤพพวุฒิ, กลยุทธ์การบริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ, 208

ระบบขนส่งถือเป็นปัจจัยที่สำคัญของการบริหารด้วยระบบโลจิสติกส์เนื่องจากเป็นส่วนช่วยในการกระจายสินค้าก่อให้เกิดความรวดเร็วในการนำเสนอผลิตภัณฑ์มาสู่ตลาด และยังมีบทบาทในกระบวนการผลิตและการขาย เช่น การขนส่งสินค้าต้นแบบเพื่อเป็นตัวอย่างก่อนผลิตสินค้าหรือการส่งตัวอย่างให้ลูกค้าได้เลือกสั่งซื้อ เป็นต้น<sup>12</sup>

จุดมุ่งหมายที่สำคัญที่สุดของการให้บริการขนส่งจะต้องให้การขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ถูกต้อง (Right Place) ภายในเวลาที่กำหนด (Right Time) และสินค้าที่ไปถึงยังอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์ (Right Condition) ประกอบกับต้องมีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ (Right Cost)

โดยรูปแบบของการขนส่งหลักในปัจจุบันแบ่งเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ สำหรับแบบที่นิยมใช้ในการนำเข้าและส่งออกมากที่สุดคือ การขนส่งทางทะเลและทางอากาศ เพราะการขนส่งทางทะเลนั้น นอกจากจะบรรจุสินค้าได้ครั้งละมากๆ แล้ว ค่าบริการในการขนส่งจะมีราคาสูงไม่มากนัก แต่การขนส่งทางทะเลนี้มีข้อจำกัดในด้านเวลา เนื่องจากต้องใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าการขนส่งประเภทอื่น การขนส่งทางทะเลจึงเหมาะกับการขนส่งที่มีการวางแผนล่วงหน้า ทำให้สามารถนำสินค้าสู่ตลาดได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด<sup>13</sup>

สำหรับการขนส่งทางอากาศนั้น มีจุดเด่นในความเร็วในการขนส่ง ซึ่งการขนส่งทางอากาศยังแบ่งเป็นขนส่งแบบธรรมดาและขนส่งแบบด่วนพิเศษ ซึ่งมีค่าบริการในการขนส่งเพิ่มขึ้นตามความเร็วของการขนส่ง และเนื่องจากอัตราค่าขนส่งทางอากาศที่สูงมาก การใช้บริการรูปแบบนี้จึงเหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญหรือมีมูลค่าสูง และต้องการให้ถึงผู้รับแบบรวดเร็ว

ในส่วนของการขนส่งทางบกนั้น จะไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าข้ามประเทศ แต่มีความสำคัญในการนำสินค้าจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยานสู่ผู้รับสินค้าที่ปลายทาง หรือในทาง

<sup>12</sup> มัญญา อะทาโส, "โครงสร้างพื้นฐานที่ทันสมัย ไม่ใช่คำตอบสุดท้ายของโลจิสติกส์", ม.ป.พ., 34

<sup>13</sup> เรื่องเดียวกัน, 34

กลับกัน ต้องใช้การขนส่งทางบกในการขนส่งสินค้าจากโรงงานหรือท่าทางไปท่าอากาศยาน หรือท่าเรือเพื่อจัดส่งไปยังต่างประเทศต่อไป<sup>14</sup>

ในการขนส่งด้วยวิธีต่างๆทั้งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องพิจารณาถึงความสำคัญของรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับสถานการณ์หรือสินค้าที่จะขนส่ง เพราะการขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีความเหมาะสมกับสินค้าและสถานการณ์ที่แตกต่างกันประกอบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบจะแตกต่างกันไปด้วย หากในการเลือกรูปแบบของการขนส่งไม่ได้พิจารณาและไม่ได้ความสำคัญในปัจจุบันนี้อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นโดยไม่จำเป็นและส่งผลกระทบต่อเพิ่มขึ้นของต้นทุนในการแข่งขันทางการตลาดด้วย

#### 2.4.1.3 การบริหารข้อมูลและระบบเทคโนโลยี

เป็นกิจกรรมที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบริหารโลจิสติกส์ เพราะถ้าหากการบริหารข้อมูลเทคโนโลยีในการรับ-ส่ง และจัดเก็บข้อมูลดีจะส่งผลให้การจัดส่งสินค้าเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ต้นทุนต่ำ<sup>15</sup>

#### 2.4.1.4 การประเมินผล

การบริหารงานโลจิสติกส์จะต้องมีการประเมินผลว่า รูปแบบวิธีการที่ดำเนินการอยู่นั้นมีประสิทธิภาพ บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้หรือไม่ เช่น เป้าหมายในการลดค่าใช้จ่าย เป้าหมายในการเสริมสร้างคุณค่าของการบริหารงานด้านโลจิสติกส์ให้ดียิ่งขึ้น ในการประเมินผล การบริหารงาน จะต้องกำหนดค่ามีตัววัดได้ในการวัดค่า ลดค่าใช้จ่ายได้เท่าไร ในจุดหรือขั้นตอนใดของกระบวนการโลจิสติกส์<sup>16</sup>

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน, 34

<sup>15</sup> สายันท์ จันทน์วิภาสวงศ์, กลยุทธ์ Logistics รุก-รับ FTA, 12

<sup>16</sup> เรื่องเดียวกัน, 12



การกำหนดแผน เมื่อได้ประเมินผลแล้วจะพบจุดเด่น จุดด้อย และปัญหาต่างๆ จะต้องปรับปรุงเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงวิธีการบริหารพร้อมกับเป้าหมายใหม่ แล้วกำหนดเป็นแผนปฏิบัติใหม่ต่อไป

#### **2.4.1.5 การบริหารการสั่งซื้อ (Order Processing Management)**

นับเป็นกิจกรรมสุดท้ายของกิจกรรมหลักในระบบโลจิสติกส์ โดยทำหน้าที่ในการบริหารการสั่งซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบในปริมาณที่เหมาะสม เพื่อไม่ให้เกิดความสูญเสียผลประโยชน์

กิจกรรมต่างๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วล้วนเป็นกิจกรรมหลักๆ ซึ่งมีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการโลจิสติกส์ขององค์กร

**2.4.2 กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities)** เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นตามสถานการณ์และอาจขึ้นอยู่กับประเภทของธุรกิจ ซึ่งแต่ละธุรกิจอาจจะมีกิจกรรมนี้หรือไม่มีก็ได้ อันประกอบด้วย

**2.4.2.1 การบรรจุหีบห่อ (Packaging)** การบรรจุหีบห่อมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาและคุ้มครองสภาพของสินค้าให้อยู่ในสภาพที่ดีและเกิดความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ กล่าวคือ หากสินค้าได้รับความเสียหายและเมื่อลูกค้าได้รับสินค้าแล้วเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อสินค้าและการให้บริการ ย่อมก่อให้เกิดความไม่ไว้วางใจในการใช้บริการครั้งต่อไปในอนาคตด้วย

ในการบรรจุหีบห่อสินค้านั้น สิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างยิ่งคือ ลักษณะทั่วไปและประเภทของสินค้าที่จะทำการบรรจุหีบห่อ ซึ่งการบรรจุหีบห่อที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าน้อยที่สุดนั้น จะต้องนำวัสดุที่ใช้ในการหีบห่อที่เหมาะสมกับสินค้าประกอบกับราคาต้นทุนของวัสดุนั้น จะต้องมียุคไม่สูงจนเกินไปเพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในส่วนของการดำเนินงานนี้

**2.4.2.2 การจัดการการคลังสินค้า (Warehousing)** เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดทิศทางของการเคลื่อนไหวของสินค้า การกำหนดสถานที่จัดเก็บผลิตภัณฑ์แต่ละประเภท การกำหนดทำเลที่ตั้งของคลังสินค้า ทั้งนี้จุดประสงค์ในการจัดคลังสินค้าเพื่อให้เกิดการประหยัดทั้งในส่วนของเวลาและค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย

**2.4.2.3 การใช้เครื่องจักรและเครื่องใช้ต่าง ๆ (Materials Handling)** ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเลือกเครื่องจักรและอุปกรณ์ในการทำงาน รวมถึงการวางนโยบายในการซื้อเครื่องจักรใหม่ทดแทนเครื่องจักรเก่าด้วย

**2.4.2.4 การจัดซื้อ (Purchasing)** เป็นกิจกรรมที่เริ่มต้นตั้งแต่การเลือกแหล่งผลิตหรือแหล่งที่จะซื้อ กำหนดระยะเวลาในการซื้อ จนถึงการกำหนดปริมาณและคุณภาพของวัตถุดิบหรือสินค้าอื่น ๆ ที่จะจัดซื้อ

**2.4.2.5 การประสานงานกับฝ่ายผลิต (Cooperate with Production Output)** เพื่อทราบตัวเลขของผลิตทั้งหมดในช่วงระยะเวลาต่าง ๆ รวมถึงลำดับและเวลาที่ใช้ในการผลิต ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการจัดการระบบโลจิสติกส์ขององค์กร

ในการให้บริการในกิจกรรมต่าง ๆ ในระบบโลจิสติกส์จะเน้นกิจกรรมทางด้านการขนส่งและควบคุมสินค้าคงคลังหรือการจัดเก็บสินค้าเป็นหลัก ซึ่งกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จะดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดผลกำไรสูงสุด จำเป็นต้องมีเทคนิคหรือปัจจัยบางประการเพื่อให้กิจกรรมดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและลดข้อผิดพลาดอันเกิดจากการประสานกิจกรรมของฝ่ายต่าง ๆ ในระบบโลจิสติกส์

## 2.5 ประเภทของโลจิสติกส์

ในการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ของระบบโลจิสติกส์ทั้งหมด สามารถจำแนกประเภทกระบวนการของกิจกรรมได้ 3 ประเภท ดังนี้

1. โลจิสติกส์ต้นน้ำ (Up – stream Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตเข้าสู่ขั้นตอนการผลิตในโรงงาน ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนในการจัดหาวัตถุดิบ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมของฝ่ายจัดซื้อ ได้แก่ การบริหาร การจัดซื้อ การบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผนและการควบคุมการผลิต

2. โลจิสติกส์ปลายน้ำ (Down – stream Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปออกจากโรงงานที่ผ่านขั้นตอนการผลิตและส่งถึงผู้บริโภค ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนของการกระจายสินค้าเกี่ยวข้องกับงานการตลาด ได้แก่ การบริหารคลังสินค้า การขนส่ง และการบริการลูกค้า

3. โลจิสติกส์การผลิต (Manufacturing Logistics) หมายถึง การนำการจัดการโลจิสติกส์มาใช้ในการบริหารการผลิต เริ่มตั้งแต่การนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิตจนกระทั่งออกมาเป็นสินค้าสำเร็จรูป

## 2.6 ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

**1. Logistics Provider หรือ Carriage Provider** ผู้ให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ Logistics เช่น ผู้ให้บริการคลังสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งต่างๆ ทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ หรือทางท่อ ผู้ให้บริการ Packing สินค้า ฯลฯ ซึ่งผู้ประกอบการเข้าสู่ Logistics ที่มีประสิทธิภาพได้จะต้องเข้าใจถึงวิธีการจัดการ ผู้ให้บริการภายนอกหรือเรียกว่า Out sources subcontractors ซึ่งจะต้องมีเทคนิคและการจัดการ<sup>17</sup>

**2. Third Party Logistics (3PL)** เป็นผู้ให้บริการงานที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ ซึ่งการให้บริการจะต้องอาศัยทักษะและเครือข่ายธุรกิจในระดับ Global Network โดยมีเครื่องมือเครื่องใช้เทคโนโลยีและการลงทุน ลักษณะงานที่ให้บริการจะมีขอบเขตความรับผิดชอบที่กว้างขวาง โดยเป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างกับลูกค้าหรือคู่ค้า และมีการเชื่อมโยงมีความเป็นบูรณาการ โดย

<sup>17</sup> ธนิต โสรัตน์, โลจิสติกส์กลไกที่สำคัญของภาคค้าโลก(online), 4 เมษายน 2551, แหล่งที่มา <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=350>

ผู้ใช้บริการจะเป็น Real User ก่อนข้างแท้จริง ผู้ให้บริการในลักษณะนี้ได้จะต้องมีการลงทุนที่สูงมาก โดยเฉพาะจะต้องมีเครือข่ายระดับโลก<sup>18</sup>

**3.Fourth Party Logistics (4PL)** เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระดับที่มีการบูรณาการสูงมาก จะเป็นผู้รับผิดชอบในการบริหารจัดการ ควบคุมผู้ให้บริการ 3PL ในแต่ละรายให้สามารถเชื่อมโยงการทำงาน คือ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้รับบริการในการควบคุมและกำกับ 3PL ให้ปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งได้มีการทำสัญญาไว้กับผู้ให้บริการ<sup>19</sup>

## 2.7 การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย

โลจิสติกส์นับว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ซึ่งเป็นหัวข้อที่ได้รับความสนใจอย่างรวดเร็ว เนื่องจาก เป็นที่ยอมรับว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันทั้งในระดับธุรกิจ และในระดับประเทศ เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ ของประเทศไทยแล้วพบว่า ระดับการพัฒนาโลจิสติกส์ ของไทยยังอยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution คือการให้ความสำคัญกับการส่งสินค้าไปสู่ ผู้บริโภค อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในแต่ละกิจกรรมและมีความเข้าใจการจัดการสินค้าเฉพาะส่วน ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics เป็นการพัฒนาที่ผนวกรวมเอากิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต มีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การ จัดซื้อวัตถุดิบจนจัดส่งถึงผู้บริโภค

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องหลายองค์กรที่ร่วมกันประชุมหารือประสานงานระดมสมองแก้ปัญหา เพื่อเปิดมิติใหม่ให้กับระบบการขนส่งสินค้า อาทิ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานประมาท กรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันทำให้ระบบโลจิสติกส์เป็น รูปธรรม เช่น บันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการขนส่ง (Port - to - Door ) และ Door - to - Port ข้อตกลงเพิ่ม

