



บทที่ 2

ลักษณะโดยทั่วไป และ รูปแบบการให้บริการของธุรกิจรับ จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการขับเคลื่อนและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเมื่อพิจารณาจากมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทย ในช่วงเดือนตุลาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2549 มีมูลค่าการส่งออก 1,267,190.7 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2548 ร้อยละ 7.6¹ ขณะที่การนำเข้ามีมูลค่า 1,148,264.8 โดยลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2548 ร้อยละ 4.1 ซึ่งนับว่ามีมูลค่าสูงมาก อย่างไรก็ตามการปฏิบัติพิธีการในการนำเข้าและการส่งออกสินค้านั้นมีขั้นตอนที่ซับซ้อน เริ่มตั้งแต่การขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผลิตสินค้าไปยังท่าเรือ การบรรจุหีบห่อสินค้า การติดต่อบริษัทเรือ การดำเนินการเกี่ยวกับท่าเรือ การดำเนินพิธีการศุลกากร การจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการขนส่ง ติดต่อขอใบอนุญาต การปฏิบัติพิธีการในการนำเข้าและส่งออกสินค้าจากหน่วยงานของรัฐ จัดทำประกันภัยสินค้า การบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงงานแล้วลากจูงไปยังท่าเรือ การแจ้งกำหนดเวลาเรือเข้าออกให้ผู้รับตราส่งทราบ และการออกของที่ทำเรือให้แก่ผู้รับตราส่ง ตลอดจนดำเนินการต่างๆที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สินค้าถึงที่ปลายทางอย่างปลอดภัยและตรงตามเวลา

ในทางปฏิบัติ การดำเนินพิธีการในแต่ละขั้นตอนของการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า จะมีผู้ประกอบการธุรกิจดำเนินการแทนผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า เช่น Customs broker ซึ่งเป็นตัวแทนผู้ส่งสินค้าในการดำเนินพิธีการศุลกากร เป็นต้น อย่างไรก็ตามผู้ส่งสินค้ายังประสบความยุ่งยากในการติดต่อผู้ให้บริการเนื่องจากมีผู้ให้บริการหลายราย จึงมีผู้ประกอบการที่เรียกตนเองว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือ Freight Forwarder ซึ่งถือเป็นผู้เชื่อมโยงผู้ดำเนินการทั้งหลายเข้าไว้ด้วยกันโดยให้บริการครอบคลุมเกือบทุกสาขางานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่ง โดยถือว่าเป็นผู้ให้บริการรายเดียว (One Stop Service) เช่นนี้ ผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า แทนที่จะต้องดำเนินการติดต่อผู้ให้บริการขนส่งทุกราย หรือ ทำการว่าจ้างบุคคลากรเข้ามาทำหน้าที่ในการประสานงานติดต่อพิธีการศุลกากรก็เปลี่ยนมาใช้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ซึ่งเป็นผู้ที่มีความชำนาญ และมีศักยภาพในอันที่จะทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

¹ www.moc.go.th.

นอกจากนี้ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ยังช่วยเชื่อมโยงกับผู้ประกอบการธุรกิจรายย่อย เพราะกลุ่มธุรกิจประเภทนี้จะมีปริมาณสินค้าไม่มากนัก เมื่อต้องการส่งออกสินค้าจะประสบปัญหาเรื่องค่าระวางที่สูงหรือบางกรณีบริษัทเรือจะไม่ยอมรับสินค้าที่บรรจุไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ กลุ่มธุรกิจรายย่อยที่ต้องการส่งออกสินค้าทันทีจึงต้องยอมแบกรับค่าระวางที่สูงขึ้น หากไม่เช่นนั้นแล้วจะต้องรอให้มีจำนวนสินค้ามากพอที่จะบรรจุให้เต็มตู้คอนเทนเนอร์จึงสามารถส่งได้ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะงักงันทางธุรกิจ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าถือเป็นผู้ที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้าของผู้ส่งสินค้ารายย่อยแต่ละรายและดำเนินการติดต่อจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือผู้ขนส่งเพื่อดำเนินการจัดส่งแทนผู้ส่งออกรายย่อยเหล่านั้น ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากลักษณะการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเห็นได้ว่ากิจการนี้ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

2.1 ความเป็นมาของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเริ่มขยายตัวหลังจากที่ได้มีการค้นพบทวีปอเมริกาในราวคริสต์ศตวรรษที่ 16 และยิ่งขยายตัวมากขึ้น เมื่อผลของการปฏิวัติอุตสาหกรรมในประเทศอังกฤษ ได้แพร่ขยายไปทั่วโลกทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าถูกลง การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็ถูกลงและมีความปลอดภัยมากขึ้นผลของการขยายตัวดังกล่าวทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนานาชาติขึ้นที่เมือง เลิปซิก (Leip Zip) เมื่อวันที่ 19 มกราคม 1880 โดยเรียกการประชุมนี้ว่า "สหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (The Federation of International Freight Forwarder Association)" หรือ ที่รู้จักกันในนาม "FIATA (Federation Internationals des Associations de Transtaires et Assimiles) ซึ่งปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 35,000 บริษัทจาก 30 ประเทศ และมีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนกิจการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกเป็นอย่างมาก ส่วนการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้นเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัย หากแต่มักจะถูกผูกขาดและกระทำการค้าโดยรัฐ จนกระทั่งมาถึงสมัยรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ บริษัทการค้าของประเทศในโลกตะวันตกเริ่มเข้ามามีบทบาทในการค้ามากขึ้น แต่บริษัทการค้าเหล่านั้นมักจะต้องติดต่อกับบริษัทสายเดินเรือโดยตรง กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงแทบไม่มีบทบาทใด ๆ เลย แม้ว่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยจะเติบโตมากขึ้นในระยะต่อมาก็ตาม กระทั่งราว 20 ปีที่ผ่านมา กิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศเริ่มมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ผู้ส่งสินค้าทางอากาศจำเป็นต้องใช้บริการกับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ทั้งนี้ เพราะ

สายการบินเหล่านั้นมักจะไม่ได้ติดต่อกับผู้ส่งสินค้าทางอากาศขนาดกลางและขนาดเล็กโดยตรง จะติดต่อกับกิจการขนาดใหญ่เป็นส่วนใหญ่เท่านั้น ขณะเดียวกัน บริษัทรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลจากสหรัฐอเมริกา และยุโรปตะวันตกก็เริ่มที่จะขยายการให้บริการเข้ามาสู่ประเทศไทย ทั้งนี้ เพราะลูกค้าของบริษัทเหล่านั้นเริ่มนำเข้าจากประเทศไทยมากขึ้น นับแต่นั้นมา กิจการรับจัดการขนส่งสินค้าในประเทศไทยก็เริ่มขยายตัวจนถึงปัจจุบัน คาดว่าจะมีจำนวนอยู่ประมาณ 400 บริษัท²

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้มีการขยายตัวขึ้นอย่างมาก และรูปแบบการขนส่งเองนั้นก็ได้มีการพัฒนาขึ้นมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความปลอดภัยในตัวสินค้า ความตรงต่อเวลาของแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือแม้กระทั่งความรับผิดชอบในการให้บริการของแต่ละรูปแบบการขนส่ง สิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อให้บริษัทที่รับจัดการขนส่งขยายบริการที่สามารถจัดให้แก่ลูกค้าได้ บริษัทรับจัดการขนส่งถือได้ว่ามีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นผู้มีความรู้และมีความเชี่ยวชาญในพิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่ละบริษัทที่รับจัดการขนส่งก็มีระดับในการให้บริการที่แตกต่างกันด้วย จากการให้บริการขั้นพื้นฐาน อาทิเช่น การจองระวางเรือ หรือจัดการเรื่องพิธีการศุลกากรขาเข้า ขาออก จนถึงการให้บริการแบบผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบหรือการจัดช่องทางในการจัดจำหน่ายสินค้าให้แก่ลูกค้า

2. 2 ความหมายของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ปัจจุบันนี้ยังไม่มีคำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่แน่นอนและเป็นแบบฉบับเดียวกันที่เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศโดยเหตุที่รูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการที่หลากหลายจนไม่สามารถระบุได้อย่างแน่ชัดว่ากระทำในสถานะใด โดยนักกฎหมาย นักวิชาการ และองค์กรที่เกี่ยวข้องได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่ง และสัญญาการรับจัดการขนส่งในแง่มุมมองความคิดต่างๆ ดังที่ได้รวบรวมไว้ดังต่อไปนี้

² สมชาย บรรลือเสนาะ, "ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ" วารสารการพาณิชย์, ปีที่ 6, ฉบับที่ 3 (ธันวาคม 2540) : หน้า 44.

1.D.J.Hill³ ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดังนี้

บุคคลที่ได้แสดงต่อสาธารณชนที่จะจัดหาหรือจัดการการขนส่งของเพื่อรับคำตอบแทน โดยวิธีการรวบรวมของที่ขนส่งให้รวมกันขนส่งไปในเที่ยวเดียวกัน และจัดการแบ่งแยกของที่ขนส่งดังกล่าวที่ปลายทาง โดยผู้รับจัดการขนส่งจะรับผิดชอบการขนส่งจากจุดที่รับของจนกระทั่งถึงที่หมายปลายทาง ทั้งนี้ โดยการใช้บริการของผู้รับขนส่งของทางทะเล ทางบก ทางอากาศดังกล่าวทางใดทางหนึ่ง หรือหลายทางรวมกัน

2.Lord Hailsham of St.Mary Bone⁴ ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่งคือ บุคคลที่ประกอบธุรกิจการจัดการขนส่งของเพื่อบุคคลอื่น ผู้รับจัดการขนส่งโดยทั่วไปแล้วไม่ใช่ผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งไม่ได้เป็นผู้ครอบครองของที่ขนส่ง และไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการส่งมอบของที่ปลายทาง การจัดการทุกอย่างของผู้รับจัดการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการติดต่อกับเจ้าของเรือ ผู้รับขนส่งทางบก ทางรถไฟ หรือทางอากาศ ผู้รับจัดการขนส่งได้จัดการในฐานะที่เป็นตัวแทนของเจ้าของของดังกล่าว ถึงแม้ว่ากิจการของผู้รับจัดการขนส่งจะแตกต่างจากกิจการของผู้รับขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งก็สามารถประกอบกิจการทั้ง 2 อย่างได้ในเวลาเดียวกัน

3. International Federation of Freight Forwarder Association (FIATA) หรือ สหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้ให้จำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าใน Model Standard National Freight Forwarding Tradition ดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่ง คือ บุคคลที่ได้จัดดำเนินการการขนส่งของตามคำสั่งที่ได้รับจากลูกค้าและเพื่อประโยชน์ของลูกค้า โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งในตัวเองแล้วไม่ใช่ผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งอาจดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับจัดการขนส่งของดังกล่าว อาทิเช่น การเก็บรักษาสินค้าในโรงพักสินค้าสินค้า การดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้า รวมทั้งการเรียกให้ชำระราคาสินค้า ทั้งนี้ ผู้รับจัดการขนส่งจะดำเนินการดังกล่าวทั้งหมดตามข้อตกลงของสัญญา

³ D.J. Hill , Freight forwarder , (London : Steven & Sons 1972) , p 16.

⁴ Lord Hailsham , Forwarding Agent ,(London : Butterworths,1974) , p 229.

4.Black's Law Dictionary ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ไว้ดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น คือผู้ที่ทำการรวบรวมสินค้ารายย่อยหลายรายเป็นสินค้ากลุ่มเดียว และรับผิดชอบในการขนส่งสินค้านั้นจากจุดที่รับมอบจนถึงจุดส่งมอบโดยทำการเหล่านี้เป็นทางค้าปกติ

5. Schmitthoff⁵ ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ไว้ดังนี้

โดยปกติแล้ว Freight Forwarder ไม่ใช่ผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นว่า อาจเป็นผู้ขนส่งได้ในกรณีที่เงื่อนไขกำหนด แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า เป็นผู้ขนส่งสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งโดยสิ้นเชิง เพื่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน แต่บางครั้งก็ไม่ง่ายนักที่สรุปได้แน่นอนว่า Freight Forwarder เป็นตัวแทน หรือผู้ขนส่ง เพราะมีหน้าที่เพียงจัดมาให้ได้เพื่อการขนส่ง เป็นไปได้ว่า Freight Forwarder จะมีลักษณะเป็น "ลูกผสม" (Hybrid) โดยเป็นผู้ขนส่งในส่วนของ การขนส่งบนพื้นดิน และเป็นตัวแทนในส่วนของ การขนส่งในทะเล

6.Scrutton⁶ ได้ให้คำจำกัดความของ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ไว้ดังนี้

คำว่า Freight Forwarder มีหลายความหมาย ในความหมายดั้งเดิมมีความหมายเหมือนกับ Shipping Agent ซึ่งหมายถึงผู้ซึ่งรับจ้างผู้ส่งเพื่อที่ตนจะเป็นผู้ที่เข้าไปทำสัญญา รับขนกับเจ้าของเรือ แต่มีความสามารถเป็นเพียงตัวแทนเท่านั้นและไม่มีความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง หน้าที่ตามปกติของ Freight Forwarder ในความหมายนี้ เช่น ตรวจสอบให้แน่ชัดถึงสถานที่และวันที่ออกเรือ จัดหาพื้นที่ จัดสรรตามที่ต้องการ ตระเตรียมใบตราส่งและส่ง Draft ให้กับนายหน้าหาสินค้าลงเรือ จัดให้สินค้าถูกส่งไว้ข้างเรือ ดำเนินการเรื่องศุลกากร และจัดเก็บใบตราส่งที่มีการลงนามแล้วหลังส่งสินค้า อย่างไรก็ตามมีแนวโน้มตามที่ Freight Forwarder จะรับหน้าที่ช่วยเหลือในด้านการบรรจุสินค้าจัดเก็บเข้าคลังสินค้า ขนส่งโดยเรือลำเลียง การประกันภัย ฯลฯ และในบางกรณีก็รับภาระอย่างตัวการ ความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งบางส่วนหรือทั้งหมดของสินค้า

⁵ Civil M. Schmitthoff, Schmitthoff's export trade, (London : Stevens & Sons , 1980) ,p180.

