

### สรุป และข้อเสนอแนะ

การขนส่งหลายรูปแบบ ได้เริ่มเข้ามามีบทบาทในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศโดยเริ่มต้นจากการขนส่งด้วยระบบตู้ (Containerization) ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 และได้เริ่มดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบในหลายปีต่อจากนั้น เมื่อการขนส่งด้วยระบบตู้ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีแล้ว ตู้สินค้าซึ่งสามารถทำการขนถ่ายและขนส่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งโดยทางเรือและรถบรรทุกยัง ได้ก่อให้เกิดแนวความคิดในการขนส่งแบบที่เรียกว่า Land Bridge ขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้เนื่องมาจากการที่เรือต้องแวะทุกท่าตามชายฝั่งทะเลนั้นเป็นการเสียเวลาและไม่ประหยัดอย่างยิ่ง การนำการขนส่งทางบกเข้ามาร่วมกับการขนส่งทางทะเลจึงเป็นการช่วยให้สินค้ากระจายเข้าสู่ประเทศได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากกว่าการรอคอยให้เรือแล่นข้ามทวีปโดยผ่านคลองปานามา ซึ่งเสียเวลานานกว่าและยังเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากกว่า ทั้งนี้เนื่องจากการทวีคูณของค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือและส่วนอื่น ๆ ในแผ่นดิน

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความสำคัญมากกว่าที่จะถูกมองว่ามีประโยชน์ และความเหมาะสมเฉพาะกับกรณีของการเป็นเพียงสะพานของแผ่นดิน (Land Bridge) เท่านั้น ระบบการขนส่งแบบถึงที่ (Door-to-Door) ความปลอดภัยของสินค้า ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งและความประหยัดในการขนส่งด้วยระบบตู้จึงมีความสำคัญมากกว่าระยะทาง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงเป็นรูปแบบของการขนส่งที่เปิดโอกาสให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทุกประเทศที่ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศได้รับการพัฒนาและเจริญก้าวหน้ามากขึ้น โดยมีการใช้ตู้สินค้า (Container) เป็นอุปกรณ์หลักในการขนส่งและอย่างกว้างขวาง

ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้การขนส่งระหว่างประเทศได้รับการวิวัฒนาการ เพื่อนำไปสู่ความได้เปรียบในทางเศรษฐศาสตร์ และการปฏิบัติเรียกว่า การวิวัฒนาการระบบ

คอนเทนเนอร์ (Container Revolution) ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางเทคโนโลยีที่สามารถอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก และผลของการขนส่งแบบแยกขนที่ได้ใช้มาแต่ดั้งเดิม ไม่สามารถจะกำหนดต้นทุนของสินค้าที่ขนส่งได้แน่นอน เนื่องจากค่าขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และความยุ่งยากที่จะเรียกรื้อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า ทำให้เบี่ยงปริมาณของสินค้าสูงขึ้นจึงจำเป็นต้องมีการรวมการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน โดยใช้ผู้ประกอบการขนส่งเพียงคนเดียว ที่จะต้องรับผิดชอบสินค้าตั้งแต่ออกจากโรงงานผู้ผลิตไปจนถึงจุดหมายปลายทาง แต่เนื่องจากการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศจะถูกบังคับโดยกฎหมายของแต่ละชาติ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่หลากหลาย ทำให้ผู้ขนส่งขาดความแน่นอนในสาระสำคัญของกฎหมายที่จะต้องปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด ทำให้เกิดปัญหา Conflict of law เพราะกฎหมายที่บังคับใช้แตกต่างกัน และข้อจำกัดความรับผิดแตกต่างกันในแต่ละท้องที่ จึงจำเป็นที่จะต้องสร้างระบบกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของการขนส่งหลายรูปแบบอันเป็นที่ยอมรับขึ้น ในที่สุด การประชุมเจรจาของประเทศต่าง ๆ ได้ยอมรับ MT Convention เป็นอนุสัญญาที่จะนำไปใช้บังคับสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