<sup>18</sup> สายันท์ จันทน์วิภาสวงศ์, กลยุทธ์ Logistics รุก-รับ FT, 148

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, 152

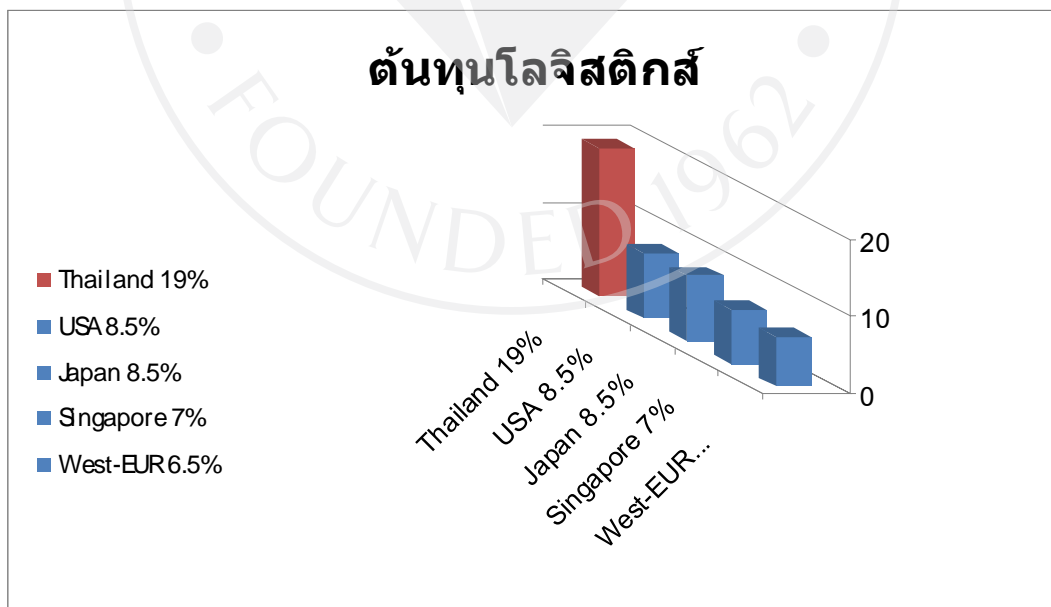
ประสิทธิภาพของขนส่งสินค้า และข้อตกลง การนำส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด้วยมือผู้รับส่วนยุทธศาสตร์ทางอากาศนั้น มี 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ

1.Global Distination Network โดยขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั้งโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสินค้า ในกลุ่มประเทศจีเอ็มเอส และเอเชียใต้

2.พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็นประตูระดับโลกโดยให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นประตูสู่ระดับโลก โดยให้สนามบินเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นประตูสู่ภูมิภาค

3.เป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แพคเกจจิ้ง ส่วนอิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ

### 2.7.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นอย่างไร



จากตารางเห็นได้ว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเมื่อเทียบกับประเทศอื่นยังสูงอยู่มากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น

การแข่งขันในตลาดโลกนับวันยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ ความรวดเร็ว และต้นทุนที่ถูกลงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบ เพราะประเทศไทยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงอยู่มากเมื่อเทียบกับประเทศอื่น

จากการศึกษาเกี่ยวนโยบายของภาครัฐในการสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงการผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดและผู้บริโภคในทุกระดับ รวมทั้งการลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้าดังต่อไปนี้

**1.การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Logistics Infrastructure)** โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับประเทศไทย สามารถแบ่งองค์ประกอบใหญ่ๆ คือ 1) ประตูการค้า (Gateway) หลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือนานาชาติ และด่านชายแดน 2) ระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง (Network) ในทุกรูปแบบ ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางน้ำ ทางถนน ทางรางรถไฟ ทางอากาศ และทางท่อ ซึ่งมีความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายการกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศ และมีขอบข่ายการเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและระดับโลก 3) โครงสร้างที่เกี่ยวข้องกับจุดรวบรวมและกระจายสินค้าต่างๆ เช่น คลังเก็บรักษาสินค้าในขั้นตอนต่างๆ ของกระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทาน และรวมถึง 4) โครงสร้างพื้นฐานของการทำธุรกรรมทั้งในด้านข้อมูลข่าวสารและการเงิน

**2.การพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ (Information Linkage and Database System)** โดยเฉพาะการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งมักจะใช้ข้อมูลที่ซ้ำซ้อน และเป็นรายการประเภทเดียวกันแต่ยังต้องให้ผู้ให้บริการกรอกซ้ำ รวมทั้งฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่

ในปัจจุบันมีจำกัดและไม่เพียงพอ อีกทั้งข้อมูลที่มีอยู่ยังกระจกระบาย และขาดความครบถ้วนในรายละเอียด ยังไม่มีข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เก็บไว้อย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถนำไปใช้ในการวิเคราะห์และวางแผนการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**3. การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Capacity Building)** การพัฒนาความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์นั้น ถือว่ามีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ โดยมีการสร้างองค์ความรู้ และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ซึ่งจะต้องให้เพียงพอทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทั้งในภาครัฐและโดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคเอกชน

**4.การพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers)** ธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถือเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการสร้างให้เกิดประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะ และเข้ารับภาระการบริหารกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ทั้งภายในบริษัท (Manufacturing Logistics) และในกระบวนการนำส่งสินค้าวัตถุดิบ หรือสินค้าที่ผลิตแล้ว ทั้งขาเข้าและขาออก (Inbound and Outbound Logistics) จากบริษัทไปถึงผู้ซื้อโดยลำดับ

**5. การสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาค (Regional Economic Integration)** นอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว ต้องมีการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศในภูมิภาคเพื่อผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ให้กลายเป็นตลาดร่วมที่มีขนาดใหญ่ เป็นการสร้างอุปสงค์ให้กับผู้ผลิตต่างๆ ในภูมิภาค ซึ่งบทบาทของไทยในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ จะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความร่วมมือในระดับชาติ

**6.การปรับปรุงกฎหมาย ข้อบังคับ นโยบาย และกระบวนการให้บริการของรัฐ (Law, Regulation and Institution Framework)** เป็นปัจจัยสำคัญที่อาจจะเป็นอุปสรรคหรือเอื้ออำนวยต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการภายในประเทศ และการนำเข้าหรือส่งออกสินค้ากับต่างประเทศ กฎหมาย กฎระเบียบหรือนโยบายที่เอื้อต่อการไหลผ่านของสินค้าและบริการ จะส่งเสริมให้กระบวนการโลจิสติกส์เป็นไปอย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านของต้นทุนค่าใช้จ่ายที่มีประสิทธิภาพและตรงเวลาตามความต้องการของลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ

### 2.7.2 แนวโน้มการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ถึงแม้ระดับความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว และยังมีประเด็นที่ต้องได้รับการ ปรับปรุงพัฒนาอีกมาก แต่ประเทศไทยมีความได้เปรียบ เชิงภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางภูมิภาคอินโดจีน แต่ละประเทศในภูมิภาคนี้ล้วนมีความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ และมีการเติบโตด้านการค้าระหว่างประเทศ อย่างรวดเร็ว ประกอบกับแนวโน้มการทำข้อตกลง FTA (Free Trade Agreement) ของหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ที่จะทำให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคยิ่งมีความเจริญเติบโตที่สูงขึ้น

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรอาศัยโอกาสและความ ได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์นี้ กำหนดเป้าหมายการพัฒนา ให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน (Logistics Hub of Indo-China) ซึ่งหมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ทั้งในส่วนผู้ประกอบการและผู้ให้บริการของกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในประเทศ และดึงดูดให้กิจการขนส่งสินค้าและบริการในภูมิภาคเข้ามาใช้ในประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงมากขึ้น

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ (สพข.) ได้ยกร่างกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ (Road



Map) โดยได้ศึกษาเปรียบเทียบแนว การพัฒนาในต่างประเทศ ทั้งในด้านการกำหนดยุทธศาสตร์ ลักษณะการบริหารจัดการ และหน่วยงานขับเคลื่อน

นอกจากนั้น ยังได้ประชุมหารือและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) แล้วจึงประยุกต์เข้ากับบริบทของประเทศไทย และได้เป็นข้อสรุปถึงประเด็นหลักที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่ควรได้รับการพัฒนาในลักษณะบูรณาการ ข้อสรุปประเด็นยุทธศาสตร์นี้ ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน (กพข.) และคณะรัฐมนตรี ในวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ. 2546 ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

**โครงสร้างพื้นฐานและกฎหมาย** เป็นประเด็นที่เป็นบทบาทของภาครัฐโดยตรง และควรเร่งดำเนินการ โดยเฉพาะการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ทั้งในด้านการปรับปรุง การบริหารจัดการของรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ (Mode) การขนส่ง ให้สามารถเปลี่ยนถ่ายจากการขนส่งในรูปแบบหนึ่งไปอีกรูปแบบหนึ่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้มีการใช้การขนส่งในรูปแบบที่ยังมี Capacity เหลืออยู่ได้สะดวกยิ่งขึ้น รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางขนส่งให้เหมาะสมกับ แต่ละอุตสาหกรรมหลัก เป็นต้น

ส่วนการปรับปรุงกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง จะต้องมีความชัดเจนและรองรับพัฒนาการของกระบวนการโลจิสติกส์ที่กำลังเกิดขึ้นหรือจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ นับเป็นอีกประเด็นที่ต้องดำเนินการเนื่องจากเป็นเรื่องที่ ต้องใช้ระยะเวลานาน

### บทที่ 3

#### กฎหมายไทยที่ใช้ในการให้บริการระบบโลจิสติกส์

เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมต่างๆในระบบโลจิสติกส์ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 การบังคับใช้กฎหมายให้สอดคล้องกับกิจกรรมต่างๆยังเป็นไปด้วยความยุ่งยาก โดยการบังคับใช้กฎหมายนั้นไม่ว่าจะเป็นเรื่องสัญญา หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการ เป็นต้น ยังคงต้องใช้กฎหมายทั้งประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ รวมถึงพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเฉพาะเรื่อง จากการศึกษาถึงกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายของระบบโลจิสติกส์ ปัญหานี้ทำให้เกิดความสับสนว่า สถานภาพและ ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ตามกฎหมายไทยเป็นอย่างไร รวมถึงปัญหา ปัญหาการควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) เป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ แต่รัฐบาลกลับตรากฎหมาย (พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548) กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการไทยและหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการ เช่น ต้องเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ในประเทศไทยและมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 SDR และต้องดำรงหลักประกันความรับผิดชอบตลอดระยะเวลาประกอบการ<sup>1</sup> เมื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์และได้มีกฎหมายควบคุมการประกอบการแล้ว โลจิสติกส์ควรมีกฎหมายควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการด้วยหรือไม่

จากการศึกษา ซึ่งถ้าหากจะพิจารณาถึงกฎหมายไทยที่ใช้กับการให้บริการระบบโลจิสติกส์ จะแบ่งการพิจารณาออกได้ดังต่อไปนี้

---

<sup>1</sup>พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 40

### 3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายของระบบโลจิสติกส์นั้น ในการนำกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะใดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับนั้น ต้องคำนึงถึงความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ให้บริการในแต่ละประเภท เช่นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อาจจะดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้ใช้บริการ สำหรับกิจกรรมที่จะต้องติดต่อหรือมีนิติสัมพันธ์กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม เป็นต้น ดังนั้นหากพิจารณาตามความสัมพันธ์ในกิจกรรมเรื่องต่างๆแล้ว กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับในเรื่องการให้บริการโลจิสติกส์มีดังต่อไปนี้

#### 3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของนี้ได้กำหนดลักษณะของสัญญาจ้างทำของไว้ในมาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาจ้างทำของแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่งมีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างและฝ่ายผู้รับจ้าง โดยผู้รับจ้างตกลงจะทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งงานนั้น

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าลักษณะและสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของ คือ

1) สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยฝ่ายผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตนแล้วจะจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้างส่วน

คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คือ ผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน<sup>2</sup>

2) สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ ผู้ว่าจ้างมิได้ต้องการเฉพาะแรงงานของผู้รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียวดังเช่นนายจ้างต้องการลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน<sup>3</sup>

3) ในสัญญาจ้างทำของนั้น ผู้รับจ้างมิได้ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทน เมื่อผู้รับจ้างทำการงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว ก็จะได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน และสินจ้างที่จะต้องจ่ายโดยมากจะเป็นเงินตรา แต่จะตกลงจ่ายเป็นทรัพย์สินอื่นก็ได้<sup>4</sup>

ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากสัญญาจ้างทำของ ดังที่กล่าวมาข้างต้น สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทนระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง โดยผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างแก่ผู้รับจ้างในการทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จซึ่งวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของนั้น คือ ความสำเร็จของงานที่จ้างให้ทำ

ในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า (Transportation) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การจัดซื้อ (Purchasing) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องดำเนินการต่าง ๆ ในกิจกรรมเหล่านี้เองทั้งสิ้น เนื่องจากผู้ใช้บริการ ได้ตกลงกันทำสัญญาเพื่อให้ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์เข้ามาดำเนินการวางแผนและควบคุมการกระจายสินค้าและบริหารสินค้าคงคลังเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการแข่งขันทางการค้า โดยมีเป้าหมายในการลดค่าใช้จ่ายให้ต่ำที่สุดและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้ามากที่สุด

<sup>2</sup>จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะตัวแทน ตัวแทนคำต่าง  
นายหน้า จ้างทำของ รัชชน,พิมพ์ครั้งที่ 7,(กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติธรรม,2547)99

<sup>3</sup>ไพฑูริย์ เอกจริยากร,คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รัชชน,พิมพ์ครั้งที่ 7,(กรุงเทพมหานคร:  
สำนักพิมพ์วิญญูชน,2548)129

<sup>4</sup>จินดา บุญยอาคม,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ,  
(กรุงเทพมหานคร:โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,2512)132