⁶ Alan Arbraham Mocalla J Mustill and Stewart C. Boyd, Charterparties and Bill of Lading, 19 editon (London :London& Maswell, 1984), p41.

ที่ขนส่งไปจนถึงท่าปลายทาง Freight Forwarder อาจดำเนินธุรกิจที่รู้จักกันในนาม "ผู้รวบรวมสินค้า" (Groupage หรือ Consolidation) ที่จะรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งหลายรายมาบรรจุและส่งสินค้าไปในคราวเดียว โดยนิยมบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์

ในบางกรณีแม้บุคคลใดระบุตนเป็น Freight Forwarder แล้วก็ยังยากที่จะระบุได้ว่ามีฐานะเป็นตัวแทนหรือตัวการ จริงๆแล้วบุคคลที่ระบุว่าตนเองเป็น Freight Forwarder จะไม่เป็นการตัดสิทธิ์ที่จะต้องรับผิดชอบอย่างตัวการเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง แม้ว่าเขาไม่ได้ปฏิบัติการขนส่งเองก็ตาม Freight Forwarder จะทำสัญญาในฐานะตัวแทนหรือตัวการยอมขึ้นอยู่กับการก่อสร้างทางสัญญาที่ทำกับผู้ส่งและพฤติกรรมแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งความสัมพันธ์ระหว่าง Freight Forwarder และผู้ขนส่งที่แท้จริง ลำพังปัจจัยเพียงอย่างเดียวไม่สามารถชี้ขาดได้ แต่ในกรณีที่ Freight Forwarder ออก House Bill of Lading Freight Forwarder จะได้ประโยชน์ จากค่าระวางมากกว่าค่าบำเหน็จ Freight Forwarder มีสิทธิยึดหน่วงในนามของตนเองโดยเรือที่ใช้ในการขนส่งเป็นเรือของบริษัทที่เกี่ยวข้อง และบริหารจัดการโดย Freight Forwarder Freight Forwarder ตกกลางที่จะ"รวบรวม" มากกว่า "เตรียมที่จะรวบรวม" สินค้าจากผู้ขนส่ง Freight Forwarder เชิดตนเองเป็นผู้ทำสัญญาในการชักลาก เทียบท่า แม้ว่าจะไม่มีเรือเป็นของตนเองก็ตาม ข้อเท็จจริงเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า Freight Forwarder มีฐานะเป็นตัวการ

กรณีที่ Freight Forwarder ได้รับใบตราส่งจากผู้ขนส่งทางทะเล ซึ่งระบุว่า Freight Forwarder เป็นผู้ขนส่งนั้นไม่ทำให้ Freight Forwarder มีความรับผิด เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง แม้ว่าจะแสดงผลลัพธ์เช่นนั้นก็ตาม กรณี Freight Forwarder ดำเนินธุรกิจเป็นผู้รวบรวม Freight Forwarder จะจองระวางเรือกับบริษัทเรือล่วงหน้าด้วยความหวังที่จะหาสินค้ามาขนส่งได้เต็มตามพื้นที่ระวางเรือที่ตนได้จองไว้ ซึ่งสิ่งนี้แสดงว่า Freight Forwarder ทำสัญญากับผู้ขนส่งในฐานะตัวการ จึงเป็นการยากที่จะเข้าใจได้ว่า ผู้ส่งถูกปฏิบัติในฐานะคู่สัญญาที่ถูกทำขึ้นก่อนที่จะทราบถึงการมีอยู่ของผู้ส่ง

7. ความหมายของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในประเทศสหรัฐอเมริกา⁷

ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (An international Freight Forwarder) หมายถึง ตัวแทนของผู้ส่งออกสินค้า ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้รับจัดการขนส่งจะทราบถึงกฎเกณฑ์การนำสินค้าเข้า และส่งออกสินค้า ผู้ที่จะเป็นผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องมีใบอนุญาต โดยกรณีที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งทางอากาศ จะได้รับใบอนุญาต

⁷ แหล่งที่มา: www.forwarder.com

จาก Air Transport Association (IATA) ส่วนกรณีที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งทางทะเล จะได้รับใบอนุญาตจาก The Federal Maritime Commission (FMC)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำหน้าที่ช่วยผู้ส่งออกในการพิจารณาค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าขนส่ง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าธรรมเนียมต่างๆ ค่าเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า การประกันภัยและการจัดการต่างๆ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะแนะนำการขนส่งสินค้าที่ทำเรือหรือการบรรจุสินค้าแบบในตู้คอนเทนเนอร์ อีกทั้งให้บริการการจองระวางเรือ เครื่องบิน รถบรรทุกเพื่อการขนส่งสินค้า โดยค่าใช้จ่ายต่างๆผู้รับจัดการขนส่งจะรวมในค่าบริการของผู้รับจัดการขนส่งและดำเนินการของผู้รับจัดการขนส่งนั้น เมื่อมีการติดต่อจากลูกค้าให้ขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีหน้าที่ตรวจเอกสารให้ครบและถูกต้อง โดยเฉพาะเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเลตเตอร์ออฟเครดิต ผู้รับจัดการขนส่งจะเตรียมใบตราส่ง และเอกสารอื่นๆตามที่ลูกค้าต้องการรวมถึงหน้าที่ที่ผู้รับจัดการขนส่ง จะต้องนำจัดเอกสารให้ตรงกับสินค้าที่จัดส่ง ผู้รับจัดการขนส่งต้องจัดเตรียมสินค้าให้ตรงตามเอกสารเพื่อให้ Customs broker (ตัวแทนออกของ) ยื่นเอกสารเพื่อนำสินค้าผ่านด่านศุลกากร

สำหรับประเทศไทยได้มีนักวิชาการรวมทั้งนักกฎหมายได้ให้คำจำกัดความดังนี้

8. ประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ^๘ ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้น คือ ผู้ดำเนินการในฐานะตัวแทน โดยทำหน้าที่หลายอย่าง เช่นทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง หรือทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้า กับ ผู้ขนส่งสินค้า หรือทำหน้าที่เป็น ผู้ขนส่งสินค้าโดยตรง ซึ่งอาจจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) หรือผู้ให้บริการที่ไม่ใช่เจ้าของเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)

^๘ ประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ, คู่มือธุรกิจนำเข้า-ส่งออก (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2542), หน้า 52.

9. ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ⁹ ได้ให้คำจำกัดความของ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่ให้บริการรับ จัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมการจัดการหรือให้บริการขนส่งสินค้าเป็นหลัก และอาจ ให้บริการกิจกรรมอื่นๆ ในขั้นตอนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การจัดหีบห่อ การ จัดเตรียมเอกสาร การจัดการหาค่าขนส่งสินค้า เป็นต้น

10. สุธีระ อริยะวงกิจ¹⁰ ได้ให้คำจำกัดความของ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่งก็คือบุคคลที่จะดำเนินการเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งของหรือผู้รับ ของกับผู้ขนส่ง หรือ เจ้าหน้าที่ศุลกากรและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือเป็นคนกลางระหว่าง Shipper and Operator ในขณะที่เดียวกันก็ทำหน้าที่ประสานงานด้านพิธีการศุลกากรหรือติดต่อกับบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย

2.3 รูปแบบและขอบข่ายการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กิจการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจมีมากมายแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ทางองค์การ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific หรือ ESCAP¹¹ ได้เคย ทำรายงานเกี่ยวกับกิจการของผู้รับจัดการขนส่งใน Manual on Freight Forwarding ดังรายละเอียด ในรายการต่อไปนี้

2.3.1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ส่งออก

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะจัดการขนส่งของหรือสินค้าตามคำสั่งที่ได้รับจากผู้ตรา ส่ง หรือผู้ส่งออกในแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. เลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งพร้อมทั้งผู้รับขนที่เหมาะสม

⁹ ประพันธ์ โลหะวิริยศิริ , "ธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศบทบาทในการค้าระหว่าง ประเทศ,"วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 9, ฉบับที่ 3 (กันยายน 2533) : 39.

¹⁰ สุธีระ อริยะวงกิจ, "รายงานการสัมมนาระดมความคิดเห็นเรื่องธุรกิจรับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ: ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ" ,วารสารนิติศาสตร์ , (มีนาคม 2545): 27.

¹¹ ESCAP, Manul of Freight Forwarding , 1992 ,p1.3-1.4

2. จอกระวางเรือกับบริษัทเรือที่คัดเลือกไว้แล้ว
3. ทำการส่งมอบสินค้า และออกเอกสารการขนส่งที่เกี่ยวข้อง
4. ศึกษาข้อกำหนดในเลตเตอร์ออฟเครดิตและระเบียบข้อบังคับของผู้ส่งออกและผู้นำเข้ารวมทั้งประเทศที่มีกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นสำหรับการขนส่งสินค้าดังกล่าวทั้งหมด
5. ดำเนินการ บรรจุหีบห่อ ของสินค้า ในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้ทำการบรรจุหีบห่อของสินค้าก่อนที่จะส่งมอบให้กับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและในการจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องคำนึงถึงเส้นทางและรูปแบบของการขนส่ง รวมทั้งสภาพของสินค้า ตลอดจนระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศผู้ส่งออก ประเทศที่มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนและประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
6. ให้คำแนะนำกับผู้ส่งสินค้า ซึ่งให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการประกันภัยสินค้าที่ขนส่งและดำเนินการประกันภัยสำหรับสินค้าดังกล่าวในกรณีที่ได้รับการร้องขอจากผู้ส่งสินค้า
7. จัดการขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือพร้อมทั้งการดำเนินพิธีการศุลกากร และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง รวมทั้งการส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้กับผู้ขนส่ง
8. บริการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในกรณีที่จัดให้มีการบริการดังกล่าว
9. ทำการชำระค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่างๆ รวมทั้งค่าระวางเรือ
10. นำใบตราส่งที่มีการลงชื่อเรียบร้อยแล้วจากผู้ขนส่งมาส่งมอบให้กับผู้ตราส่ง
11. ดำเนินการให้มีการขนถ่ายสินค้าในระหว่างเส้นทางของการขนส่ง ในกรณีที่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าดังกล่าว
12. ดูแลการขนส่งสินค้า ตลอดเส้นทางของการขนส่งตามสัญญาการขนส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำกับผู้ขนส่ง และผู้รับจัดการขนส่งในต่างประเทศ จนกระทั่งได้ขนส่งสินค้าไปถึงผู้รับตราส่ง
13. ทำรายงาน ความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าในกรณีที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว

รูปแบบการให้บริการและขั้นตอนในการส่งออกสินค้า

1. บริการผู้ขาย ณ โรงงานที่ผลิตสินค้า

1.1 ในกรณีที่ซื้อขายระหว่างประเทศผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามาแนะนำตลาดที่ปลายทางว่าในประเทศต่าง ๆ มีความต้องการสินค้าของผู้ขายมากน้อยเพียงใด เช่น ประเทศอเมริกา ต้องการสินค้าประเภทไหน และผู้ซื้อเป็นใคร

1.2 จัดการและแนะนำเงื่อนไขทางการค้า การซื้อขายใน TERM อะไร ดำเนินการเปิด L/C กับธนาคาร รวมถึงการชำระเงินระหว่างประเทศ

1.3 การบรรจุหีบห่อ ผู้รับจัดการขนส่งให้บริการกับผู้ขาย หรือผลิต ณ โรงงาน กล่าวคือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปประจำ ณ โรงงานทำการบรรจุหีบห่อสินค้าให้ เพื่อให้เหมาะสมกับการขนส่ง เพราะเจ้าหน้าที่เหล่านี้ จะทราบว่าคุณค่าสินค้าควรจะบรรจุอย่างไรขนาดกล่องบรรจุควรมีขนาดเท่าไร เมื่อนำกล่องบรรจุสินค้าขนาดนี้ไปบรรจุเข้าตู้สินค้า (CONTAINER) และจะประหยัดพื้นที่ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และสินค้าแต่ละประเภทควรใช้กล่องแบบใด เพื่อป้องกันความเสียหายจากการเคลื่อนย้าย รวมทั้งไม่ทำลายสินค้าอื่น ๆ ที่บรรจุไปในตู้ด้วย

2. บริการ ณ โรงงานผู้ผลิต ขนส่งไปสู่ท่าเรือหรือท่าอากาศยานต้นทาง การขนส่งภายในประเทศจะแยกบริการเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

2.1 การให้บริการขนส่งจากโรงงานไปสู่ท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน โดยวิธีการบรรจุสินค้าเข้าระบบ CONTAINER ณ โรงงานหรือนำไปบรรจุเข้าระบบ CONTAINER ที่ท่าเรือหรือสถานีบรรจุสินค้า ในกรณีนี้หมายถึงสินค้าที่พร้อมจะส่งแล้วก็ติดต่อให้จัดการขนส่งภายในประเทศ

2.2 การให้บริการขนส่งจากโรงงานไปสู่โรงพักสินค้า เพื่อรอการบรรจุแล้วส่งออกในกรณีนี้ผู้รับจัดการจะให้บริการโรงพักสินค้าไปด้วย ผู้ส่งออกรายย่อย ผู้แทนจำหน่ายสินค้าหรือโรงงานผู้ผลิตบางรายที่ไม่มีโกดังเก็บสินค้าเป็นของตัวเอง ก็จะส่งสินค้าที่รอการส่งออก มาสู่โรงพักสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เมื่อได้รับใบสั่งซื้อแล้ว จะนำสินค้าเหล่านั้นไปบรรจุเพื่อการส่งออกต่อไป