MT Convention ประกอบด้วยสาระสำคัญในการกำหนดลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หมายถึง การขนส่งของ โดยมีรูปแบบที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองรูปแบบในสัญญาการขนส่งฉบับเดียว มีขอบเขตการบังคับใช้ทั้งกับประเทศที่เป็นภาคีและไม่ได้เป็นภาคี หากว่าประเทศที่ไม่เป็นภาคีได้ทำเอกสารการขนส่งขนส่งหลายรูปแบบ โดยได้กล่าวอ้างถึง MT Convention ไว้ด้วย ในส่วนของกฎเกณฑ์และการควบคุมของ MT Convention นี้ จะไม่กระทบหรือไม่ขัดแย้งกับการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใด หรือกฎหมายแห่งชาติใด ๆ ที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์หรือการควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งจะไม่กระทบถึงสิทธิของแต่ละรัฐที่จะบังคับ หรือควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในระดับชาติ และผู้ประกอบการขนส่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศซึ่งตนประกอบการอยู่ และตามบทบัญญัติแห่ง MT Convention นอกจากนี้ MT Convention ยังได้กำหนดเกี่ยวกับการเอกสารที่จะเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ตลอดจนสิทธิ และหน้าที่ของคู่สัญญาในประการต่าง ๆ ไว้อีกด้วย

การที่จะพิจารณาว่าประเทศไทยสมควรที่จะเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ หรือ MT Convention หรือไม่ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับองค์ประกอบในการขนส่ง ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายที่มีผลบังคับอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งได้แก่ ผลกระทบเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ อายุความ เขตอำนาจศาล รวมทั้งผลดีและผลเสียของ MT Convention อีกด้วย ซึ่งจากการศึกษาในแต่ละกรณีทีกล่าว พบรายละเอียดดังนี้

ในเรื่องของสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่ง MT Convention กำหนดหน้าที่ไว้อย่างชัดเจนเพียงประการเดียว คือ ให้ออกเอกสารการขนส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล ส่วนสิทธิหน้าที่อื่นกำหนดอย่างกว้าง ๆ ว่า ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ตนประกอบการอยู่ ส่วนกฎหมายไทย จะกำหนดหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ไว้อย่างชัดเจนโดยละเอียดหลายประการ หากไม่ปฏิบัติตามประการใดประการหนึ่ง ก็จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น การกำหนดสิทธิ หน้าที่ของผู้ขนส่งไว้อย่างละเอียดของกฎหมายไทย แม้ว่าจะเป็นที่ประโยชน์กับผู้ตราส่งซึ่งเป็นผู้ใช้บริการมากกว่าก็ตาม แต่ก็เป็นการบังคับให้ผู้ประกอบการขนส่ง มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามมากกว่าที่จำเป็น เพื่อให้สินค้าถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างรวดเร็ว และปลอดภัยเท่านั้น ประกอบกับไทยมีนโยบายที่จะส่งเสริมพาณิชย์นาวี ส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าทางเรือ และทางอากาศซึ่งต้องอำนวยความสะดวกแก่การลงทุนของผู้ประกอบการขนส่ง การกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามหลายประการ จะเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ไทยส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าดังกล่าวไม่บรรลุผล

ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง MT Convention กำหนดไว้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งจะพ้นความรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่า ตนได้ใช้ความระมัดระวัง และใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหาย เสียหาย แก่สินค้าแล้ว ชอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งนั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายของสินค้าไม่ว่าความเสียหายจะเกิดในช่วงการขนส่งรูปแบบใด ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่ง และต้องรับผิดชอบในการส่งมอบสินค้าล่าช้าด้วย แต่ตามพระราชบัญญัติ

การรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดเพียง ถ้าผู้ขนส่งได้ทำหน้าที่ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอในการทำให้เรืออยู่ในสภาพเหมาะแก่การเดินทางทะเล เหมาะสมแก่การเก็บรักษาสินค้า ก็เพียงพอที่จะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งพ้นความรับผิดได้ ทั้ง ๆ ที่อนุสัญญาและกฎหมายของไทยมีวัตถุประสงค์อย่างเดียวกัน คือให้ความคุ้มครองแก่ผู้ส่งสินค้าเป็นสำคัญ แต่หลักการไม่เหมือนกัน เพราะแนวความคิดพื้นฐานแตกต่างกัน โดยแนวความคิดตาม MT Convention มีพื้นฐานมาจากหลักสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่ง (Presumption of Fault or Negligence) ส่วนกฎหมายไทยใช้แนวความคิดพื้นฐานจากหลักข้อสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Responsibility)

สำหรับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งตาม MT Convention ต่อผู้ส่งนั้น ต้องรับผิดสำหรับการขนส่งตลอดทุกช่วงที่มีการขนส่ง ในฐานะตัวการผู้ต้องปฏิบัติตามสัญญา ผู้ส่งของต้องเรียกร้องค่าเสียหายโดยตรงต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น จะเรียกร้องจากผู้ขนส่งช่วงอื่น ๆ ที่ไม่มีนิติสัมพันธ์กันไม่ได้ ส่วนกฎหมายไทยนั้นผู้ขนส่งทุกช่วงจะต้องรับผิดร่วมกันในฐานะลูกหนี้ร่วม โดยชอบเขตความรับผิดตาม MT Convention ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องรับผิดต่อผู้ตราส่งสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าเวลาใดในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตนจนถึงเวลาที่ส่งมอบแล้ว ส่วนตามกฎหมายไทยนั้น ผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบจะมีความรับผิดชอบเฉพาะในช่วงที่อยู่ในความรับผิดชอบของตนเท่านั้น (ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเอง) แต่ความรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งจะร่วมรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วม ซึ่งอาจจะมองว่าเป็นผลดีกับผู้ส่งมากกว่า ในแง่ที่ว่า ผู้ส่งสินค้าสามารถฟ้องผู้ขนส่งทุกรายได้ แม้ว่าผู้ขนส่งรายที่ถูกฟ้องจะไม่ใช่ผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายกับตัวสินค้าเลยก็ตาม เป็นการขัดกับหลัก Combined transport ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ทำผิดถูกฟ้องได้แล้วไม่สามารถไปเรียกคืนจากผู้กระทำความผิดจริง ๆ อีกด้วย และในการขนส่งระหว่างประเทศถ้าไม่ได้มีการฟ้องร้องในประเทศไทย ก็ไม่สามารถจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ได้ MT Convention จึงมีผลดีมากกว่า แนวความคิดพื้นฐานตามกฎหมายไทย จะเคร่งครัดเข้มงวดกว่า (จำกัดกว่า) เพราะเป็นหลักข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ต้องรับผิด (ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าเข้าเหตุยกเว้นหรือไม่ จึงจะพ้นความรับผิด แต่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ทำผิดแต่ให้พิสูจน์ถึงเหตุยกเว้น) แม้จะพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ทำผิด แต่ถ้าไม่เข้าข้อยกเว้น ก็ยังต้อง

รับผิดชอบไม่ว่าจะเป็นผู้กระทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ แม้ว่าหลักการจะต้องการคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้ใช้บริการเช่นเดียวกับ MT Convention ก็ตาม แต่หลักมูลฐานความรับผิดชอบตาม MT Convention จะให้ประโยชน์กับผู้ขนส่งมากกว่า เพราะเพียงแต่พิสูจน์ว่ามีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตนก็พ้นความรับผิดชอบแล้ว แต่ฐานะความรับผิดชอบของ MTO ในฐานะตัวการผู้ต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญา นั้น ผู้ส่งจะต้องเรียกร้องโดยตรงต่อ MTO เท่านั้น จะเรียกร้องจากผู้ขนส่งช่วงอื่น ๆ ที่ไม่มีนิติสัมพันธ์กันไม่ได้ กรณีนี้จะเป็นการเพิ่มภาระให้กับ MTO มากขึ้น

ผลต่อหลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ ตาม MT Convention ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะได้รับการยกเว้นก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตนเอง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้น การยกเว้นความรับผิดชอบมีประการเดียว และเป็นการกำหนดไว้อย่างกว้าง ๆ ส่วนกฎหมายไทยนั้นได้บัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดไว้ 3 กรณี ตาม ป.พ.พ. คือ เหตุสุดวิสัย ความผิดของผู้ส่งหรือของผู้รับตราส่ง และความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นจากสภาพของของนั่นเอง และ 20 เหตุ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นการกำหนดเหตุยกเว้นเป็นกรณี ๆ ไป ทำให้ยุ่งยากในการอ้างอิงถ้าอ้างผิดจะทำให้ไม่ได้รับยกเว้นได้ และการทำสัญญายกเว้นความรับผิด ทั้ง MT Convention และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ห้ามทำสัญญาปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยลงกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ตาม ป.พ.พ. ของไทย ให้ทำสัญญายกเว้นได้ โดยผู้ส่งต้องตกลงด้วยชัดแจ้ง (ต้องลายมือชื่อรับรู้ไว้) MT Convention จึงดีกว่าหลักการตามกฎหมายไทยในแง่คุ้มครองผลประโยชน์ของเจ้าของสินค้า เพราะการห้ามทำสัญญายกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้ จะเป็นหลักประกันว่า เจ้าของสินค้าจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเต็มเม็ดเต็มหน่วยเท่าที่ตนเสียหายจริง และในส่วนของจำนวนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง MT Convention ได้ใช้เกณฑ์ในการกำหนดจำนวนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไว้สูงกว่าหลักเกณฑ์ที่กฎหมายไทยใช้บังคับ