เท่าที่จะทำได้ ลักษณะของสัญญาจะถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ ซึ่งเป็นเอกเทศสัญญาประเภทหนึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อพิจารณาในกิจกรรมต่างๆเบื้องต้นแล้วแล้วเห็นว่า สัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาจ้างทำของ ซึ่งเป็นสัญญาที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รับจ้างผู้ว่าจ้างเพื่อให้บริการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า (Transportation) ซึ่งจะรวมทั้งการขนส่งสินค้าและการวางแผนในการขนส่งสินค้า การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การจัดซื้อ (Purchasing) และกิจกรรมอื่น ๆ ตามที่ตกลงไว้ในสัญญา และผู้ว่าจ้างตกลงที่จะให้ค่าจ้างแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตกลงให้บริการในแต่ละกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ จะเห็นได้ว่าสถานภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คือผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของและเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานภาพเป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของแล้ว ก็จะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 ว่าด้วยจ้างทำของ มาปรับใช้ในการกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้รับจ้าง

ผู้รับจ้างซึ่งเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่าง ๆ เหล่านั้นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของสัญญา กล่าวคือ การที่ผู้ว่าจ้างได้ทำสัญญาโลจิสติกส์จ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อวางแผนและให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่าง ๆ ตามสัญญาให้ นั้น ผู้ว่าจ้างย่อมมีความคาดหวังว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถวางแผนเพื่อลดต้นทุนของผู้ว่าจ้างให้ได้มากที่สุดเพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ รวมทั้งต้องการให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ว่าจ้างที่มากขึ้น แต่ปัญหาอยู่ที่ระดับการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะต้องใช้ความรู้ความสามารถในระดับใด จะใช้ระดับการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นคู่สัญญาเหมือนเช่นที่เคยใช้ในการดำเนินกิจการของตน หรือระดับความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปที่พึงกระทำในแต่ละกิจกรรม ซึ่งในประเด็นนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดการใช้ระดับความรู้ความสามารถของผู้รับจ้างในสัญญาจ้างทำของไว้

### ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ตามสัญญาจ้างทำของ

ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการหรือผู้ว่าจ้างอันมีสาเหตุเนื่องมาจากการให้บริการในแต่ละกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ตามหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้รับจ้างภายใต้สัญญาจ้างทำของและภายใต้หลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้รับบริการที่เป็นผู้ว่าจ้างอย่างเต็มจำนวน

#### 3.1.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน

การให้บริการขนส่งสินค้าของผู้ส่งของไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ เพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้รับของหรือผู้รับตราส่ง และได้กระทำเพื่อำเนินการทางการค้าปกติแล้ว ถือได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นได้ให้บริการรับขนส่งของและเป็นการให้บริการในฐานะที่เป็นผู้รับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องรับขนซึ่งเป็นเอกเทศสัญญา

ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ในมาตรา 608 ดังนี้คือ “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อำเนินการเป็นทางการค้าปกติของตน”

จากคำนิยามของการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ข้างต้น เห็นได้ว่าสัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางการค้าปกติของผู้ขนส่งด้วย ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนใหญ่แล้วได้ให้บริการรับส่งของเป็นทางการค้าปกติด้วย

นอกจากนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขนนี้ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งได้กระทำการในฐานะของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 616 ซึ่งได้กำหนดไว้ดังนี้

“มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบขายแก่ตนนั้น สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกซ้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

เมื่อพิจารณามาตรา 616 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว เห็นได้ว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบของที่ขนส่งจากผู้ส่งหรือผู้ตราส่งและหาก ได้เกิดความสูญหายหรือบุบสลายหรือเกิดการส่งมอบชกซ้ำแก่ของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกซ้ำนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพแห่งของที่ขนส่งหรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

สำหรับคำอธิบายใหม่ทดแทนของการส่งมอบของล่าช้านั้นได้กำหนดไว้ในมาตรา 621 คือ “คำอธิบายใหม่ทดแทนในการส่งมอบของชกซ้ำนั้น ท่านห้ามมิให้เกินกว่าจำนวนซึ่งจะถึงกำหนดให้ในเหตุของการสูญหายสิ้นเชิง” มาตรานี้ได้จำกัดความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากความชกซ้ำไม่ให้เกิดกว่าที่จะมีการชดใช้ให้แก่ผู้รับตราส่งในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหายไปหมด สำหรับเหตุผลที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้ก็เพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งมิให้ต้องรับผิดชอบมากไปกว่าที่จะพึงคาดหมายได้ โดยพิจารณาจากราคาของที่ขนส่ง

### 3.1.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า

ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการคลังสินค้าโดยได้จดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องทุกประการแล้ว ประกอบกับในการให้บริการนั้น ผู้ให้บริการได้มีการออกเอกสารใบรับของคลังสินค้าหรือประหวนสินค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบอันเป็นสาระสำคัญของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว หากเกิดความเสียหาย หรือสูญหายขึ้นในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ดูแลเก็บรักษาสินค้าของผู้ใช้บริการในคลังสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

สตักส์จะมีความรับผิดชอบในฐานะนายคลังสินค้าตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า ได้กำหนดไว้

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติต่าง ๆ ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า แล้วจะเห็นได้ว่าไม่มีบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าไว้อย่างชัดเจน เพียงแต่ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติบางมาตราในเรื่องการรับขนมาใช้บังคับกับการเก็บของในคลังสินค้าโดยอนุโลมตามมาตรา 722<sup>5</sup> ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตราต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว อาจกล่าวได้ว่าความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าในความสูญหายหรือเสียหายหรือการส่งมอบซ้ช้ำที่เกิดขึ้นแก่ของหรือสินค้าที่อยู่ในคลังสินค้านั้นจะเริ่มต้นนับแต่เวลาที่นายคลังสินค้าได้รับของหรือสินค้ามาอยู่ในความดูแลของตน และความรับผิดชอบจะเป็นไปตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่ของหรือสินค้าอยู่ในความดูแลของนายคลังสินค้าแล้ว นายคลังสินค้าจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบซ้ช้ำ เว้นแต่นายคลังสินค้าจะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบสินค้าซ้ช้ำนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้ฝากสินค้า<sup>6</sup> และความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าจะสิ้นสุดเมื่อผู้ฝากได้รับเอาของที่ฝากไปแล้วโดยไม่ได้ติดเงื่อนไข และได้ใช้บ่าหนี้จำค่าฝากของให้แก่นายคลังสินค้าแล้ว<sup>7</sup> แต่ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบนี้อาจจะไม่มีปัญหาเท่ากับกรณีของผู้ขนส่ง เพราะตามปกติแล้วการฝากของในคลังสินค้า ทางนายคลังสินค้าหรือผู้ประกอบการจะเรียกเก็บค่าฝากจากผู้ฝากของก่อนทุกครั้งซึ่งจะครอบคลุมกับจำนวนที่วันที่รับฝากของ แต่หากในกรณีที่ผู้ฝากไม่มารับของภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นายคลังสินค้าก็ยังมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของที่ฝากไว้ได้ตามความจำเป็นเพื่อเป็นประกันการใช้เงินค่าฝากของ<sup>8</sup>

---

<sup>5</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 บทบัญญัติมาตรา 616,619,923,625,630,631และ 632 อันว่าด้วยการรับขนนั้นท่านให้นำมาใช้บังคับแก่การเก็บของในคลังสินค้า อนุโลมตามควรแก่บท

<sup>6</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบมาตรา 616

<sup>7</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบมาตรา 623

<sup>8</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบมาตรา 630



### 3.1.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ตัวแทน

จากการให้บริการในกิจกรรมที่หลากหลายของการให้บริการโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการขนส่งสินค้าได้ที่รับมอบหมายจากผู้ส่งของซึ่งเป็นผู้ใช้บริการหรือลูกค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะมีสถานภาพในทางกฎหมายเป็นผู้ขนส่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นทางการค้าปกติ แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ให้บริการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง แต่เป็นการมอบหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นดำเนินการขนส่งให้ โดยผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ใช้บริการอาจจะมอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งอื่นแทนผู้ส่งของหรือผู้รับของแล้วแต่กรณี ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของและผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ใช้บริการ เช่นนี้ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทนมาใช้

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในฐานะตัวแทน เนื่องจากได้รับมอบหมายเพื่อขนส่งสินค้าได้ในกรณีดังต่อไปนี้

**1. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812** “ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นอย่างใด ๆ เพราะความประมาทเลินเล่อของตัวแทนก็ดี เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทนก็ดีเพราะทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจก็ดี ท่านว่าต้องรับผิดชอบ”

จากมาตรา 812 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวสินค้า ที่เกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย เช่น การส่งของล่าช้า การทำให้ของบอบสลายโดยไม่ได้ใช้ความระมัดระวังให้เพียงพอ

**2. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 807** “ตัวแทนต้องทำการตามคำสั่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายของตัวการ เมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้น ก็ต้องดำเนินการตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาทำให้ตนทำอยู่นั้น

จากมาตรา 807 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมาย จากผู้ส่งของหรือผู้รับของ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการโดยเคร่งครัด แต่ในกรณีที่ไม่มีคำสั่งนั้น หากในการประกอบ

กิจการทางการค้า ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เคยทำมาแล้ว กับผู้ส่งของหรือ ผู้รับของรายนั้น ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์จะต้องกระทำการเช่นนั้นด้วย แต่ในกรณีของการปฏิบัติตามคำสั่ง หรือการปฏิบัติในการประกอบกิจการทางการค้าที่เคยทำมานั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความสามารถในการปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมาย เหมือนกับที่เคยได้ปฏิบัติในกิจการของตนเอง

**3. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 805**”ตัวแทนนั้นเมื่อไม่ได้รับความยินยอมของตัวการ จะเข้าทำนิติกรรมอันใดในนามตัวการทำกับตนเองในนามของตนเองหรือในฐานะเป็นตัวแทนของบุคคลภายนอกหาได้ไม่ เว้นแต่นิติกรรมนั้นมีผลเฉพาะแต่การชำระหนี้

จากมาตรา 805 เห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะเข้าทำสัญญาส่งสินค้าในนาม ของผู้ส่งของหรือผู้รับของกับตนเอง ไม่ได้ และจะเข้าทำสัญญาในนามของผู้ส่งของหรือผู้รับของกับตนเองในฐานะที่เป็นตัวแทนของบุคคลภายนอกไม่ได้ เว้นแต่การชำระหนี้ เช่น การชำระ ค่าระวาง การขนส่ง ด้วยเหตุที่ว่าผู้ส่งของ หรือ ผู้รับของ ได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อให้ดำเนินการขนส่งสินค้า ให้ความไว้วางใจในการดำเนินการ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีความซื่อสัตย์ในการดำเนินการแล้ว จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับของ ในด้านของค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียเพิ่มขึ้นได้ ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

**4. ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 809**”เมื่อตัวการมีความประสงค์จะทราบความเป็นไปของการที่ได้มอบหมายแก่ตัวแทนนั้นในเวลาใด ๆซึ่งสมควรแก่เหตุ ตัวแทนก็ต้องแจ้งให้ตัวการทราบ อนึ่ง เมื่อการเป็นตัวแทนสิ้นสุดลงแล้ว ตัวแทนต้องแถลงบัญชีด้วย”

จากมาตรา 809 เห็นได้ว่าเมื่อผู้ส่งของต้องการทราบถึงความเป็นไปของผลการดำเนินงานที่ได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องแจ้งให้ผู้ส่งของทราบในทันที และเมื่อการส่งของที่ได้รับมอบหมายสิ้นสุดลงแล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องแจ้งให้ผู้ส่งของทราบด้วย

### 3.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

การรับขนของทางทะเลถือว่าเป็นอีกกิจกรรมหนึ่ง ของระบบโลจิสติกส์โดยในการขนส่งของทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นการขนส่งที่มีความเสี่ยงต่อการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้า เป็นอย่างมาก เนื่องจากเรือที่ขนส่งสินค้า จะต้องประสบกับภัยทางทะเลมากกว่า การขนส่งสินค้าทางทะเลหรือทางน้ำภายในประเทศ ดังนั้นจึงมีกฎหมายเฉพาะ เพื่อใช้ในการควบคุมการส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดความหมายของการรับขนของทางทะเลไว้ในมาตรา 4” พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่ แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่ แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่าง ประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่ จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็น หนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดย อนุโลม”

จากมาตรา 4 เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลภายในประเทศไทย แต่หากผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ส่งของและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ได้ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศและต้องการให้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับสัญญาของตน ก็สามรถกำหนดให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของกับผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ได้

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังต่อไปนี้

1. ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย<sup>9</sup>
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้<sup>10</sup>
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ<sup>11</sup>
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือ การก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง<sup>12</sup>
- (5) การยึด การจับ การหนี้ยว หรือ การแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง<sup>13</sup>
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ<sup>14</sup>
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานดจ้าง การผลงงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้า ที่ทำเรือซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น<sup>15</sup>
- (8) การกระทำของโจรสลัด<sup>16</sup>
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือ รวบรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ<sup>17</sup>

<sup>9</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(1)

<sup>10</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(2)

<sup>11</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(3)

<sup>12</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(4)

<sup>13</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(5)

<sup>14</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(6)

<sup>15</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(7)

<sup>16</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(8)

<sup>17</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(9)

(10) สภาพแห่งของนั่นเอง<sup>18</sup>

(11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ<sup>19</sup>

(12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่เรือตามคำสั่งผู้นำร่อง<sup>20</sup>

(13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลอหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง<sup>21</sup>

2.ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์<sup>22</sup>

3.ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเป็นผลมาจากการใช้มาตรการต่างๆ ที่ถึงกระทำให้ระงับอัคคีภัย หรือ หลีกเลียงหรือบรรเทาผลเสียจากอัคคีภัย เว้นแต่ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการใช้มาตรการดังกล่าว<sup>23</sup>

4. ไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเลแต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี<sup>24</sup>

<sup>18</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(10)

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(11)

<sup>20</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(12)

<sup>21</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52(13)

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 53

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 54

<sup>24</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 55

5. ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญเสียชีวิตหรือส่งมอบช้ำ อันเป็นผลมาจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(1) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้แก่ตนแล้วและ

(2) วิกฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชำ อาจเกิดจากภัยของสัตว์ดังกล่าวได้

แต่ในกรณีที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้ำไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไม่สามารถอ้างเหตุผลยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้<sup>25</sup>

6. ในกรณีที่ของที่ส่งเป็นเงินตรา ธนาคารบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี หรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะแจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่น่าขอมามอบให้ แต่ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น<sup>26</sup>

