

## บทที่ 3

### การขนส่งสินค้าทางอากาศ

#### 3.1 ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางอากาศ

##### 3.1.1 ลักษณะทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศมีบทบาทสำคัญและมีความจำเป็นเป็นอย่างยิ่งสำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องการแข่งกับเวลาและลดความเสียหายที่มีสาเหตุจากการขนส่งน้อยที่สุด การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัวคือความรวดเร็วในการขนส่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นๆ เป็นการขนส่งที่สามารถใช้สำหรับระยะทางที่ไกลกว่าทางถนน สามารถส่งสินค้าไปได้ทั่วโลก หลากหลายประเภท ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของภาชนะที่ใช้บรรจุเป็นหลัก แต่การขนส่งทางอากาศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงมาก และการขนส่งทางอากาศสามารถเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ได้ที่ทำอากาศยานเท่านั้น รวมถึงการที่ไม่สามารถใช้คลังสินค้าร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้ เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากความมั่นคงของประเทศและรูปแบบของภาชนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว โดย คุณลักษณะที่สำคัญของการขนส่งทางอากาศมีดังนี้

1) ในกระบวนการขนส่ง การขนส่งทางอากาศนับว่ามีความรวดเร็วที่สุด

2) ความแน่นอน การขนส่งทางอากาศมีตารางที่แน่นอนเสมอและตรงต่อเวลา คุณสมบัติดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งสินค้าออกโดยตรง ช่วยให้การติดต่อซื้อขายกับลูกค้าที่อยู่ต่างประเทศ ดำเนินไปอย่างรวดเร็ว ผู้ส่งออกสามารถลดค่าใช้จ่ายในการสร้างโกดัง เพื่อจะเก็บสินค้าที่จะส่งออก เนื่องจากสินค้าที่ผลิตแล้วสามารถทำการสำรองเพื่อจัดส่งออกไปได้ทันที ช่วยให้ผู้ส่งสินค้าแบบใหม่ๆ โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น สามารถส่งไปถึงตลาดต่างๆ ทั่วโลกได้ในเวลาเดียวกัน

สำหรับการบรรจุหีบห่อสำหรับสินค้าที่จะส่งทางอากาศมักเป็นแบบง่าย ๆ ช่วยประหยัดค่าวัสดุ และลดค่าขนส่งลง ผู้ส่งออกไม่ต้องกังวลถึงปัญหาการลักขโมยมากนัก เพราะการขนส่งจากต้นทางไปถึงปลายทางใช้เวลาเพียงเล็กน้อย ถ้าความนิยมในตลาดต่างประเทศเปลี่ยนแปลงไป ผู้ส่งออกสามารถปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ได้ทันที โดยเฉพาะตลาดที่มีการแข่งขันมาก การคาดหมายล่วงหน้าและการปรับปรุงสินค้าของตนเองให้เหมาะสมกับความนิยมอยู่เสมอ ย่อมมีความสำคัญมากในภาวะเช่นนี้ การขนส่งทางอากาศช่วยให้ผู้ส่ง ส่งออกสินค้าไปถึงตลาดต่างประเทศได้ทันการเสมอ ในการขนส่งสินค้า

จากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง การขนส่งทางอากาศสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว และไม่ต้องเสียเวลาดำเนินการด้านเอกสาร ผู้ส่งออกสามารถลดรายจ่ายเบ็ดเตล็ดที่ไม่ได้คาดคิดอื่นๆ เช่น ค่ายามรักษาการณ์ อุบัติเหตุระหว่างการขนส่ง ทั้งยังสามารถทำการควบคุมติดตามสินค้าที่ส่งออกได้ง่าย เนื่องจากการขนส่งทางอากาศใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งด้วยวิธีอื่น กรณีใดที่ควรใช้การขนส่งทางอากาศ

การตัดสินใจเลือกว่าสินค้าใดควรขนส่งทางอากาศจะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

1) ลักษณะของสินค้า

- สินค้าที่เสื่อมสภาพได้ง่าย เช่น ดอกกล้วยไม้ พืชผลสด
- สินค้าที่เป็นไปตามสมัยนิยม เช่น แฟชั่นเสื้อผ้า
- สินค้าเร่งด่วน เช่น อะไหล่เครื่องบิน
- สินค้าที่มีมูลค่าสูง เช่น ทองคำ เพชร

2) ลักษณะของความต้องการ

- สินค้าที่จำเป็นต้องใช้ในระหว่างภาวะฉุกเฉิน เช่น ยารักษาโรค อาวุธสงคราม
- สินค้าที่กำลังทดลองตลาด
- สินค้าฤดูกาลตามฤดูกาล

3) สินค้าที่ต้องการลดปัญหาในด้านต่างๆ

- ปัญหาการสูญหาย แตกหัก หรือเสื่อมคุณภาพของสินค้า
- ค่าประกันสินค้า ค่าบรรจุหีบห่อ ค่าขนย้ายสินค้า ณ จุดขนย้าย
- เงินทุนที่ไม่อาจหมุนเวียนในระหว่างที่สินค้าจัดส่ง
- เงินที่สูญหายไปสำหรับสินค้าคงคลัง

4) ลักษณะของตลาด

- ประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเล การขนส่งทางอื่นอาจจะไม่ทันต่อเหตุการณ์ การขนส่งทางอากาศจะเป็นประโยชน์อย่างมาก

ทั้งนี้สินค้าเกือบทุกชนิดสามารถขนส่งทางอากาศได้ ถ้าเป็นการขนส่งตามกฎข้อบังคับของการรับสินค้าของสายการบิน อย่างไรก็ตามยังมีสินค้าอีกหลายประเภทที่โดยลักษณะของสินค้าไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ เช่น น้ำมันดิบ ไม้ซุง เป็นต้น โดยสินค้าที่ดำเนินการจัดส่งทางอากาศประมาณร้อยละ 90 เป็นสินค้าที่ไม่อยู่ในข่ายของสินค้าประเภทอันตราย ซึ่งในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ สามารถแบ่งประเภทของสินค้าที่ขนส่งทางอากาศได้ เป็น 7 ประเภท ดังนี้