สำหรับในส่วนของผลกระทบเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ก็มีส่วนที่จะมีผลทำให้สิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ของบุคคลดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมในทางที่จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมมากยิ่งขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่ง เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งสามารถทำให้ง่ายไม่สลับซับซ้อน และมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น แต่โดยที่เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนี้ จะแสดงถึงการขนส่งสินค้าเข้าออกของแต่ละประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับทางที่ใช้ในการขนส่งและเป็นเอกสารที่แสดงถึงสิทธิการเป็นเจ้าของสินค้าที่ขนส่ง ดังนั้น จึงต้องเป็นเอกสารที่ได้รับการยอมรับจากระบบพิธีการศุลกากร การธนาคารและประกันภัย การที่เอกสารดังกล่าวจะได้รับการยอมรับ จึงจำเป็นต้องทำให้มีการรับรองสถานะ โดยผลของกฎหมายด้วย

และผลกระทบของ MT Convention ต่อกฎหมายไทย ในส่วนของอายุความฟ้องร้อง จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมทั้งกับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมากยิ่งขึ้นด้วย

นอกจากผลกระทบในทางที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมายที่แตกต่างกันดังกล่าว ซึ่งนับได้ว่า MT Convention จะก่อให้เกิดความเป็นธรรมกับทั้งผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมากยิ่งขึ้นแล้ว เมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ในเชิงเศรษฐศาสตร์ของผู้ให้บริการ หรือ ผู้ประกอบการขนส่ง (MTO) และผู้ใช้บริการ (ผู้ตราส่ง, ผู้รับตราส่ง) และบุคคลที่เกี่ยวข้องทั่วไปและสังคมแล้ว สามารถพิจารณาถึงประโยชน์และปัญหาของการขนส่งหลายรูปแบบได้ดังนี้

#### ประโยชน์ของการขนส่งหลายรูปแบบ

##### 1. ประโยชน์ของผู้ประกอบการ

###### 1.1 สามารถใช้ประโยชน์ของเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

เนื่องจากการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการรวมการขนส่งแต่ละรูปแบบเข้าด้วยกัน โดยมีผู้ประกอบการขนส่งเพียงคนเดียว ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์สำหรับการขนส่งแต่ละประเภทได้ด้วยการลงทุนเพียงครั้งเดียว

1.2 เป็นการเพิ่มกำไร การที่ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้ประโยชน์ของเงินลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพทำให้มีกำไรเพิ่มมากขึ้นด้วย

1.3 สามารถให้บริการการขนส่งได้อย่างเต็มที่ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้โดยการขนส่งทุกรูปแบบ

1.4 สามารถรักษาเสถียรภาพของต้นทุนให้คงที่อยู่ที่ได้ เพราะผู้ประกอบการจะสามารถควบคุมต้นทุนที่จะใช้สำหรับการขนส่งทุกรูปแบบได้ด้วยตนเอง

## 2. ประโยชน์ของผู้ใช้บริการ (Shipper และ consignee)

2.1 ได้รับประโยชน์จากการมีระบบขนส่งที่มีผู้ประกอบการเพียงคนเดียวรับผิดชอบในกรณีที่สินค้ามีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ส่งไม่ต้องพิสูจน์ความเสียหายว่าเกิดขึ้นในการขนส่งช่วงใด

2.2 ย่นระยะเวลาการขนย้ายสินค้า การขนส่งหลายรูปแบบจะรวมการขนส่งทุกรูปแบบต่อเนื่องกัน ทำให้ไม่ต้องขนย้ายสินค้าในระหว่างที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน ช่วยลดเวลาในการขนย้ายสินค้าลงได้