7. ในกรณีที่ของที่ขนส่งมีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ และผู้ส่งของไม่ทำเครื่องหมายหรือเครื่องปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นมีอันตราย หรือไม่แจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งให้บริการในฐานะผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ ไม่ว่าจะเวลาใดๆ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>27</sup>

<sup>25</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 56

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 57

<sup>27</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 34

8. ผู้ส่งของได้ทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นมีอันตราย หรือแจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งบริการในฐานะผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตราย แห่งของแล้วก็ตามแต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิต หรือทรัพย์สินขึ้น อย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจชนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือ ทำให้หมดฤทธิ์ตาม ความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>28</sup>

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ไว้ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัด ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบ บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า และในกรณีที่มีการส่งมอบของ ชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบ ชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล<sup>29</sup>

แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะได้กำหนดสิทธิในการจำกัด ความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้แล้วก็ตาม มิได้หมายความว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งมีความรับผิดในฐานะของผู้ขนส่งจะสามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้ในทุกกรณี หากได้มี ข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้เกิดขึ้นแล้ว ผู้ให้บริการไม่อาจอ้างสิทธิจำกัดความรับผิดชอบ ของตนเองตามพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวคือ หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้น นั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมี

<sup>28</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 35

<sup>29</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 “ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ ขนส่งได้รับ มอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิด ของผู้ขนส่งไว้เพียง หนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบ บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวน ใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และ ปรากฏว่า ราคาของนั้นต่ำกว่าที่ จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอา ตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของ เฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้อง ไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการ ขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความ รับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน จำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง”

เจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ หรือผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง หรือผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการ โดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น หรือผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ซึ่งในกรณีที่การแสดงราคาของที่ขนส่งไว้ในใบตราส่งนั้น ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ของพระราชบัญญัตินี้ ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง<sup>30</sup>

<sup>30</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60 “การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจาก การที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า นั้น อาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของ แจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่ง ยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (4) นี้ ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่า ราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง”



### 3.3 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ในการขนส่งของระหว่างประเทศในปัจจุบัน นอกจากจะใช้การขนส่งของทางทะเลเป็นหลักแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์บางรายยังได้ให้บริการขนส่งของในลักษณะขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กล่าวคือ ในการขนส่งของตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่ละครั้ง จะใช้รูปแบบของการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของทางบกและอากาศ การขนส่งของทางบกและทางน้ำ หรือการขนส่งของทางอากาศและทางน้ำก็ตาม ซึ่งในการขนส่งของระหว่างประเทศโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งอย่างมาก

เมื่อพิจารณาจาก พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายความว่า การรับขนของ โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง<sup>31</sup> จากคำนิยามของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเห็นได้ว่าเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งต่อเนื่องต้องจะทะเบียนไว้ตาม คือตาม มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

<sup>31</sup>พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4” ในพระราชบัญญัตินี้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของ โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.....”

- 1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41
- 2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรอง โดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ
- 3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48

จาก พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39 ข้างต้น เห็นได้ว่า กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องจดทะเบียนตามกฎหมายจึงสามารถให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

ดังนั้น หากสัญญาที่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ส่งของได้ตกลงทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางนั้นเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สัญญาดังนั้นจะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ จะต้องนำพระราชบัญญัตินี้มาปรับใช้บังคับ

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดถึงสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งได้ให้บริการในการขนส่งสินค้าด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และได้กำหนดคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ในมาตรา 4 ดังนี้

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว”

จากคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หากพิจารณาถึงสัญญาที่ผู้ส่งของทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ว่าเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสัญญานั้นอยู่ภายใต้การบังคับใช้

ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 แล้ว ในกรณีเช่นนี้สามารถกำหนดสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะมีสถานะภาพและมีความรับผิดชอบในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบข้างต้นสามารถกำหนดได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงต้องมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งในพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้คือ ต้องรับผิดชอบเนื่องจากความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือได้มีการส่งมอบของชำรุด ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของจากผู้ส่งของหรือตัวแทน<sup>32</sup>ของผู้ส่งของจนถึงเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนของผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่กฎหมายได้กำหนดไว้ แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีสถานะภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์ซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดรวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุเหล่านั้นแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีสถานะภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชำรุดที่เกิดขึ้นแล้วนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้ในมาตรา 27 ดังนี้ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า การสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้นได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจาก กรณีดังต่อไปนี้

#### (1) เหตุสุดวิสัย

<sup>32</sup> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 25 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการกระทำ หรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการ

(2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

(4) การยกขน การบรรจุ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น

(6) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ

(7) ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้กระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบซ้ตาม (7) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจะสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามสมควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

จากกรณีข้างต้น เห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ย่อมสามารถอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้ และนอกจากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามที่กล่าวในข้างต้นนั้น หากเกิดความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นแก่ของหรือสินค้าที่ขนส่งในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ ไว้ในมาตรา 28 คือ ในกรณีที่ของซึ่ง

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว เห็นได้ว่าจะกำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เหมือนกับความรับผิดประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่อยู่ในความดูแลของผู้คนส่งได้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเป็นการที่สินค้าที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

### 3.4 ปัญหาด้านกฎหมายในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่ใช้บังคับในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ปัญหาในการใช้กฎหมายบังคับกับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์นั้น สามารถวิเคราะห์ได้ถึงปัญหาด้านกฎหมายที่ใช้ในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

#### 3.4.1 ปัญหาด้านกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการในระบบโลจิสติกส์

ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่าง ๆ เนื่องจากระดับความระมัดระวังตามสมควรและมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการวิชาชีพ ย่อมแตกต่างจากระดับมาตรฐานของผู้ให้บริการทั่วไป ซึ่งปัญหาว่าระดับมาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้ประกอบการวิชาชีพมีอย่างไร จากการศึกษาได้ข้อสรุปว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องใช้มาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการบริการเยี่ยงผู้ประกอบการ หรือผู้ให้บริการที่มีความชำนาญตามวิชาชีพของตน พึ่งใช้ความรู้

ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่าง ๆ กล่าวคือ จะต้องพิจารณาว่าในกิจกรรมต่าง ๆ ของโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่น ได้ใช้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้นอย่างไร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ควรจะต้องใช้มาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานการให้บริการตามที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปพึงใช้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะหน้าที่ของงานที่ให้บริการในแต่ละประเภทด้วย กล่าวคือ งานที่ศึกษาเป็นงานที่ต้องการผู้ที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี และมักเป็นผู้ชำนาญเป็นพิเศษเฉพาะในด้านในแต่ละกิจกรรม ระดับความรู้ความสามารถ และความชำนาญ จึงสูงกว่าผู้ให้บริการทั่วไป

ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในบางกิจกรรมถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของและผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้รับจ้างตามสัญญา หากในสัญญาโลจิสติกส์ดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจนอาจจะช่วยลดปัญหาทางด้านมาตรฐานในการให้บริการของได้แต่ในทางกลับกันหากสัญญาดังกล่าวไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้ อาจจะเกิดปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการให้บริการได้ ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องจ้างทำของก็ไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการทำงานที่รับจ้างของผู้รับจ้างแต่อย่างใด ซึ่งความบกพร่องของกฎหมายในลักษณะนี้ อาจจะส่งผลให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้ ในกรณีเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าหากมีการกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์ควรจะเพิ่มเติมมาตรฐานในการทำงานที่รับจ้างหรือมาตรฐานในการให้บริการไว้อย่างชัดเจน ในกฎหมายโลจิสติกส์โดยอาจจะกำหนดระดับมาตรฐานในการให้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องใช้ความรู้ความสามารถของตนเยี่ยงผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการที่มีความชำนาญตามวิชาชีพของตนพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการหรือเสมือนกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไป พึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่าง ๆ เป็นขั้นต่ำ กล่าวคือ จะต้องพิจารณาว่าในกิจกรรมต่าง ๆ ของโลจิสติกส์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่น ได้ใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้นอย่างไร ก็จะต้องเป็นไปตามนั้นหรือหากไม่สามารถแก้ไขบทบัญญัตินี้หรือออกกฎหมายใหม่ได้ทันเวลา ในการประกอบธุรกิจควรจะสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อลดปัญหาการขัดแย้งในส่วนนี้

### 3.4.2 ปัญหาการกำหนดสถานะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดสถานภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เป็นปัญหาซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้ากับความคุ้มครองและดูแลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในทางกฎหมาย เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ แต่กลับมีกฎหมายโดยเฉพาะเพื่อควบคุมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ คือ ต้องจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาตรา 41 มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทยและมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 80,000 SRD (ไม่น้อยกว่าห้าล้านบาท) และต้องดำรงหลักประกันความรับผิดไว้ตลอดระยะเวลาการประกอบการ ในขณะที่โลจิสติกส์ มีขอบเขตที่ใหญ่กว่าและกว้างกว่า กลับไม่มีกฎหมายที่กำหนดคุณสมบัติผู้ประกอบการและสามารถประกอบการได้อย่างอิสระ ในกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าหากมีกฎหมายที่กำหนดคุณสมบัติของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้โดยชัดเจนจะส่งผลดีในด้านการเพิ่มความเชื่อมั่นของผู้บริโภค และในขณะเดียวกันจะสามารถคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาอย่างรอบคอบต่อไป

### 3.4.3 ปัญหาความรับผิดในทางแพ่งของผู้ให้บริการในระบบโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้บังคับกับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดของผู้บริการโลจิสติกส์แล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้บังคับได้มีเพียง 3 ฉบับเท่านั้น คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เมื่อพิจารณาและสามารถกำหนดถึงสถานภาพและความรับผิดของผู้บริการโลจิสติกส์ได้แล้วต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากสัญญาโลจิสติกส์ และการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งปัญหาที่จะต้อง

พิจารณา ได้แก่ ปัญหาในการแยกกิจกรรมต่างๆในสัญญา เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมในสัญญามีเหมือนกัน ซึ่งปัญหานี้ได้เกิดขึ้นจากการที่มีการกำหนดกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์รวมไว้ในสัญญาโลจิสติกส์ฉบับเดียวกันซึ่งอาจจะ ก่อให้เกิดการตีความสัญญาที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ จะต้องพิจารณาปัญหาในการกำหนดความรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งปัญหาในการกำหนดจุดเกิดความรับผิดชอบและมูลเหตุของความรับผิดชอบ ปัญหาความรับผิดชอบในความเสียหายทางเศรษฐกิจของผู้ใช้บริการ อันเนื่องมาจากความรับผิดชอบในการบริหารจัดการและวางแผนในการให้บริการ รวมทั้งการให้ข้อมูลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ

ในกรณีที่สัญญามีกำหนดกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ไว้หลากหลาย และกิจกรรมต่างๆ เหล่านั้นมีกฎหมายเฉพาะที่แตกต่างกันกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจกรรมไว้ อาจจะก่อให้เกิดปัญหาในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งของสัญญา เช่น ความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ใช้ความรู้ความสามารถอย่างเต็มที่ในการวางแผนและควบคุมบริหารสินค้าคงคลังทำให้ผู้ว่าจ้างจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้ามากขึ้นหรือผู้ว่าจ้างอาจจะต้องเสียโอกาสทางการตลาดในการจำหน่ายสินค้า หรือความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นกับสินค้าที่ได้อบรมหมายให้ผู้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นต้นซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งแล้ว ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างจะฟ้องร้องผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาใดและให้บริการ โลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวมากน้อยเพียงใด ในสัญญาโลจิสติกส์นั้นโดยหลักแล้วถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดความหมายของสัญญาจ้างทำของไว้ในมาตรา 587 ซึ่งบัญญัติดังนี้

“อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใด สิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการบรรจุหีบห่อการบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผนในการกระจายสินค้า การวางแผนเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งมิใช่การขนส่งของหรือสินค้า หรือกิจกรรมอื่นใด ถือว่าเป็นกิจกรรมที่อยู่ในขอบข่ายของสัญญาจ้างทำของทั้งสิ้น นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงถือว่าเป็นนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้าง นิติสัมพันธ์ตามสัญญานี้ถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ หากเกิดความเสียหายอย่างใดๆ อันเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมของโลจิสติกส์ที่กำหนดในสัญญาขึ้นแก่ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้าง



ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างก็ย่อมสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้รับจ้างได้ตามสัญญาจ้างทำของ โดยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนนิติกรรมสัญญา และสัญญาจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีนี้ ซึ่งในกรณีที่กิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ อยู่ภายใต้สัญญาจ้างทำของทั้งหมด ก็จะไม่เกิดปัญหาที่ยุ่งยากนัก

สำหรับในกรณีที่สัญญาโลจิสติกส์นั้นมีกิจกรรมทางด้านการขนส่งเพียงกิจกรรมเดียวและสามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายในเรื่องดังกล่าวได้ กล่าวคือ ลักษณะของสัญญาเป็นสัญญาขนส่งของ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือสัญญาขนส่งของนั้นเป็นสัญญาขนส่งของทางทะเล ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ปัญหาในทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นคู่สัญญาจะไม่ยุ่งยากมากนักเนื่องจากสัญญาฉบับนั้นมีกิจกรรมที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับฉบับเดียว ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ให้บริการอย่างใดแล้ว ผู้ให้บริการซึ่งคู่สัญญากับผู้ให้บริการสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาฉบับนั้นโดยใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ เว้นแต่กิจกรรมด้านขนส่งดังกล่าวจะไม่สามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับกับสัญญาได้ เนื่องจากขาดเงื่อนไขของกฎหมายที่เป็นสำคัญ กล่าวคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มิได้ประกอบอาชีพรับขนของเพื่อำหน้าแห่งทางการค้าปกติ ซึ่งจะส่งผลให้สัญญานั้นเป็นสัญญาจ้าง ทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หากใช้สัญญาขนส่งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่

#### 3.4.4 การกำหนดความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าที่เกิดจากการให้บริการในระบบโลจิสติกส์

ดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามสัญญา โดยการให้บริการกิจกรรมต่างๆ และกิจกรรมต่างๆ นั้นจะมีกฎหมายหลายฉบับที่มาใช้บังคับ หากในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ไม่ใช่กิจกรรมทางด้านการขนส่ง และเกิดความสูญเสี เสียหาย หรือเกิดความล่าช้าในการจัดส่งสินค้าขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะต้องมีความรับผิดในความเสียหายดังกล่าวภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยการจ้างทำของ แต่หากเกิดความสูญเสี เสียหาย หรือเกิดความล่าช้าในการจัดการสินค้าในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ขนส่งสินค้านั้นๆ ทางอากาศ ทางเรือ หรือทางบก

ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดชอบในความเสียหายต่างๆ ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขนภายใต้เงื่อนไขของการเป็นผู้ขนส่งและสัญญาารขน ซึ่งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น และหากเกิดความเสียหายต่างๆ ขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างเต็มจำนวนและไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

ในประเด็นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างเต็มจำนวนนั้นในปัจจุบัน ในการทำสัญญาโลจิสติกส์ระหว่าง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการจะมีการกำหนดจำกัดความรับผิดหรือยกเว้นการรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งพิจารณาจากข้อต่าง ๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เหตุยกเว้นการรับผิดที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะกำหนดไว้เป็นมาตรฐานแล้วจะเป็นเหตุสุวิสัยและเหตุการณ์ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถควบคุมดูแลหรืออยู่นอกเหนือการควบคุมได้ สำหรับประเด็นเกี่ยวกับกำหนดข้อสัญญาในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะกำหนดจำกัดความรับผิดของตนเองในความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของตนเอง ไม่เกินกว่าจำนวนกำไรที่ได้รับจากการให้บริการนั้น

สำหรับการรับผิดในกรณีที่เกิดความเสียหายสูญเสียชีวิตหรือการส่งมอบซ้ก้า ของสินค้าในระหว่างการขนส่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขนจะมีความแตกต่างอย่างชัดเจนกับความรับผิดภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยที่บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนจะไม่มีบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งได้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดของตนเองได้แต่อย่างใด แต่ในทางกลับกันพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดของตนเองได้ ซึ่งปัญหาของบทบัญญัติของกฎหมายที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดปัญหาอย่างยิ่งแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องจากหากเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ย่อมเกิดข้อพิพาทในการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและจะต้องพิจารณาสถานภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดชอบอย่างไร และมีสิทธิในการอ้างเขตยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของตนเองได้หรือไม่

ในประเด็นของการกำหนดช้อยกเว้นในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งและอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นโดยปกติแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่จะกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของตนเองมาในสัญญาโลจิสติกส์ ในส่วนของการให้บริการขนส่งไม่เกินกว่าค่าบริการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับจากการให้บริการขนส่งของ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงผลตามกฎหมายของช้อยกเว้นดังกล่าวต่อไป

การนำหลัก Localized damage มาปรับใช้กับการจำกัดความรับผิด ซึ่งเป็นหลักที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและหลัก Localized damage นั้นจะใช้กับความรับผิดจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ไม่ใช่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามความตกลงในสัญญา แต่เนื่องจากการให้บริการตามสัญญาโลจิสติกส์นั้น โดยส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดแล้วจะเป็นการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามสัญญาทั้งสิ้น ยกเว้นแต่กรณีของการขนส่งหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Localized damage จะเป็นหลักในการชี้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายที่จะใช้บังคับกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้น และจะสามารถนำหลักการนี้มาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตาม แต่หลักการนี้มีสาระสำคัญที่สามารถกำหนดได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นที่จุดใด และจุดที่เกิดความเสียหายนั้นมีกฎหมายกำหนดความรับผิดและจำนวนเงินความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไร ดังนั้นจากสาระสำคัญของหลัก Localized damage ซึ่งแต่เดิมใช้สำหรับการกำหนดความรับผิดเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำหลัก Localized damage มาประยุกต์ใช้กับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดทางแพ่ง ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยนำหลัก Localized damage มาเป็นหลักในการกำหนดว่าในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นจะใช้กฎหมายใดที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับกับกิจกรรมการให้บริการนั้น และจะนำกฎหมายใดมากำหนดสถานภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งการประยุกต์ใช้ในลักษณะนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์เป็นอย่างยิ่ง และเป็น การนำหลัก Localized damage มาประยุกต์ใช้ให้มีประสิทธิภาพมากกว่าที่จะนำมาใช้ปรับกับการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดแต่เพียงอย่างเดียว

### 3.5 การกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ควรมีลักษณะอย่างไร

จากกรณีปัญหาด้านกฎหมายที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ ถือเป็นเรื่องที่ดีมากกว่าการที่จะไปแก้กฎหมายที่ใช้อยู่ปัจจุบันในการให้บริการระบบโลจิสติกส์ เนื่องจากกฎหมายที่ใช้ในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์นั้นมีกฎหมายหลายฉบับที่ใช้บังคับ ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาทั้งความไม่ชัดเจนในมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สถานะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ปัญหาความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ให้บริการในระบบโลจิสติกส์ รวมถึงวิธีการกำหนดความรับผิดชอบ ความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าที่เกิดจากการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากมีการกำหนดกฎหมายขึ้นมาเพื่อควบคุมการให้บริการโลจิสติกส์ ปัญหาในทางกฎหมายเหล่านี้ย่อมไม่เกิดขึ้น แต่สิ่งที่ต้องตระหนักในการกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการโลจิสติกส์นั้น คือ กิจกรรมที่มากมายและความหมายที่กว้างของระบบโลจิสติกส์ ดังนั้นในการกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์นั้นผู้เขียนเห็นว่าสิ่งที่ต้องพิจารณามีดังต่อไปนี้

1. ขอบเขตของกฎหมาย การจะกำหนดกฎหมายเพื่อควบคุมการให้บริการโลจิสติกส์นั้น ควรต้องกำหนดขอบเขตของโลจิสติกส์ก่อน ในกรณีนี้ควรพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ และพิจารณาจากความเห็นของนักวิชาการทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงความต้องการของผู้ประกอบธุรกิจในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดขอบเขตของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ควรจำกัดความหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมถึงผู้ประกอบกิจการขนส่ง ที่รับจ้างจากผู้ว่าจ้างให้ดำเนินการขนส่งและดำเนินการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของโลจิสติกส์ด้วย

2. การกำหนดมาตรฐานและคุณสมบัติของผู้ให้บริการในระบบโลจิสติกส์ กำหนดผู้ให้บริการในระบบโลจิสติกส์ควรเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในเฉพาะด้านในกิจกรรมที่ตนเองได้รับจ้างจากผู้ให้บริการ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีกฎหมายเพื่อกำหนดมาตรฐานของการให้บริการโดยในกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรมีใบอนุญาตในการประกอบการโลจิสติกส์โดยผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์จะต้องผ่านการทดสอบความรู้ความสามารถในการประกอบการจากองค์กรของรัฐที่กำหนดมาเพื่อรับผิดชอบในเรื่องนี้

ในเรื่องของการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการโลจิสติกส์นั้น ผู้เขียนเห็นว่า หากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์แล้ว พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ดังนั้น การกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ควรเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่อยู่ในราชอาณาจักรไทย ในเรื่องการดำรงหลักประกันนั้นผู้เขียนเห็นว่า การดำรงหลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ต้องดำรงหลักประกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 80,000 SRD (ไม่น้อยกว่าห้าล้านบาท) ตลอดระยะเวลาของการประกอบการ จะเป็นการเพิ่มภาระให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์มากเกินไป ซึ่งหากต้องมีการดำรงหลักประกันในการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ดูจะไม่เหมาะสมเพราะโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการลดต้นทุนในการประกอบการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ได้มากที่สุด

3. การกำหนดสัญญาโลจิสติกส์ เนื่องจากกิจกรรมที่หลากหลายในระบบโลจิสติกส์ การกำหนดสัญญาโลจิสติกส์นั้น ผู้เขียนเห็นว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นในส่วนตัวของสัญญา ไม่ว่าจะเป็น การส่งมอบสินค้าล่าช้า ความสูญหาย ความเสียหาย ความผิดพลาดในการประกอบกิจการส่วนตัวส่วนหนึ่งตามสัญญา อันเป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น โดยกำหนดแนวทางในการตีความหมายในสัญญาโลจิสติกส์ให้ชัดเจน

4. การกำหนดค่าเสียหาย ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ ผู้เขียนเห็นว่าควรนำหลัก localized damage มาปรับใช้ ซึ่งเป็นหลักที่ใช้ในพระราชบัญญัติการ

ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยเป็นการใช้ค่าเสียหายตามที่กฎหมายกำหนด มิใช่ตามที่คู่สัญญาตกลงกันไว้ในสัญญา

อย่างไรก็ดี กฎหมายโลจิสติกส์นั้นควรมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ไม่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ และในขณะเดียวกันต้องสามารถคุ้มครองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาอย่างรอบคอบต่อไป

### 3.6 การกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับการให้บริการโลจิสติกส์หน่วยงานใดควรเป็นผู้รับผิดชอบ

จากการศึกษาถึงระบบของโลจิสติกส์ รวมถึงวิธีการปฏิบัติดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น เห็นได้ว่าด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย ตลอดจนวิธีการปฏิบัติ ขั้นตอนการดำเนินงานที่หลากหลาย แตกต่างกันไปในแต่ละขั้นตอนของระบบโลจิสติกส์ ดังนั้นการกำหนดแนวทางในการพัฒนา กฎหมายเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์นั้น ผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นไปได้ยากในการจะปิดภาระให้กระทรวงใดกระทรวงหนึ่งเข้ามาพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์แต่เพียงผู้เดียว เนื่องด้วยกิจกรรมของโลจิสติกส์นั้นได้มีบทบาทไปถึงการดำเนินงานของทุกหน่วยงาน ดังนั้นการจะกำหนดให้หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในเรื่องของโลจิสติกส์นั้นจะดูเป็นเรื่องที่เป็นไปได้ยาก ด้วยเหตุผลจากการปฏิบัติในทุกกิจกรรมของโลจิสติกส์นั่นเอง ดังนั้นในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อให้กฎหมายเกี่ยวกับโลจิสติกส์เป็นกฎหมายที่ครอบคลุมการจัดการบริหารงานในทุกกิจกรรมของโลจิสติกส์สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพนั้น รัฐบาลควรสนับสนุนและยกระดับนโยบายการพัฒนากฎหมายโลจิสติกส์ของไทย ให้เป็นนโยบายในระดับชาติ โดยการกำหนดให้มีหน่วยงาน โลจิสติกส์แห่งชาติ ขึ้นเพื่อดูแลรับผิดชอบในส่วนของโลจิสติกส์โดยเฉพาะ เพื่อควบคุมดูแลการประกอบกิจการในระบบโลจิสติกส์โดยตรง

ผู้เขียนขอเสนอแนวทางในการการกำหนดให้มี หน่วยงานโลจิสติกส์แห่งชาติ เพื่อรับผิดชอบในการร่างกฎหมายโดยปรับโครงสร้างจากกฎหมายเดิมที่ใช้อยู่ในการให้บริการโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ โดยรวบรวมผู้มีความรู้ความสามารถทั้งในด้านเอกชนและรัฐบาลและผู้ที่มีความรู้

ความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับโลก เพื่อให้ได้ทราบถึงความต้องการของทั้งสองฝ่าย ทั้งในด้านของผู้ประกอบการต้องการอะไรรวมถึงมาตรการในการควบคุมของรัฐบาลที่มีต่อการให้บริการโลจิสติกส์ควรเป็นอย่างไร



## บทที่ 4

### แนวคิดของระบบ Logistics ในระดับสากล

#### 4.1 แนวคิดทั่วไปเกี่ยวกับ ระบบ Logistics และบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ

สำหรับประเทศไทยนั้น ข้อมูลจากสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แจ้งว่า ต้นทุน Logistics ของสินค้าที่ขายในประเทศไทย สูงประมาณ 25 - 30% ของต้นทุนสินค้าที่ผลิต หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 20% ของ GDP ซึ่งนับว่าเป็นจำนวนที่สูงมากหากเปรียบเทียบกับ ประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีต้นทุน Logistics ของสินค้าอยู่ที่ประมาณ 8 - 11% ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งอาจเป็น เพราะสินค้าของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรกรรม ซึ่งมีต้นทุนค่าขนส่งค่อนข้างสูง ในขณะที่ราคา ขายค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าไฮเทคของประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีมูลค่าสูง น้ำหนักเบา สามารถขนส่งได้ครั้งละมาก ๆ

อย่างไรก็ตาม ต้นทุนทางด้าน Logistics ไม่ได้มีเพียงแต่ค่าขนส่งอย่างเดียว แต่ยังรวมถึง ต้นทุนของกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย อาทิ การจัดซื้อจัดหา การบริหาร supplier การบริหาร การผลิต การบริหารจัดการเกี่ยวกับลูกค้า การบริหารการสั่งซื้อของลูกค้า ธุรกรรมทางการเงิน เป็นต้น ดังนั้น ที่กล่าวว่า ต้นทุน Logistics ของสินค้าที่ขายในประเทศไทย สูงประมาณ 25 - 30% ของต้นทุนสินค้า จึงไม่ได้เป็นเพียงแต่ต้นทุนทางการขนส่งเท่านั้น แต่รวมไปถึงต้นทุนของ กิจกรรมอื่น ๆ ที่กล่าวมาแล้วด้วย

สรุปได้ว่า **Logistics** เป็นกระบวนการบริหารเพื่อส่งผ่านสินค้าจากจุดผลิตไปยังจุด ผู้บริโภค ซึ่งจะต้องมีการสอดประสานกันทุกหน่วยงาน ไม่ได้ผ่านเพียงหน่วยงานใดหน่วยงานเดียว ทั้งนี้ ยิ่งสินค้าถูกแปรรูป และเคลื่อนย้ายเข้าไปใกล้ลูกค้ามากขึ้น ราคา ก็จะสูงขึ้น เพราะต้องมีต้นทุน ทางด้าน Logistics เพิ่มขึ้นทั้งการผลิต และการขนถ่ายสินค้าให้เข้าถึงลูกค้าให้มากที่สุด อย่างไรก็ตาม ก็จะต้องมีการควบคุมราคาให้เหมาะสม ไม่ให้แพงเกินไป ซึ่งการควบคุมนั้นมี 2 อย่าง คือ การ ควบคุมโดยภาครัฐ และการควบคุมโดยกลไกทางธุรกิจเอง กล่าวคือ ผู้ค้ารายใดที่ตั้งราคาสูง ก็ จะขายสินค้าไม่ได้ นั่นเอง



