

การดำรงหลักประกันในธุรกิจการขนส่งทางทะเลและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโลจิสติกส์ทางทะเลและอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทย

มัธยะ ยุวมิตร

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Corresponding author e-mail: matthaya@go.buu.ac.th

วันที่รับบทความ (Received) 14 กรกฎาคม 2568

วันที่ได้รับบทความฉบับแก้ไข (Revised) 18 กันยายน 2568

วันที่ตอบรับบทความ (Accepted) 21 กันยายน 2568

บทคัดย่อ

ในขณะที่ทั่วโลกกำลังมุ่งเน้นการขับเคลื่อนประเทศไปให้ถึงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านอุตสาหกรรมตาม SDG 9 ที่มีเป้าหมายหลักอันมุ่งส่งเสริมภาคอุตสาหกรรมให้เป็นไปอย่างมั่นคง ในประเทศไทยกลับพบว่าในด้านการควบคุมกิจการขนส่งทางทะเล พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งจากท่าเรือหนึ่งสู่อีกท่าเรือหนึ่ง (port-to-port) ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องดำรงไว้ซึ่งหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาการรับขนของทางทะเลเหมือนอย่างกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งกฎหมายฉบับอื่น ๆ เช่น พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ก็ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวเช่นกัน ทำให้ผู้ใช้บริการที่เป็นผู้ส่งออก-ผู้นำเข้ามีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายหากมีกรณีการผิดสัญญาของผู้ขนส่งทางทะเลที่มีปัญหาทางการเงินหรือเข้าสู่กระบวนการล้มละลายดังเช่นกรณีของบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด ที่เกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2559 หรือกรณีอื่น ๆ ที่บริษัทสายการเดินเรือต้องประสบปัญหาจากสถานะทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป งานวิจัยฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาปัญหาในทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำรงหลักประกันในธุรกิจการขนส่งทางทะเล อีกทั้งยังมุ่งนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่มุ่งหมายให้เกิดการปฏิบัติงานที่บูรณาการและยกระดับของการสื่อสารระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในฝ่ายต่าง ๆ ทั้งในส่วนของผู้กำหนดนโยบาย ผู้กำกับดูแล ผู้ประกอบกิจการ และผู้อำนวยความสะดวก เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงของระบบโลจิสติกส์ทางทะเลและอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีไทย

คำสำคัญ: หลักประกัน การขนส่งทางทะเล โลจิสติกส์ทางทะเล อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี อุตสาหกรรมเป้าหมาย

MAINTENANCE OF GUARANTEE IN THE MARITIME TRANSPORT BUSINESS AND POLICY SUGGESTIONS FOR ENHANCING THE SECURITY OF MARITIME LOGISTICS AND THE MARITIME INDUSTRY IN THAILAND

Matthaya Yuvamit

Faculty of Logistics, Burapha University, Thailand

Abstract

While the global community is emphasizing efforts to drive countries toward achieving the Sustainable Development Goals (SDGs), particularly in relation to industry under SDG 9, which primarily aims to promote sustainable industrial development, Thailand faces challenges in the administration and regulation of the carriage of goods by sea. Specifically, the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534, which applies to port-to-port transport, does not contain provisions requiring maritime entrepreneurs to maintain a guarantee for liabilities under the contract of carriage, unlike the law on multimodal transport. Moreover, other relevant statutes, such as the Thai Vessel Act, B.E. 2481, and the Maritime Promotion Act, B.E. 2521, likewise do not require maritime carriers to maintain such guarantees. As a result, service users, who are exporters and importers, face the risk of being unable to receive remedies in cases of contractual breach when the carrier encounters financial default or enters bankruptcy proceedings, as seen in the case of Hanjin Shipping Co., Ltd. in 2016 or other cases where a liner company faces problems arising from changes in the economy. This research aims to study the legal issues concerning the maintenance of guarantees in the maritime transport business. It also aims to provide policy recommendations to promote integrated administrative operations and improve communication among stakeholders, whether policymakers, regulators, operators, or facilitators, in order to enhance the security of maritime logistics and the maritime industry in Thailand.

Keywords: Guarantee, Maritime Transport, Maritime Logistics, Maritime Industry, Targeted Industries

ความสำคัญและที่มาของงานวิจัย

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งในรูปแบบหนึ่งที่มีบทบาทและอำนวยความสะดวกให้การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องด้วยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีดินแดนติดทะเลและมีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่อการนำเข้าและการส่งออกอันประกอบไปด้วยท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าทั้งในลักษณะที่เป็นท่าเรือน้ำลึกทางทะเล (เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด) ท่าเรือแม่น้ำ (เช่น ท่าเรือเชียงแสน ท่าเรือเชียงทอง) และท่าเรือบกในลักษณะที่เป็นสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (เช่น ICD ลาดกระบัง) ที่จัดตั้งขึ้นเพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทั้งในขาเข้าและขาออก ดังนั้น การขนส่งทางทะเลจึงเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญต่อการขับเคลื่อนให้เกิดการขยายตัวในทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมเช่นนี้เริ่มเกิดความสั่นคลอนให้เห็นอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้นจากกรณีตัวอย่างของบริษัทสายเรือขนาดใหญ่อย่างบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด (ต่อไปในบทความนี้เรียกว่า “บริษัท ฮันจินฯ”) ที่ได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลายเมื่อปี พ.ศ. 2559 อันเนื่องมาจากการขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนเป็นเหตุให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการทั้งในภาคส่วนของการนำเข้า การส่งออก และการประกันภัย (มัยยะ ยุวมิตร, 2563) นอกจากนี้ ยังปรากฏข้อเท็จจริงอื่น ๆ ที่แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมด้านการขนส่งทางทะเลทั่วโลกกำลังเผชิญความท้าทายจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว อันเป็นเหตุทำให้บริษัทสายการเดินเรือและผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหญ่บางรายจำเป็นต้องควบรวมกิจการ (Mergers) และจัดตั้งพันธมิตรสายเรือ (alliances) เพื่อประโยชน์ในเชิงกลยุทธ์และเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ ดังเช่นการควบรวมของ China Ocean Shipping Co. (COSCO) และ China Shipping Group ที่เข้าร่วมกลุ่มพันธมิตร “Ocean Three” เพื่อแข่งขันกับกลุ่มธุรกิจที่อยู่ในกลุ่มพันธมิตรรายใหญ่อื่น ๆ (Aboudi Logistics Services Co., Ltd, 2025) และจากเหตุการณ์ข้างต้นนี้ได้แสดงให้เห็นช่องว่างของกฎหมายบางประการที่เกี่ยวข้องกับการดำรงไว้ซึ่งหลักประกันของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลซึ่งควรมีไว้เพื่อบรรเทาความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นแก่ผู้ใช้บริการอย่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ดังนั้น ในบทความฉบับนี้ผู้วิจัยจึงมุ่งหมายที่จะนำเสนอผลการวิเคราะห์ในประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำรงไว้ซึ่งหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเลพร้อมทั้งให้ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เสริมสร้างความมั่นคงต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยบทความฉบับนี้เรียบเรียงและปรับปรุงจากส่วนหนึ่งของรายงานวิจัยเรื่อง “ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด” ซึ่งได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจากคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา (มัยยะ ยุวมิตร, 2562) โดยมีรายละเอียดดังที่จะนำเสนอในประการต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาและนำเสนอช่องว่างของกฎหมายเกี่ยวกับหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบผู้ขนส่งในการให้บริการด้านการขนส่งทางทะเลที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออก ภายใต้คำถามวิจัยที่ว่ากฎหมายไทยว่าด้วยหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเลนั้นมีช่องว่างหรือข้อจำกัดในประการใดบ้าง

2. เพื่อเสนอแนะนโยบายและมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมความมั่นคงในระบบโลจิสติกส์ทางทะเลและพาณิชย์นาวีไทยให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ ภายใต้คำถามวิจัยที่ว่าภาครัฐจะสามารถปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายหรือกำหนดนโยบายในลักษณะใดได้บ้างเพื่อประโยชน์แห่งการเสริมสร้างความมั่นคงในระบบโลจิสติกส์ทางทะเลของไทย

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้วิธีการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัทสายเรือที่เป็นกรณีศึกษานั้นผู้วิจัยกำหนดขอบเขตการศึกษาเฉพาะเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การดำรงอยู่ของบริษัทเดินเรือและมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในช่วงเวลาที่บริษัทกรณีศึกษาประสบปัญหาทางการเงินและเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย เอกสารที่นำมาศึกษาประกอบด้วยรายงานของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ข่าวจากหนังสือพิมพ์และสื่อออนไลน์ ทั้งในและต่างประเทศ กฎหมายและบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ตำราและบทความวิชาการ บันทึกของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี รวมถึงรายงานการประชุมของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในการคัดเลือกเอกสาร ผู้วิจัยใช้หลักเกณฑ์ด้านความเกี่ยวข้อง ความน่าเชื่อถือ และความครอบคลุมต่อประเด็นวิจัย โดยเลือกเอกสารที่สะท้อนทั้งมุมมองเชิงวิชาการ เชิงนโยบาย และเชิงปฏิบัติการ และในการวิเคราะห์เนื้อหา ผู้วิจัยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยจัดหมวดหมู่ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับช่องว่างของกฎหมายเกี่ยวกับหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบผู้ขนส่งในการให้บริการด้านการขนส่งทางทะเลที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และเสนอแนะนโยบายรวมถึงมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมความมั่นคงในระบบโลจิสติกส์ทางทะเลและพาณิชย์นาวีไทยให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

ผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ช่องว่างของกฎหมายเกี่ยวกับหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบผู้ขนส่งในการให้บริการด้านการขนส่งทางทะเลที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการอย่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออก

ช่องว่างของกฎหมายในเรื่องนี้เกิดขึ้นจากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อเท็จจริงดังที่ปรากฏตามหนังสือรายงานความคืบหน้าเกี่ยวกับสถานการณ์บริษัทฮันจินฯ ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559 ซึ่งทาง สรท. ได้ชี้แจงถึงกรณีสินค้าถึงท่าเรือปลายทางเรียบร้อยแล้ว แต่การที่ทางผู้รับตราส่ง (Consignee) จะดำเนินการขอยกออกจากท่าเรือนั้นจะต้องปฏิบัติตามชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ได้แก่ ค่าภาระท่าเรือ (Tariff) ซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายผู้ประกอบการนำเข้า เพราะเดิมที่ผู้ขนส่งทางทะเลจะต้องเป็นผู้มีหน้าที่จ่ายให้กับทางท่าเรือ แต่แล้วก็ปรากฏว่าภาระดังกล่าวกลับตกแก่ผู้นำเข้าที่มารับสินค้าในฐานะเป็นผู้รับตราส่ง ปัญหาจึงมีอยู่ว่าเหตุใดผู้รับตราส่งจึงต้องแบกรับภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งที่ผู้รับตราส่งต้องมาแบกรับภาระหน้าที่ในส่วนของผู้ขนส่งในลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดถึงปัญหาในระบอบว่าด้วยการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่พึงมีมาตรการในทางกฎหมายหรือไม่ หรือถ้ามีเช่นนั้นแล้วพึงมีกลไกรองรับสถานการณ์ในลักษณะดังกล่าวอย่างไรได้บ้าง ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการนำเสนอปัญหาและการให้ข้อเสนอแนะ ผู้วิจัยเห็นสมควรที่จะกล่าวถึงหลักเกณฑ์ในทางกฎหมายในประเด็นดังต่อไปนี้

1.1 การดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบผู้ขนส่งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ผู้ประกอบการที่ให้บริการดังกล่าวอาจดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะด้วยกัน คือ (1) การให้บริการขนส่งสินค้าในรูปแบบทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียว (wholly by sea) ซึ่งหมายถึงการขนส่งจากท่าเรือต้นทางถึงท่าเรือปลายทาง (Port-to-Port) และ (2) การให้บริการขนส่งสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่ง (partly by sea) ซึ่งอาจมีการขนส่งจากสถานที่ต้นทางที่อยู่ในภาคพื้นดินถึงท่าเรือปลายทาง (Place-to-Port) หรืออาจมีการขนส่งจากท่าเรือต้นทางไปจนถึงสถานที่ปลายทาง (Port-to-Place) หรืออาจเป็นการขนส่งจากสถานที่ต้นทางที่อยู่ในภาคพื้นดินแล้วไปสิ้นสุด

การขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางโดยมีการขนส่งทางทะเลอยู่ในช่วงใดช่วงหนึ่ง (Place-to-Place หรือ Door-to-Door)

หากพิจารณาตามขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายการขนส่งที่เกี่ยวข้องแล้วจะพบว่า กรณีของการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียว (wholly by sea) นั้นจะตกอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในขณะที่การให้บริการขนส่งที่มีทั้งทางทะเลและการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ประกอบด้วย (partly by sea) นั้นจะอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับที่กล่าวถึงข้างต้นนี้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในเรื่องของการควบคุมการประกอบกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การดำรงหลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการให้บริการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) ที่จะต้องมีการขนส่งในรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งอาจจะไม่มีการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดเป็นการขนส่งทางทะเลเสียเลยก็ได้ เช่น การขนส่งทางถนนไปจนถึงท่าอากาศยานต้นทางแล้วทำการขนส่งต่อไปทางอากาศจนถึงท่าอากาศยานปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง แต่ถ้าหากว่ามีการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดเป็นการขนส่งทางทะเลแล้วก็จะเข้าลักษณะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่ง (International carriage of goods partly by sea) ซึ่งก็จะอยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วยเช่นกัน

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้นำส่งของนั้น (มาตรา 20) โดยกฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการในประเทศไทยทั้งหมด รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านประเทศไทยด้วย (สวรส สุวรรณวัฒน์, 2549, น.59) ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศไทย หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน (มาตรา 39) ซึ่งในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศไทย ซึ่งตัวแทนนั้นจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนในประเทศไทยหรือสำนักงานตัวแทนก็ได้ (มาตรา 45) ส่วนในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งตัวแทนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนเท่านั้น (มาตรา 48) ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร (มาตรา 50)

เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่ต้องมีการขนส่งหลายทอด ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้อง

รับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ำซ้ำตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสูงกว่าผู้ขนส่งที่ดำเนินการขนส่งทอดโดทอดหนึ่งแต่เพียงทอดเดียว หลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกลไกเรื่องการประกันภัยความรับผิดชอบจึงถูกนำเข้ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จะประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยต้องจดทะเบียน และมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น (มาตรา 39, 41) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(ก) การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นมีบทบัญญัติที่บังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นต้องจดทะเบียนเสียก่อน (มาตรา 39) ทั้งในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร (มาตรา 39(1) ประกอบมาตรา 40) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ (มาตรา 39(2)) และผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักรซึ่งจะต้องมีการยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียน (มาตรา 39(3) ประกอบมาตรา 48)