3. บริการรวบรวมสินค้า จากผู้ส่งออกภายในประเทศหลาย ๆ ราย ไปยังผู้ซื้อปลายทาง

ในกรณีนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะรวบรวมสินค้าชนิดต่าง ๆ หรือสินค้าชนิดเดียวกันจากผู้ส่งออกหลายราย ตามใบสั่งซื้อจากผู้ซื้อปลายทาง แล้วบรรจุ และขนส่งไปยังผู้ซื้อปลายทาง

4. บริการการขนส่งจากท่าเรือ ท่าอากาศยานไปสู่ประเทศปลายทางต่อไป

ในขั้นตอนนี้ ทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จะจัดเตรียมจองระวางเรือ เมื่อได้ระวางสินค้าแล้ว ก็จะนำสินค้าที่บรรจุแล้วส่งมอบต่อสายการบินเรือ สายการบิน เพื่อขนส่งสู่ท่าเรือหรือท่าอากาศยานปลายทางต่อไป

5. บริการออกใบตราส่งสินค้า (BILL OF LADING)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าออกใบตราส่งให้ผู้ส่งออกพร้อมบริการติดต่อกับทางธนาคารในกรณีเปิด LC เมื่อผู้รับจัดการขนส่งฯ จัดการงานขนส่งในประเทศต้นทางเรียบร้อยแล้ว ก็จะติดต่อกับสาขาในต่างประเทศ แจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดต่าง ๆ ที่จัดการไป พร้อมส่งออกเอกสารต่าง ๆ ให้สาขาที่ปลายทาง เพื่อเตรียมดำเนินการขนส่งจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยานปลายทางส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อที่ปลายทางต่อไป

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าด้านพิธีการส่งออกสินค้า

- 1) ทำหน้าที่ติดต่อสถานทูตสำหรับการส่งออกสินค้าบางชนิดที่มีข้อยกเว้น หรือข้อกำหนดในการนำเข้าของแต่ละประเภทต่างกัน
- 2) ทำหน้าที่ติดต่อกับหอการค้า จัดทำบัญชีราคาสินค้า เสนอให้ลูกค้า
- 3) ติดต่อกำหนดสัญญากับผู้ซื้อต่างประเทศ ในการกำหนดเงื่อนไข การขนส่ง การชำระเงิน จัดทำสัญญา
- 4) ติดต่อกับธนาคาร เพื่อจัดทำแพ็คเกจเครดิต ดราฟท์ ตามความต้องการของลูกค้า เปิดบัญชี จัดทำเอกสารการเปลี่ยนแปลงเงินตรา
- 5) ติดต่อกับศุลกากร เพื่อจัดทำใบรับรองคุณภาพ ใบวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์ ใบแสดงแหล่งกำเนิด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับชนิดของผลิตภัณฑ์ จัดทำขึ้นอยู่กับชนิดของผลิตภัณฑ์ จัดทำใบขนออกใบผ่านจากกรมศุลกากรอื่น ๆ

6) ติดต่อการขนส่งสินค้า ร.ส.พ. เพื่อส่งของไปยังโรงพักสินค้า บรรจุเข้าสู่สินค้า ติดต่อเจ้ากรมกร เพื่อส่งเข้าคลังสินค้า รอขึ้นเรือ หรือทางอากาศ

เอกสารขาออก

1) จัดเตรียม Shipping Order ระบุรายละเอียด รายการสินค้า ชื่อผู้ส่ง ชื่อผู้รับ จำนวนหีบห่อ ชื่อเมืองต้นทาง - ปลายทาง ชื่อเรือ เพื่อให้ฝ่ายปฏิบัติงานท่าเรือตรวจสอบความเรียบร้อยของสินค้า และบรรจุเข้าสู่

2) จัดเตรียม Shipping Order (B/L ใบตราส่ง) โดยอาศัยข้อมูลจาก Bill of Lading ที่ส่งกลับมาจากท่าเรือ

3) จัดเตรียม Container load Plan (เป็นเอกสารที่บรรจุข้อมูลต่าง ๆ ของสินค้าที่อยู่ในแต่ละตู้สินค้า)

4) จัดเตรียม Manifest (รายการบัญชีสินค้า) เป็นเอกสารที่บรรจุข้อมูลทุกอย่างของสินค้าแต่ละเที่ยวเรือ ที่เรือทำการขนส่งออกไป จัดเตรียม Customs Manifest (มีรายละเอียดข้อมูลเกี่ยวกับสินค้า) ส่งให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบ และส่งให้การทำเรือและสำนักคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์

2.3.2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการแทนแทนผู้รับตราส่งหรือผู้นำเข้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะจัดการขนส่งสินค้าตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมายดังแนวทางปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ดูแลการขนส่งสินค้าแทนผู้รับตราส่งในกรณีที่ผู้รับตราส่งเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องค่าระวางการขนส่ง

2. ทำการตรวจสอบเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

3. รับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง และชำระค่าระวางการวางการขนส่งในกรณีที่

จำเป็น

4. ดำเนินพิธีการศุลกากร รวมทั้งการชำระค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร และส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

5. ดำเนินการในด้านการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้าสำหรับสินค้าที่ผ่านแดนในกรณีที่จำเป็น
6. ส่งมอบสินค้าที่ผ่านการดำเนินพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้วให้กับผู้รับตราส่ง
7. ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับตราส่งในการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งสำหรับสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้รับตราส่งในการจัดเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้า และทำการแยกแยะสินค้านี้ดังกล่าวนั้นในกรณีที่จำเป็น

รูปแบบการให้บริการและขั้นตอนในการนำเข้าสู่สินค้า

1. ณ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน

1.1 การจัดเตรียมเอกสาร เพื่อดำเนินการด้านพิธีกรเกี่ยวกับท่าเรือ ท่าอากาศยานเพื่อนำสินค้าออกจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน

1.2 การจัดเตรียมเอกสาร เพื่อดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร เมื่อจัดเตรียมเอกสารพร้อมแล้ว ก็ดำเนินการด้านพิธีการ ชำระค่าใช้จ่ายต่อการท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน ชำระภาษีนำเข้ากับศุลกากร

1.3 ติดต่อธนาคารในประเทศผู้ซื้อในกรณีเปิด L/C

2. จากท่าเรือ ท่าอากาศยานสู่โรงพักสินค้า

การขนส่งภายในประเทศไปสู่โรงพักสินค้าหรือส่งมอบให้ผู้ซื้อปลายทางในขั้นตอนนี้แบ่งแยกได้ 2 กรณี คือการขนส่งจากท่าเรือ ท่าอากาศยานไปส่งมอบผู้ซื้อปลายทาง และการขนส่งจากท่าเรือ ท่าอากาศยานไปสู่โรงพักสินค้า แล้วจัดแบ่งส่งมอบสินค้าตามคำสั่งของผู้ซื้อ ในกรณีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะให้บริการโรงพักสินค้า ซึ่งผู้ซื้อไม่มีโรงพักสินค้าหรือต้องการยืดเวลาการชำระภาษีอากรขาเข้า

ขั้นตอนการดำเนินการกับผู้ขนส่งอาจแบ่งออกเป็น 2 ช่วงคือ การขอเข้ารับบริการจากผู้ขนส่ง และ ติดต่อบริษัทเดินเรือ หรือทางอากาศ เพื่อจองเวลาเรือ ค่าระวางเวลาเข้าออกของเรือ โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะสามารถได้ค่าระวางถูกกว่าการที่ผู้ส่งของจะดำเนินการกับผู้ขนส่งโดยตรง ค่าส่วนต่างดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่ง ของรายได้ในการดำเนินธุรกิจประเภทนี้

3 การดำเนินการด้านพิธีการดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ กล่าวคือ

- จัดเตรียมเอกสาร
- ดำเนินการผ่านพิธีการ
- การตรวจปล่อยสินค้า
- การขอสิทธิพิเศษด้านอากร
- การขอคืนอากร
- การจัดหาประกันภัย

ขั้นตอนการนำเข้าสินค้า

- 1) ติดต่อกับฝ่ายขายและบริการ เพื่อทราบรายละเอียดสินค้าที่ลูกค้าสั่งซื้อ
- 2) ติดต่อกับธนาคาร เพื่อจัดทำ Trust Receipt ตามความต้องการของลูกค้า เพื่อจ่ายชำระให้กับผู้ขายจากต่างประเทศ รับเอกสารต่าง ๆ จากผู้ขายต่างประเทศ เช่น Bill of Lading
- 3) ติดต่อกับศุลกากร เพื่อจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า เสียภาษีศุลกากรสำหรับการนำเข้า ใบผ่านศุลกากรต่างๆ และเอกสารอื่น
- 4) เมื่อได้รับ B/L แล้ว จะจัดทำ HOUSE B/L ให้กับลูกค้า เพื่อนำไปรับสินค้า
- 5) ติดต่อกับบริษัทเดินเรือ เพื่อนำ B/L ไปแลกกับ D/O (ใบสั่งปล่อยสินค้า) เพื่อรับสินค้าเข้าโกดัง ติดต่อ ร.ส.พ. เพื่อขนของจากโกดัง ส่งไปให้ลูกค้า

เอกสารขาเข้า

- 1) Notice of Arrival หนังสือแจ้งให้ผู้นำเข้าทราบถึงกำหนดวันเวลาที่เรือจะเข้า
 - 2) Freight Invoice (ใบแจ้งหนี้ค่าระวาง) จะมีเฉพาะกรณีที่เก็บค่าระวาง
- ปลายทาง
- 3) Delivery Order (ใบสั่งปล่อยสินค้า) เพื่อไปออกของจากท่าเรือ

2.3.3 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าเป็นกรณีพิเศษ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาจให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าในบางกรณีเป็นกรณีพิเศษตามคำขอของลูกค้าอันเนื่องจากการให้บริการในข้อ 2.3.1 และ 2.3.2 ดังกล่าวข้างต้น การบริการเป็นกรณีพิเศษดังเช่นในรายการต่อไปนี้

1) การขนส่งสินค้าตามโครงการ

ผู้รับจัดการขนส่งจะจัดการขนส่งสินค้าตามที่ได้รับมอบหมาย เช่น เครื่องจักรและอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ สำหรับใช้ในการก่อสร้างตามโครงการใหญ่ ๆ เช่น สนามบิน โรงงานผลิตไฟฟ้า และโรงงานกลั่นน้ำมัน เป็นต้น โดยการขนส่งจะเริ่มจากโรงงานผลิตที่ต้นทางจนถึงสถานที่ทำการก่อสร้างที่ปลายทางการขนส่งดังกล่าวจะต้องมีการวางแผนเป็นอย่างดีเพื่อขนส่งสินค้าให้ถึงที่หมายปลายทางได้ทันกำหนดเวลา และในบางกรณีอาจจะต้องใช้อุปกรณ์ เครื่องมือการยกขนและพาหนะการขนส่งที่มีขนาดและรูปแบบเป็นพิเศษ เช่น บันจันขนาดใหญ่ รถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่เป็นพิเศษ และเรือที่มีรูปแบบเป็นพิเศษสำหรับการขนส่งเฉพาะกิจ เป็นต้น ผู้รับจัดการขนส่งที่รับจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าวนี้จะต้องมีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านเป็นกรณีพิเศษนอกเหนือจากความรู้ความชำนาญที่ใช้ในวิชาชีพโดยทั่วไป จึงจะสามารถจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าวให้สัมฤทธิ์ผลได้

2) การบริการการจัดการขนส่งเสื้อผ้าแขวนในตู้คอนเทนเนอร์

ผู้รับจัดการขนส่งจะจัดการขนส่งสินค้าประเภทที่เป็นเสื้อผ้า โดยวิธีการบรรจุเสื้อผ้าเข้าไปในตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้สำหรับการขนส่งเสื้อผ้าโดยเฉพาะ โดยเสื้อผ้าแต่ละชุดจะแขวนอยู่ในตู้เสื้อผ้าซึ่งห้อยติดอยู่กับราวแขวนเสื้อผ้าในตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งโดยวิธีการนี้เมื่อขนส่งเสื้อผ้าไปถึงปลายทางแล้วสามารถขนถ่ายเสื้อผ้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปตั้งแสดงในร้านค้าได้โดยตรง โดยไม่ต้องมีการจัดรีดใหม่ เพราะเสื้อผ้าจะอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยทุกประการเหมือนก่อนการบรรจุเข้าตู้ การขนส่งเสื้อผ้าโดยวิธีการดังกล่าวนี้จะป้องกันเสื้อผ้าจากสภาพของอากาศ ฝุ่นละออง และสภาวะแวดล้อมอื่น ๆ ที่อาจทำให้เสื้อผ้าเสื่อมคุณภาพและราคาได้

3) การจัดการขนส่งสินค้า เพื่อใช้ในการจัดงานแสดงนิทรรศการ

ผู้รับจัดการขนส่งจะได้รับมอบหมายจากผู้จัดงานแสดงนิทรรศการให้รับหน้าที่เป็นผู้จัดการขนส่งสินค้าจากประเทศต่าง ๆ ที่จะนำมาแสดงในงานนิทรรศการผู้รับจัดการขนส่งจะต้อง

ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้จัดงานในการจัดรูปแบบและวิธีการขนส่ง การดำเนินพิธีการศุลกากรตลอดจน เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กิจการของผู้รับจัดการขนส่งดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดเป็นกิจการ ซึ่งองค์การ ESCAP ได้จัดรวบรวมขึ้นเพื่อใช้เป็นแนวทางการพิจารณาการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่ง ว่ามีขอบเขตการประกอบการเพียงไรและได้ครอบคลุมถึงกิจการอะไรบ้าง ผู้รับจัดการขนส่งที่มี กิจการขนาดใหญ่ และการประกอบการอยู่ในระดับมาตรฐานจะประกอบกิจการได้ในลักษณะครบ วงจร แต่ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่จะจำกัดการประกอบกิจการเพียงเฉพาะ อย่าง เช่น การดำเนินพิธีการศุลกากรและการจองระวางเรือ เป็นต้น

สำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในประเทศไทยได้มีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการ ประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งในสวนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้¹²

1. การให้บริการในด้านการจองระวางเรือและการจ่ายค่าระวางเรือ
2. แนะนำผู้ส่งออกเกี่ยวกับการขนส่งและสภาพของตลาด
3. ให้บริการในการเตรียมการบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมายและใบกำกับสินค้า ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
4. การจัดทำใบตราส่ง
5. เตรียมหลักฐานและเอกสารเพื่อเบิกเงินจากธนาคารตาม L/C
6. ดำเนินพิธีการศุลกากร
7. ดำเนินการในด้านการขนส่งภายใน การเก็บรักษาสินค้าในโกดังสินค้า การรับ สินค้าที่ทำเรือและขนส่งให้กับลูกค้า

¹² จินตนา บุญบงการ และวันเพ็ญ กฤตผล, ลักษณะงานของธุรกิจรับจัดการขนส่ง ระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532) , หน้า 193-198.