- 1) สินค้าทั่วไป (General Cargo)
- 2) สินค้าที่เน่าเสียได้ง่าย (Perishable Cargo) ได้แก่ เช่น ผัก ผลไม้ เป็นต้น แต่สำหรับสินค้าที่ต้องอยู่ในอุณหภูมิต่ำกว่า -18 องศา จะเรียกว่า High Perishable เช่น กุ้งแช่แข็ง เป็นต้น
- 3) สินค้าอันตราย (Dangerous Good Cargo) ได้แก่ ยา น้ำหอม น้ำแข็งแห้ง เป็นต้น
- 4) สินค้ามีค่า (Valuable Cargo) ได้แก่ เช่น เพชร ทับทิม ทองคำ เป็นต้น
- 5) สัตว์มีชีวิต (Live Animal Cargo)
- 6) การส่งสินค้าแบบด่วนพิเศษ (Express Cargo)
- 7) การขนส่งศพ (Human Remain Cargo)

### 3.1.2 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่มีลักษณะเฉพาะตัว คือมีความรวดเร็วในการขนส่งเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งรูปแบบอื่นๆ สำหรับกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น ในกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ ประกอบด้วยผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการดังนี้

#### ผู้ส่งออกสินค้า (Shipper)

ผู้ส่งออกสินค้า (Shipper) หมายถึง ผู้ที่ต้องการส่งสินค้าออกไปยังต่างประเทศ ในที่นี้คือผู้ที่ต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

#### ตัวแทนรับขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

ตัวแทนรับขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) คือ ผู้มีหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งออกในการจัดหาและจัดการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกไปยังเมืองท่าปลายทาง บางรายทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้รับขนส่งสินค้า บางรายอาจทำหน้าที่เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรง

ทั้งนี้บริการที่ตัวแทนรับขนส่งสินค้าสามารถให้บริการ ประกอบไปด้วยบริการต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า (Customer Broker)
- 2) ตัวแทนในการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Forwarding Business) แต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า
- 3) ตัวแทนของผู้รับขนส่งสินค้า (Transportation Provider) เช่นเป็นตัวแทนสายการบินในการให้บริการรับขนส่งสินค้า หรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าเองในกรณีที่เป็นทางทะเล และ/หรือ เป็นผู้ขนส่งหรือผู้รับขนส่งทางถนนด้วย
- 4) การบริหารจัดการบรรจุหีบห่อ (Packing) รวมไปถึงบรรจุภัณฑ์

5) การให้บริการด้านคลังสินค้า (Warehouse) โรงพักสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้า โดยใช้เครื่องมือและแรงงานของตนเองให้กับผู้ใช้บริการที่มีคลังสินค้าเป็นของตัวเอง แต่ไม่ประสงค์จะดำเนินการบริหารจัดการเอง

6) การให้บริการทางด้านแรงงาน คนงาน (Stevedoring) เพื่อการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์

7) การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

8) ผู้ให้บริการบริหารโลจิสติกส์ ในระบบห่วงโซ่อุปทานครบวงจร (Logistics and Supply Chain Service)

9) ผู้ให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก (Business Consultant)

ตัวแทนขนส่งสินค้า มี 2 ประเภท ได้แก่ ตัวแทนขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Freight Forwarder) และ ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight Forwarder) ซึ่งที่นี้จะกล่าวถึงตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ

ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จะต้องเป็นผู้ที่ได้รับการรับรองจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ<sup>1</sup> และได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทที่ให้บริการการบินให้ดำเนินการรับสินค้าและออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศให้แก่ผู้ส่งออก ซึ่งส่วนใหญ่แล้วการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบันจะดำเนินการโดยผู้ให้บริการประเภทนี้ โดยตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ จะมีบทบาทและหน้าที่ดังนี้

1) การคิดค่าธรรมเนียมขนส่งของสายการบินจะถูกกำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีการตั้งราคาไว้สูงและมีการกำหนดปริมาณขั้นต่ำของพื้นที่ระวางที่จะขาย

2) ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศจะซื้อระวางจากสายการบินในปริมาณมาก แล้วจะนำมาแบ่งขายซึ่งจะได้กำไรจากส่วนต่างในรูปแบบของการรวบรวมสินค้าที่จะส่งออกเข้าด้วยกัน (Consolidate)

3) สินค้าที่ตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ขนส่งส่วนใหญ่เป็นของที่มีจำนวนไม่มากและต้องการความรวดเร็วในการจัดส่งให้ถึงจุดหมายปลายทาง การให้บริการจะเป็นไปในลักษณะครบวงจร ตั้งแต่การจัดหาระวางสินค้า พิธีการศุลกากร ตลอดจนการขนส่ง ทั้งที่เมืองต้นทางและเมืองปลายทาง ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกจะได้รับความสะดวกสบายจากการใช้บริการจากบริษัทประเภทนี้

<sup>1</sup> สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) หรือ ไออาตา เป็นองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินงานโดยภาคเอกชนระดับโลก ที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2488 ที่กรุงฮาวานา ประเทศคิวบา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย การขนส่งทางอากาศ และถูกต้องตามหลักเศรษฐกิจ หากทางให้มีการร่วมมือกันระหว่างสายการบินสมาชิก ส่งเสริมมาตรฐานการบริการ การดำเนินการขนส่งทางอากาศ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายพิเศษของประเทศแคนาดา ปัจจุบันมีสมาชิกรวมกันมากกว่า 230 สายการบิน

4) ตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศจะเป็นผู้ออกใบตราส่งที่เรียกว่า House Air Waybill

**สายการบินหรือบริษัทการบินต่าง ๆ (Airline หรือ Carrier)**

สายการบินหรือบริษัทการบินต่าง ๆ คือ ผู้ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยผู้ให้บริการประเภทนี้จะเป็นเจ้าของระวางสินค้า ซึ่งจะขายระวางบรรทุกให้แก่ผู้ส่งออกโดยตรงส่วนหนึ่ง และยังคงขายระวางสินค้าให้แก่ผู้ให้บริการประเภท ตัวแทนรับขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อนำไปขายต่อให้กับผู้ส่งออกด้วย รวมถึงยังทำหน้าที่เป็นเป็นผู้ให้บริการรับขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง และเป็นผู้ให้บริการที่ออกหนังสือใบตราส่งสินค้าหรือที่เรียกว่า Master Air Waybill

นอกจากสายการบินจะรับบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ปัจจุบันนี้ยังมีผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ และพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศด้วย

**ผู้รับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Courier)**

ปัจจุบันนี้มีผู้ให้บริการรับขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศทั้งขนาดใหญ่ที่มีฝูงบินเป็นของตนเอง และผู้ให้บริการขนาดเล็กที่ซื้อระวางมาจากสายการบินอีกทอดหนึ่ง โดยผู้ให้บริการประเภทนี้เน้นการขนส่งสินค้าที่เน้นความสะดวกรวดเร็ว สินค้าที่ใช้บริการการขนส่งเป็นสินค้าที่มีขนาดเล็กและเบา เน้นการให้บริการแบบรับ-ส่งของถึงที่ คือ เป็นการรับของจากผู้ส่งที่ต้นทาง จากนั้นจะดำเนินพิธีการทางศุลกากรทั้งในประเทศต้นทางและปลายทางให้ และส่งให้กับผู้รับปลายทาง โดยจะมีการเก็บค่าบริการแบบเหมาจ่าย ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเก็บที่ต้นทาง โดยผู้รับปลายทางจะชำระเพียงค่าใช้จ่ายด้านภาษีอากรและค่าบริการทางเอกสารพิธีการศุลกากรเท่านั้น ปัจจุบันผู้ให้บริการในลักษณะนี้รายใหญ่ ๆ ของโลก ได้แก่ DHL, FedEx และ UPS

**ผู้รับขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ (Air Parcel Post)**

การขนส่งพัสดุไปรษณีย์อากาศระหว่างประเทศ จะมีเงื่อนไขดังนี้ คือ สินค้าที่รับขนส่งจะต้องมีน้ำหนักต่อชิ้นไม่เกิน 10 กิโลกรัม และเป็นการขนส่งที่ให้บริการโดยรัฐ โดยผู้ส่งออกจะต้องนำสินค้าไปส่งยังที่ทำการไปรษณีย์ต้นทาง และเป็นการส่งของถึงมือผู้รับโดยตรงที่ปลายทาง เว้นแต่เป็นของที่มีภาษีอากรมาก ซึ่งการชำระค่าไปรษณีย์อากรนั้นจะต้องชำระที่ต้นทางและผู้นำเข้าที่ปลายทางก็ชำระเพียงค่าไปรษณีย์อากรเท่านั้น

สำหรับเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น โดยทั่วไปเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางอากาศมี 3 ประเภท ได้แก่

1) เครื่องบินโดยสาร (Passenger Flight)

เครื่องบินโดยสาร (Passenger Flight) ประกอบด้วย ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารด้านบนทั้งหมด (Main deck + Upper deck) สามารถบรรทุกสินค้าได้เฉพาะด้านล่าง (Lower deck) และด้านท้าย (Tail) เท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นสัมภาระของผู้โดยสาร

2) เครื่องบินกึ่งโดยสาร (Combi Flight หรือ Combination of Passenger & Main deck Loader)

เครื่องบินกึ่งโดยสาร (Combi Flight หรือ Combination of Passenger & Main deck Loader) ประกอบด้วย ที่นั่งสำหรับผู้โดยสารด้านบน (Upper deck และ/หรือ ครึ่งหนึ่งของ Main deck) และพื้นที่ที่เหลือสามารถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมด เครื่องบินประเภทนี้จะให้บริการขนส่งสินค้าควบคู่ไปกับการขนส่งผู้โดยสารโดยจะมีระวางบรรทุกสินค้าไว้ตรงบริเวณใต้ท้องเครื่องบิน (Belly) ทั้งนี้ปัจจุบันการให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะดังกล่าวนับเป็นแหล่งรายได้เสริมที่สำคัญของสายการบินโดยสารหลายแห่ง สายการบินที่ให้บริการแบบผสมผสานนี้จึงเรียกกันว่า Combined Carriers

3) เครื่องบินบรรทุกสินค้า (Charter Flight / Cargo Flight / Freighter)

เครื่องบินบรรทุกสินค้า (Charter Flight / Cargo Flight / Freighter) เป็นเครื่องบินสำหรับบรรทุกสินค้าทั้งหมด ไม่มีส่วนของที่นั่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ หรือ All-Cargo-Airlines ซึ่งเป็นการขนส่งเฉพาะสินค้าไม่มีการขนส่งผู้โดยสาร จึงเรียกว่า Freighters ปัจจุบันทั่วโลกมีสายการบินรายใหญ่ ๆ ที่ให้บริการในลักษณะนี้และเป็นสมาชิกของสมาคมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศไม่ถึง 40 ราย เปรียบเทียบกับจำนวนสายการบินที่บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศและเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศหรือ (International Air Transport Association : IATA) ด้วย ซึ่งมีกว่า 230 ราย

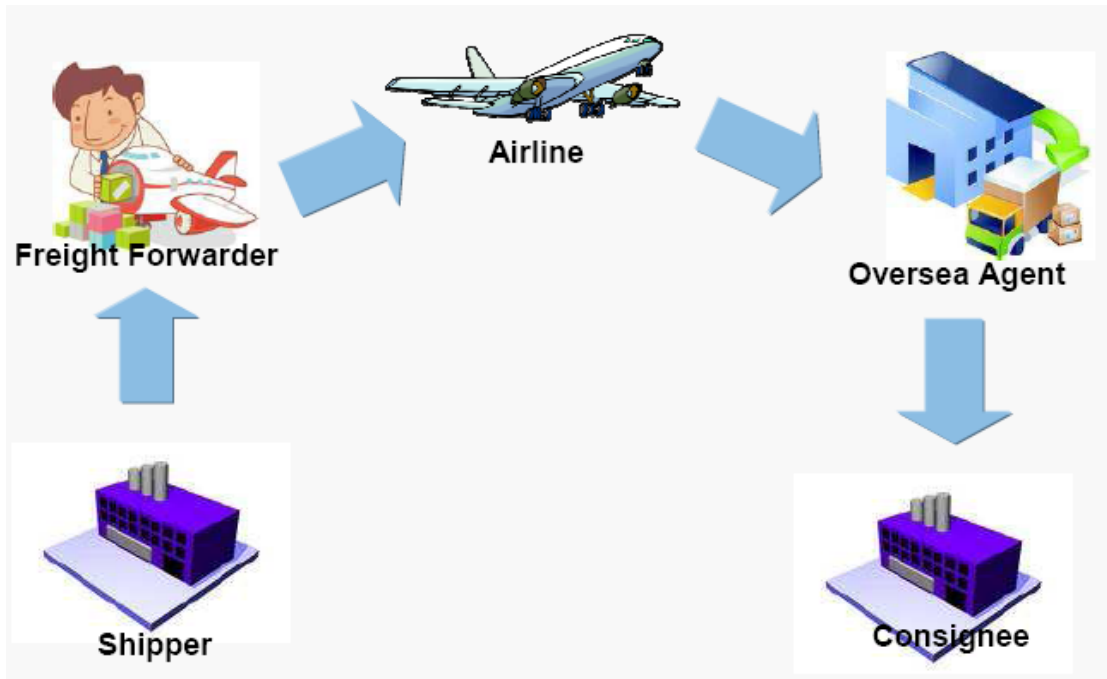
**ตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง (Oversea Agent)**

ตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง (Oversea Agent) คือ ผู้ที่ทำหน้าที่รับสินค้าและดำเนินการจัดส่ง รวมถึงดำเนินพิธีการศุลกากรให้แก่ผู้รับสินค้าปลายทาง

**ผู้นำเข้า (Consignee)**

ผู้นำเข้าสินค้า (Consignee) คือ ผู้รับสินค้าปลายทางที่ขนส่งมาทางอากาศ

จากการที่ได้นำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศแล้ว จะสามารถอธิบายภาพรวมของกระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ดังภาพที่ 3.1



ภาพที่ 3.1 กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ที่มา : Pioneer Air Cargo Co., Ltd.

จากภาพที่ 3.1 การขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีกระบวนการดังนี้

- 1) เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายตกลงซื้อขายสินค้าและกำหนดเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว ผู้ขายจึงมีความประสงค์จะส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศทางอากาศ ผู้ขายจึงเลือกใช้บริการส่งออกผ่านบริษัทตัวแทนรับขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)
- 2) บริษัทตัวแทนรับขนส่งสินค้าดำเนินการเลือกสายการบินที่ตรงกับความต้องการของผู้ส่งออก เช่น จำนวนวัน ระยะเวลา และราคาค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น
- 3) บริษัทตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้าทางอากาศ นำสินค้าไปขึ้นเครื่องตามวันและเวลาที่สายการบินกำหนด
- 4) สายการบิน รับมอบสินค้าพร้อมทั้งเอกสารต่าง ๆ จากบริษัทตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อขนส่งไปยังท่าอากาศยานปลายทาง พร้อมทั้งส่งใบตราส่งสินค้าต้นฉบับไปพร้อมกับสินค้า และส่งสำเนาใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งออก
- 5) เมื่อสินค้าไปถึงท่าอากาศยานปลายทาง สินค้าจะต้องผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรปลายทางอีกครั้ง หลังจากนั้นตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง (Overseas Agent) จะเป็นผู้ที่มารับสินค้าและดำเนินการพิธีการศุลกากรให้ แล้วจึงนำส่งผู้รับสินค้าปลายทางต่อไป



### 3.1.3 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางอากาศ

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังนี้

#### 1) ค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ (Airfreight)

ค่าระวางการขนส่งทางอากาศ เป็นค่าใช้จ่ายหลักในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ค่าระวางการขนส่งทางอากาศจะเป็นอัตราที่แต่ละสายการบินกำหนดขึ้นมา ซึ่งค่าระวางสำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศที่สำคัญมี 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

##### 1.1) ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (General Cargo Rates: GCR)

ค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป (GCR) จะแบ่งเป็น 3 อัตรา คือ

- อัตราปกติ (Normal Charge) เป็นอัตราที่ใช้สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักไม่ถึง 45 กิโลกรัม (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบินด้วย)
- อัตราตามจำนวนน้ำหนัก (Quantity Charge) เป็นอัตราที่ใช้สำหรับสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 45 กิโลกรัม (ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละสายการบินด้วย)
- อัตราขั้นต่ำที่เรียกเก็บ (Minimum Charge) เป็นค่าระวางที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ หากผู้ส่งออกคำนวณค่าระวางตามอัตราปกติหรืออัตราตามจำนวนน้ำหนักแล้วได้มูลค่าต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำ จะต้องใช้อัตราขั้นต่ำ

##### 1.2) ค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษ ซึ่งจะแบ่งเป็น 2 อัตราคือ

- อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าพิเศษบางประเภท (Class Rates) เป็นอัตราที่กำหนดไว้สำหรับสินค้าบางประเภท เช่น สัตว์มีชีวิต ของมีค่า สิ่งพิมพ์ สินค้าอันตราย เป็นต้น โดยอัตราประเภทนี้อาจมากหรือน้อยกว่าค่าระวางสำหรับสินค้าทั่วไป ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความยากง่ายในการขนส่งสินค้าพิเศษแต่ละประเภท
- อัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดค่าระวางเป็นพิเศษ (Specific Commodity Rates) เป็นอัตราค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการส่งออกเป็นประจำและครั้งละมากๆ เช่น สินค้าจำพวกอาหาร ผลไม้ เป็นต้น โดยจะมีข้อกำหนดว่าแต่ละประเภทสินค้าจะต้องมีน้ำหนักไม่น้อยกว่าที่กำหนด

สำหรับการคำนวณน้ำหนักของสินค้าจะมี 2 วิธี คือ

- การคำนวณจากน้ำหนักรวมทั้งซึ่งได้ (Gross Weight) มีหน่วยเป็นกิโลกรัม
- การคำนวณจากน้ำหนักปริมาตร (Volume Weight) จะคิดจากขนาดของกล่องหรือหีบห่อบรรจุสินค้า คือ กว้าง x ยาว x สูง