(ข) หน้าที่หลังการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนนั้นจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ประกาศจากกรมเจ้าท่า รวมถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ดังที่กรมเจ้าท่าได้กำหนดไว้ในใบทะเบียน (กรมเจ้าท่า, 2562) เช่น ผู้ประกอบการจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น โดยก่อนที่หลักประกันจะสิ้นอายุ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องดำเนินการขอต่ออายุหลักประกัน และยื่นหลักฐานแสดงการขอต่ออายุหลักประกันนั้น หรือสำเนาของหลักประกันที่ได้รับการต่ออายุแล้วต่อนายทะเบียน และยื่นสำเนาของหลักประกันที่ได้รับการต่ออายุแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับการต่ออายุ และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบกิจการในฐานะตัวแทนจะต้องดำรงหลักประกันความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย อีกทั้งผู้ประกอบการยังจะต้องดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80,000 SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน) ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยยื่นสำเนาบัญชีบุคคลที่มีรายการแสดงสินทรัพย์ต่อนายทะเบียน เมื่อครบทุกรอบระยะเวลาบัญชีภายใน 5 เดือนนับแต่วันครบรอบระยะเวลาบัญชีของตน

(ค) การดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงทรัพย์สินขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 43 วรรคหนึ่ง) ทั้งนี้ หลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยตามมาตรา 39(1) นั้น กระทรวงคมนาคมได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรง

หลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน พ.ศ. 2553 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า หลักประกันนั้นอาจเป็นชนิดหนึ่งชนิดใดดังต่อไปนี้ (1) กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบกำหนดเวลา (2) หนังสือรับรองจากสมาคม สถาบัน หรือองค์กรที่ให้ความคุ้มครองสมาชิกในลักษณะของการป้องกันและชดใช้ หรือหนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิกสมาคม สถาบันหรือองค์กร ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน นั้นเป็นสมาชิก (3) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดในลักษณะเดียวกันที่ออกให้แก่กรมเจ้าท่า

ยิ่งไปกว่านั้น ในกรณีที่ผู้ประกอบการดังกล่าวนั้นดำเนินกิจการในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในต่างประเทศ กฎหมายยังกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมว่านอกจากการ ดำรงหลักประกันดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้นแล้ว ยังจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบต่อเนื่อง หลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่ตนนั้นกระทำในฐานะที่เป็น ตัวแทนอีกด้วย (มาตรา 43 วรรคสาม) และสำหรับกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนใน ต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประสงค์จะประกอบกิจการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ต้องยื่นคำขอจดทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทย รับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ พร้อมทั้งให้ตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาใน ราชอาณาจักร (มาตรา 45 วรรคแรก ประกอบกับ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการจดทะเบียน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2553) ทั้งนี้ ในการรับจดทะเบียนดังกล่าว นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ พ.ศ. 2548 (มาตรา 45 วรรคท้าย)

ดังที่ผู้วิจัยได้กล่าวถึงข้างต้นว่า กระทรวงคมนาคมได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไว้ในรูปแบบของกฎกระทรวง โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเลือกใช้หลักประกันชนิดใดชนิดหนึ่ง จากทั้งหมดสามชนิด (กฎกระทรวงฯ พ.ศ. 2553) แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่าหลักประกันที่ได้รับความนิยม อย่างแพร่หลายที่สุดคือการใช้กลไกการประกันภัยความรับผิดชอบโดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบ เพราะ หลักประกันในชนิดดังกล่าวนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อโอนหน้าที่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ผู้ トラสหรือผู้รับตราสจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมายังผู้รับประกันภัย โดยหลักเกณฑ์การประกันภัยนี้ เป็นกลไกที่สร้างความความมั่นใจและส่งผลดีต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและผู้ให้บริการอย่างผู้ตราส หรือผู้รับตราส เพราะเมื่อใดที่มีความเสียหายเกิดขึ้นผู้เสียหายมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้เพื่อความเสียหายจาก ผู้รับประกันภัยโดยตรง ทั้งนี้ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับนั้นจะมีจำนวนไม่เกิน วงเงินตามสัญญาประกันภัย (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887-888) ดังนั้น วิธีการประกันภัย ความรับผิดชอบด้วยกลไกของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบจึงเป็นช่องทางบรรเทาความเสียหายที่น่าจะดีที่สุด (สวรส สุวรรณวัฒน์, 2549, น. 61-62) และเป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้เสียหายและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ในขณะที่หลักประกันรูปแบบของหนังสือค้ำประกันของธนาคาร (Bank Guarantee) นั้นไม่น่าจะเป็นที่นิยม เท่าใดนัก เนื่องจากว่า Bank Guarantee นั้นอยู่ในบังคับของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการค้ำประกันตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีการให้สิทธิแก่ธนาคารในฐานะผู้ค้ำประกันสามารถใช้ “สิทธิเกี่ยง” คือสามารถ ปฏิเสธความรับผิดชอบโดยให้ผู้เสียหายไปเรียกร้องเอาจากลูกหนี้ชั้นต้นซึ่งก็คือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เสียก่อน (ป.พ.พ. มาตรา 688) ต่อเมื่อการเรียกร้องไม่สำเร็จธนาคารในฐานะผู้ค้ำประกันถึงจะยอมชดใช้หนี้ให้ แทนลูกหนี้ชั้นต้น (สวรส สุวรรณวัฒน์, 2549, น. 61) ซึ่งในความคิดเห็นของผู้วิจัยแล้ว หลักประกันความรับ

ผิดต่อผู้ใช้บริการนั้นอาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและอาจจะสะท้อนถึงความน่าเชื่อถือที่เป็นส่วนหนึ่งของข้อพิจารณาในการตัดสินใจเลือกใช้บริการจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในตลาดการขนส่ง

(2) การดำรงหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเล

พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มุ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง แต่กฎหมายฉบับนี้มิได้วางระบบที่เป็นบทบังคับให้ต้องมีการจดทะเบียนแต่อย่างใด กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการสำหรับการขนส่งทางทะเลนั้นมีแต่เพียงพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะจดทะเบียนเป็นเรือไทย ทั้งในกรณีของเรือที่มุ่งใช้สำหรับการทำการค้าในน่านน้ำไทยและเรือที่มุ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ซึ่งบทบัญญัติเหล่านี้มีลักษณะเป็นการกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะใช้ในการประกอบกิจการเท่านั้น แต่ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล และทั้งในพระราชบัญญัติเรือไทยฯ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างพระราชบัญญัติการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ก็ไม่พบว่ามีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลต้องมีการดำรงหลักประกันเหมือนกับบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งที่ในตลาดของการให้บริการขนส่งสินค้านั้น เมื่อพิจารณาอัตราส่วนของผู้ประกอบการแล้วจะพบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลนั้นมีผู้ให้บริการในปริมาณที่มากกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ

1.2 การควบคุมเงินรายได้ที่จะส่งกลับคืนสู่บริษัทผู้ขนส่งในต่างประเทศเพื่อประโยชน์ในการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่ตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ในประเทศไทยมีรายได้บางอย่างโดยหนึ่งเกิดขึ้น เช่น เงินที่ได้จากการเรียกเก็บค่าระวาง ณ ท่าเรือปลายทาง (Freight collect) ซึ่งเป็นเงินที่ได้เรียกเก็บจากลูกค้าในประเทศไทย และจะต้องมีการส่งเงินรายได้ทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดจากเงินนั้นไปยังบริษัทฮันจินฯ ที่ประเทศเกาหลีใต้ ภาครัฐของไทยจะสามารถดำเนินการมาตรการอย่างใด ๆ ได้หรือไม่เพื่อที่จะควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้ดังกล่าวกลับคืนสู่บริษัทฮันจินฯ ในต่างประเทศ แล้วให้ตัวแทนนั้นต้องนำเงินดังกล่าวมาเป็นหลักประกันเพื่อการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับความเสียหายจากบริษัทฮันจินฯ เพราะถ้าหากว่าเงินรายได้ดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังบริษัทฮันจินฯ แล้ว และในระหว่างนั้นบริษัทฮันจินฯ ได้ถูกดำเนินคดีล้มละลายในประเทศเกาหลีใต้ เงินรายได้ดังกล่าวนั้นอาจกลายเป็นทรัพย์สินที่โจทก์ในคดีล้มละลายอาจบังคับชำระหนี้ได้ (เทียบเคียงกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยที่ตีความโดยศาลฎีกา (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5429/2543) อันมีสาระสำคัญว่า แม้ว่าจำเลยจะเพิ่งได้รับโอนทรัพย์สินมาภายหลังจากที่โจทก์ฟ้องคดีล้มละลายแล้ว ย่อมเป็นทรัพย์สินที่โจทก์สามารถบังคับชำระหนี้ได้ ไม่ได้มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดที่กำหนดว่าจะต้องเป็นทรัพย์สินที่มีอยู่ก่อนฟ้องคดีล้มละลายแต่อย่างใด) (สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่, 2552, น. 36) ซึ่งเจ้าหน้าที่ในประเทศไทยที่ต้องการได้รับการชดเชยค่าเสียหายอาจจะต้องไปดำเนินการขอรับชำระหนี้ที่ศาลในประเทศเกาหลีใต้แทนที่จะบังคับเอาทันทีกับเงินรายได้เช่นนั้น

(1) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการโอนเงินระหว่างประเทศ

ประเด็นข้างต้นนี้หากพิจารณาจากกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งหรือโอนเงินจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศแล้ว กฎหมายแม่บทที่ใช้บังคับแก่การควบคุมการโอนเงินระหว่างประเทศคือพระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พุทธศักราช 2485 ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวถึงบทบัญญัติที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับ

รองทั้งในรูปแบบของกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง และประกาศเจ้าพนักงานควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการซื้อ ขาย แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ ในการควบคุมและการกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงการคลังได้มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยทำหน้าที่กำกับดูแลการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ โดยผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยจะแต่งตั้งพนักงานของธนาคารเป็นเจ้าพนักงานตาม พระราชบัญญัตินี้เพื่อทำหน้าที่ควบคุมให้การปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน การซื้อ ขาย แลกเปลี่ยน รวมไปถึงการโอนเงินตราต่างประเทศทุกประเภทต้องกระทำกับธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับใบอนุญาต ประกอบธุรกิจเงินตราต่างประเทศ (ธนาคารรับอนุญาต) หรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเงินตรา ต่างประเทศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และในการโอนเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศผ่าน ธนาคารรับอนุญาตจะต้องมีการยื่นแสดงภาระผูกพันในต่างประเทศ โดยสามารถโอนออกได้ตามภาระหรือ วงเงินที่กำหนดด้วย (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2562)

อย่างไรก็ดี ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้กลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการใน ต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ามีกฎหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่บุคคลใด ต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทอื่นฯ ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคล ดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล โดยมีรายละเอียดดังที่จะผู้วิจัยจะนำเสนอต่อไป

(2) การฟ้องร้องคดีกับจำเลยที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ต่างประเทศ

การที่จะดำเนินการฟ้องคดีต่อบุคคลที่มีได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยอย่างบริษัทอื่นฯ นั้น แม้ว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งจะกำหนดให้โจทก์ที่เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ใน ประเทศไทยสามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลแพ่งหรือศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือศาลที่ทรัพย์สินนั้น อยู่ในเขตศาลสำหรับกรณีที่จำเลยมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้อยู่ในประเทศไทย (ประมวลกฎหมายวิธี พิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตรี) แต่ในเรื่องของการส่งหมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีนั้นโจทก์จะมีการละและ ค่าใช้จ่ายสำหรับกระบวนการขั้นตอนทางศาลที่เพิ่มมากขึ้นเพราะในกรณีที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักทำการ งานอยู่ต่างประเทศ โจทก์จะต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ศาลจัดส่งหมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีแก่จำเลย โดยโจทก์จะต้องทำคำแปลหมายเรียก คำฟ้องตั้งต้นคดีและเอกสารอื่น ๆ ที่จะส่งไปยังประเทศที่จำเลยมี ภูมิลำเนาหรือสำนักทำการงานอยู่เป็นภาษาราชการของประเทศนั้นหรือเป็นภาษาอังกฤษ พร้อมทั้งคำรับรอง คำแปลว่าถูกต้องยื่นต่อศาลพร้อมกับคำร้องดังกล่าว และวางเงินค่าใช้จ่ายไว้ต่อศาลตามจำนวนและภายใน ระยะเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งถ้าหากว่าโจทก์เพิกเฉยไม่ดำเนินการตามที่กล่าวถึงข้างต้นก็จะถือว่าโจทก์ทิ้งฟ้อง (ป.วิ.พ. มาตรา 83 จัตวา) ซึ่งค่าใช้จ่ายในการแปลเอกสารและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น ๆ นั้นอาจไม่ คำนึงต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของโจทก์ก็เป็นได้ อีกทั้งยังไม่มีคำแนะนำใด ๆ ว่าการฟ้องร้องคดีนั้นจะนำมา สูการบังคับคดีเฝ้ากับเงินของบริษัทอื่นฯ ที่กำลังจะมีการส่งหรือโอนกลับไปยังต่างประเทศได้ทันท่วงที เว้นเสียแต่ว่าโจทก์จะยื่นคำขอฝ่ายเดียวเพื่อร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ใช้วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาโดยให้ยึด หรืออายัดทรัพย์สินของจำเลยทั้งหมดหรือบางส่วนไว้ก่อนพิพากษา รวมทั้งจำนวนเงินหรือทรัพย์สินของ บุคคลภายนอกซึ่งถึงกำหนดชำระแก่จำเลย (ป.วิ.พ. มาตรา 254 (1)) ซึ่งในการนี้จะต้องเป็นที่พอใจแก่ศาลว่า จำเลยตั้งใจจะยกย้ายทรัพย์สินของตนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไปให้พ้นจากอำนาจศาลเพื่อจะทำให้โจทก์ เสียเปรียบ (ป.วิ.พ. มาตรา 255 (1)(ก)) ทั้งนี้ ก่อนที่ศาลจะออกหมายยึด หมายอายัด หมายห้ามชั่วคราว หรือ คำสั่งใด ๆ ศาลจะสั่งให้ผู้ขอชำระเงินหรือหาหลักประกันตามจำนวนที่เห็นสมควรมาวางศาลเพื่อการชำระค่า สินไหมทดแทนซึ่งจำเลยอาจได้รับก็ได้ (ป.วิ.พ. มาตรา 257 ประกอบมาตรา 263)

(3) การฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของบริษัทอื่นฯ ที่อยู่ในประเทศไทย