2.4 ประเภทของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กิจการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาจมีมากมายแตกต่างกันไปตามขนาดของผู้ประกอบการแบ่งประเภทของธุรกิจประเภทนี้โดยจำแนกตามรูปแบบการให้บริการของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นธุรกิจที่ส่งเสริมและสนับสนุนการส่งออกของประเทศ โดยช่วยลดต้นทุนและอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการขนส่ง แบ่งออกเป็น 4 ประเภทดังนี้

2.4.1 ผู้ดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

คือบุคคลซึ่งทำการเป็นตัวแทนของลูกค้าในการจัดหาเรือหรือว่าจ้างการบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องขนส่งไม่ว่าโดยทางใดก็ตาม ทั้งนี้ต้องไม่ได้เป็นผู้ออกไปตราส่งหรือ เอกสารการขนส่งอื่นที่มีสถานะเช่นเดียวกับใบตราส่ง โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้หากพิจารณาจากลูกค้าซึ่งตนต้องทำการแทนสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของผู้ส่งหรือผู้รับสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้ จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าที่อยู่ต่างประเทศในการติดต่อจัดหาบริการทั้งหลายที่เกี่ยวข้องต่อการรับจัดการขนส่งสินค้า ภายหลังจากที่สินค้าได้ถูกทำการขนส่งภายในประเทศเรียบร้อยแล้ว เช่น การจัดการบรรทุก การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรต่าง ๆ รวมถึงการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้าในกรณีที่ทำเป็น โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้ ไม่มีความรับผิดชอบใด ๆ ต่อการขนส่งสินค้าไม่ว่าจะทำการขนส่งโดยทางวิธีใดก็ตาม ทั้งนี้เพราะผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสถานะเป็นเพียงตัวแทนลูกค้าของตนเท่านั้น ไม่มีการออกเอกสารการขนส่งรวมถึงไม่มีการออกใบตราส่ง (Bill of Lading) แต่อย่างใด บุคคลที่มีหน้าที่ออกใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งอันใดให้ต่อตัวลูกค้าของตน ก็คือผู้ขนส่งสินค้า ซึ่งอาจเป็นทั้งสายการเดินเรือหรือผู้ขนส่งสินค้าประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operator Common Carrier : NVOCC) ก็ได้ โดยความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้จะเกิดขึ้นต่อเมื่อการเพิกเฉยละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้าตามบทบัญญัติกฎหมายเรื่องตัวการตัวแทน

2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของผู้ซื้อสินค้า (Buyer Consolidator)

การดำเนินธุรกิจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดั้งเดิม มีลักษณะคล้ายคลึงกับ Shipping agent คือ เป็นตัวแทนของผู้ส่ง ในการทำสัญญารับขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง

โดยมีการให้บริการในส่วนของการตรวจสอบความถูกต้องของสถานที่ และวันที่ออกเรือ จอระวางเรือ รวมทั้งการเตรียมใบตราส่ง และทำการส่งให้กับนายหน้าหาสินค้าลงเรือ ตลอดจนการดำเนินพิธีการศุลกากร แต่แนวโน้มการให้บริการของ Freight Forwarder จะเปลี่ยนจาก "ผู้เตรียมที่จะรวบรวม" สินค้าจากผู้ขนส่งมาเป็นผู้ทำการ "รวบรวม" สินค้าโดยเข็ดตนเองเป็นผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นๆ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในรูปแบบดังกล่าว เรียกว่า "consolidation" หรือการรวบรวมสินค้า

Consoliator คือ ผู้ให้บริการในการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งสินค้ารายย่อย ๆ (Less than The Container Load / LCL) ที่มีจำนวนสินค้าไม่มากเพียงพอต่อการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์ให้เต็มหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ (Full Container Load : FCL) ซึ่งจุดหมายปลายทางของสินค้าจะอยู่ที่เดียวกันหรือต่างกันก็ได้ ซึ่งผู้ประกอบการประเภทนี้จะทำการจอร์จระวางเรือจากบริษัทเรือล่วงหน้าแล้วจึงนำระวางเรือมาทยอยเสนอขายให้กับลูกค้าในภายหลัง โดยปกติ Consolidator มักมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศ ทำหน้าที่ในการรวบรวมสินค้าภายในประเทศตามคำสั่งของผู้ซื้อในต่างประเทศ ผู้ให้บริการรวบรวมสินค้า (Consolidator) อาจเป็นได้ทั้งสายการเดินเรือ ผู้ขนส่งสินค้าประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operating Common Carrier : NVOCC) หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ได้ ส่วนกรณีของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นผู้ประกอบการจะออก FCR (Forwarder Cargo Receipt) ให้กับผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานว่าผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้รับมอบสินค้าไว้ในครอบครองเพื่อทำการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งต่อไป ทั้งเป็นเอกสารสำหรับระบบธนาคาร โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะให้สายการเดินเรือหรือ NVOCC เป็นผู้ออกใบตราส่งให้แก่ลูกค้าแทนตน

2.4.2 ผู้ขนส่งสินค้าประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านอกจากจะมีสถานภาพเป็นตัวแทนกระทำการแทนผู้ส่งของผู้รับหรือผู้รับของการจอร์จระวางเรือกับบริษัทเรือ เพื่อจัดการขนส่งสินค้าให้ไปถึงจุดหมายปลายทางตามที่ได้รับมอบหมายแล้ว ในบางกรณีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจทำการในฐานะเป็นผู้ขนส่ง แม้ว่า จะไม่ได้ทำการขนส่งด้วยตนเองหรือเป็นเจ้าของกิจการเรือเอง เช่น ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้เป็นผู้รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งรายต่าง ๆ ขนส่งรวมไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน แล้วออก House B/L ของตนเองให้กับลูกค้า โดยในการออก House B/L ดังกล่าวผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีเจตนาที่จะทำการเป็นผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งในกรณีนี้จะเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือขนส่งเอง

(Non Vessel Operating Common Carrier หรือ N-VOCC) และเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา (contractual carrier)

กรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำการในฐานะผู้ขนส่ง เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ค.ศ. 1984 ของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งในประเทศอังกฤษ ถือไม่ได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสถานะเป็นผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) เพราะ "common carrier" ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษคือ ผู้มีหน้าที่รับขนส่งสินค้าตามที่ได้รับมอบหมาย โดยจะผูกขาดเฉพาะเส้นทางและรับผิดชอบมูลค่าสินค้า นอกจากนี้พิสูจนีได้ว่า ความสูญหาย หรือ เสียหายของสินค้าเกิดจากเหตุที่ได้รับการยกเว้น เช่น เหตุสุดวิสัย ฆนชาติศัตรู เป็นต้น แต่ในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา คำว่า common carrier มีความหมายกว้างกว่า ของประเทศอังกฤษ ในประเทศสหรัฐอเมริกาหมายถึง บริษัทที่ได้รับค่าตอบแทนในการรับขนส่งสินค้าซึ่งได้รวมถึงผู้ขนส่งประเภท NVOCC ด้วย

ประเทศสหรัฐอเมริกา คณะกรรมการ FMC (Federal Maritime Commission) ได้ให้ข้อวินิจฉัยว่า ผู้รับจัดการขนส่งที่ได้รับการจัดการขนส่งของทางทะเลสามารถเป็นผู้ขนส่งได้โดยเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือขนส่งของตนเอง (NVOCC) ถ้าเข้าองค์ประกอบดังนี้

1. แสดงตนให้เป็นที่ปรากฏว่าเป็นผู้จัดการหาบริการขนส่งโดยวิธีการเช่าเรือ
2. มีหน้าที่รับผิดชอบหรือรับผิดชอบตามกฎหมายสำหรับในความปลอดภัยของของที่ขนส่ง
3. จัดให้มีการขนส่งของในนามของตนเอง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าวนี้อาจพัฒนาตนเองเป็นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือเอง (MT-NVOCC) ก็ได้

กรณีของประเทศไทยผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศที่ได้พัฒนารูปแบบการให้บริการของตนเป็นมาเป็น NVOCC โดยการประกอบการในลักษณะนี้ ในอดีตสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.) ได้ออกประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เรื่อง การออกหนังสือรับรองสถานะให้แก่ผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดมาตรการกำกับดูแลธุรกิจดังกล่าวอันจะเป็นการช่วยพัฒนารัฐกิจการขนส่งระหว่างประเทศ และให้ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องสามารถอ้างอิงสถานะที่ได้รับการรับรองไปเพื่อใช้ประโยชน์ในการ

ติดต่อและดำเนินการต่าง ๆ โดยตามประกาศดังกล่าวได้มีการให้คำนิยามและกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการที่จะยื่นขอหนังสือรับรองสถานะดังนี้

"ผู้ประกอบการขนส่งประเทศที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carrier/NVOCC)" หมายความว่า บุคคลซึ่งทำสัญญาการรับขนของโดยทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศในฐานะตัวการ โดยเป็นผู้ออกใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งที่เรียกชื่ออย่างอื่นในนามของตนเอง แต่มิได้ประกอบกิจการเดินเรือทางทะเล และเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางจนถึงท่าเรือปลายทางของการขนส่ง

ผู้ที่ประสงค์จะขอรับหนังสือรับรองเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง จะต้องเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยมีวัตถุประสงค์ในการรับทำการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยใช้เรือเดินทะเล¹³ โดยนิติบุคคลดังกล่าวจะต้องมีประสบการณ์ในการดำเนินงานเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่า 1,500,000 บาท¹⁴ หากเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นใหม่โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง จะต้องมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่า 3,000,000 บาท และจะต้องได้เอาประกันความรับผิดทางแพ่งสำหรับความรับผิดในฐานะผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองในวงเงินไม่

¹³ ข้อ 2.1.1 ของประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เรื่อง การออกหนังสือรับรองสถานะให้แก่ผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองหรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543

¹⁴ ข้อ 2.1.2.2 ของประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เรื่องการออกหนังสือรับรองสถานะของผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543

น้อยกว่า 2,000,000 บาท¹⁵ โดยจะต้องมีกรรมการบริหารของนิติบุคคลอย่างน้อย 1 คน ที่มีความรู้ และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศมาไม่น้อยกว่า 3 ปี¹⁶

อย่างไรก็ตามประกาศฉบับดังกล่าวมิได้กำหนดถึงขอบข่ายสิทธิหน้าที่ตลอดจน ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีสถานะเป็นผู้ขนส่งประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC)

2.4.3 ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operator NVO-MTO)

เนื่องจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่ได้มีเพียงแค่การขนส่งทางทะเล เท่านั้น การขนส่งสินค้าจากผู้ส่งไปจนถึงผู้รับตราส่งจึงจำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งทางอื่น เพื่อให้สินค้าไปถึงมือผู้ซื้อ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก อันได้แก่ การขนส่งทางถนน โดยรถยนต์ หรือการขนส่งโดยใช้รถไฟ การขนส่งทางอากาศ โดยเครื่องบิน เมื่อผู้จัดการขนส่งสินค้าเข้ามามีบทบาทในการจัดการขนส่ง และได้พัฒนาตนเองมาเป็นผู้ขนส่งที่ไม่มีพาหนะของตัวเอง (NVOCC) ประกอบกับความต้องการของตลาดที่ต้องการบริการแบบ Door to Door Service Freight Forwarder จึงพัฒนาตนเองต่อไปเป็น Multimodal Transport Operation หรือ MTO โดยทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งในช่วง In Land ด้วย

ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบปรากฏออกมาจากต้นกำเนิดที่แตกต่างกัน ได้แก่ การพัฒนาตนเองจากการเป็นผู้ขนส่งรูปแบบเดียวที่มีพาหนะการขนส่งเป็นของตนเอง เช่น สาย การเดินเรือ ผู้ขนส่งทางบก ทางรถไฟ และทางอากาศ ได้ร่วมมือกิจการกันระหว่างผู้ขนส่ง ประเภทต่าง ๆ หรืออาจจะเริ่มจากการเป็นตัวกลาง เช่น Freight Forwarder หรือ Ship's Agent

¹⁵ ข้อ 2.1.2.3 ของประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เรื่องการออก หนังสือรับรองสถานะของผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543.

¹⁶ ข้อ 2.1.2.3 ของประกาศสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เรื่องการออก หนังสือรับรองสถานะของผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2543.