2.3 ลดอัตราการเสียหายของสินค้า จากการที่การขนส่งหลายรูปแบบจะช่วยลดภาระในการขนถ่ายสินค้าระหว่างการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในแต่ละช่วง, และเป็นการใช้คอนเทนเนอร์ในการขนส่ง ประกอบกับการที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายตลอดเส้นทางขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องควบคุมดูแลการขนส่งอย่างใกล้ชิด ทำให้ช่วยลดอัตราการเสียหายของสินค้าลงได้

2.4 ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายรวม (generalized costs) เนื่องจากการรวมการขนส่งทุกประเภทเพื่อเสริมไม่ให้เกิดการขนส่งทางเรือต้องแวะขนถ่ายสินค้าทุกท่า ทำให้ช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการจอดเรือหรือถ่ายลำได้

## 3. ประโยชน์ของผู้เกี่ยวข้องทั่วไปและสังคม

3.1 เกิดระบบการทำงานที่เป็นระเบียบ

3.2 เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้อง

### ปัญหาของการขนส่งหลายรูปแบบ

1. ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน จากการศึกษาผู้ขนส่งมีศักยภาพเฉพาะการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ เมื่อต้องเปลี่ยนการให้บริการมาเป็นการรวมการขนส่งทุกรูปแบบ จึงต้องมีการเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกัน ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องพัฒนาการปฏิบัติงานให้สามารถทำการขนส่งได้ทุกรูปแบบ

2. ปัญหาด้านเงินทุน การขนส่งแต่ละรูปแบบจะใช้เครื่องมือ และเครื่องอุปกรณ์ที่จำเป็นแตกต่างกัน ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงต้องจัดหาเครื่องมือ และเครื่องอุปกรณ์ดังกล่าวเพิ่มขึ้น ทำให้ต้องลงทุนสูงขึ้นกว่าการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว

3. ปัญหาด้านแรงงาน ต้องหาผู้ปฏิบัติงานเชี่ยวชาญสำหรับการขนส่งในแต่ละด้านเพิ่มขึ้น (จัดหาผู้ปฏิบัติงาน) ในขณะเดียวกันการจ้างแรงงานพวกกรรมกรยกขนจะลดลง เพราะสามารถใช้แรงงานร่วมกัน สำหรับการยกขนสินค้าในทุกรูปแบบการขนส่งได้

4. ปัญหาด้านความรู้ความชำนาญระบบการทำงานของขนส่งหลายรูปแบบ จะประกอบไปด้วยการระดมความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการวิเคราะห์และตัดสินใจของผู้บริหารชั้นเยี่ยม มาประมวลเข้าไว้ในคอมพิวเตอร์ ซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เหล่านี้จะนำมาเป็นเครื่องมือช่วยในการปฏิบัติงาน เช่น การตัดสินใจหาทางเลือกที่ดีที่สุดภายใต้สถานการณ์หนึ่ง ๆ ระบบดังกล่าวนี้ซึ่งสามารถช่วยลดเวลาของผู้ปฏิบัติงานลงไปได้มาก

5. ปัญหาการผูกขาด เนื่องจากการขนส่งหลายรูปแบบ จะเกิดการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งแต่ละรูปแบบเข้าด้วยกัน จึงมีข้อที่น่าสังเกตว่า ในการเพิ่มขึ้นของการรวมตัวกันของผู้ประกอบการขนส่งหลายประเภทนี้ จะทำให้จำนวนผู้ประกอบการลดลง และการแข่งขันจะลดลงตามไปด้วย ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดสภาพของการผูกขาดขึ้นมา (monopoly or at least oligopoly) รวมทั้งการกำหนดค่าระวาง (price fixing) ที่สูงกว่าที่ควรอีกด้วย

### ผลของการขนส่งหลายรูปแบบในเชิงเศรษฐกิจ

โดยที่การขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการพัฒนาเทคนิคในการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยการรวมการขนส่งแต่ละรูปแบบเข้าด้วยกัน และให้มีผู้รับผิดชอบในการขนส่งสินค้าเพียงผู้เดียว จากต้นทางจนถึงปลายทาง และด้วยประโยชน์และปัญหาของการขนส่งหลายรูปแบบดังกล่าว จึงก่อให้เกิดผลในทางเศรษฐกิจหลายประการดังนี้