ในกรณีที่บริษัทฮันจินฯ มีตัวแทนอยู่ในประเทศไทย ซึ่งบริษัทฮันจินฯ อาจจะได้มอบหมายให้ดำเนินการแทนตนในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การมอบหมายตัวแทนเรือให้ดำเนินการแจ้งการเข้า-ออกของเรือแก่กรมเจ้าท่า หรือการมอบหมายให้มีการเรียกเก็บเงินค่าระวางจากผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง (Freight collect) เช่นนี้จึงอาจมีประเด็นว่า เจ้าของสินค้าที่ประสงค์จะเรียกร้องค่าเสียหายอย่างไร้จากการดำเนินงานของบริษัทฮันจินฯ จะสามารถฟ้องร้องคดีกับตัวแทนดังกล่าวแทนที่จะไปฟ้องร้องคดีกับบริษัทฮันจินฯ ได้หรือไม่ และการฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของผู้ขนส่งในลักษณะเช่นนี้มีหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในการใดบ้างที่ควรได้รับการพิจารณา

ประเด็นแรก ในเรื่องของการฟ้องคดีนั้นโจทก์อาจยื่นเสนอคำฟ้องต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ป.วิ.พ. มาตรา 4(1)) ฉะนั้น การยื่นฟ้องตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ที่มีสถานประกอบกิจการอยู่ในประเทศไทยเป็นโจทก์ซึ่งเป็นประเด็นปัญหาในทางกฎหมายวิธีสบัญญัติจึงไม่น่าจะเป็นกังวลมากไปกว่าการตั้งฟ้องคดีแก่จำเลยในทางกฎหมายสารบัญญัติ ดังที่จะกล่าวต่อไปในประเด็นที่สอง

ประเด็นที่สอง ในการตั้งเรื่องเพื่อฟ้องคดีแก่จำเลยให้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายอย่างไร้ ด้วยเงินที่เป็นรายได้ของบริษัทฮันจินฯ นั้น บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องคือ มาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ตัวแทนคนใดทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ท่านว่าตัวแทนคนนั้นจะต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแต่ถ้าพึ่งตนเอง แม้ทั้งชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดชอบของตัวแทน” โดยบทบัญญัติมาตรานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกฟ้องร้องบังคับเอากับตัวแทนได้เพื่อความสะดวก เพราะการจะไปฟ้องร้องตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศเป็นเรื่องลำบากและต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ทั้งนี้ตัวการยังคงต้องผูกพันหรือรับผิดชอบอยู่ตามหลักทั่วไป จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แก่คู่สัญญามีสิทธิเลือกได้ว่าจะบังคับเอากับตัวแทนที่อยู่ในประเทศหรือจะไปบังคับเอากับตัวการซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศก็ได้ (สรรเสริญ ไกรจิตติ, 2562, น. 313)

อย่างไรก็ดี การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวการต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ตัวแทนทำแทนตัวการไปแม้ว่าตัวแทนจะได้ทำสัญญานั้นภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากตัวการนั้นเป็นความรับผิด “โดยบทบัญญัติของกฎหมาย” ซึ่งเป็นความรับผิดที่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิด มิใช่ความรับผิดตามสัญญาหรือตามเจตนาของคู่สัญญา ความรับผิดของตัวแทนในกรณีเช่นนี้จึงต้องอยู่ภายใต้ “เงื่อนไข” บางประการและต้องมี “เหตุผลที่เหมาะสม” (นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, 2559, น. 142) กล่าวคือ ข้อเท็จจริงจะต้องพึงได้ความว่าเข้าเงื่อนไข 3 ประการ ได้แก่ (1) ในขณะที่ทำสัญญานั้น ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (ซึ่งหากเป็นกรณีของสัญญาที่ได้ทำไว้กับตัวการในต่างประเทศแล้วมาเกิดความเสียหายในประเทศ ตัวแทนในประเทศไทยไม่ต้องรับผิด (ฎ. 155/2519) เพราะไม่ต้องด้วยมาตรา 824 ที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ) (สมชัย ชีมาอุดมกร, 2553, น. 74) (2) ตัวแทนผู้ทำการแทนตัวการนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยและเป็นผู้ทำสัญญานั้นกับบุคคลภายนอกด้วยตนเองแทนตัวการ และ (3) การทำการแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศนั้นจำกัดขอบเขตเฉพาะการทำสัญญาเท่านั้น และในส่วนของคุณผลที่เหมาะสมนั้นหมายถึงว่า แม้ว่าตัวการจะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่ในขณะเดียวกันตัวการก็เข้ามาประกอบกิจการค้าขายในประเทศไทย เช่นนี้กฎหมายจะมองว่าบุคคลภายนอกย่อมสามารถฟ้องร้องตัวการในประเทศไทยได้โดยสะดวกอยู่แล้ว ตัวแทนจึงไม่ต้องรับผิดชอบสัญญาต่อบุคคลภายนอกตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 824 แต่อย่างใด ทั้งนี้ ในตีความบทบัญญัตินี้ศาลฎีกาจะมีหลักเกณฑ์สำคัญอยู่ว่า มาตรา 824 ศาลจะพิจารณาในขณะที่ทำสัญญาเป็นสำคัญ ไม่ใช่ขณะฟ้องคดี

เพราะฉะนั้น แม้จะปรากฏว่าตัวแทนได้เลิกเป็นตัวแทนของตัวการซึ่งเป็นบริษัทต่างประเทศไปแล้ว และตัวการได้เข้ามาอยู่ในประเทศโดยมีการตั้งสาขาในประเทศไทยแล้วตั้งแต่ก่อนฟ้องคดี เช่นนี้ศาลจะยังคงพิจารณาพิพากษาคดีให้บุคคลภายนอกสามารถฟ้องตัวแทนให้รับผิดชอบได้ (แต่ตัวแทนก็สามารถไต่เบี่ยงเอาจากตัวการในภายหลังได้) (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2521) (วิเชียร ดิเรกอุดมศักดิ์, 2560, น.521)

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้กลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ามีความหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่บุคคลใดต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทฮันจินฯ ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาลและศาลได้ดำเนินการพิจารณาพิพากษาคดีจนเป็นที่สิ้นสุดให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดี ศาลจึงจะออกหมายบังคับคดี ให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ได้ หรือหากจะไม่รอให้ถึงขั้นตอนของการพิพากษาคดี โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าหนี้จะต้องยื่นคำขอต่อศาลให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อจัดให้มีวิธีคุ้มครองทรัพย์สินของลูกหนี้ และจะบังคับคดีกับทรัพย์สินดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อศาลได้พิพากษาคดีจนถึงที่สุดให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดี และในกรณีที่โจทก์ประสงค์จะฟ้องคดีกับตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ก็จะต้องพิจารณาเงื่อนไขและมีเหตุผลที่เหมาะสมตามที่ได้นำเสนอมาข้างต้น ซึ่งหากพฤติการณ์แห่งกรณีไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือไม่มีเหตุผลที่เหมาะสมตามรายละเอียดข้างต้นแล้วก็จะไม่สามารถเรียกร้องให้ตัวแทนดังกล่าวนั้นต้องรับผิดชอบได้