และได้พัฒนาตนเองมาเป็นผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ ปัจจุบันรูปแบบการดำเนินธุรกิจมีแนวโน้มจะเป็นแบบ One Stop Service และถือว่าเป็นเหตุสำคัญที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการจกลูกค้ามากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นผู้ขนส่งประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operator Common Carrier : NVOCC) ขยายรูปแบบการให้บริการ และพัฒนาศักยภาพของตนมาสู่การให้บริการในส่วนของการขนส่งจากโรงงานผลิตสินค้าของผู้ขายไปยังท่าเรือปลายทางไปยังสถานประกอบการของผู้ซื้อที่มีลักษณะเป็นการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปผู้ประกอบการ Freight Forwarder จึงจำเป็นต้องพัฒนาตนเองเป็นผู้ประกอบการ NVO-MTO ด้วยเหตุผลของความต้องการของตลาด

แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นเพียงรูปแบบหนึ่งของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตามแต่เนื่องจากปัจจุบันมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงจำต้องทราบถึงลักษณะและรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งหมด เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ได้ว่าการให้บริการรูปแบบใดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 อันเป็นกฎหมายเฉพาะต่างจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในลักษณะอื่น

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หรือที่เรียกว่า Multimodal Transport Operator หรือ MTO ตามอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 หรือ Combined Transport Operator หรือ CTO ตาม TCM Draft Convention และ ICC Rules สำหรับตาม Standard Conditions (1984) Governing FIATA Combined transport bills of lading ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะหมายถึง Freight Forwarder ซึ่งโดยลักษณะทั่วไปแล้ว ผู้ประกอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามคำจำกัดความ (Definition) ของอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ได้ให้ความหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายถึง "บุคคลหนึ่งบุคคลใด ซึ่งเข้ามาทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะโดยตนเองหรือโดยบุคคลอื่น ซึ่งกระทำในนามของตนและเป็นผู้กระทำในฐานะตัวการไม่ใช่ตัวแทนหรือกระทำในนามของผู้ส่งหรือผู้ขนส่งที่เข้ามามีส่วนร่วมในการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นบุคคลที่เข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญา"¹⁷

¹⁷ MT Convention 1980 Article 1

ดังนั้น จากลักษณะทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะ เป็นคำนิยามจากกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ที่ข้อบังคับต่าง ๆ ล้วนแล้วแต่มีความหมายไปในทาง เดียวกันทั้งสิ้น โดยที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นบุคคลที่เข้าทำสัญญาขนส่ง กับผู้ส่งของเพื่อดำเนินการจัดให้มีการขนส่งจากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ปลายทางอีกประเทศหนึ่ง โดยที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจจัดการขนส่งของ นั้นเองไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด หรืออาจติดต่อ "ผู้ขนส่งอื่น" ตามที่เหมาะสมให้ทำการขนส่งของ แทนตน โดยสัญญาการขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทำกับผู้ขนส่งอื่นนั้น จะต้องทำในนามตนเองไม่ใช่ทำแทนผู้ส่ง ดังนั้น เมื่อของที่ขนส่งเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือ เกิดความล่าช้าในระหว่างการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นต่อผู้ส่งของโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความเสียหาย สูญหาย หรือความล่าช้าได้เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดในระหว่างการขนส่งตลอดสายนั้น และ หลังจากที่ผู้ประกอบการขนส่งได้ชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของแล้ว จึงสามารถไล่เบี้ยเอาจาก "ผู้ขนส่งอื่น" ที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้¹⁸

ลักษณะสำคัญของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นผู้เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (Multimodal Transport Contract) กับผู้ส่งของ เพื่อดำเนินการขนส่งต่อเนื่อง จากสถานที่ต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง โดยการเข้าทำ สัญญานี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจเข้าทำสัญญาด้วยตนเอง หรือกระทำโดย ตัวแทนของตนก็ได้ ในการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดไม่ว่าความเสียหายนั้นจะ เกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง และ ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบมีอิสระที่จะเลือกเส้นทาง (Route) และรูปแบบ (Mode) ในการขนส่ง ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งอาจทำหน้าที่ขนส่งนั่นเองหรือมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ทำการขนส่งก็ได้¹⁹

¹⁸ นิรัตน์ พุกาญจนานนท์. "ปัญหาความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537), หน้า 28.

¹⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 29.

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นผู้ต้องรับผิดชอบของผู้ส่งหรือผู้รับของอันเป็นความรับผิดชอบตลอดเส้นทาง (Through Liability) นั่นคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบของไว้ในความดูแล จนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับ²⁰

แสดงให้เห็นว่าในการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ในความสูญหาย หรือความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบซ้กัน ไม่ว่าความเสียหายดังกล่าวจะเกิดความผิดของตนหรือเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่นก็ตามและต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งในฐานะคู่สัญญา ความรับผิดชอบนี้เสมือนเป็นการลงโทษผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในการเลือกผู้รับช่วงกระทำการแทนในช่วงการขนส่งอื่นที่ไม่มีความสามารถพอให้มาทำการขนส่งอันเป็นความผิดทางอ้อม และยังคุ้มครองผู้ส่งที่ไม่ต้องยุ่งยากในการหาผู้รับผิดชอบ เมื่อเกิดความเสียหาย เสียหายต่อสินค้าจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาจแบ่งประเภทได้ดังนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเรือเป็นของตน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ อาจเรียกว่าเป็น Vessel Operating Multimodal Transport Operator (VO-MTO) คือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้ประกอบการเดินเรือแล้วขยายบริการของตนจนสามารถให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ โดยแต่เดิมที่เคยเป็นมาเจ้าของเรือจะทำการขนส่งสินค้าจาก port – to – port และผู้ขนส่งมีการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งเมื่อเวลาสินค้าถูกส่งพ้นกราบแล้ว และที่สำคัญเนื่องจากระบบการขนส่งได้เปลี่ยนมาใช้ตู้สินค้า (container) ทำให้เจ้าของเรือจำนวนมากขยายการให้บริการของตนเองออกไปครอบคลุมถึงการขนส่งทางบก หรือแม้กระทั่งการขนส่งทางอากาศ ดังนั้นการเชื่อมต่อบริการขนส่งจึงทำให้บริษัทเรือหรือเจ้าของเรือกลายเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MTO) โดยไม่เพียงแต่วิธีการจัดสินค้าโดยทางถนน รถไฟ หรือทางอากาศเท่านั้น

²⁰ MT convention 1980. Article 14 (1)

แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอีกทอดหนึ่งในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ทำการขนส่งสินค้ามัน ๆ เองผู้เดียวตลอดการขนส่ง²¹

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่มีผู้ประกอบการเดินเรือหรือไม่มีเรือเป็นของตนเอง

ผู้ประกอบการประเภทนี้อาจเรียกว่า Non - Vessel Operating Multimodal Transport Operation (NVO -MTO) คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีผู้ใช้ขนส่งของทางทะเลไม่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง แต่ได้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ซึ่งบางครั้งก็มีการเรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าวว่า Non - Vessel Owning Common Carrier (NVOCC) โดยอาจแบ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้ออกเป็น 3 ลักษณะย่อย ๆ ได้แก่

1. ผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นผู้ขนส่งอื่น ซึ่งอาจเป็นผู้ขนส่งทางรถบรรทุกหรือทางรถไฟ หรือเป็นผู้ขนส่งทางอากาศโดยได้ขยายการให้บริการจนสามารถดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้ อาจจะเข้าดำเนินการขนส่งในช่วงการขนส่งตนเอง และจัดหาผู้ขนส่งอื่นเพื่อทำการขนส่งจนถึงจุดหมายปลายทาง

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ซึ่งตนเองไม่ใช่ผู้ขนส่งประเภทหนึ่งใดเลย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางเรือ หรือทางอากาศ แต่ได้ขยายบริการของตนจนสามารถจัดการขนส่งได้ตลอดสาย โดยผู้ประกอบการขนส่งดังกล่าวจะไม่ได้เข้าดำเนินการขนส่งในช่วงใดเลย เนื่องจากตัวผู้ประกอบการเองไม่ใช่เป็นผู้ขนส่ง เพียงแต่จัดหาและเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นที่ตนเห็นสมควรเพื่อดำเนินการขนส่งตามสัญญา และการที่ตนเองเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นนั้นเป็นการกระทำในนามตนเอง ไม่ได้เป็นการกระทำแทนผู้ส่งเหมือนกับผู้จัดการขนส่งทั่วไป

3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประเภทที่มีการจัดตั้งองค์กรธุรกิจเพื่อดำเนินการให้บริการด้วยวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ในทางปฏิบัติ

²¹ TRAINMAR , Multimodal transport Handbook, fifth edition , (Geneva : UNCTAD, 1995), p. 11.

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้ แม้จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งประเภทที่ตนเองไม่ใช่ผู้ขนส่งประเภทใดประเภทหนึ่งเลย แต่บริษัทหรือองค์กรธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นมาได้จัดตั้งขึ้นมา เพื่อดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ก่อนแล้วจึงมีการขยายการให้บริการออกไป

อนึ่ง ผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีรูปแบบการให้บริการในฐานะที่เป็น ผู้ขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non – Vessel Operator Common Carrier : NVOCC) และ ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non – Vessel Operating Multimodal Transport Operation : NVO -MTO) ถือว่าเป็นผู้ให้บริการที่เข้าทำสัญญากับลูกค้าของตน (ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง) โดยมีสถานะเป็นผู้ขนส่งเพียงแต่มิได้ทำการส่งสินค้าด้วยตนเองแต่อย่างใด จึงถือว่าเป็น "ผู้ขนส่งตามสัญญา" (Contractual Carrier) ทั้งประเภทต่างกันเพียงรูปแบบการดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งอาจเป็นการขนส่งแบบเดียว (Unimodal Transport) หรือ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้ง NVO MTO ก็คือผู้ประกอบการประเภท NVOCC ที่พัฒนาศักยภาพของการให้บริการของตนเพื่อตอบสนองความต้องการของตลาดที่เป็นการให้บริการแบบ One Stop Service ดังนั้นผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้ง 2 ประเภทจึงมีสถานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าเช่นเดียวกัน

2.4.4 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider)

ปัจจุบันนอกจาก ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแล้วผู้ที่เข้ามามีบทบาทอย่างมากในธุรกิจรับจัดการขนส่งได้แก่ Logistics Provider อันที่จริงแล้ว Logistics Provider ก็ไม่ใช่บริการที่เกิดขึ้นใหม่เสียทีเดียว Logistics Provider พัฒนามาจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการซึ่งเป็นส่วนใหญ่เป็นผู้นำเข้าหรือส่งออกสินค้า และมีธุรกิจครอบคลุมการผลิต การซื้อขาย โดยสภาพแล้วผู้ประกอบการจะไม่มีควมถนัดหรือไม่มีหน่วยงานที่เกี่ยวกับด้านการบริหารการขนส่งของตนเอง จึงไม่มีความพร้อมหรือขาดศักยภาพที่จะดำเนินการดังกล่าวได้เอง การใช้บริการของ Logistics ที่เป็นมากกว่าการบริการด้านการขนส่ง แม้แต่การขนส่งแบบ Door to Door ก็ตาม โดยจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการที่จะไม่ต้องกังวลเกี่ยวกับการบริหารการขนส่ง การกระจายสินค้า นอกจากนี้บริการแบบ One Stop Service กล่าวคือ การให้บริการกับผู้ให้บริการเพียงรายเดียว ที่สามารถจะให้บริการได้ตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสุดครบทุกขั้นตอน จะอำนวยความสะดวก และประหยัดกว่าการใช้บริการจากผู้ให้บริการหลายราย

ดังกี่กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า Logistics พัฒนามาจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยตั้งแต่เดิมทำหน้าที่หลักเป็นเพียงผู้จองระวางเรือ หรือเหมาระวางเรือ จากบริษัทเรือแล้ว นำมาแบ่งขาย และทำหน้าที่อื่น เช่น ดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร จัดการเตรียมการขนส่ง จากโรงงานในประเทศไปยังเมืองท่า เตรียมหลักฐานและเอกสารเพื่อเบิกเงินจากธนาคารตาม Letter of Credit ของผู้ซื้อ ฯลฯ และเนื่องจากบริษัทเรือส่วนใหญ่ไม่ยอมรับสินค้าแบบ LCL* ผู้ส่งสินค้ารายย่อยจึงลำบาก ในขณะที่ Freight Forwarder เป็นผู้ขายระวางเรืออยู่แล้ว Freight Forwarder จึงพัฒนาตนเองมาเป็น Consolidator คือ ผู้รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งสินค้ารายย่อยประเภท LCL มารวมกันเพื่อบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันเป็น FCL ** เพื่อทำการส่งให้กับบริษัทเรือต่อไป และด้วยเหตุที่ Freight Forwarder รับผิดชอบในช่วงของการขนส่งหลัก คือการขนส่งทางทะเลอยู่แล้ว เมื่อผู้ส่งไม่สามารถนำสินค้าที่ทำเรือเองได้ หรือไม่สะดวกที่จะดำเนินการดังกล่าวเอง Freight Forwarder จึงเข้ามาช่วยเหลือในด้านการขนส่งก่อนหรือ หลังจากการขนส่งหลัก ทำให้กิจการของ Freight Forwarder มีลักษณะเป็น Door to Door Service ในขณะที่ Freight Forwarder บางรายดำเนินการเป็น NVOCC (Non - Vessel Operator Common Carrier) คือ ผู้ขนส่งสาธารณะที่ไม่เรือเป็นของตนเองอยู่แล้วและมีการเพิ่มบริการขนส่งก่อนและหลังการขนส่งหลักด้วย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงพัฒนามาเป็น MTO (Multimodal Transport Operator) คือ ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนับแต่ต้นทางจนถึงปลายทางเพียงรายเดียวโดยผู้ประกอบการไม่ต้องจ้าง หรือใช้บริการ ผู้ให้บริการรายอื่นเลย แต่เมื่อความต้องการของผู้ส่งไม่ได้ต้องการเพียงแค่การขนส่งสินค้า