ทั้งนี้จะใช้รูปแบบใดจะต้องนำผลจากการคำนวณน้ำหนักทั้งสองรูปแบบมาเปรียบเทียบกันแล้วเลือกใช้น้ำหนักที่มากที่สุดมาเป็นตัวคูณกับอัตราค่าระวางสินค้า ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก็จะได้ค่าระวางสินค้า

#### ตัวอย่างการคำนวณน้ำหนักของสินค้า

ผู้ส่งออกมีสินค้าที่จะส่งคือผลไม้ ซึ่งจะบรรจุอยู่ในลังทั้งหมด 10 ลัง ขนาดของลัง คือ กว้าง 50 ซม. ยาว 120 ซม. และสูง 100 ซม. มีน้ำหนักรวมซึ่งได้ 950 กิโลกรัม และต้องการส่งออกสินค้าไปไต้หวัน โดยสมมติให้อัตราค่าระวางสำหรับผลไม้ (Specific Commodity Rate) อยู่ที่กิโลกรัมละ 50 บาท จะต้องเสียค่าระวางสินค้าทั้งหมดเท่าใด

- กรณีคิดตามปริมาตร

$$\begin{aligned} \text{น้ำหนักปริมาตร} &= \text{จำนวนลังสินค้า} \times \text{ขนาดปริมาตรของลัง 1 ลัง (กว้าง} \times \text{ยาว} \times \text{สูง)} \\ &= 10 \times (50 \times 120 \times 100) = 6,000,000 \text{ ลูกบาศก์เซนติเมตร} \end{aligned}$$

จากนั้นแปลงหน่วยลูกบาศก์เซนติเมตรให้เป็นหน่วยกิโลกรัม โดยหารจำนวนที่คิดออกมาเป็นหน่วยลูกบาศก์เซนติเมตรด้วยค่ามาตรฐานของการขนส่งสินค้าทางอากาศ คือ 6,000 (กำหนดโดยสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ) ขณะที่หากหน่วยกำหนดมาเป็นนิ้วให้หารด้วยค่ามาตรฐาน คือ 366

$$\text{ดังนั้นได้น้ำหนักปริมาตร} = 6,000,000 / 6,000 = 1,000 \text{ กิโลกรัม}$$

- กรณีคิดจากน้ำหนักรวมที่ซึ่งได้

$$\text{น้ำหนักรวมที่ซึ่งได้} = 950 \text{ กิโลกรัม}$$

หลังจากนั้นผู้ส่งออกต้องนำน้ำหนักที่มากที่สุดมาเป็นตัวคูณกับอัตราค่าระวาง จากตัวอย่างนี้คือเลือกน้ำหนักปริมาตรเพราะได้ค่ามากกว่า ดังนั้นค่าระวางสินค้าในนี้จะได้เท่ากับ  $1,000 \text{ กิโลกรัม} \times 50 \text{ บาท} = 50,000 \text{ บาท}$

ทั้งนี้การชำระค่าระวางสินค้านั้น ผู้ส่งออกสามารถชำระได้ 2 วิธี คือ 1) ชำระ ณ ต้นทาง (Pre-Paid) โดยผู้ส่งออกเป็นผู้ชำระ ให้กับตัวแทนรับขนส่งสินค้าและตัวแทนรับขนส่งสินค้าจะออกไปกำกับราคาค่าระวาง (Invoice) ให้กับผู้ส่งออก หรือ 2) ชำระ ณ ปลายทาง (Collect) ซึ่งผู้รับสินค้าเป็นผู้ชำระค่าระวางสินค้าให้กับตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทาง ซึ่งเป็นผู้ออกใบกำกับราคาค่าระวาง (Invoice) ให้กับผู้รับสินค้าปลายทาง หลังจากนั้นตัวแทนผู้รับสินค้าปลายทางจึงโอนค่าระวางสินค้าให้กับตัวแทนรับขนส่งสินค้าต้นทางต่อไป

ตัวอย่างการคำนวณค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

กรณีจะขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปลอนดอน

ตัวอย่าง ตารางค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

TYPE	COMMUNITY	MIN	NORMAL	45	100	250	500
G	0000	1400	276	207	172	155	140

TYPE G	หมายถึง	สินค้าทั่วไป (General Cargo)
COMMUNITY 0000	หมายถึง	รหัสสินค้าทั่วไป
MIN	หมายถึง	อัตราขั้นต่ำ (Minimum Charge) ของน้ำหนักสินค้า ซึ่งคำนวณได้ดังนี้ $MIN/NORMAL = 1400/276 = 5.08$ ดังนั้น - น้ำหนักตั้งแต่ 1-5.08 กิโลกรัม จะคิดราคาเหมาเท่ากับ 1400 บาท - น้ำหนัก 5.09-44 กิโลกรัม จะคิดค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศได้โดยนำ 276 คูณด้วยจำนวนกิโลกรัม - น้ำหนัก 45-99 กิโลกรัม จะคิดค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยนำ 207 คูณด้วยจำนวนกิโลกรัม เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป นั้นจะใช้ค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargo Rates: GCR) ส่วนสินค้าเฉพาะอย่างนั้น จะมีการกำหนดค่าธรรมเนียมการขนส่งแตกต่างกันไป โดยสินค้าเฉพาะอย่างเหล่านี้ จะรหัสสินค้าในการกำหนดค่าธรรมเนียมการขนส่งดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 รหัสและคำอธิบายรายการสินค้าเฉพาะอย่าง (Specific Commodity Rates) ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจากกรุงเทพไปทั่วโลก (Master Item Numbering and Group Description List from Bangkok to Worldwide)