ในการทำธุรกิจนั้น ไม่ได้ดำเนินการเพียงหน่วยงานเดียว ยกตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตต้องมีการสั่งซื้อวัตถุดิบจากหน่วยงานอื่น และขายสินค้าให้กับลูกค้าซึ่งเป็นร้านค้า ซึ่งจะนำสินค้านี้ไปขายให้กับผู้บริโภคอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งทุกหน่วยงานที่อยู่ในสายธุรกิจนี้ จะถูกเรียกว่า อยู่ใน ห่วงโซ่อุปทาน หรือ **Supply Chain** เดียวกัน กล่าวคือ ทุกหน่วยงานเป็นส่วนหนึ่งที่ร้อยเรียงกันของกระบวนการ ที่จะนำสินค้าและบริการไปสู่ผู้บริโภค และเพื่อให้กระบวนการดังกล่าวมีประสิทธิภาพ ก็จะต้องมีการบริหารกระบวนการ หรือ Supply Chain Management โดยการวางแผนร่วมกันของทุกหน่วยงานในสายธุรกิจเดียวกัน มีการแบ่งปันข้อมูล แบ่งปันความสามารถและความชำนาญในแต่ละด้านของแต่ละหน่วยงาน รวมทั้งบูรณาการการทำงานร่วมกัน มีการกำหนดแผนงานและเป้าหมายร่วมกัน เพื่อบริหารงานไปพร้อม ๆ กัน ให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว โดยที่ทุกหน่วยงานมีแผนธุรกิจของตนรองรับแผนงานและเป้าหมายดังกล่าว และอาจมีการกำหนดตัวชี้วัดของแผนธุรกิจของตน ซึ่งหากทุกหน่วยงานสามารถดำเนินการตามตัวชี้วัดตามแผนของตนได้จนสำเร็จ ก็จะส่งผลให้แผนงานใหญ่ประสบความสำเร็จได้ในภาพรวม

โดยสรุปแล้ว Logistics คือภาคย่อยของแต่ละหน่วยงาน เป็นกิจกรรมที่แต่ละหน่วยงานต้องบริหาร และเมื่อแต่ละหน่วยงานในสายธุรกิจเดียวกันมาวางแผนร่วมกัน เพื่อให้การบริหารในภาคย่อยมีความสอดคล้อง มีทิศทางและเป้าหมายร่วมกัน นั่นก็จะกลายเป็น Supply Chain Management และหากมองในภาพรวมของประเทศไทย หากธุรกิจทุกประเภทมีการวางแผนร่วมกัน ในเรื่องดังกล่าวอย่างจริงจังและเป็นระบบ ระบบธุรกิจของประเทศไทยก็จะมีการบริหารจัดการในเรื่องของ Logistics และ Supply Chain ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลดีต่อธุรกิจของประเทศได้ เพราะจะทำช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ธุรกิจต่าง ๆ สามารถบริหารการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีวัตถุดิบหรือสินค้าเหลือค้างที่ทำให้ต้องขาดทุน ซึ่งอาจจะส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสินค้าสูง สุดท้ายผู้บริโภคก็จะซื้อสินค้าได้ในราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม

## 4.2 ระบบ Logistics ในต่างประเทศ

### 4.2.1 ประเทศญี่ปุ่น

สำหรับแนวคิดด้านระบบ Logistics ของประเทศญี่ปุ่นนั้น สิ่งสำคัญที่สุดในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนภายในองค์กรให้ประสบผลสำเร็จมาจาก "บุคลากร" ซึ่งประเทศญี่ปุ่นมี Japan Institute on Logistics System-JILS ซึ่งเป็นศูนย์โลจิสติกส์แห่งชาติของประเทศญี่ปุ่น และถือเป็นศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนความรู้ด้านโลจิสติกส์ระหว่างอุตสาหกรรมประเภทต่างๆ ของประเทศญี่ปุ่น

ที่มาแห่งการจัดระบบ โลจิสติกส์ที่ดีของประเทศญี่ปุ่น ได้แก่การจัดระบบ SME ที่ดี กล่าวคือ ญี่ปุ่นได้พัฒนา SME ให้มีความเป็นอิสระและหลากหลาย โดยมุ่งหวังให้เกิดมี SME ใหม่ ๆ ส่งเสริมให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดเสรี สร้างงานและทำให้ทุกภูมิภาคของญี่ปุ่นมีความเจริญขึ้น เนื่องจากได้พบว่า อัตราการปิดเลิกกิจการของ SME มีสูงมากกว่าอัตราการเปิดใหม่ (ประมาณร้อยละ 4.5 ต่อร้อยละ 3.1) โดยการออกกฎหมายที่มีสาระสำคัญเป็นการ ส่งเสริมให้เกิด SME ด้านนวัตกรรมใหม่ ด้วยการสนับสนุนเครื่องมือ เทคโนโลยีและทรัพยากรด้านการบริหารจัดการ สนับสนุนการเริ่มต้นธุรกิจใหม่ ด้วยการให้ข้อมูลข่าวสาร การฝึกอบรม และแหล่งเงินทุนสนับสนุน สนับสนุนด้านการพัฒนาธุรกิจ การระดมเงิน และการเข้าสู่แหล่งทุนด้วยการช่วยเหลือในด้านต่างๆ

ญี่ปุ่นได้ดำเนินการปรับโครงสร้างที่มีอยู่เดิมเพื่อสนับสนุนการสร้าง SME ใหม่ ๆ เกิดเป็นศูนย์ต่างใน 4 รูปแบบ คือ

- Park หมายถึง สถานที่ในพื้นที่ที่มีอาคารและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน มีที่อยู่อาศัย สามารถที่จะเข้าไปทำ R&D และพัฒนาเทคโนโลยี
- Research facility and institute หมายถึง สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้าน R&D มีมหาวิทยาลัย และศูนย์วิจัยของรัฐและเอกชนตั้งอยู่ใกล้ๆ
- Exchange facilities and institute หมายถึง สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นแหล่ง หรือศูนย์รวมการศึกษาวิจัย ให้บริการด้านข้อมูลข่าวสาร การติดต่อประสานงานและการฝึกอบรม

- Incubator หมายถึง สถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวก ให้บริการติดต่อประสานผู้เชี่ยวชาญในสาขาที่ต้องการทั้งด้านวิชาการ ธุรกิจ การลงทุน และการตั้งบริษัทสำนักงาน เพื่อให้ก้าวไปเป็นผู้ประกอบการ SME ใหม่โดยรวดเร็ว

SME ของญี่ปุ่นมีทั้งที่เกิดเอง (เช่นที่เขต Ota Ku ในย่านชานกรุงโตเกียว) และที่จงใจสร้างให้เกิด (เช่น ในเขตของจังหวัด Aichi โดยบริษัท Toyota) ส่วน SME ที่ยังคงเหลือและจับอยู่เป็นกลุ่มก้อนที่สำคัญอยู่ที่เขต Ota Ku ซึ่งเป็นแหล่งอุตสาหกรรมสำคัญก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 อย่างไรก็ตาม หลังจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยในช่วงทศวรรษปี 1990 ก็ได้เริ่มลดน้อยลงไปด้วยเหตุผลด้าน Demand และการขาดคนที่สนใจเข้าทำงาน จนประสพภาวะขาดทุน ต้องเลิกกิจการหรือดิ้นรนย้ายไปประกอบการในประเทศอื่น ในช่วงปี พ.ศ. 2523 มีอยู่ประมาณ 9,000 ราย ปัจจุบันเหลือประมาณ 6,000 รายและลดลง นอกจากนี้ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีน ได้ทำให้ SME ญี่ปุ่นเป็นจำนวนมากได้ย้ายเข้าไปตั้งอยู่ในจีน ซึ่งเป็นไปเพราะสาเหตุที่ต้องการติดตามไปเป็น Supply chain ให้กับบริษัทขนาดใหญ่และต้องการขยายโอกาสทางธุรกิจให้โตพร้อมกันไปด้วย โดยอาศัยแรงงานราคาถูก แต่ด้วยความที่ไม่สันทัดในการออกไปลงทุนในต่างประเทศ พบกับปัญหาเรื่องกฎระเบียบและกฎหมาย ตลอดจนการถูกลอกเลียนแบบแล้วต่อยอด ได้ทำให้ต้องปิดตัวเองและพยายามย้ายไปอยู่ที่อื่น ๆ รวมทั้งประเทศไทย<sup>1</sup>

ด้วยการจัดระบบที่ทำให้ SME เหล่านี้อยู่ในย่านเดียวกัน ระบบ Logistic จึงทำได้ง่ายและรวดเร็ว ส่วนมากจะไม่เป็นการดำเนินการด้วยตนเอง แต่จะใช้บริษัท Logistic ที่เป็น SME ในย่านนั้นในกรณีส่งของระหว่างกัน หากเป็นการส่งของที่ผลิตเสร็จแล้วไปทั่วประเทศก็จะเลือกใช้บริษัทขนาดใหญ่ เช่น Yamato Logistics, Pelican (Nippon Express) หรือใช้ SME ด้าน Logistic ที่ทำธุรกิจภายในเขตประเทศ เช่น Sagawa Express นอกจากบริษัท Logistic ที่ยกตัวอย่างมาแล้ว ก็ยังมี SME ด้าน Logistic อีกมากซึ่งไม่มีพื้นที่โกดังเก็บของเป็นของตนเอง รัฐบาลจึงช่วยสนับสนุนโดยสร้างศูนย์ Logistic ตั้งอยู่ที่เขต Kumagaya ในจังหวัด Saitama อยู่ห่างจากกรุงโตเกียวประมาณ 50

<sup>1</sup> สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม. SME ของญี่ปุ่น(online) . 30 เมษายน 2551, แหล่งที่มา [www.thaiceotokyo.jp/thai/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24&Itemid=40&limit=1](http://www.thaiceotokyo.jp/thai/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=40&limit=1)

กิโลเมตร ศูนย์นี้ทำหน้าที่ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ เป็นแหล่งพักสินค้าให้กับ SME เนื่องจาก SME ต่างๆไม่มีสถานที่เก็บและใช้ระบบ Just in time<sup>2</sup>

โดยสรุป ประเทศญี่ปุ่น มุ่งเน้นวางรากฐานการจัดระเบียบของการประกอบธุรกิจในระดับ SME อย่างเป็นระบบ เพื่อการบริหารจัดการระบบ โลจิสติกส์ที่รวดเร็วและยังจัดตั้งองค์กรที่รัฐให้การสนับสนุนอย่างจริงจัง เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ให้เหมาะสมและทันต่อการแข่งขันทางธุรกิจกับประเทศต่างๆในโลก ดังนั้นประเทศญี่ปุ่น จึงได้รับการยอมรับจากทุกประเทศในเอเชียว่า เป็นประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ที่ดีที่สุดในเอเชีย

#### 4.2.2 ประเทศเกาหลีใต้

ประเทศเกาหลีใต้เป็นประเทศที่มุ่งให้ความสำคัญในการวางระบบโลจิสติกส์โดยเลียนแบบระบบโลจิสติกส์ของญี่ปุ่น ซึ่งนอกจากจะเน้นด้านบุคลากรที่มีความรู้และองค์ภาครัฐที่จัดตั้งขึ้นเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศแล้ว ยังมีแผนในการจัดสร้างศูนย์กลางการขนส่งขนาดใหญ่ทางทะเล

ในปัจจุบันรัฐบาลเกาหลีใต้เน้นมีการวางแผนที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางด้าน โลจิสติกส์ในระดับนานาชาติของเอเชีย โดยการดำเนินการสร้างท่าเรือ Busan แห่งใหม่ที่จะรองรับเรือสินค้าที่จะเข้ามาจอดในท่าเรือ Busan พร้อมกัน 30 ท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะรองรับเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยในปัจจุบันท่าเรือ Busan นั้นมีกำลังความสามารถในการรองรับคอนเทนเนอร์ได้จำนวน 8.04 ล้าน T.E.U.ต่อปี และในการดำเนินการในการก่อสร้างท่าเรือ Busan แห่งใหม่ นี้ ทางรัฐบาลประเทศเกาหลีใต้เตรียมงบประมาณในการดำเนินการ

---

<sup>2</sup>แนวคิดการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just in Time) หรืออาจเรียกว่า การผลิตแบบลีน (Lean Manufacturing) เป็นแนวทางที่มุ่งการผลิตเฉพาะสิ่งที่ลูกค้าต้องการ เพื่อดำเนินการผลิตในปริมาณที่ถูกต้อง และเวลาที่ต้องการใช้งานจริง นั่นหมายถึง การบริหารการผลิตที่มีความหลากหลายประเภทด้วยปริมาณการผลิตที่ไม่มาก โดยมุ่งลดช่วงเวลานำการผลิตและสามารถส่งมอบให้กับลูกค้าอย่างทันเวลาพอดีเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าสูงสุด ซึ่งแนวคิดดังกล่าวจะมุ่งการผลิตตามปริมาณความต้องการของลูกค้าหรือ เรียกว่าระบบการผลิตแบบดึง (Pull Manufacturing System)

ก่อสร้างเอาไว้ จำนวน 9.15 ล้านล้านวอน แต่อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เกิดความมั่นใจในการดำเนินการว่าจะมีความราบรื่นในด้านการ ส่งผ่านข้อมูลข่าวสารเข้าสู่ส่วนกลางของ ท่าเรือ Busan รวมถึงการมีข้อมูลทางด้านข่าวสารขึ้นในปี 2005 โดยมีต้นทุน ในการดำเนินการ ทั้งหมด 30 ล้านวอน ซึ่งในการดำเนินการดังกล่าวได้มีความพยายามที่จะสร้างเส้นทางในการไหลเวียนของข้อมูลข่าวสารและการเตรียมความพร้อมในการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในการกระจายข้อมูลข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งของท่าเรือ Busan ทั้งนี้เพื่อจะอำนวยความสะดวก ในส่วนของภาษีในเขตปลอดภาษีในบริเวณอ่าวทางตอนเหนือของท่าเรือ Busan ซึ่งในส่วนของการดำเนินงานในบริเวณอ่าว Gamcheon จะมีจุดแข็งในการเปลี่ยนถ่ายข้อมูลเพื่อที่จะรองรับผู้ใช้บริการที่มีความต้องการที่มีความหลากหลายวัตถุประสงค์ของผู้ประกอบการในการเดินเรือและการขนส่งสินค้า รวมถึงมีการบูรณาการในด้านการเป็นศูนย์กลาง ในการกระจายสินค้า การเป็นอู่ซ่อมเรือ, การกระจายสินค้าลงเรือ, การขนถ่ายน้ำมัน เป็นต้น