* LCL (Less Than Container Loads) เป็นการบรรจุสินค้าไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ มักเป็นสินค้าจำนวนน้อยต้องนำไปรวมกับสินค้าของผู้ส่งรายอื่น ณ สถานีตู้สินค้าหรือ CFS (Container Freight Station) เพื่อที่จะบรรจุสินค้าให้เต็มตู้ ซึ่งบริษัทเรือจะต้องมีการหาสินค้าจากผู้ส่งรายอื่นมาบรรจุให้เต็ม และระบบ CFS นี้บริษัทเรืออาจต้องบรรจุสินค้าใส่ตู้ คอนเทนเนอร์เอง ซึ่งอาจเป็นการไม่สะดวกกับบริษัทเรือ

** FCL (Full Container Loads) เป็นการบรรจุสินค้าเต็มตู้คอนเทนเนอร์โดยผู้ส่งรายเดียว ใช้กับกรณีผู้ส่งมีสินค้าจำนวนมากไม่ต้องนำไปรวมกับสินค้าของผู้ส่งรายอื่น การบรรจุสินค้านี้จึงเป็นแบบ CY (Container Yard) คือผู้ส่งเป็นผู้บรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์เอง แล้วจึงนำมาส่งให้ผู้ขนส่ง ระบบ CY นี้บริษัทเรือจะสะดวกที่ไม่ต้องรับภาระเรื่องการบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์

จากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่งเท่านั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงขยายรูปแบบการให้บริการของตนให้สามารถครอบคลุมตลอดทั้งโซ่อุปทาน (Supply Chain) กล่าวคือ การเชื่อมต่อกิจกรรมต่าง ๆ ที่เริ่มตั้งแต่การจัดส่งสินค้าที่ผลิตไปยังตลาด

CLM (The Council of Logistic Management) ซึ่งเป็นองค์กรทางวิชาชีพด้าน Logistic ของสหรัฐอเมริกาได้ให้จำกัดความของการจัดการ Logistics เอาไว้ว่า คือ

“กระบวนการในการวางแผนดำเนินการและควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บสินค้า บริการ และสารสนเทศจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค”²²

กิจกรรมหลักของ Logistics เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า จากจุดกำเนิดไปยังจุดบริโภคได้แก่

- การบริการลูกค้า
- การพยากรณ์และการวางแผนอุปสงค์
- การบริหารสินค้าคงคลัง
- การติดต่อสื่อสารด้าน Logistics
- การจัดการวัตถุดิบ
- กระบวนการสั่งซื้อ
- การหีบห่อและบรรจุภัณฑ์
- อะไหล่และการให้บริการ
- การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า

²² Douglas M. Lambert , James R. Stock , Lisa M. Ellram, การจัดการโลจิสติกส์. แปลโดย กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, ศิลษา ภมรสถิต, จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, (กรุงเทพมหานคร : แมคกรอ-ฮิล, 2544) ,หน้า 2.

- การจัดการสินค้ารับคืน

ผู้ที่ให้บริการ Logistics นั้นนอกจากจะต้องมีความรู้ความสามารถในการวางแผนการขนส่งแล้ว ยังต้องมีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องการบริหารสินค้า การบริหารคลังสินค้า และมีความสามารถการให้บริการของ Logistics นั้นขึ้นอยู่กับว่าเขาทำหน้าที่อะไร และขึ้นอยู่กับข้อตกลงในสัญญาจ้างนั้น ๆ ต้องพิจารณาว่าผู้ว่าจ้างกำหนดสถานะภาพให้ Logistics เป็นอะไรและมีความสามารถเพียงใด หากเป็นเพียงตัวแทน จะต้องรับผิดชอบต่อเมื่อกระทำการนอกเหนือขอบอำนาจ หรืออาจต้องรับผิดชอบในฐานะละเมิด แต่ถ้าเป็นการให้บริการในฐานะ Logistics Provider ต้องดำเนินการและควบคุมทุกอย่างเอง เช่นนี้ย่อมต้องรับผิดชอบในฐานะตัวการ

อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการ Logistics ในประเทศไทยไม่ได้ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Logistic) ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการที่เน้นหนักไปในด้านการขนส่งสินค้าเท่านั้น กิจกรรม Logistics จึงมีบางส่วนที่ทับซ้อนกับผู้จัดการขนส่งสินค้า หากตัดเรื่องภาระหน้าที่ของ Logistic เกี่ยวกับการบริหารสินค้า การกระจายสินค้าและบริการอื่นๆ ออกไป เหลือแต่หน้าที่เกี่ยวกับการบริหารการขนส่งสินค้า หน้าที่ของ Logistics ก็ต่างกับผู้จัดการขนส่งสินค้า โดยที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าไม่มีบริการคลังสินค้า ไม่มีลานพักตู้คอนเทนเนอร์ ไม่มีบริการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ ไม่มีบริการลากตู้ เป็นต้น ซึ่งบริการเหล่านี้ Freight Forwarder สามารถเติมเต็มบริการของตนเองได้ด้วยการจ้างบุคคลอื่นอีกทอดได้ กิจกรรม Logistics ในประเทศไทยจึงไม่แตกต่างจากผู้จัดการขนส่งสินค้าเท่าใดนัก

2.5 เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ

การให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าของผู้จัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ นอกจากสัญญาจัดการขนส่งสินค้าอันเป็นสัญญาหลักในการว่าจ้างการจัดการขนส่งแล้ว นอกจากนี้ยังมีเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการประกอบด้วย เพื่อยังให้คู่สัญญาสามารถใช้สิทธิเรียกร้องระหว่างกัน ได้อย่างสมบูรณ์โดยผู้ส่งหรือผู้ที่เป็นผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้า ต้องมีหน้าที่ออกเอกสารที่ระบุเกี่ยวกับรายละเอียดของตัวสินค้าที่จะว่าจ้างให้ทำการขนส่งอย่างชัดเจน เพื่อที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะได้เลือกรูปแบบและพาหนะให้เหมาะสมกับสภาพสินค้า ขณะเดียวกันผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าก็มีหน้าที่ในการออกสารเพื่อเป็นการประกันว่าสินค้าที่ขนส่งจะถึงที่หมายโดยปลอดภัย ภายใต้งบเงินและค่าการตกลงของทั้งสองฝ่าย

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศมีหลายประเทศอาจเป็นเอกสารที่ออกตามกฎหมายและเงื่อนไขที่กำหนดโดย สหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Federation of Freight Forwarder Association : FIATA) หรือ ใบตราส่งที่ออกโดยบริษัทเรือหรือใบตราส่งที่ออกโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยเอกสารต่าง ๆ เหล่านี้มีสถานะทางกฎหมายและเงื่อนไขความรับผิดชอบในกรณีสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า แตกต่างออกไปตามแต่ละประเภทของเอกสาร

จึงเห็นได้ว่ามีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากใบตราส่งอันเป็นเอกสารหลักของการขนส่งสินค้าแล้วก็ยังมีเอกสารที่จัดทำโดย International Federation of Freight Forwarder Association (FIATA) ที่มีการยอมรับและถือเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารประกอบการให้บริการจัดการขนส่งสินค้า โดยทาง FIATA ได้กำหนดรูปแบบเอกสารชนิดต่าง ๆ ที่สำหรับใช้ในกิจการรับจัดการขนส่งให้เป็นรูปแบบเดียวกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งให้ได้ระดับมาตรฐาน เอกสารต่าง ๆ เหล่านี้สามารถแก้ไขให้สอดคล้องกับระเบียบกฎหมายของประเทศและในการใช้เอกสารดังกล่าวจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย และธรรมเนียมปฏิบัติซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ

เอกสารที่ออกโดย FIATA ได้มีการยอมรับเป็นเอกสารสำหรับใช้ในกิจการรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ในปี ค.ศ. 1975 โดยสภาหอการค้า International Chamber of Commerce (ICC)

เอกสารที่ออกโดย FIATA ทั้งหมดถือเป็นลิขสิทธิ์ของทาง FIATA ดังนี้ หากบุคคลใดประสงค์จะนำเอกสารดังกล่าวมาใช้ในกิจการรับจัดการขนส่งของตนจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทาง สหพันธ์สมาคม โดยในการรับเอกสารของ FIATA มาบังคับนั้น สมาชิกของสหพันธ์สมาคมต้องทำเครื่องหมายที่เอกสารตามที่สมาคมได้กำหนดโดยการเติมตัวอักษรตามที่กำหนดต่อท้ายชื่อของประเทศซึ่งเป็นประเทศที่เป็นสัญชาติของผู้รับจัดการขนส่งและได้รับอนุญาตจากสหพันธ์สมาคมให้มีสิทธิใช้เอกสารของสมาคมได้ ในการนี้สมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งชาติซึ่งได้ร่วมเข้าเป็นสมาชิกของสหพันธ์สมาคม FIATA จะทำหน้าที่เป็นผู้แจกจ่ายเอกสารของ FIATA ให้กับบริษัทสมาชิกโดยสมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งชาติจะทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุมการออกเอกสาร ทั้งนี้ ทางสหพันธ์สมาคมดำเนินการจัดทำทะเบียนรายชื่อพร้อมทั้งเลขหมายประจำตัวของบริษัทผู้รับจัดการขนส่งที่เป็นสมาชิกที่ได้รับสิทธิในการออกเอกสารของสหพันธ์สมาคม FIATA

การรับเอาเอกสารของสหพันธ์สมาคม FIATA มาใช้ในกิจการของตนนั้น สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศระดับชาติที่เป็นสมาชิกของสหพันธ์สมาคม FIATA อาจขอสิทธิจากสมาคมในการนำเอกสารทั้งหมดของสมาคม FIATA หรือเพียงบางรูปแบบก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับภายใต้การควบคุมของสหพันธ์สมาคม FIATA และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งแห่งชาติประกอบกัน

ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศในประเทศต่าง ๆ มีการกำกับดูแลโดยสมาคมผู้รับจัดการขนส่งของประเทศนั้น โดยใช้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า Standard Trading Condition เป็นข้อตกลงในการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งกับลูกค้าผู้ใช้บริการ โดยสหพันธ์สมาคม FIATA ได้มีการกำหนดเงื่อนไขมาตรฐานการค้าที่กำหนดหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งที่มีต่อลูกค้า ในรูปแบบของเอกสาร ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งในแต่ละประเทศจะขอให้เอกสารของสหพันธ์สมาคม FIATA ได้โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งของแต่ละประเทศ ซึ่งเป็นสมาชิกของสหพันธ์สมาคม FIATA และต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนด

เอกสารเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการบริการของ Freight Forwarder ตามรูปแบบของสหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (International Federation of Forwarder Association (FIATA) แบ่งตามประเภทของผู้จัดทำเอกสาร สามารถแบ่งได้ 2 ประเภท²³

1. เอกสารที่ผู้ใช้บริการออกให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ
2. เอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศออกให้แก่ผู้ใช้บริการ

2.5.1 เอกสารที่ผู้ใช้บริการออกให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การรับจัดการขนส่งสินค้าทั้งตัวผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศและผู้ใช้บริการต่างต้องมีหน้าที่ ความรับผิดชอบร่วมกัน โดยหน้าที่หลักของผู้ให้บริการในฐานะผู้ส่ง คือ การแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าที่จะทำการขนส่งอย่างชัดเจน เพราะเหตุที่เป็นบุคคลที่ต้องทราบในข้อดังกล่าวอย่างที่สุด โดยเอกสารประเภทกรณีนี้อาจแบ่งได้ 2 ประเภท คือ

1. FIATA Forwarding Instruction (FFI) or Shipper's Instruction

เอกสาร FFI เป็นเอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งจัดเตรียมให้กับลูกค้าเพื่อบันทึกรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับของที่จะขนส่ง เอกสารดังกล่าวเป็นข้อผูกพันทางสัญญาระหว่าง

²³ ESCAP, MANUAL OF FREIGHT FORWARDING, p 8.5

ผู้รับจัดการขนส่งกับลูกค้าในการที่จะจัดการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปอีกสถานที่หนึ่งตามข้อผูกพันของสัญญาดังกล่าว

เอกสาร FFI ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อของผู้ตราส่ง
- (2) เลขหมายอ้างอิงของผู้ตราส่ง
- (3) ชื่อของผู้รับตราส่ง
- (4) สถานที่ส่งมอบสินค้า
- (5) ชื่อของผู้รับจัดการขนส่ง
- (6) ชื่อของผู้รับแจ้งเมื่อสินค้ามาถึง
- (7) ประเทศที่เป็นต้นกำเนิดของสินค้า
- (8) เอกสารทางการเงิน
- (9) สินค้าที่จะขนส่งพร้อมทั้งสถานที่และเวลาที่จะทำการขนส่ง
- (10) เงื่อนไขของการขายสินค้า
- (11) รูปแบบของการขนส่ง
- (12) การประกันภัยของสินค้า
- (13) เครื่องหมาย เลขหมาย และรูปแบบของหีบห่อของสินค้า
- (14) รายละเอียดของสินค้า
- (15) รหัสของสินค้า
- (16) ขนาดและน้ำหนักรวมของสินค้า
- (17) คำสั่งในการจัดการยกขนส่งสินค้า รวมทั้งรายละเอียดของขนาดปริมาตร และน้ำหนักของสินค้าแต่ละหีบห่อ