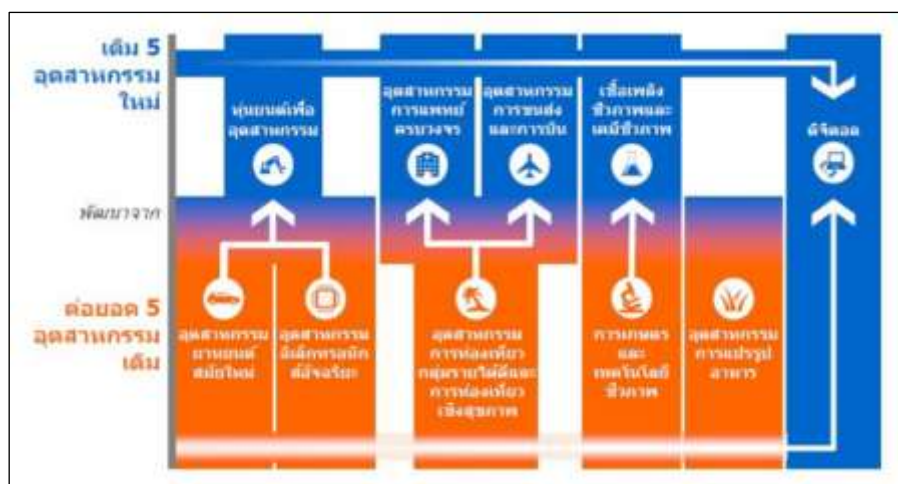
ดังนั้น ผลการศึกษาวิจัยในส่วนที่ 1 ซึ่งมีคำถามวิจัยว่ากฎหมายไทยว่าด้วยหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเลนั้นมีช่องว่างหรือข้อจำกัดในประการใดบ้างนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า กฎหมายไทยในส่วนของการขนส่งทางทะเล ทั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ต่างก็ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลต้องมีการดำรงหลักประกันเหมือนกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ทำให้ผู้ใช้บริการจากผู้ขนส่งที่ประกอบกิจการรับขนทางทะเลแบบ “Port-to-Port” อาจประสบปัญหาเกี่ยวกับการได้รับการเยียวยาหากผู้ขนส่งนั้นเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินอันส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ

ส่วนที่ 2 นโยบายและมาตรการทางกฎหมายในการส่งเสริมความมั่นคงในระบบโลจิสติกส์ทางทะเลและพาณิชย์นาวีไทยให้สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

รัฐบาลในยุคของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ดำเนินนโยบายให้มีอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 ทั้งนี้ ภายใต้เหตุผลที่ว่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา หลายประเทศในภูมิภาคมีการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับปรุงมาตรการและเครื่องมือส่งเสริมการลงทุนให้มีความหลากหลายและมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น เพื่อเป็นส่วนสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยนั้นก้าวพ้นจากประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง ซึ่งโดยบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้มีการกำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย” อันมีอำนาจหน้าที่ในประการสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ การจัดทำแผนเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้งการประกาศกำหนดประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายและลักษณะของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (พ.ร.บ.การเพิ่มขีดความสามารถฯ พ.ศ. 2560 มาตรา 6) และจากข้อมูลดังที่ปรากฏในเอกสาร

ประกอบการลงมติของคณะรัฐมนตรีที่มีมาตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 ก็พบว่า ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนและมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่ลดลง โดยจะเห็นได้จากแต่ก่อน ในช่วงปี พ.ศ. 2543 – 2548 นั้นประเทศไทยเคยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 9 ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.3 ต่อปี แต่ทว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 เป็นต้นมากลับมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยเหลือเพียงร้อยละ 2 ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.4 ต่อปี นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) ของประเทศไทยในทศวรรษที่ผ่านมา ยังพบว่าส่วนแบ่งการลงทุนเช่นว่านั้นอยู่ในระดับที่ลดลงอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้น การลงทุนจากต่างชาติที่มีข้อมูลเชิงสถิติที่ลดลงนั้นจึงส่งผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558)

ฉะนั้น เพื่อให้ประเทศไทยสามารถหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี พ.ศ. 2575 ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนขยายตัวร้อยละ 10 ต่อปี และจะต้องมี GDP ขยายตัวร้อยละ 6 ต่อปีอย่างต่อเนื่อง การกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่สามารถสร้างผลกระทบในการผลักดันการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งในระยะสั้นและระยะยาวจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่างยิ่ง ด้วยเหตุนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้เสนออุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 รายการซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และมาตรการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีรายละเอียดว่า ประเทศไทยสามารถผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (S-curve) ได้ใน 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 คือ First S-curve ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วในประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ปัจจัยผลิตโดยการลงทุนชนิดนี้จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลาง อย่างไรก็ตาม กลุ่มอุตสาหกรรมในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา S-curve ในรูปแบบที่ 2 คือ New S-curve ควบคู่ไปด้วย ซึ่งเป็นรูปแบบของการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี โดยอุตสาหกรรมใหม่หรืออุตสาหกรรมอนาคตเหล่านี้จะเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engines) ของประเทศ ซึ่งการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมจะสามารถเพิ่มรายได้ของประชากรได้ประมาณร้อยละ 70 จากเป้าหมาย ส่วนอีกร้อยละ 30 จะมาจากอุตสาหกรรมใหม่ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ได้แก่ (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ซึ่งประกอบด้วยอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) อุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology) และอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร (Food for the Future) และ (2) การเพิ่มเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) อันประกอบไปด้วยอุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital) และอุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub) ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรม New S-curve ข้างต้นก็เป็นอุตสาหกรรมที่มีรากฐานสืบเนื่องมาจากการต่อยอดของอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve (ดังรูป) และเป็นที่คาดการณ์อย่างยิ่งว่าจะเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเป็นที่สนใจของนักลงทุนทั่วโลก และจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยในอนาคต



ภาพที่ 1 ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve และ New S-curve
ที่มา: ไทยพัลลิก้า (2558)

อนึ่ง ความสำเร็จของการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายนั้นจำเป็นต้องมีกลไกการขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้แต่งตั้ง “คณะกรรมการเร่งรัดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย” เพื่อทำหน้าที่คัดเลือกและเจรจาโครงการลงทุนรายสำคัญที่จะให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมเป้าหมายเกิดขึ้นได้โดยเร็ว และนำเสนอผลการเจรจาให้กับคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจพิเศษเพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการเจรจาที่นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วยมาตรการในลักษณะต่าง ๆ ทั้งมาตรการทางการเงิน (เช่น การจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนภาคเอกชน การให้เงินสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาและการให้เงินอุดหนุนสถาบันการศึกษา) มาตรการทางการคลัง (เช่น ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น 10 หรือ 15 ปี เพิ่มเติมจาก BOI ที่ให้ 8 ปี) และมาตรการอื่น ๆ (เช่น การสนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการเข้าประเทศและการทำงานในประเทศสำหรับผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหาร และนักลงทุนต่างชาติในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม) (สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, 2558)

จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อการเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคตที่ได้มีมติมาตั้งแต่วันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 นั้นจะสังเกตได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์เป็น New S-curve ที่ต่อยอดมาจาก First S-curve ในส่วนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) จึงอาจอนุมานได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ที่กล่าวถึงใน New S-curve นั้นเป็นการมุ่งเน้นในส่วนของการขนส่งคนโดยสาร มากกว่าที่จะเป็นในส่วนของการขนส่งสินค้า ในขณะที่การส่งเสริมด้านการขนส่งทางทะเลจะยังไม่เป็นที่ประจักษ์ชัด ทั้งที่เป็นรูปแบบการขนส่งที่มีสัดส่วนในการใช้บริการในปริมาณที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความคิดเห็นในเรื่องนี้ว่ารัฐบาลควรมีนโยบายในการกำหนดให้อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (Maritime Industry) เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ด้วยเหตุผลอย่างน้อย 2 ประการคือ ประการแรก การขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยมมากที่สุดด้วยเหตุที่เรือเป็นยานพาหนะที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณมาก อีกทั้งยังมีอัตราค่าระวางต่อหน่วยสินค้าในระดับที่ต่ำกว่าอัตราค่าระวางของการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้น การประกอบกิจการรับขน

ของทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์และเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์จึงควรได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐด้วยมาตรการใด ๆ ที่เป็นการส่งเสริมความมั่นคงของการประกอบกิจการและมีระบบการควบคุมการประกอบกิจการเพื่อประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการการรับขนของทางทะเลด้วย และ ประการที่สอง ประเทศไทยเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ตรงกลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีทางออกสู่ทะเลทั้งในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่ง ณ ปัจจุบัน ในบริเวณของอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกในปริมาณที่สูงที่สุด ซึ่งคิดเป็นเกือบร้อยละ 60 ของปริมาณเรือทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากชายฝั่งทะเลด้านนี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของประเทศตามโครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออก ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ตั้งของท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด (คณะอนุกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล, 2562)

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาในบริบทของความเป็นไปได้ในการจัดตั้งให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านการขนส่งทางทะเล (Maritime Hub) แล้ว แม้ว่าตลอดชายฝั่งทะเลของไทยทั้งอ่าวไทยและอันดามันจะมีท่าเรือสินค้า ท่าเรือประมง และท่าเรือโดยสาร/ท่าเรือท่องเที่ยวตั้งอยู่มากกว่า 440 ท่า แต่ผู้วิจัยมีความเห็นว่าตัวเลือกที่สำคัญของการใช้บริการของเรือเดินทะเลระหว่างประเทศยังคงมีอยู่ในจำนวนที่ค่อนข้างจำกัดอยู่ และเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงระหว่างทะเลฝั่งอันดามันกับทะเลในฝั่งอ่าวไทยนั้น ณ ปัจจุบัน คือ ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศอินโดนีเซีย โดยมีประเทศสิงคโปร์อยู่ที่ปากทางเข้าด้านใต้ ด้วยเหตุนี้ช่องแคบมะละกาจึงกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์และทำเลที่สำคัญของการค้าทางทะเลและเป็นเส้นทางเดินเรือที่ใช้ขนถ่ายสินค้าและน้ำมันที่สำคัญทั้งในทวีปเอเชียและทั่วโลก (Tiger Thematic, 2558) ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์จึงได้อาศัยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบดังกล่าวในการจัดตั้งให้ตนนั้นมีลักษณะเป็น Maritime Hub ที่สำคัญ และในขณะเดียวกันก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถที่จะแข่งขันทางการค้าหรือจัดตั้งเป็น Maritime Hub ได้เหมือนกับประเทศดังกล่าวทั้งสอง เพราะฉะนั้น รัฐบาลไทยจึงควรพิจารณาในประเด็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งทางทะเลให้สามารถจัดตั้งเป็น Maritime Hub หรือสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยอาจจะพิจารณาทบทวนโครงการต่าง ๆ ที่อาจสร้างความเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งของประเทศไทยให้สามารถทำการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในลักษณะที่ให้การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่อำนวยความสะดวกในด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างไร้รอยต่อ รวมถึงการส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นไปตามเป้าหมายของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกที่มีการกำหนดให้การขนส่งทางน้ำและทางรางเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งระยะยาว (กรมเจ้าท่า, 2567, น. 2-42) ทั้งนี้ การกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็น Maritime Hub หรือ Maritime Country นั้นจะส่งผลดีในเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมพาณิชย์และจะเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศเป็นอย่างยิ่ง เพราะเมื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางทะเลแล้ว แหล่งรายได้ที่จะตามมาก็จะได้แก่ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ (เช่น ค่าภาระเรือเข้าท่า ค่าภาระเรือลากจูง ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ) ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (เช่น ค่าภาระยกขนสินค้า ค่าภาระฝากสินค้า ค่าภาระสินค้าขนถ่ายข้างลำ) และค่าภาระตู้สินค้า (เช่น ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า ค่าภาระควบคุมการบรรจุตู้สินค้า) (ท่าเรือกรุงเทพ, 2562)

ดังนั้น ผลการศึกษาวิจัยในส่วนที่ 2 ซึ่งมีคำถามวิจัยว่าภาครัฐจะสามารถปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายหรือกำหนดนโยบายในลักษณะใดได้บ้างเพื่อประโยชน์แห่งการเสริมสร้างความมั่นคงในระบบโลจิสติกส์

สถิติทางทะเลของไทยนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า รัฐควรกำหนดให้อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (Maritime Industry) เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อให้ได้รับมาตรการส่งเสริมการลงทุน สิทธิประโยชน์ทางการคลัง และการสนับสนุนจากรัฐในระดับเดียวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายอื่น ควรกำหนดมาตรการหลักประกันทางกฎหมายสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือ เพื่อให้ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกได้รับความคุ้มครองหากผู้ประกอบการไม่สามารถปฏิบัติสัญญา เช่นเดียวกับที่มีในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 รวมถึงออกกฎหมายรองที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางทะเลและการให้บริการท่าเรือให้มีมาตรฐานและระบบควบคุมที่สร้างความเชื่อมั่นในตลาด ควรลงทุนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางทะเลโดยทบทวนโครงการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทย-อันดามัน เพื่อสร้างระบบขนส่งไร้รอยต่อ รวมถึงการลงทุนในท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่งต่อเนื่องจากท่าเรือเพื่อรองรับปริมาณเรือและสินค้าในอนาคต ควรดำเนินมาตรการส่งเสริมการลงทุนและแรงจูงใจอื่น ๆ โดยอาจใช้มาตรการทางการคลัง เช่น การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลให้แก่ผู้ประกอบการเดินเรือ/ท่าเรือที่ลงทุนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางทะเล การสนับสนุนงานวิจัย นวัตกรรม และการพัฒนากำลังคนในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านวีซ่าและการทำงานแก่ผู้เชี่ยวชาญและนักลงทุนต่างชาติในภาคการเดินเรือและท่าเรือ และควรพัฒนากลไกด้านการกำกับดูแลและการกำหนดนโยบายเชิงบูรณาการด้วยการจัดตั้งคณะกรรมการนโยบายด้านพาณิชย์นาวี เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ กำกับดูแล และขับเคลื่อนอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ตลอดจนการบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฝั่งอ่าวไทย) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ฝั่งอันดามัน) เป็นฐานร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางทะเล เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระดับภูมิภาค (Maritime Hub) ที่มั่นคงและยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

เพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างความมั่นคงด้านโลจิสติกส์ทางทะเลและอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวคิดและนโยบายในการเสริมสร้างความมั่นคงด้านโลจิสติกส์ทางทะเล ให้เกิดการปฏิบัติงานที่บูรณาการและยกระดับของการสื่อสารระหว่างผู้มีส่วนได้เสียในฝ่ายต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) ผู้ประกอบกิจการ (Operator) และผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) ดังนี้