การจัดสร้างท่าเรือเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศนั้น เป็นการวางแผนในด้านเขตเศรษฐกิจพิเศษของกระทรวงการคลังเศรษฐกิจ (MOFE : Ministry of Finance and Economy) และการท่าเรือของเมือง Busan-Jinhae นั้น ได้มีการดำเนินการเพื่อที่จะทำโครงการเขตเศรษฐกิจเสรี โดยมีการยอมรับในแผนหลักของรัฐบาลและแผนในการดำเนินงานของสภาที่ปรึกษา โดยแผนหลักของโครงการเขตเศรษฐกิจเสรีนี้ได้มีการมองไปถึงการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน Logistics ของประเทศเกาหลีที่มีความได้เปรียบในด้านภูมิประเทศเอง นอกจากนั้น ในส่วนของความสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เมือง Busan-Jinhae นั้นเป็นเพราะว่าพื้นที่บริเวณนี้เป็นศูนย์กลางทางด้านธุรกิจและอุตสาหกรรมในการดำเนินงานของผู้ประกอบการในหลายๆ ประเทศ โดยทางรัฐบาลประเทศเกาหลีใต้ได้มีการปรับปรุงในด้านธุรกิจและสภาพแวดล้อมในด้านการอยู่อาศัยเพื่อชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่อาศัยในบริเวณนี้ ซึ่งแนวทางของแผนหลักของกระทรวงการ ทะเลและการประมง (MOMAF : Ministry of Maritime Affairs and Fisheries) ได้เริ่มดำเนินการในการจัดตั้งศูนย์กลาง ในด้านการปรึกษาทางด้าน Logistics และมีการส่งเสริม การดำเนินการในหน้าที่

ต่างๆ ในด้านการพัฒนา เมืองท่าเรือ น้ำลึกให้กลายเป็นศูนย์ กลางทางด้าน Logistics ในเอเชีย ตะวันออกเฉียงเหนือ<sup>3</sup>

โดยสรุป ประเทศเกาหลีใต้มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ โดยเน้นการจัดสร้าง ระบบขนส่งทางทะเลที่มีขนาดใหญ่เป็นหลักในการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ใน เอเชีย

#### 4.2.3 ประเทศจีน

การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศจีน มีศูนย์กลางอยู่ที่พื้นที่แถบภาคตะวันออกของ ประเทศเป็นพื้นที่ที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยการพัฒนาระบบของประเทศของจีน แบ่งพื้นที่ พัฒนาเป็น 4 ส่วน คือ (1) หลงโถว (หัวมังกร) จะมีศูนย์กลางเศรษฐกิจ ได้แก่ นครปักกิ่ง , เทียนสิน , นครเซี่ยงไฮ้ , นครกวางโจว , เซินเจิ้น และฮ่องกง (2) หลงเซิน (ตัวมังกร) ได้แก่ พื้นที่ในแถบ ภาคกลาง และ ได้แก่ มณฑลเสฉวน โดยมีนครเฉิงตูในมณฑลเสฉวนและ กุ้ยโจว สำคัญ โดยจีน กำหนดให้นครฉงชิ่งเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงกับภาคตะวันตก (3) หลงเว่ย (ท้ายมังกร) จะเป็น ดินแดนทางภาคตะวันตก ได้แก่ เขตปกครองตนเองซินเจียง ชิงไห่ กั้นซู่ หนิง เซี่ย มองโกเลียและทิเบต โดยมีนครอุ๋หลู่ จะเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงกับตะวันออกกลาง โดย พื้นที่บริเวณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีประชากรร้อยละ 23 ของประชากรทั้งประเทศอาศัย อยู่ ยังเป็นพื้นที่ซึ่งประชากรยากจนและมีระดับการพัฒนาต่ำกว่ามณฑลที่ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเล ภาคตะวันออก (4) หลงเจียว (เท้ามังกร) เป็นพื้นที่ทางภาคใต้ จะมีนคร กุนหมิงมณฑลยูนนาน และหนานหนิงในมณฑลกว่างสีเป็นศูนย์กลาง โดยพื้นที่ในภาคตะวันตกและภาคใต้ของจีนเป็นพื้นที่ ยังมีความยากจนอยู่มาก

---

<sup>3</sup>ดร.หัตถ์ โรจนประดิษฐ์. การแข่งขันทางทะเลในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงไกล กรณีท่าเรือ Busan ประเทศเกาหลีใต้(online). 30 เมษายน 2551, แหล่งที่มา [www.logisticstimeclub.com/main/modules.php?name=News&file=print&sid=647](http://www.logisticstimeclub.com/main/modules.php?name=News&file=print&sid=647)

การพัฒนาาระบบ Logistics ของจีน ได้มีการตื่นตัวในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ที่จีน เรียกว่า “อู่หลิว” แปลว่า “สรรพสิ่งเคลื่อนย้าย” ซึ่งตรงกับความหมายของโลจิสติกส์โดยต้นทุนโลจิสติกส์ของจีนไม่มีตัวเลขที่ชัดเจน คาดว่าจะอยู่ที่ 20-30% ต่อ GDP แต่การที่สินค้าของจีนยังคงครองตลาดได้ก็อยู่ก็เพราะปัจจัยค่าแรงของจีนยังมีต้นทุนที่ต่ำมาก จึงสามารถชดเชยกับการที่มีต้นทุนที่สูงของโลจิสติกส์ โดยค่าแรงเฉลี่ยคนงานทั่วไปประมาณ 500-600 หยวน ต่อเดือน โดยปัจจุบันจีนวางยุทธศาสตร์ในเรื่องของการสร้างความพร้อมเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ของจีนนั้น ประกอบด้วย ทางรถไฟ ยาวถึง 70,058 กิโลเมตร มีระบบรางถึง 3 แบบ คือ 1.435 เมตร , 1 เมตร และ 0.75 เมตร สำหรับเส้นทางถนนทั่วประเทศ ยาวถึง 1,402,698 กิโลเมตร ทั้งนี้จีนมีท่าเรือแนวฝั่งทะเลตะวันออกถึง 20 แห่ง มีกองเรือเดินทะเลประมาณ 1,850 ลำ และสนามบินอีก 507 แห่งทั่วประเทศ ภาครัฐได้มีการวางจุดยุทธศาสตร์กำหนดแต่ละเมืองของประเทศเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในด้านต่างๆชัดเจน เช่น นครเซี่ยงไฮ้ เป็นเมืองท่าหลักบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และเมืองเซินเจิ้น จะเป็น HUB ของการขนส่งทางทะเลด้านตะวันออกเฉียงใต้ โดยเมืองเจินตูเป็นประตูสู่ภาคตะวันตก และเมืองเซียงรุ่ง เป็นประตูสู่เอเชียอาคเนย์ โดยมีฮ่องกงและไต้หวันเป็นพื้นที่เครือข่าย และให้เมืองคุนหมิงในแคว้นยูนนานเป็นศูนย์กลางเชื่อมอินโดจีนและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ยุทธศาสตร์ที่ไทยควรใช้กับจีน ประเด็นสำคัญที่ไทยต้องนำมาพิจารณาจาก China Factor ก็คือ บทบาทของจีนที่มีต่อไทยและอาเซียน สินค้าจากจีนมีราคาถูกจากปัจจัยด้านค่าแรงที่ได้เปรียบไทย ซึ่งไทยก็ไม่ควรแข่งกับจีนด้านราคา และไทยก็ไม่สามารถแข่งกับจีนด้านบุกเบิกเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้าน เพราะจีนมีปัจจัยเศรษฐกิจและการเมืองในภูมิภาคที่เหนือกว่าไทยมาก สิ่งที่ไทยควรทำก็คือการเป็นพันธมิตรทางโลจิสติกส์ โดยการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งจากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าประเทศจีนมีความประสงค์ที่ชัดเจนในการต้องการมีบทบาทในฐานะผู้นำของการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขงของภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตามในการติดต่อกับจีนต้องเข้าใจเกี่ยวกับระบบการปกครองท้องถิ่น ซึ่งรัฐบาลมีอำนาจสามารถออกกฎหมาย , ระเบียบ โดยเฉพาะภาษี VAT 13% ของจีน ทำให้ไทยเสียเปรียบจากการเปิด FTA ผลลัพธ์ มณฑลต่างๆของจีนจะค่อนข้างมีอิสระ ขนาดแข่งขันกันเอง เช่น มณฑลกว๋างสีกับมณฑลยูนนาน ซึ่งมีลักษณะเป็นเกษตรกรรม

คล้ายกัน โดยยูนนานนั้นพัฒนาจนทำให้คนไทยรู้จักมากกว่าวงสี่ ซึ่งเริ่มพัฒนาจริงจัง เมื่อ พ.ศ. 2547 โดยจีนมีนโยบายพัฒนามณฑลกวางสีเป็นประตูสู่อาเซียน เพราะอยู่ในทำเลที่เข้าถึงอาเซียน ผ่านเวียดนามและใช้เส้นทางหมายเลข 9 เข้าสู่ไทย จะสะดวกกว่าไช่ยูนนานเป็น Hub ซึ่งต้องใช้การขนส่งผ่านแม่น้ำโขง ซึ่งมีปัญหาระดับน้ำและค่าขนส่งแพง ขณะที่เส้นทาง R3E ในลาว มีอุปสรรคทั้งจากการที่รัฐบาลลาวไม่ค่อยสนใจและยังต้องพัฒนาอีกมาก ดังนั้น โอกาสที่เมืองหนานหนิง จะมีความสำคัญต่อบทบาทต่อการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับจีนในอนาคต<sup>4</sup>

โดยสรุป ประเทศจีน เป็นประเทศที่ได้เปรียบในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในด้านของต้นทุนราคาสินค้าที่ต่ำ และจีนได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทั้งทางบกคือ รถไฟและทางน้ำ คือท่าเรือ รวมถึงทางอากาศ คือการมีสนามบินจำนวนมากทั่วประเทศ ทำให้จีนมได้เปรียบในทางเศรษฐกิจมากกว่าชาติอื่นๆ

#### 4.3 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับการนำจุดเด่นของระบบโลจิสติกส์ในต่างประเทศมาปรับใช้กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

เนื่องจากการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้นเห็นได้ว่า แต่ละประเทศมีภูมิศาสตร์ ใกล้เคียงกับประเทศไทยเป็นอย่างมาก ดังนั้นหากจะนำจุดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศมาปรับใช้กับประเทศไทย เช่น การสร้างการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ หรือแม้แต่การขุดคอคอดกระเพื่อความสะดวกและลดระยะเวลาในการเดินทางของเรือสินค้า หรือแม้แต่การสร้างศูนย์กลางแลกเปลี่ยนความรู้เกี่ยวกับโลจิสติกส์เพื่อเป็นการให้ความรู้กับผู้ประกอบการรายใหม่ หรือให้ความรู้กับผู้สนใจ เป็นต้น จึงน่าจะมีความเป็นไปได้เป็นอย่างมากที่ประเทศไทยจะพัฒนาจนเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชียได้ เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของเอเชีย ด้านภาคการขนส่งมีครบทั้งทางบก ทางอากาศ และ ทางน้ำ รัฐบาลควรมี

<sup>4</sup> ธนิต โสรัตน์. การพัฒนาโลจิสติกส์จีน ...เป็นผู้ค้าหรือคู่พิฆาตเศรษฐกิจไทย(online) 30 เมษายน 2551, แหล่งที่มา <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=443>



นโยบายที่ชัดเจนและสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อผลักดันให้โลจิสติกส์เป็นนโยบายที่ควรเร่งพัฒนาในระดับชาติ

#### 4.4 ข้อพิจารณาเกี่ยวกับปัญหาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ปัญหาของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยมีสาเหตุหลักคือการไม่มีนโยบายที่ชัดเจนและไม่มีกลไกในการผลักดันนโยบาย เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยแล้ว ถือว่ายังอยู่ในขั้นระหว่างการพัฒนาจากช่วง Physical Distribution ไปสู่ขั้น Internally Integrated Logistics ซึ่งปัญหาของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันสามารถแบ่งออกเป็นด้านต่าง ๆ ได้ ดังนี้

**ด้านการขนส่ง** โครงสร้างพื้นฐานของไทยถือว่ามีความเพียงพอในระดับหนึ่งเนื่องจากภาครัฐบาลมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เช่น การวางเครือข่ายถนนทั่วประเทศ การสร้างสนามบินใหม่ แต่การขนส่งยังคงมีการกระจุกตัวอยู่ที่การใช้รถบรรทุก และขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าสินค้ายังซับซ้อนทำให้เกิดความล่าช้า และยังไม่มีการคำนึงถึงผลกระทบของการขนส่งต่อสิ่งแวดล้อม

**ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ** ภาคธุรกิจในระดับ SME ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการบริการระบบโลจิสติกส์ภายในองค์กรมากนัก ส่วนใหญ่ยังเป็นการใช้ Software และการใช้เทคโนโลยีเพื่อเชื่อมโยงต่อระหว่างองค์กรซึ่งมีอย่างจำกัด และระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร (Custom EDI) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในกระบวนการศุลกากรที่เพิ่งเริ่มใช้นั้นยังไม่เป็นที่แพร่หลายมากนักเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูง

**ด้านความรู้ของบุคลากร** โดยทั่วไปยังมองโลจิสติกส์เป็นเรื่องของการขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลและความรู้ในการประยุกต์การจัดการโลจิสติกส์อยู่