- (18) เอกสารที่แนบมาด้วยและเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ในการจัดการขนส่ง
- (19) ข้อกำหนดของการส่งมอบสินค้า
- (20) สถานที่และวันที่ออกเอกสาร
- (21) การลงลายมือชื่อรับรองข้อความดังกล่าวทั้งหมดว่าเป็นความจริง

เอกสาร FFI จึงถือว่าเป็นเอกสารพื้นฐานในการแจ้งรายละเอียดอันเกี่ยวกับสินค้าที่จะทำการขนส่งรวมทั้งรูปแบบและพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถจัดการขนส่งสินค้าให้ถึงที่หมายโดยวิธีที่เหมาะสมกับสินค้าที่สุด

2. FIATA SDT - Shipper's Declaration of Dangerous Goods

เอกสาร FIATA SDT เป็นเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย จะต้องบันทึกรายละเอียดของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย ดังกล่าว โดยเฉพาะรายละเอียดของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดประเภทของสินค้าอันตรายตามข้อกำหนดบังคับในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบของการขนส่งสินค้าอันตราย เช่น อนุสัญญา ADR สำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายโดยทางถนน โดยการจัดประเภทของสินค้าอันตรายจะมีการระบุด้านหลังของเอกสาร FIATA SDT

เอกสาร FIATA SDT ประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ตราส่ง
- (2) ชื่อของผู้รับจัดการขนส่ง
- (3) เครื่องหมาย เลขหมาย และชนิดหีบห่อของสินค้า รวมทั้งชื่อที่เป็นชื่อทางเทคนิคของ สินค้าอันตราย
- (4) น้ำหนักรวม และน้ำหนักสุทธิ
- (5) ประเภทหรือลักษณะเฉพาะของสินค้า
- (6) เครื่องหมาย
- (7) สถานที่และวันที่ออกเอกสาร

(8) การลงลายมือชื่อและประทับตราลายมือชื่อของผู้ตราส่ง

จุดประสงค์ในการใช้เอกสาร FIATA SDT ก็เพื่อทำการแยกสินค้าอันตรายที่จะขนส่งออกจากสินค้าประเภทอื่น และเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาน้ำที่ความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าอันตรายให้ชัดเจน เพราะฉะนั้น ผู้ส่งสินค้าจะต้องบันทึกข้อมูลลงในเอกสาร แล้วลงชื่อประทับตรารับรองความถูกต้องของข้อมูลในเอกสาร

2.5.2 เอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศออกให้แก่ผู้ให้บริการ

สามารถแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. FIATA FCR - Forwarder's Certificate of Receipt

เอกสาร FIATA FCR เป็นเอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้ออกให้กับผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับสินค้าจากผู้ส่งตามที่ได้ระบุในเอกสาร โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะรับผิดชอบการส่งมอบของดังกล่าวให้กับผู้รับตามที่ได้ระบุชื่อในเอกสาร คำสั่งในการจัดการขนส่งของผู้ส่งตามที่ได้ระบุในเอกสารจะยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงได้เฉพาะในกรณีที่มีการส่งคืนเอกสาร FIATA FCR ที่เป็นต้นฉบับไปให้กับผู้รับจัดการขนส่งที่เป็นผู้ออกเอกสาร ทั้งนี้ ผู้รับจัดการขนส่งต้องอยู่ในฐานะที่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ยกเลิกหรือเปลี่ยนแปลงได้ เอกสาร FIATA FCR เป็นเอกสารที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ และผู้ตราส่งที่ปลายทางไม่สามารถนำเอกสาร FIATA FCR เป็นหลักฐานเพื่อการรับมอบสินค้าได้ นอกจากนี้ ด้านหลังของเอกสารอาจจะมีเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ซึ่งใช้สำหรับประเทศที่ออกเอกสารดังกล่าว ในการออกเอกสาร FIATA FCR ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศมีสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบต่อสินค้าที่รับจัดการขนส่งดังต่อไปนี้

1. ผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งได้รับสินค้าที่จะขนส่งตามที่ได้ระบุในเอกสาร และมีสิทธิที่จะจัดการการขนส่งสินค้าดังกล่าวแต่ผู้เดียว

2. สินค้าอยู่ในสภาพที่ดีและเรียบร้อย

3. รายละเอียดตามที่ได้ระบุในเอกสาร มีความสอดคล้องกับคำสั่งที่ ผู้รับจัดการขนส่งได้รับจากผู้ตราส่ง

4. เงื่อนไขตามที่ได้ระบุในเอกสารการขนส่งอื่นๆ ไม่มีความขัดแย้งกับหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งในการจัดการขนส่งสินค้าตามเงื่อนไขที่กำหนดในเอกสาร

FIATA FCR

เอกสาร FIATA FCR ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อของผู้ผลิตหรือผู้ส่งสินค้า
- (2) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- (3) เครื่องหมายและเลขหมาย
- (4) จำนวน และชนิดหีบห่อของสินค้า
- (5) รูปพรรณของสินค้า
- (6) น้ำหนักรวมของสินค้า
- (7) ขนาดของสินค้า
- (8) สถานที่และวันที่ของการออกเอกสาร

2. FIATA FCT - Forwarder's Certificate of Transport

เอกสาร FIATA FCT เป็นเอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้ออกให้กับผู้ส่งสินค้า ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะรับผิดชอบการส่งมอบให้กับผู้รับสินค้าที่ปลายทาง โดยการจัดการขนส่งผ่านทางสาขาหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ภายใต้เงื่อนไขของการส่งมอบที่ได้ระบุอยู่ในเอกสาร FIATA FCT เอกสาร FIATA FCT เป็นเอกสารสามารถเปลี่ยนมือได้ในกรณีของการส่งมอบสินค้า ตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งจะส่งมอบสินค้าให้เฉพาะกับผู้ที่ได้นำเอกสาร FIATA FCT ที่เป็นต้นฉบับมาแสดงเท่านั้น พร้อมทั้งมีการโอนสลักหลังเอกสารอย่างถูกต้อง ทางด้านหลังของเอกสาร FIATA FCT อาจจะมีข้อความเกี่ยวกับเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าซึ่งใช้กับประเทศที่เป็นผู้ออกเอกสารดังกล่าว ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ออกเอกสาร FIATA FCT ผู้รับจัดการขนส่งต้องมีสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบต่อตัวสินค้า ดังต่อไปนี้

1. สินค้าอยู่ในสภาพที่ดี และเรียบร้อย
2. รายละเอียดตามที่ได้ระบุในเอกสารมีความสอดคล้องกับคำสั่งที่ผู้รับจัดการขนส่งได้รับจากผู้ส่ง

3. เงื่อนไขตามที่ได้ระบุในเอกสารการขนส่งอื่นๆ ไม่มีความขัดแย้งกับหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งในการจัดการขนส่งสินค้าตามเงื่อนไขที่กำหนดในเอกสาร FIATA FCT

4. ได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการประกันภัยของสินค้าที่ขนส่ง

5. ได้มีการระบุอย่างชัดเจน ถึงจำนวนเอกสารที่จะออกเป็นต้นฉบับว่า มีเพียง 1 ฉบับ หรือมากกว่า 1 ฉบับ

6. ในการออกเอกสาร FIATA FCT โดยปกติผู้รับจัดการขนส่งจะคิดค่าธรรมเนียมสำหรับในการออกเอกสารดังกล่าว และในปัจจุบัน ผู้รับจัดการขนส่งส่วนใหญ่ไม่นิยมในการออกเอกสาร FIATA FCT และหันมาใช้เอกสาร FIATA FBL แทน เอกสาร FIATA FCT ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อของผู้ผลิตหรือผู้ส่งสินค้า
- (2) ชื่อของผู้รับตราส่ง
- (3) ชื่อของผู้รับแจ้งเมื่อสินค้ามาถึง
- (4) ยานพาหนะที่ขนส่ง โดยขนส่งจากหรือขนส่งผ่าน
- (5) จุดหมายปลายทาง
- (6) เครื่องหมายและเลขหมาย
- (7) จำนวนและชนิดหีบห่อของสินค้า
- (8) คำอธิบายรูปพรรณของสินค้า
- (9) น้ำหนักรวม
- (10) ขนาดของสินค้า
- (11) การประกันภัยหีบห่อของสินค้า
- (12) ค่าระวางและค่าธรรมเนียมที่ได้มีการชำระแล้ว

(13) สถานที่และวันที่ของการออกเอกสาร

3. FBL-Negotiable FIATA Combined Transport Bill of Lading

เอกสาร FBL เป็นเอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ออกให้กับผู้ส่งสินค้า ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator หรือ MTO or Combined Transport Operator หรือ CTO) ผู้รับจัดการขนส่งที่ออกเอกสาร FBL จะมีสถานภาพเป็นผู้ขนส่ง โดยเป็นผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (contractual carrier) เนื่องจากได้เป็นผู้ทำสัญญาการขนส่งกับผู้ส่ง ผู้ขนส่งในกรณีนี้จะมีสภาพแตกต่างจากผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ซึ่งได้เป็นผู้ทำการขนส่งด้วยตนเอง²⁴

ผู้รับจัดการขนส่งที่ออก FBL มีหน้าที่รับผิดชอบไม่เฉพาะแต่การปฏิบัติตามข้อตกลงของสัญญาการขนส่งและการส่งมอบสินค้าที่ปลายทางเท่านั้น แต่ผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ว่าจ้างเพื่อการปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งดังกล่าว

เอกสาร FBL เป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือได้ ยกเว้นในกรณีที่ได้ระบุในเอกสารว่าเป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้ คณะกรรมการ International Chamber of Commerce หรือ ICC ได้ให้การรับรองเอกสาร FBL ตามเอกสารฉบับที่ 396/72 ลงวันที่ 27 เมษายน 1978 โดยคณะกรรมการ ICC ให้การรับรองว่าข้อกำหนดและเงื่อนไขตามที่ได้ระบุในเอกสาร FBL ได้ออกตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใน Uniform Rules for a Combined Transport Document ของหอการค้าระหว่างประเทศ ICC เอกสาร FBL จะต้องมีสัญลักษณ์ของหอการค้าระหว่างประเทศ ICC พิมพ์คู่กับสัญลักษณ์ของสมาคมรับจัดการขนส่งแห่งชาติที่เป็นผู้ออกเอกสาร FBL

ผู้รับจัดการขนส่งที่ออกเอกสาร FBL จะมีสิทธิหน้าที่รับผิดชอบต่อตัวสินค้าที่รับจัดการขนส่ง ดังนี้

1. ผู้รับจัดการขนส่ง หรือ ตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งได้รับสินค้าที่จะทำการขนส่งตามที่ได้รับมอบหมายและมีสิทธิที่จะจัดการขนส่งสินค้านี้แต่ผู้เดียว

²⁴ International Federation of Freight Forwarders' Association, Instructions for Ordinary Members Regarding Issuance and Use of the FIATA Combined Transport Bill of Lading, Switzerland : FIATA Headquarter, 1980), p.2.

2. สินค้าที่จะขนส่งได้อยู่ในสภาพที่ดีและเรียบร้อย
3. รายละเอียดตามที่ได้ระบุในเอกสาร มีความสอดคล้องกับคำสั่งที่ผู้รับจัดการขนส่งได้รับการมอบหมาย
4. ได้มีการทำสัญญาข้อตกลงเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการทำประกันภัยของสินค้า
5. ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับจำนวนเอกสารต้นฉบับ ที่ผู้รับจัดการขนส่งจะออกให้

ส่วนในกรณีของความรับผิด ผู้รับจัดการขนส่งที่ออกเอกสาร FBL จะรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าหรือการส่งมอบล่าช้าตามที่กำหนดใน เงื่อนไขของเอกสาร FBL²⁵

ความรับผิดตามเงื่อนไขของเอกสาร FBL ได้แบ่งแยกชั้นตอนความรับผิดออกเป็น 2 กรณี

กรณีแรก ถ้ารู้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้เกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งจะรับผิดตามเงื่อนไขและข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องที่บังคับใช้กับความรับผิดดังกล่าว

กรณีที่สอง ถ้าไม่อาจรู้ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้เกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่าของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายตามที่ได้กล่าวอ้างถึง ณ สถานที่และเวลาที่มีการส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับตราส่งตามกำหนดในสัญญา หรือ ณ สถานที่และเวลาที่ควรจะได้มีการส่งมอบสินค้าดังกล่าว การคำนวณมูลค่าของสินค้าให้คำนวณตามราคาของสินค้าในปัจจุบัน ในกรณีที่ไม่มีราคาสินค้าดังกล่าว ให้คำนวณมูลค่าของสินค้าตามราคาตลาดในปัจจุบัน ในกรณีที่ไม่มีราคาสินค้าดังกล่าว ให้คำนวณมูลค่าของสินค้าตามมูลค่าปกติของสินค้าที่มีขนาด ชนิด และคุณภาพอย่างเดียวกับสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย

²⁵ Ibid., p.7-8.