รหัสสินค้า	คำอธิบาย	
0006	Food stuffs, spices, beverage (frozen)	อาหาร เครื่องปรุง เครื่องดื่ม
0007	Fruit vegetables	ผัก ผลไม้
0028	Longans, durians	ลำไย ทุเรียน
0300	Fish (edible), seafood	ปลากิน อาหารทะเล
1024	Fish (live, inedible), coral, weed, fish food	ปลาตู้ สวายงาม ปะการัง ฟิชน้ำ อาหารปลา
1190	Reptile skins	หนังสัตว์เลื้อยคลาน
1401	Floral Stock, Nursery Stock, Bulbs, Seeds, Plants, Flowers	ต้นกล้าของพืช, หน่อของพืช, เมล็ด, พืช, ดอกไม้
1420	Flowers	ดอกไม้
1429	Orchids	กล้วยไม้
1430	Cut flowers (excluding orchids)	ดอกไม้
1535	Betel leaves	ใบพลู
2001	Yarn, thread, fibres, textiles manufactures	ป่าน ด้าย ผ้า
2102	Cloth (not further processed or manufactured/exclusively in bales, bolts, pieces)	ผ้าเป็นพับ ผ้าเป็นผืน
2195	A: Yarn, thread, fibres, cloth (not further processed or manufactured/exclusively in bales, bolts, pieces) B: Wearing apparel, textile manufactures	ป่าน ด้าย ผ้า เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ผ้า
2199	A: Yarn, thread, fibres, textiles B: Textile manufactures C: Wearing apparel	ป่าน ด้าย ผ้า เครื่องแต่งกาย ผลิตภัณฑ์ผ้า
2600	Textile articles (finished/excluding wearing apparel)	ผลิตภัณฑ์ผ้าที่ไม่ใช่เครื่องแต่งกาย
2865	Carpets, rugs	พรม
3101	Cutlery, forks, spoons excluding silverware	ช้อนส้อม
3150	Table flatware, bronze ware	ช้อนส้อมเครื่องใช้บนโต๊ะอาหาร เครื่องบรอนซ์

ตารางที่ 3.1 ต่อ

รหัสสินค้า	คำอธิบาย	
4314	Electronic components (fabricated for computers, auxiliary machines)	ชิ้นส่วนไฟฟ้าของคอมพิวเตอร์
4420	Radios, televisions, radio, television sets, phonograph sets	วิทยุ โทรทัศน์ เครื่องเล่นแผ่นเสียง
4701	Machinery electric apparatus, tools	เครื่องจักรกล ชิ้นส่วนไฟฟ้า เครื่องมือ
7627	Wooden furniture (excluding objects of art)	เครื่องเรือนไม้ที่ไม่ใช่ศิลปกรรม
8420	Films	ฟิล์ม
9001	Imitation jewelry, personal ornaments, artificial stones glass stones, beads excluding original works of art, antiques, watches, clocks, articles which contain one or more of the articles listed in rules book section 3.7.6.	เครื่องประดับกายเทียมที่ไม่ใช่วัตถุ มีค่า
9007	Costume, jewelry, souvenirs, ornaments and watch, bracelets, excluding watches, clocks, preserved fish mounted for trophies and articles which contain one or more of the articles listed in rules book section 3.7.6.	เครื่องประดับกายเทียมที่ไม่ใช่วัตถุ มีค่า
9072	Empty boxes (made of cardboard, nonprecious metal/for packing of jewelry, watches, clocks)	กล่องเปล่า
9090	Human hair	วิกผม
9517	Handicraft product (made of metal, wood, straw, leather, earth, onyx, mother-of-pear, glass)	หัตถกรรม
9994	Household goods, personal effects (of an individual or a family making a change of residence) A: Household goods (used/not for resale) B: Wearing apparel, cosmetics, toilet, articles, articles worn by an individual (used, not for resale when in mixed ship-ments with the commodity named in A: above)	เครื่องใช้ประจำบ้าน เครื่องใช้ ส่วนตัว

ที่มา : Air Sea Guide (2009)

## 2) ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharge)

ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharge) เป็นค่าที่คิดตามน้ำหนัก โดยจะแบ่งตามพื้นที่ของเส้นทางที่จะต้องใช้ในการขนส่ง และแต่ละสายการบินจะกำหนดในอัตราที่แตกต่างกันไป

ตารางที่ 3.2 ตัวอย่างตารางค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharge)

A/L	Eff. Date	TITLE	Code	Charge	Conditions & Remarks
9R	1 Oct. 04	Crisis	"CS"	THB 4/kg to TC 1 & 2	- All Kind over 45k in Due Carrier
3Q	20 Oct. 01	Crisis	" CS "	THB 2 / kg	- In Due Carrier wz code ' CS ' - Over 45 kg - All kinds of cargo - Chargeable weight - Min.charge/AWB : B 160
AA	Aug 16, 02	Crisis	" SHC "	THB 4/kg	-Actual weight - All weight breaks
AC	16 Oct. 01	Crisis	" CSR "	THB 4/kg	- In Due Carrier wz code ' CS ' - For +45 kg - Chargeable weight
AF	16 Oct. 01	Crisis	" CS "	THB 4/kg	- All cargo products - Min.& N : exempted
AI	16 Oct. 01	Crisis	" CS "	THB 2/kg - To Area 3 (India and Japan)	- Chargeable weight - For +45 kg - All cargo shipments
AY	16 Oct. 01	Crisis	" MO "	THB 4 / kg - To TC1 & TC2 (North Ame. & Europe)  THB 2 / kg - To TC3 (SIN & HKG)	- In Other Charge Due Carrier with code ' MO ' - Chargeable weight - More than 45 kg & Full IATA - All cargo shipments

ที่มา : [http://www.leotrans.com/cgi-sect/leo\\_news/Summery%20Fuel%20surcharge%20\(Crisis\)%20Update-on%2031%20JAN%2020061.xls](http://www.leotrans.com/cgi-sect/leo_news/Summery%20Fuel%20surcharge%20(Crisis)%20Update-on%2031%20JAN%2020061.xls)

จากตารางที่ 3.2 สามารถอธิบายได้ว่า สายการบิน 9R คิด ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง 4 บาทต่อ กิโลกรัมในการขนส่งสินค้าไปยัง พื้นที่โซนที่ 1 (อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ และหมู่เกาะใกล้เคียง : North and South American Continents and adjacent islands) และ โซนที่ 2 (ยุโรป แอฟริกา และ ตะวันออกกลาง : Europe Africa Middle East) ครอบคลุมสินค้าทุกชนิดตั้งแต่ 45 กิโลกรัมขึ้นไป ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2004 เป็นต้น