**ด้านปัจจัยพื้นฐานในกฎระเบียบยังขาดความชัดเจน** กฎระเบียบทางการขนส่งในปัจจุบันยังคงมีความซ้ำซ้อนและล่าช้า เช่น ไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับการขนส่งภายในประเทศ โดยทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จึงต้องใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือ พ.ร.บ. รถไฟที่ไม่ได้มีการปรับปรุงตั้งแต่ปี 2464 อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปัจจุบันจะมีการตั้งอนุกรรมการในด้านต่าง ๆ ขึ้นมา

ดูแลโลจิสติกส์แล้วก็ตาม แต่การผลักดันพ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นยังอยู่ในระหว่าง  
การพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา<sup>5</sup>

เนื่องจากว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยสูงกว่าของต่างประเทศนั้นมาจากที่ประเทศไทยต้อง  
พึ่งพาการขนส่งทางรถบรรทุกถึงร้อยละ 88 ขณะที่พึ่งพาการขนส่งทางรถไฟและทางเรือซึ่งมีต้นทุน  
ที่ต่ำกว่าเพียงร้อยละ 1.98 และร้อยละ 5 ตามลำดับ สะท้อนความไม่สมดุลระบบขนส่งของประเทศ  
ไทยอย่างแท้จริง ด้วยเหตุนี้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระยะยาวจึงมีมาตรการ  
ปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งทางรถบรรทุกไปสู่การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางเรือ และทางท่อมาก  
ขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะยกระดับการแข่งขันสินค้าไทยทั้งในประเทศและเวทีโลก

---

<sup>5</sup>สรท. ยกระดับคุณภาพโลจิสติกส์คนไทย(online). 30 เมษายน 2551, แหล่งที่มา [http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=698&Itemid=72](http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=698&Itemid=72)

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

จากการศึกษาถึงระบบโลจิสติกส์ ตั้งแต่ความหมายและความสำคัญของระบบโลจิสติกส์ ประวัติและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์ กิจกรรมโดยทั่วไปของระบบโลจิสติกส์ ประเภทของ โลจิสติกส์ ประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทำให้ได้ทราบถึงภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ ว่ามีความสำคัญกับการประกอบธุรกิจในปัจจุบันอย่างไร รวมถึงการได้ทราบถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย และการตื่นตัวของภาครัฐในการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ดังนั้นเมื่อพิจารณา จากกิจกรรมต่างๆของระบบโลจิสติกส์แล้วเราพอสรุปคำนิยามของ โลจิสติกส์ได้ว่า “โลจิสติกส์ คือ กระบวนการวางแผน การดำเนินงาน และการควบคุม เพื่อเคลื่อนที่ หรือเคลื่อนย้ายสิ่งของและบริการจากสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ ไปยังอีกสถานที่หนึ่งหรือหลาย สถานที่ โดยลดต้นทุนให้มีค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุด เพื่อขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคคนสุดท้าย ให้ได้รับความพอใจมากที่สุด” จากคำนิยามนี้ เห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆของโลจิสติกส์มีมากมายซึ่ง แต่ละกิจกรรมนั้นนับเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของระบบโลจิสติกส์ทั้งสิ้น

จากการศึกษาถึงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เห็นได้ว่า โลจิสติกส์สำหรับประเทศไทยยังเป็นเรื่องที่ใหม่ แต่นับว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับธุรกิจและในระดับประเทศได้ ปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังมีอยู่มากไม่ว่าจะเป็น การขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพ การขาดโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง เช่น ถนน ท่าเรือ แหล่งเก็บและกระจายสินค้า เป็นต้น การขาดกฎหมาย ข้อบังคับ และนโยบายของรัฐ ที่เอื้ออำนวยต่อกิจกรรมต่างๆของโลจิสติกส์ เป็นต้น

เมื่อศึกษาถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ในต่างประเทศเห็นว่า ในต่างประเทศได้มีการกำหนดนโยบายที่ชัดเจน โดยการนำจุดเด่นในทางภูมิศาสตร์ มาใช้ให้เป็นประโยชน์ เช่นประเทศเกาหลีใต้ เป็นประเทศที่มีทะเลล้อมรอบได้มีการสร้างระบบการขนส่งทางทะเลให้มีประสิทธิภาพ เป็นต้น

กิจกรรมที่หลากหลายของโลจิสติกส์แล้ว หน้าที่และความรับผิดชอบในทางกฎหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ย่อมเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องเฉพาะในเรื่องนั้นๆ เห็นได้ว่าเป็นการนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของเอกเทศสัญญา เรื่องจ้างทำของ รับขน เก็บของในคลังสินค้า และตัวแทน ทั้งนี้การที่จะนำบทบัญญัติมาปรับใช้บังคับได้นั้น จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของบทบัญญัติที่กำหนดลักษณะและองค์ประกอบของสัญญาแต่ละประเภทด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาจากองค์ประกอบและลักษณะของสัญญารับขนแล้ว ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการตามสัญญาจะต้องเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพในการรับขนเพื่อำเน็จทางการค้าปกติ ซึ่งถ้าหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติแล้ว ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนเอกเทศสัญญาเรื่องรับขน

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลและการขนส่งสินค้าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้ผู้ที่อยู่ในฐานะของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้จะต้องเป็นผู้ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จทางการค้าปกติ ซึ่งแตกต่างกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งมีได้กำหนดให้ผู้ที่อยู่ในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องประกอบการเพื่อำเน็จการค้าปกติ เพียงแต่ทำในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการขนส่งต่อเนื่องตามสัญญาเท่านั้น

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

เนื่องจากความหลากหลายในกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ ซึ่งในการจ้างผู้ประกอบการโลจิสติกส์ได้ทำอยู่ในรูปของสัญญาฉบับเดียวกัน ซึ่งเกิดจากการกำหนดกิจกรรมในการให้บริการต่างๆ ก่อให้เกิดปัญหาว่าควรจะกำหนดให้โลจิสติกส์นั้นเป็นสัญญาประเภทใด และจะกำหนดความรับผิดชอบของแต่ละกิจกรรมอย่างไร ผู้เขียนเห็นว่าหากความเสียหายเกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้

ให้บริการโลจิสติกส์ควรแยกกิจกรรมในการให้บริการแต่ละกิจกรรมออกจากกัน และพิจารณาว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากกิจกรรมใด จึงนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นมาปรับใช้บังคับ

สำหรับการนำหลัก localized damage ซึ่งเป็นหลักที่กำหนดจำนวนเงินความรับผิดตามกฎหมายที่จะใช้บังคับกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่จะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นหลักการที่กำหนดในกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาปรับใช้กับการกำหนดความรับผิด เนื่องจากหลัก localized damage นั้นใช้กับความรับผิดจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ไม่ใช่จำนวนเงินตามความรับผิดที่กำหนดไว้ในสัญญา แต่เนื่องจากการให้บริการโลจิสติกส์นั้น โดยส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมด จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดตามสัญญาทั้งสิ้น ยกเว้นกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้น ควรนำหลักการที่เป็นสาระสำคัญของหลัก localized damage มาปรับใช้ในการกำหนดการใช้ค่าเสียหายของการให้บริการโลจิสติกส์ จะก่อให้เกิดเป็นประโยชน์อย่างยิ่งและการนำหลัก localized damage มาประยุกต์ใช้จะมีประสิทธิภาพมากกว่าการกำหนดจำนวนความรับผิดแต่เพียงประการเดียว

ในการศึกษาถึงมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่าง ๆ นั้น ในปัจจุบันไม่มีกฎหมายใดกำหนดถึงมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจนจึงไม่สามารถกำหนดได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จะต้องใช้ความรู้ความสามารถเพียงใดในการให้บริการ ดังนั้นการประกอบกิจการโลจิสติกส์ผู้ให้บริการควรประกอบกิจการเสมือนวิญญูชนพึงใช้ความสามารถในการประกอบกิจการของตนเอง อีกทั้งควรใช้ความรู้ความสามารถและความชำนาญเป็นพิเศษในกิจกรรมแต่ละด้าน ในการแก้ปัญหาระยะยาวนั้นรัฐบาลควรตระหนักถึงการร่างกฎหมายเฉพาะเพื่อกำหนดมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้โดยชัดเจน

สำหรับปัญหาการควบคุมมาตรฐานของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ในปัจจุบันได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบกิจการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์เท่านั้น แต่กลับมีกฎหมายเฉพาะเพื่อควบคุมการให้บริการ ดังนั้น เพื่อรองรับการให้บริการในระบบโลจิสติกส์ที่กำลังเพิ่มมากขึ้นในอนาคต และเพื่อกำกับดูแลการประกอบกิจการโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานที่ดีและเพื่อสร้างความชัดเจนให้กับผู้ใช้บริการ รวมทั้ง

สร้างความชัดเจนว่าผู้ประกอบการรายใดเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนควบคุมการประกอบกิจการ รวมถึงการกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้ให้ชัดเจน แม้ในปัจจุบันยังไม่มีประเทศใดมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องของโลจิสติกส์ ดังนั้นการกำหนดกฎหมายขึ้นนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงประเพณีปฏิบัติในทางการค้า รวมถึงแนวโน้มในการพัฒนาของโลจิสติกส์ในอนาคต

ดังนั้นนโยบายที่รัฐบาลควรเร่งพัฒนาในเรื่องของโลจิสติกส์โดยกำหนดเป็นนโยบายแห่งชาติ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของเอเชีย คือ

1. พัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเน้นเรื่องการขนส่งทางเรือ ทางท่อ และระบบราง เป็นหลัก โดยศึกษาและเปรียบเทียบจากจุดยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของต่างประเทศ เพื่อเป็นการลดต้นทุนในด้านการขนส่ง
2. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและเพื่อรองรับกิจกรรมที่หลากหลายของโลจิสติกส์
3. พัฒนากฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับกิจกรรมที่หลากหลาย และกำหนดมาตรฐานของผู้ให้บริการ รวมถึงการกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการไว้โดยชัดเจน

## บรรณานุกรม

### เอกสารภาษาไทย

#### หนังสือ

กมลชนก สุทธิวาทีนฤพฤภูมิ. (2540). กลยุทธ์การบริหารธุรกิจการขนส่งทางเรือ.

กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

จินดา บุญยอาคม. (2512). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้าง

แรงงาน จ้างทำของ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. (2547). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ

ตัวแทน ตัวแทนคำต่าง นายหน้า จ้างทำของ รับขน. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ:

สำนักพิมพ์นิติธรรม.

ศ.ดร.รฐาปนา บุญหล้า. (2549). โลจิสติกส์ประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ ส.ส.ท.

ชนิด โสพนธ์รัตน์. (ม.ป.ป.). เมื่อประเทศไทยอยากเป็น **Logistics Hub**. กรุงเทพฯ.

ไผทยชิต เอกจริยากร. (2548). คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. (พิมพ์

ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

สายันท์ จันทรวิภาสวงศ์. (2549). กลยุทธ์ **Logistics** รุก-รับ **FTA**. กรุงเทพฯ: บริษัท ด้าน

สุทธาการพิมพ์ จำกัด.

#### วิทยานิพนธ์ และสารนิพนธ์

นิรัตน์ พุกกาญจน. (2537). ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเบื้องหลาย

รูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต.

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ผาด ธเนศวรษ์สกุล. (2536). ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการ

ขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย.

สุภา โกมุทกุล. (2536). **สถานะและความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลในประเทศไทย**. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

#### บทความ

ประมวล จันทร์ชีวะ. (2549). **Logistics & Multimodal Transport** เปิดปมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2548). **เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย**.

#### สื่ออิเล็กทรอนิกส์

ทรงศรี อัครางกูร. (ม.ป.ป.). ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยกับการแก้ไขวิกฤติน้ำมัน. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก [http://ipc8.dip.go.th/objects/Research/Files/File\\_2006022315461142.doc](http://ipc8.dip.go.th/objects/Research/Files/File_2006022315461142.doc)

ชนิด ไสร์ตัน. (ม.ป.ป.). ประวัติและวิวัฒนาการของโลจิสติกส์. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=117>

ชนิด ไสร์ตัน. (ม.ป.ป.). โลจิสติกส์กลไกที่สำคัญของการค้าโลก. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก <http://www.v-servegroup.com/new/document.php?Bookno=350>

สรท. (ม.ป.ป.). ยกระดับคุณภาพโลจิสติกส์คนไทย. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก [http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=698&Itemid=72](http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=698&Itemid=72)

สารวิจัยธุรกิจ ธนาคารกรุงไทย. (ม.ป.ป.). ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก [http://www.smemedia.com/index.php?lay=boardshow&ac=webboard\\_show &WBntype=1&Category=smemedia.com &thispage=4&No=379394](http://www.smemedia.com/index.php?lay=boardshow&ac=webboard_show &WBntype=1&Category=smemedia.com &thispage=4&No=379394)



สำนักงานที่ปรึกษาด้านอุตสาหกรรม. (ม.ป.ป.). SMEของญี่ปุ่น. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551,  
จาก [www.thaiceotokyo.jp/thai/index.php?option=com\\_content&task=view&id=24&Itemid=40&limit=1](http://www.thaiceotokyo.jp/thai/index.php?option=com_content&task=view&id=24&Itemid=40&limit=1)

ดร.หัตถ์ โรจนประดิษฐ์. (ม.ป.ป.). การแข่งขันทางทะเลในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กรณี  
ท่าเรือ Busan ประเทศเกาหลีใต้. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก  
[www.logisticstimeclub.com/main/modules.php?name=News&file=print&sid=647](http://www.logisticstimeclub.com/main/modules.php?name=News&file=print&sid=647)

Tammakran. (ม.ป.ป.). ระบบ Supply Chain. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2551, จาก  
<http://www.blogger.com/feeds/3593487690907365293/posts/default>



## ประวัติผู้เขียน

- ชื่อ – สกุล : นายวัฒนา คณาวิทยา
- วัน เดือน ปี : 4 กรกฎาคม 2522
- วุฒิการศึกษา : ปี 2538 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จาก  
โรงเรียนเมืองสุราษฎร์ธานี  
ปี 2541 สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย  
จากโรงเรียนเมืองสุราษฎร์ธานี  
ปี 2545 สำเร็จปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต  
จากมหาวิทยาลัยศรีปทุม
- ประสบการณ์การทำงาน : ปี 2546 หนายความ สำนักงานวสันต์ทนายความและ  
การบัญชี