นอกจากนี้ ผู้รับจัดการขนส่งที่ออกเอกสาร FBL จะต้องมีการประกันภัยของความรับผิดชอบที่ได้กำหนดในเงื่อนไขของการออกเอกสาร FBL ทั้งนี้ เพื่อให้ความคุ้มครองกับผู้ส่งสินค้าให้ได้รับการชดเชยในกรณีที่สินค้าเกิดการสูญหายหรือเสียหาย

เอกสาร FBL ประกอบด้วยข้อความดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อของผู้ตราส่ง
- (2) ชื่อของผู้รับตราส่ง
- (3) ที่อยู่ของผู้รับสินค้า
- (4) สถานที่ที่รับสินค้าไว้ในความดูแล
- (5) เรือที่ขนส่งสินค้าทางทะเล
- (6) ท่าที่ขนส่งสินค้าลงเรือ
- (7) ท่าที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ
- (8) สถานที่ที่ส่งมอบสินค้า
- (9) เครื่องหมายและเลขหมายของสินค้า
- (10) จำนวนและชนิดของหีบห่อ
- (11) รายละเอียดของสินค้า
- (12) น้ำหนักรวม
- (13) ขนาด
- (14) ค่าระวางของสินค้า
- (15) สถานที่ที่ได้ชำระค่าระวางสินค้า
- (16) สถานที่และวันที่ที่ออกเอกสาร
- (17) การประกันภัยของสินค้า

(18) จำนวนต้นฉบับของเอกสาร FBL

(19) บุคคลที่จะทำการรับมอบหรือส่งมอบสินค้า

4. FWR - FIATA Warehouse Receipt

เอกสาร FWR เป็นใบรับของคลังสินค้าที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้ออกให้กับผู้ส่งสินค้าในกรณีที่เป็นการปฏิบัติงานเกี่ยวกับงานด้านคลังสินค้า ในเอกสาร FWR จะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ถือเอกสารโดยการโอนสลักหลังเอกสาร รวมทั้งการโอนกรรมสิทธิ์ของสินค้า และข้อตกลงของการส่งมอบสินค้าตามใบรับของคลังสินค้าที่ผู้รับมอบสินค้านำมาแสดงต่อนายคลังสินค้า จะต้องเป็นการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในสภาพที่ดีและเรียบร้อย

เอกสาร FWR เป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้ ยกเว้นแต่จะได้มีการระบุในเอกสารว่าโอนเปลี่ยนมือได้ ผู้รับจัดการขนส่งจะไม่ออกเอกสาร FWR ในกรณีที่ได้มีการกำหนดว่า จะต้องใช้ใบรับของคลังสินค้าที่ได้รับการรับรองตามกฎหมายของประเทศ และในประเทศที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ออกเอกสาร FWR ถ้าเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าที่ใช้ในประเทศดังกล่าวมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเก็บรักษาสินค้าของนายคลังสินค้า จะนำบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมาใช้ในการปฏิบัติงานในด้านคลังสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งที่ออกเอกสาร FWR

(1) ชื่อของผู้ขายหรือผู้ส่งสินค้าที่ต้นทาง

(2) ชื่อของผู้ฝากสินค้า

(3) ชื่อของนายคลังสินค้า

(4) การประกันภัย

(5) เครื่องหมายและหมายเลข

(6) จำนวนและชนิดของหีบห่อ

(7) รายละเอียดของสินค้า

(8) น้ำหนักรวม

(9) สภาพของสินค้า และผู้ส่งมอบสินค้า



(10) น้ำหนักรวมของสินค้าและชื่อผู้แจ้ง

(11) สถานที่และวันที่ของการออกเอกสาร

5 ใบตราส่ง (Bill of Lading)

ใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นเอกสารการขนส่งทางทะเลที่ผู้ประกอบการขนส่งตัวแทนของประกอบการขนส่ง หรือนายเรือ ได้ออกให้กับผู้ส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งโดยผู้ประกอบการขนส่งรับจ้างประจำเป็นการทั่วไป (common carrier) หรือโดยผู้ประกอบการขนส่งรับจ้างโดยการให้เหมาเรือทั้งลำหรือเช่าระวางเพียงบางส่วนของเรือ ในกรณีที่ข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือให้เจ้าของเรือออกใบตราส่งให้กับผู้เช่าเรือ²⁶

ใบตราส่งเป็นหลักฐานซึ่งแสดงว่า ได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ และเป็นหลักฐานซึ่งแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่ของสัญญารับขนของทางทะเล โดยผู้ขนส่งผูกพันที่จะขนส่งสินค้าดังกล่าวจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งเพื่อรับค่าระวางเป็นค่าตอบแทน

ใบตราส่งมีหน้าที่ที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1) เป็นหลักฐานของสัญญาการรับขนของทางทะเล (evidence of the contract of carriage)

ใบตราส่งถือว่าเป็นหลักฐานของสัญญาการรับขนของทางทะเล และเป็นหลักฐานว่าผู้ขนส่งได้รับของที่จะขนส่งหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และรับที่จะส่งมอบให้เมื่อมีการส่งมอบคืนใบตราส่ง

2) เป็นใบรับสินค้า (Evidence of receipt)

ใบตราส่งเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าที่จะขนส่งตามรายการของสินค้า จำนวน ปริมาณ น้ำหนัก และสภาพภายนอกที่ปรากฏของสินค้าตามที่ได้ระบุ

²⁶ กมล สุนธิเกษตริณ , "ใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการรับขนของทางทะเล," รวมบทความทางวิชาการในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์สัญญาธรรมศักดิ์, รวบรวมและจัดพิมพ์โดย มูลนิธินิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ดี, 2534), น. 227-233.

ในใบตราส่งและผู้ขนส่งจะส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับตราส่งตามรายการที่ได้ระบุในใบตราส่งดังกล่าว *

3) เป็นเอกสารสิทธิ (Document of title)

ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิซึ่งให้สิทธิแก่ผู้ทรงใบตราส่งที่จะเข้าครอบครองสินค้าตามที่ได้ระบุในใบตราส่ง โดยผู้ทรงใบตราส่งสามารถที่จะรับมอบสินค้าด้วยตนเอง หรือโอนมอบสินค้าดังกล่าวโดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่ง การโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าตามใบตราส่งได้บัญญัติอยู่ใน Bill of Lading Act 1855 ของอนุมาตรา 1 ว่า "ผู้รับใบตราส่งและผู้รับสลักหลังใบตราส่งซึ่งได้รับกรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยวิธีการตราส่งหรือสลักหลังใบตราส่งจะได้รับโอนสิทธิและความรับผิดชอบในสินค้าทั้งหมด เสมือนหนึ่งว่าผู้รับตราส่งและผู้รับสลักหลังเป็นผู้ทำความตกลงในสัญญารับขนของทางทะเลตามข้อตกลงที่ปรากฏในใบตราส่งด้วยตนเองกับผู้ขนส่ง" ดังนั้น จึงถือได้ว่าใบตราส่งเป็นสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง หรือ ผู้รับสลักหลังใบตราส่งไม่เหมือนกรณีระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งสินค้า ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานของสัญญาการรับขนของทางทะเลเท่านั้น ส่วนข้อความในใบตราส่งจะประกอบด้วยข้อความที่เกี่ยวกับผู้ขนส่งเรือที่ขนส่งสินค้า ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสินค้า สินค้าที่ขนส่ง เทียบเรือ เมืองท่าที่บรรจุทุกสินค้าลงเรือ และเมืองท่าที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ ค่าระวางของสินค้าและรวมทั้งราคาของสินค้า รายละเอียดต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อให้การขนส่งสินค้าและการส่งมอบสินค้าดำเนินไปโดยเรียบร้อย สำหรับด้านหลังของใบตราส่งจะระบุเงื่อนไขและข้อตกลงของสัญญาซึ่งเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่ง ส่วนในกรณีของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ใบตราส่งที่เกี่ยวข้องกับการจัดการขนส่งสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ Groupage Bill of Lading และ Through Bill of Lading ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง ในการขนส่งเป็นกรณีไป²⁷

* International Convention for the unification of certain rules of law relating to bill of lading and Protocol of signature on 25th August 1924 (Brussels, 23rd February 1968) articles 3 paragraph 3,4

²⁷ D.J. Hill, *Freight Forwarders* (London : Steven & Sons, 1972), supra note 4, p.195.

5.1 Groupage Bill of Lading

Groupage Bill of Lading เป็นเอกสารการขนส่งที่ผู้ขนส่งออกให้กับผู้รับจัดการขนส่ง ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้ารายเล็กรายน้อย (LCL Cargo :Less Than Container Loads เป็นสินค้าของผู้ส่งสินค้าที่บรรจุไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ และได้มีการบรรจุสินค้าดังกล่าวรวมกับสินค้าของผู้ส่งรายอื่น ๆ ภายในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน สถานที่สำหรับเก็บรักษาสินค้าเพื่อบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวเรียกว่า สถานีตู้สินค้าหรือ CFS (Container Freight Station) ในกรณีที่ใบตราส่งที่ได้ระบุการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เป็นแบบ LCL หมายความว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ทำการบรรจุและมีหน้าที่รับผิดชอบการบรรจุ สินค้าดังกล่าว) จากผู้ส่งสินค้ารายต่าง ๆ ณ ต้นทางของการขนส่งไปส่งให้กับผู้รับสินค้าซึ่งมีอยู่หลายรายที่ปลายทางของการขนส่ง โดยผู้รับจัดการขนส่งจะทำการรวบรวมสินค้าทั้งหมดรวมกันขนส่งไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันไปให้กับตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งที่ปลายทางเพื่อทำการส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้ผู้รับสินค้าแต่ละรายตามลำดับ ใบตราส่งที่ผู้ขนส่งจะออกให้กับผู้รับจัดการขนส่ง ในกรณีนี้จะมีผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ส่ง และตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำการบรรจุโดยการรวบรวมจากสินค้า LCL แล้วนำไปส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง จะเป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่มีการบรรจุสินค้าแบบ FCL(Full Container Load) เป็นสินค้าของผู้ส่งที่บรรจุเต็มตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ส่งเป็นผู้ทำการบรรจุและรับผิดชอบในการบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าว ก่อนที่จะทำการบรรจุ ผู้ส่งจะรับตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ลานตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเรียกว่า CY (container yard) เมื่อบรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วและปิดผนึกตู้คอนเทนเนอร์ด้วยผนึกที่ผู้ขนส่งส่งมาให้ผู้ส่งจะนำตู้คอนเทนเนอร์ไปส่งที่ CY เพื่อทำการบรรจุทุกกล่องต่อไป.

การบริการของผู้รับจัดการขนส่งในการรวบรวมสินค้าและจัดการขนส่งสินค้าตาม Groupage Bill of Lading ยังมีการบริการอีกกรณีหนึ่ง เป็นการบริการให้กับผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้นำเข้าในต่างประเทศ โดยผู้ซื้อได้สั่งซื้อสินค้าจากผู้ขายรายต่าง ๆ หลายราย และให้ผู้ขายแต่ละรายส่งมอบสินค้าที่ได้สั่งซื้อดังกล่าวให้กับผู้รับจัดการขนส่ง เพื่อที่ผู้รับจัดการขนส่งจะได้รวบรวมส่งไปให้กับผู้ซื้อในต่างประเทศ การจัดการขนส่งของผู้รับจัดการขนส่งในกรณีนี้ก็เช่นเดียวกับที่ได้กล่าวข้างต้น ผู้รับจัดการขนส่งจะรวบรวมสินค้าขนส่งไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันภายใต้ใบตราส่งฉบับเดียวกัน โดยมีชื่อของผู้รับตราส่งซึ่งอาจจะเป็นชื่อของผู้นำเข้าหรือชื่อตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งในต่างประเทศก็ได้

5.2 Through Bill of Lading

Through Bill of Lading เป็นใบตราส่งประเภทหนึ่ง ซึ่งใช้ในกรณีที่มีการทำสัญญาซื้อขายสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งด้วยวิธีการขนส่งหลายทอดโดยมีการขนส่งผ่านทางทะเลอย่างน้อย 1 ทอดของการขนส่งดังกล่าว²⁸ และในช่วงที่เป็นการขนส่งทางทะเลอาจจะเป็นการขนส่งโดยเรือรับขนส่งสินค้ามากกว่า 1 ลำ โดยวิธีการขนถ่ายสินค้าจากเรือลำหนึ่งไปอีกลำหนึ่ง การขนส่งสินค้าตาม Through Bill of Lading จะเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่ง นอกจากนี้ อาจจะมีวิธีการขนส่งในรูปแบบอื่นรวมอยู่ด้วยในช่วงของการถ่ายขนส่งสินค้า เช่น ทางรถไฟ ทางบก เป็นต้น ในกรณีเช่นนี้อาจจะเรียกใบตราส่งดังกล่าวนี้ว่า "Combined transport bill of Lading"

บุคคลผู้มีหน้าที่ในการออก Through Bill of Lading จะเป็นผู้ขนส่งของการขนส่งรูปแบบใดก็ได้ ไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้ขนส่งทางทะเล อาจเป็นผู้ขนส่งทางบกหรือผู้รับจัดการขนส่งก็ได้ แต่โดยวิธีการปฏิบัติผู้ขนส่งทางทะเลจะเป็นผู้ออก Through Bill of Lading เพราะนอกจากเส้นทางการขนส่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางการขนส่งทางทะเลแล้ว สถาบันการเงินยอมรับใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งทางทะเลมากกว่าใบตราส่งที่ออกโดยผู้รับจัดการขนส่งหรือองค์กรขนส่งในรูปแบบอื่น เช่น ผู้ขนส่งทางบก เป็นต้น²⁹

สถานการณ์ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการออก Through Bill of Lading ถ้าผู้ขนส่งรายแรกซึ่งเป็นคู่สัญญาในการขนส่งสินค้าได้ออก Through Bill of Lading โดยเป็นผู้รับผิดชอบตลอดเส้นทางการขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นที่เกี่ยวข้องจะมีฐานะเป็นเพียงผู้รับสัญญาช่วงของผู้ขนส่งที่ได้ออก Through Bill of Lading และไม่ได้มีฐานะเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งสินค้า แต่ถ้าผู้ขนส่งแต่ละคนต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในช่วงที่ตนได้ทำการขนส่งตามที่กำหนดใน Through Bill of Lading ในกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งที่ออก Through Bill of Lading ถือได้ว่าเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นในช่วงที่ตนไม่ได้ทำการขนส่ง

²⁸ Sir Alan Arbraham Mocatta, Michael J. Mustill and Steward C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 19th ed., (London : Sweet & Maxwell, 1984), p.371.

²⁹ D.J. Hill, Freight Forwarders (London : Steven & Sons, 1972), footnote 2, p. 198.