ประการที่หนึ่ง ภาครัฐควรสร้างกลไกการประสานงานด้านโลจิสติกส์ทางทะเลให้เกิดการบูรณาการและเสริมสร้างความสอดคล้องกันในการปฏิบัติงานภายในภาคส่วนของการกำหนดนโยบาย เนื่องจากว่าในด้านการกำหนดนโยบายนั้น หน่วยงานหลักที่มีอำนาจหน้าที่ในปัจจุบันคือสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ซึ่งอยู่ในสังกัดของกระทรวงคมนาคม และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่อยู่ในสังกัดของสำนักนายกรัฐมนตรี โดย สนข. จะมีอำนาจหน้าที่หลักในการศึกษาวิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งในระดับประเทศ (กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 ข้อ 2) ในขณะที่ สศช. มีอำนาจหน้าที่ในการเสนอแนะและให้ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อคณะรัฐมนตรีและนายกรัฐมนตรี(พระราชบัญญัติสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2561 มาตรา 7) กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ สศช. จะเป็นหน่วยงานที่จัดทำแผนในระดับแม่บทของประเทศที่เรียกว่า “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ” (แผนฯ สศช.) ที่เป็นกรอบนโยบายครอบคลุมทุกกระทรวง ในขณะที่ สนข. จะจัดทำแผนเฉพาะด้านการขนส่ง ซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้กรอบของแผนฯ สศช. แต่ข้อจำกัดที่สำคัญของ สนข. คือเรื่องของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติเนื่องจากว่า สนข. เป็นหน่วยงานด้านการวางแผนแต่ก็ไม่ได้มี

อำนาจในการสั่งการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการโดยตรง ทำให้ในบางครั้งข้อเสนอตามแผนของ สนข. แม้จะได้ผ่านความเห็นชอบจาก สศช. แล้ว แต่ก็ขึ้นอยู่กับแต่ละกรมหรือหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรง (เช่น กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น) ว่าจะดำเนินการตามข้อเสนอตามแผนดังกล่าวหรือไม่ และ สนข. ก็ไม่มีอำนาจใด ๆ ในด้านการจัดสรรงบประมาณเพื่อให้เกิดการดำเนินการตามแผนข้างต้น ดังนั้น ภาครัฐจึงควรมีคณะกรรมการเฉพาะกิจที่อยู่ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี หรือคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) (อาจใช้ชื่อในลักษณะว่า “คณะกรรมการบูรณาการแผนกับการดำเนินการ” หรือชื่ออื่นตามที่ภาครัฐเห็นสมควร) โดยคณะกรรมการประกอบไปด้วยหน่วยงานหลัก ได้แก่ สนข. สศช. สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และตัวแทนจากภาคเอกชน เป็นต้น และให้มีอำนาจหน้าที่สำคัญคือการจัดลำดับความสำคัญของแผนที่ต้องผลักดันให้เกิดการดำเนินการ รวมถึงการกำกับติดตามให้เกิดการนำไปสู่ปฏิบัติ ตลอดจนมีอำนาจในการวางแผนด้านคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการวางแผนด้านการลงทุนและการจัดสรรงบประมาณ เพื่อมิให้แผนทั้งสองส่วนนี้แยกต่างหากจากกันและยังเป็นการป้องกันหรือแก้ไขข้อจำกัดในลักษณะที่ว่าแผนอยู่ที่ สนข. แต่งบประมาณเพื่อการดำเนินการกลับขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

ประการที่สอง นอกจากการเสริมสร้างการบูรณาการในการกำหนดนโยบายดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ผู้วิจัยยังมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมให้เสริมสร้างความสอดคล้องกันซึ่งวิสัยทัศน์ เป้าหมาย และการปฏิบัติงานทั้งในภาคส่วนของ (1) ผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น (2) ผู้กำกับดูแล (Regulator) ดังเช่น กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กรมการคลังระหว่างประเทศ (3) ผู้ประกอบกิจการ (Operator) อันได้แก่การท่าเรือแห่งประเทศไทย สายการบินเรือภาคเอกชน ผู้ประกอบการท่าเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์อื่น ๆ และ (4) ผู้อำนวยการความสะดวกอื่น ๆ (Facilitator) ซึ่งหมายถึงคณะกรรมการ สมาคม หรือสภาที่เกี่ยวข้อง เช่น คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เป็นต้น โดยในลำดับแรกภาครัฐพึงผลักดันให้มีการกำหนดแผนงานเพื่อการจัดให้มีคณะทำงานร่วมในระดับปฏิบัติการของ Policy Maker, Regulator, Operator และ Facilitator เพื่อให้เกิดการประสานกันระหว่างกระบอกเสียงของแต่ละฝ่าย และกำหนดให้มีลักษณะเป็นแพลตฟอร์ม (Platform) ที่ก่อให้เกิดการดำเนินงานร่วมกันอย่างสม่ำเสมอและเป็นกิจจะลักษณะ ซึ่งจะส่งผลดีในแง่ของการสื่อสารระหว่างผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายมากกว่าในรูปแบบปัจจุบันที่เป็นในลักษณะของการเรียนเชิญประชุมเฉพาะกิจหรือตามโครงการอันทำให้ขาดความต่อเนื่องและการให้ข้อมูลป้อนกลับที่ทันทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นโอกาสสำคัญที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจากทุกฝ่ายจะได้ร่วมกันสร้างแผงแสดงสถานะ (Dashboard) ที่จะได้มีไว้เพื่อติดตามสถานะการดำเนินงานหรือข้อติดขัดอันจะส่งผลให้เกิดความร่วมมือในการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละฝ่ายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

เอกสารอ้างอิง

กรมเจ้าท่า. (2557). การจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ. สืบค้นจาก www.md.go.th/
กรมเจ้าท่า. (2567). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย. สืบค้นจาก <https://maritimepromotion.md.go.th>

- คณะกรรมการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. (2562). *การขนส่งทางทะเล*. สืบค้นจาก http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&layout=edit&id=339&Itemid=157&lang=th
- ท่าเรือกรุงเทพ. (2568). *คำนิยาม*. สืบค้นจาก <http://bkip.port.co.th/cs/internet/bkip/คำนิยาม.html>
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2562). *ข้อควรทราบเกี่ยวกับระเบียบควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน*. สืบค้นจาก <https://www.bot.or.th/>
- นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์. (2559). *หลักกฎหมายเอกเทศสัญญา ลักษณะตัวแทน-นายหน้า* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มัธยะ ยุวมิตร. (2562). *ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด*. โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้ งานวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี จากกองทุนเพื่อการวิจัย เงินอุดหนุนทุนวิจัยคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปี พ.ศ. 2562.
- มัธยะ ยุวมิตร. (2563). *ความเสี่ยงในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษา บริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด*. *วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์*, 49(3), 616-654. สืบค้นจาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/tulawjournal/article/view/239976>
- วิเชียร ดิเรกอุดมศักดิ์. (2560). *กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 2*. กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์.
- สรเรณีย์ ไกรจิตติ. (2520). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. อ้างถึงใน ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2562). *ตัวแทน-นายหน้า* (พิมพ์ครั้งที่ 15). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.
- สมชัย ฑีฆาอุตมากร. (2553). *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภาค 2*. กรุงเทพฯ: พลสยาม พรินต์ติ้ง (ประเทศไทย).
- สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่. (2552). *เกร็ดกฎหมายล้มละลาย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร.
- สวรส สุวรรณวัฒน์. (2549). *การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: ศึกษาเฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี. (2558, 16 พฤศจิกายน). *หนังสือด่วนที่สุด ที่ อก 0808/6015 เรื่อง ข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)*. สืบค้นจาก <http://www.cabinet.soc.go.th/>
- ไทยพับลิก้า. (2558, 20 พฤศจิกายน). *10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต*. สืบค้นจาก <https://thaipublica.org/2015/11/kanis-boi/>
- Aboudi Logistics Services Co., Ltd. (2025). "Merger of giants in shipping lines." Retrieved from <https://www.aboudisa.com/merger-of-giants-in-shipping-lines/>
- Tiger Thematic. (2558). "ช่องแคบมะละกา 'จุดยุทธศาสตร์โลก' (Strait of Malacca)." สืบค้นจาก <http://tiger-thematic.blogspot.com/>