### 3) ค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge)

ค่าธรรมเนียมน้ำมันที่ใช้ในการขนส่ง (Fuel Surcharge) เป็นค่าที่แต่ละสายการบินกำหนดขึ้นตามระยะทางที่ทำการขนส่ง โดยจะแบ่งตามโซนพื้นที่และคิดตามน้ำหนักของสินค้าที่จะทำการขนส่ง โดยตัวอย่างค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) แสดงดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 ค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge)

Airlines	Effective	Description	Code	THB/Kg	
				Area 1,2,ME,SWP	Area 3
9R	1 Apr 05  rev.28/3/2005	General Cargo(LGW/LHR =14.00 ,Maintian DXB=10.00)	MY	LHR:14, DXB:10	7.00
		Perishable Cargo	MY	7.00	7.00
8M	18 Jul 05	All cargo/ chargeable weight /+45K	MY	-	8.00
AA	1 Dec 05	All shipments/Actual weight/+45k Crisis Surcharges 4 thb/kg (Code " SHC ")	MYC	20.00	NIL
AC	1 Feb 06	All shipments/Actual weight/+45k	MYC	22.00	11.00
AY	1 Feb 06	General Cargo,SCR1024/Chargeable/+45K	MYC	22.00	11.00
		SCR 0006,0007 & 1401(Perishable)	MYC	11.00	NIL
AF,KLM	1 Feb 06	General Cargo( inclusive lv. animal ,frz . food, foodstuff) / +45K	MY	22.00	11.00
		Perishable Cargo(Fruit, vegetable and flower )	MY	11.00	NIL
AZ	1 Feb 06	GCR / All weight break (including minimum)	MY	22.00	NIL
		Agriculture Nature/Chargeable weight/+45K	MY	11.00	NIL
BA	1 Feb 06	General cargo / Frozen Food/Actual weight/+45k	MYC	22.00	NIL
		Perishable cargo	MYC	11.00	NIL

หมายเหตุ : 1) This charges shown on Due Carrier.

2) SWP = Souther West Pacific (Australia & New Zealand)

3) ME = Midle East

4) TC 1 = North/Central/South America

5) TC 2 = EU, Africa, Scandinevia, Part of Russia (Europe)

6) TC 3 = Asia & part of Russia (Asia)

ที่มา : [http://www.leotrans.com/cgi-sect/leo\\_news/Summery%20Fuel%20surcharge%20\(Crisis\)%20Update-on%2031%20JAN%2020061.xls](http://www.leotrans.com/cgi-sect/leo_news/Summery%20Fuel%20surcharge%20(Crisis)%20Update-on%2031%20JAN%2020061.xls)

จากตัวอย่างค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในตารางที่ 3.3 สามารถอธิบายได้ว่า สายการบินแอร์แคนาดา (Air Canada: AC) คิดค่าธรรมเนียมน้ำมันสำหรับการส่งสินค้าทั้งหมด สินค้าตามน้ำหนักที่วัดได้จริง และสินค้าที่มีน้ำหนักมากกว่า 45 กิโลกรัม ในการส่งสินค้าไปยัง พื้นที่ 1 (North/Central/South America), พื้นที่ 2 (EU, Africa, Scandinavia, Part of Russia(Europe)), ME (Middle East) และ SWP (Southern West Pacific (Australia & New Zealand) ในอัตรา 22.00 บาทต่อกิโลกรัม และ คิดค่าธรรมเนียมน้ำมันในการส่งสินค้าไปยัง พื้นที่ 3 (Asia & part of Russia (Asia)) ในอัตรา 11.00 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2006 เป็นต้น

#### 4) ค่าธรรมเนียมคลังสินค้า (Terminal Charge)

ค่าธรรมเนียมคลังสินค้า สำหรับของไทย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ จะมีผู้ให้บริการ 2 ราย คือ การบินไทย (TG) และ Bangkok Flight Services (BFS) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าสายการบินจะเลือกใช้ผู้ให้บริการรายใด

#### 5) ค่าใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill Fee)

ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill) เป็นเอกสารสำคัญในการขนส่งสินค้าทางอากาศซึ่งจัดทำโดยผู้ส่งสินค้าหรือตัวแทนผู้ส่งสินค้า ถือเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งและสายการบินเพื่อรับขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ค่าใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Waybill Fee) ซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้รับจ้างส่งสินค้าออกให้ในฐานะผู้ส่งสินค้าต้องนำ Air Waybill มาเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารส่งออกที่ส่งไป เรียกเก็บเงินหรือ ให้ผู้ซื้อใช้เป็นหลักฐานประกอบในการรับสินค้าต่อไป ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ Air Waybill มี 2 ประเภทหลักๆ คือ

**House Air Waybill** เป็นเอกสารที่ออกโดยบริษัทตัวแทนรับส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งออก โดยชื่อผู้ขนส่งใน Air Waybill (มุมซ้ายด้านบนของ Air Waybill) จะเป็นชื่อของผู้ส่งออก

**Master Air Waybill** เป็นเอกสารที่ออกโดยสายการบินที่ส่งสินค้าซึ่งลงนามโดยสายการบินหรือบริษัทตัวแทนของสายการบินก็ได้ โดยชื่อผู้ขนส่งสินค้าใน Master Air Waybill (มุมซ้ายด้านบนของ Air Waybill) ก็จะเป็นผู้ส่งออก โดยรายละเอียด Master Air Waybill แสดงดังตารางที่ 3.4



ตัวอย่าง Master Air Waybill

Shipper's Name and Address <b>1</b>		Shipper's Account Number		NOT NEGOTIABLE <b>AIR WAYBILL</b> ISSUED BY	
Consignee's Name and Address <b>2</b>		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIERS' LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing <b>3</b>		Reference Number		Optional Shipping Information	
to By First Carrier Routing and Destination/ to by to by		Currency	CHGS Code	WT/VOL	Declared Value for Carriage
Airport of Destination <b>4</b>		Requested Flight/Date		Declared Value for Customs <b>5</b>	Amount of Insurance
Handling Information <b>6</b>		INSURANCE : If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".			
No. of Pieces RCP <b>7</b>	Gross Weight <b>8</b>	Kg lb <b>8 A</b>	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight <b>9</b>	Rate Charge <b>9 A</b>
				Total <b>9 B</b>	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) <b>10</b>
Prepaid		Weight Charge		Collect	
		Valuation Charge			
		Tax			
Total other Charges Due Agent		Other Charges			
Total other Charges Due Carrier		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.			
Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent <b>11</b>	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Signature of issuing Carrier or its Agent <b>14</b>	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Executed on (Date) <b>12</b>	
		Total Collect Charges		at (Place) <b>13</b>	