1. การขนส่งหลายรูปแบบ จะช่วยลดกระบวนการที่ยุ่งยาก สลับซับซ้อน มีการดำเนินการหลายขั้นตอนในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากโรงงานไปยังผู้รับสินค้าของการขนส่งแต่ละรูปแบบ ทั้งในด้านของเอกสาร และความปลอดภัยของสินค้า อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการที่จะทำให้สามารถส่งสินค้าไปยังปลายทางได้ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดมากยิ่งขึ้น และโดยที่การขนส่งหลายรูปแบบจะทำให้มีการขยายขนาดขององค์กร และขอขยายการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งให้มีขีดความสามารถกว้างขวางมากขึ้น ทำให้สามารถขยายตลาดได้อย่างทั่วถึง อันจะเป็นการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของธุรกิจการขนส่งทางเรือลงได้อีกด้วย

2. การขนส่งหลายรูปแบบนั้น ผู้ใช้บริการจะมีความสะดวกในการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่สินค้าเสียหายในระหว่างทาง ผู้ใช้บริการจึงมีความนิยมที่จะใช้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ดังนั้น หากประเทศไทยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ระบบการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว ก็จะทำให้สามารถพัฒนาขีดความสามารถจากประเทศผู้ให้บริการเป็นประเทศผู้ให้บริการได้ เช่นเดียวกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งจะทำให้มีรายได้เข้าสู่ประเทศอีกทางหนึ่ง ทั้งนี้ จะเห็นได้จาก ประเทศสิงคโปร์ในปัจจุบันสามารถเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่งได้ถึงประมาณ หนึ่งร้อยล้านเหรียญสิงคโปร์ต่อปี จากการให้บริการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบกับลูกค้าในประเทศ เกาหลี ญี่ปุ่น และไต้หวัน นอกจากนี้ ในส่วนของตลาด Sea-Air ที่มาจาก เกาหลี ญี่ปุ่น ไต้หวัน ที่ส่วนมากจะขนส่งสินค้าการเกษตร และอาหารทะเลไปประเทศดังกล่าว โดยเที่ยวกลับจะไม่มีการบรรทุกสินค้ากลับมาประเทศไทย หากไทยสามารถส่งเสริมระบบการขนส่งหลายรูปแบบได้ ก็จะทำให้มีสินค้าที่บรรทุกในเที่ยวกลับ อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับผู้ประกอบการขนส่งอีกด้วย

3. สินค้า Multimodal transport เป็นสินค้าผ่านแดน หรือถ่ายลำ จึงไม่เป็นการส่งเสริม หรือสนับสนุนการนำเข้าที่จะทำให้ไทยขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้น แต่กลับเป็นการช่วยส่งเสริมการนำเข้าเงินตราต่างประเทศเข้ามายังไทย จากการให้บริการอีกด้วย

4. การที่ MT Convention จะช่วยขจัดปัญหาที่ยุ่งยากซับซ้อนของระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน และพิธีการศุลกากร และทำให้การขนส่งสินค้าสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและ

ประหยัดมากยิ่งขึ้น MT Convention จึงเท่ากับเป็นเคื่องมือหนึ่งที่จะเอื้ออำนวยให้มีการเปิดตลาดการค้าบริการด้านการขนส่งของโลกได้เป็นอย่างดี

### ความจำเป็นของไทยต่อการขนส่งหลายรูปแบบ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีระบบเศรษฐกิจแบบเปิด ดังนั้น การค้าระหว่างประเทศ จึงมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ จากการศึกษาที่ประเทศไทยมีการพัฒนาด้านการค้าระหว่างประเทศ จึงมีแนวโน้มที่กิจการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ จะมีการเจริญเติบโตมากขึ้น อีกทั้งทำให้ความต้องการการขนส่งระบบส่งถึงที่ door to door เพื่อเพิ่มความสะดวก ลดต้นทุน ลดเวลาที่สูญเสียไปตามจุดที่เปลี่ยนสินค้ามีมากขึ้นด้วย การขนส่งระบบส่งถึงที่ door to door จำเป็นต้องใช้การขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ หรือ หลายรูปแบบ ซึ่งเป็นการขนส่งที่วิวัฒนาการให้ก้าวหน้า โดยใช้ตู้สินค้าเป็นอุปกรณ์สำคัญในการขนส่ง เพื่อป้องกันสินค้าเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่ง พร้อมกับมีผู้ประกอบการขนส่งรับผิดชอบการขนส่งตลอดเส้นทาง หรือถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะออกเอกสารแสดงสัญญาการขนส่งฉบับเดียวครอบคลุมการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ การขนส่งหลายรูปแบบจึงอำนวยความสะดวกต่อการค้าระหว่างประเทศอย่างมาก และเป็นที่ยอมรับจากผู้ให้บริการในประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างกว้างขวาง เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา และประเทศในทวีปยุโรป

เมื่อพิจารณาถึงสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณที่เป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้า (ทางอากาศ) จากภาคพื้นเอเชียอาคเนย์ไปตะวันออกกลางและยุโรป หรือจากยุโรปไปเอเชียอาคเนย์ และออสเตรเลีย ซึ่งในปัจจุบันคู่แข่งที่สำคัญของไทย คือ สิงคโปร์ และฮ่องกง จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบอยู่มากในการพัฒนาการขนส่งหลายรูปแบบนี้ ไม่ว่าจะเป็นพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกที่กำลังได้รับการพัฒนาให้เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ของประเทศ พื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านใต้ และโครงการพัฒนาสานามบินพาณิชย์สี่หีบ

และกรุงเทพ รวมทั้งโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน และรถไฟ ในการเชื่อมต่อกันระหว่างท่าเรือต่าง ๆ ทั่วประเทศ และสนามบินหลักของประเทศ ประกอบกับการพัฒนา

อุตสาหกรรมของไทยให้เจริญก้าวหน้ามากขึ้น และมีการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกมากขึ้น หากประเทศไทย สามารถดึงสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านมาทำการรวบรวมกับสินค้าที่ผลิตได้ภายในประเทศ เพื่อส่งออกพร้อมกันแล้ว ไทยก็จะสามารถลดต้นทุนในการส่งออกสินค้าที่ผลิตได้ในประเทศ และยังสามารถหารายได้เข้าประเทศได้อีกทางหนึ่ง ในขณะที่เดียวกันก็จะเป็นโอกาสอันดีที่จะช่วยพัฒนากองเรือพาณิชย์ของไทย และสายการบินแห่งชาติอีกด้วย

นอกจากนั้น นโยบายของรัฐตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ต้องการสนับสนุนและส่งเสริมการบริการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ ต้องการพัฒนากองเรือไทย โดยปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีการลงทุนขยายขีดความสามารถในการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะมากขึ้น และผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สมบูรณ์แบบในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้ และให้มีพัฒนาการขนส่งทางบกให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนมีต้นทุนการขนส่งต่ำ ประกอบกับนโยบายการพัฒนาบริการพื้นฐานที่จะเร่งรัดขยายการลงทุนด้านบริการพื้นฐานให้มีปริมาณ และคุณภาพเพียงพอที่จะรองรับการผลิตของอุตสาหกรรม และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยในด้านการขนส่งนั้น ให้เพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพการให้บริการด้านการขนส่งให้เกิดความ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีต้นทุนต่ำ โดยมีแนวทางในการพัฒนา :-

- ก่อสร้างสถานีรถบรรทุกสาธารณะในจุดที่เหมาะสม เพื่อขนถ่ายสินค้าในเมือง
- พัฒนาการขนส่งทางถนน รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งระบบท่อให้ทันต่อความต้องการในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่
- พัฒนาและส่งเสริมระบบพาณิชย์นาวีของไทย โดยให้มีการวางแผนระยะยาวในการพัฒนากองเรือ และอู่เรือ ให้มีการร่วมลงทุนกับต่างประเทศ และเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ และการประสานการขนส่งทางอากาศกับทางทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการตลาดให้กว้างขวางขึ้น
- พัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศ ให้สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่ โดยการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานต่อเนื่อง เช่น ถนน รถไฟ สถานีบรรจุ และแยกสินค้าคอนเทนเนอร์
- ปรับปรุงด้านการวางแผน ประสานนโยบาย และการดำเนินงาน ในเรื่องที่

เกี่ยวข้องกับพัฒนาท่าเรือ พาณิชยนาวี การประสานโครงข่ายในระบบขนส่งและบริการ ที่ต่อเนื่องจากท่าเรือ เพื่อให้การขนส่งสินค้า เข้า-ออก ท่าเรือเป็นไปอย่างมีระบบ และมี ประสิทธิภาพ

- ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างทางน้ำ และทางอากาศ ทั้งการ ส่งออก และนำเข้า และสินค้าถ่ายลำ เพื่อจูงใจให้สินค้ามาผ่านประเทศไทยมากขึ้น

### ข้อเสนอแนะ

ตามที่ได้ศึกษาถึงผลกระทบของ MT Convention ที่มีต่อประเทศไทยทั้ง ในด้านของ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว ปรากฏว่า อนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งที่จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไข และเปลี่ยนแปลงวิธีดำเนินการที่แตกต่างไปจากการประกอบการขนส่งแบบแยกส่วนหลายประการ ซึ่งการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทั้งในส่วนของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ จะก่อให้เกิดความเป็นธรรม กับผู้ใช้บริการ หรือผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง มากยิ่งขึ้น และเมื่อพิจารณาถึงผลในเชิงเศรษฐกิจ และความจำเป็นของการขนส่งหลายรูปแบบ ต่อประเทศไทยแล้ว เห็นว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 มีวัตถุประสงค์ ที่จะพัฒนาการขนส่งสินค้าให้เป็นไปโดยต่อเนื่อง และครบวงจร ซึ่งการขนส่งหลายรูปแบบ สามารถที่จะสนองนโยบายดังกล่าวได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญานี้ เป็นอนุสัญญา ที่เกิดขึ้นด้วยแรงผลักดันจาก UNCTAD ซึ่งเป็นองค์กรของสหประชาชาติที่มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะระหว่างประเทศที่มีลำดับขั้นของการพัฒนาที่ แตกต่างกัน เพื่อช่วยเร่งรัดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา เป็นปากเสียง ให้กับประเทศกำลังพัฒนา อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประเทศกำลัง พัฒนาในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการขนส่งมากกว่าผู้ให้บริการขนส่ง ผู้เขียนจึงเห็นว่า ประเทศไทย ควรเข้าร่วมเป็นภาคี อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

แต่ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ประเทศไทยยังไม่พร้อมที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีในขณะนี้ เพราะจะเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการขนส่งมากยิ่งขึ้น และทั้งสถานะและศักยภาพ ของผู้ประกอบการขนส่งของไทย ยังไม่สามารถที่จะรับภาระเช่นนี้ได้ อันอาจทำให้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ไม่บรรลุผล และอีกประการหนึ่ง ปัจจุบันมีประเทศที่เป็นภาคีอยู่น้อย และไม่ใช้ประเทศที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจระหว่างประเทศ และมีใช้คู่ค้าที่สำคัญของไทย การเข้าเป็นภาคีในขณะนี้ จะทำให้ไทยต้องถูกผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตาม MT Convention กับประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคี ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมาก หากคู่สัญญาที่ไม่ได้เป็นภาคีกล่าวอ้างถึง MT Convention ซึ่งผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง จะไม่สามารถปฏิเสธหน้าที่ ความรับผิดชอบตาม MT Convention ได้ การเข้าร่วมเป็นภาคีจึงต้องรอเวลาให้ผู้ประกอบการขนส่งของไทย มีความมั่นคง และมีอำนาจต่อรองมากขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันเสียก่อน หรือหากกรณีที่ไทยพัฒนาพาณิชย์ ถึงจุดที่ MTO มีความเข้มแข็งเพียงพอ จนอาจก่อให้เกิดปัญหาการผูกขาด ไทยก็มีความจำเป็นที่จะเข้าเป็นภาคีสัญญาเพื่อควบคุมผู้ประกอบการขนส่งต่อไป

แต่อย่างไรก็ดี ผู้เขียนเห็นว่าในโอกาสต่อไป ไทยจะต้องมีความจำเป็นที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีด้วยความสมัครใจหรือไม่ก็ตาม และโดยที่ปัจจุบันประเทศไทยมีการใช้การขนส่งหลายรูปแบบอยู่แล้ว ดังนั้นจึงควรพิจารณาแก้ไขบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบให้สอดคล้องกับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่ออนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบมีผลใช้บังคับ และไทยเข้าร่วมเป็นภาคีแล้ว นอกจากจะทำให้ระบบกฎหมายไทย สามารถรองรับกับบทบัญญัติของ MT Convention แล้ว ยังมีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งของไทยมีความคุ้นเคยกับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามอนุสัญญา ว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบได้เป็นอย่างดีอีกด้วย