ตารางที่ 3.4 คำอธิบาย Master Air Waybill

ส่วนที่	ผู้กรอกข้อมูล	คำอธิบาย
1	ลูกค้า	ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งออก
2	ลูกค้า	ชื่อและที่อยู่ของผู้รับของ
3	ลูกค้า	ตัวย่อของสนามบินต้นทาง
4	ลูกค้า	ตัวย่อของสนามบินปลายทาง
5	ลูกค้า	มูลค่าของสินค้าสำหรับผลประโยชน์ของลูกค้า
6	ลูกค้าหรือตัวแทนรับขนส่งสินค้า	คำสั่งพิเศษสำหรับการขนส่ง
7	ลูกค้า	จำนวนชิ้น
8	ลูกค้า	น้ำหนักรวมที่ชั่งได้
8A	ลูกค้า	กิโลกรัมหรือปอนด์
9	ลูกค้า	น้ำหนักสำหรับคำนวณค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้าทางอากาศ
9A	ลูกค้า	ค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้าทางอากาศ
9B	ลูกค้า	ค่าใช้จ่ายทั้งหมด
10	ลูกค้า	คุณสมบัติและปริมาณของสินค้า
11	ลูกค้า	ลายมือชื่อของผู้ส่งออกหรือตัวแทน
12	ลูกค้าหรือตัวแทนรับขนส่งสินค้า	วันที่ที่ลงลายมือชื่อ
13	ลูกค้าหรือตัวแทนรับขนส่งสินค้า	สถานที่ที่ลงลายมือชื่อ
14	ลูกค้าหรือตัวแทนรับขนส่งสินค้า	ลายมือชื่อของสายการบินหรือตัวแทน

ที่มา : <http://www.ups.com/aircargo/using/services/supplies/airwaybill.html#mawb>

### 3.1.4 พื้นที่และฤดูกาลในการกำหนดค่าธรรมเนียมและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ

การแบ่งพื้นที่ในการกำหนดค่าธรรมเนียมและค่าบริการในด้านต่าง ๆ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) หรือ ไออาตา ได้มีการแบ่งพื้นที่ทั่วโลก ออกเป็น 3 โซนเท่านั้น (ภาพที่ 3.2) ซึ่งเรียกว่า Traffic Conference Areas หรือ TC Area การแบ่งนี้ก็เพื่อให้ง่ายต่อการกำหนดค่าธรรมเนียมการขนส่ง และกฎเกณฑ์ต่างๆ แต่ละโซนจะประกอบด้วยภูมิภาคต่างๆ ดังนี้



### 3.2 สถานการณ์การขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือแอร์คาร์โก้ (Air Cargo) นับเป็นสาขาที่มีความสำคัญต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของโลก ซึ่งในปี 2551 ที่ผ่านมานั้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้มีการรายงานว่าการขนส่งทางอากาศมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 35 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2551 มีมูลค่าลดลงร้อยละ 4.0 เมื่อเทียบกับการขยายตัวร้อยละ 4.3 ในปี 2550 ในขณะที่ผู้โดยสารทางอากาศเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คือ ร้อยละ 1.6% (ตารางที่ 3.6)

ทั้งนี้ในเดือนธันวาคม 2008 นั้น IATA ได้มีการรายงานว่าการขนส่งทางอากาศมีมูลค่าลดลงถึงร้อยละ 22.6 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า การลดลงของการขนส่งทางอากาศเป็นผลสืบเนื่องมาจากการตกต่ำของเศรษฐกิจโลก ซึ่งการนำเข้าและส่งออกของเอเชีย อเมริกาเหนือ และยุโรป มีมูลค่าลดลงประมาณร้อยละ 20-30

ตารางที่ 3.6 อัตราการเปลี่ยนแปลงการขนส่งทางอากาศปี 2551 เทียบกับปี 2550

หน่วย : ร้อยละ

ภูมิภาค	รายได้ค่าโดยสารต่อกิโลเมตร	ความสามารถในการขนส่งผู้โดยสาร	อัตราการบรรทุกเฉลี่ย	ความสามารถในการขนส่งสินค้า	ความสามารถในการขนส่งทั้งหมด
แอฟริกา	-4.0	-4.2	70.2	-2.5	-7.4
เอเชียแปซิฟิก	-1.5	1.2	73.9	-6.6	-2.5
ยุโรป	1.8	3.8	76.6	-2.8	2.9
ละตินอเมริกา	10.2	9.2	74.0	-13.5	5.7
ตะวันออกกลาง	7.0	8.6	74.9	6.3	8.5
อเมริกา	2.9	4.3	79.8	-1.9	3.4
รวม	1.6	3.5	75.9	-4.0	1.5

ที่มา : สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA)

สำหรับในปี 2552 IATA ได้มีการคาดการณ์ว่าสายการบินต่างๆ ทั่วโลกจะประสบกับภาวะขาดทุนประมาณ 2.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ณ ระดับราคาน้ำมันที่ 60 เหรียญสหรัฐฯต่อบาร์เรล ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารจะลดลงประมาณร้อยละ 3.0 การขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 5.0 และรายรับรวมทั้งสิ้นของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศทั่วโลกจะลดลงประมาณ 35 ล้านเหรียญสหรัฐฯ จาก 536 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2551 เป็น 501 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2552

สำหรับการจราจรและการขนส่งทางอากาศของไทยนั้นมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องเป็นผลมาจากการเติบโตของธุรกิจสายการบินราคาประหยัด การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน การเร่งรัดการเปิดเสรีการค้าและบริการ รวมทั้งการดำเนินนโยบายเปิดเสรีด้านการบิน และนโยบายการเป็นศูนย์กลางการ

บินของไทย ยังส่งผลให้การค้าและการลงทุนมีอัตราการขยายตัว รวมถึงปริมาณการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคและประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

### การขนส่งทางอากาศของไทย

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจะพบว่า การขนส่งเป็นกิจกรรมการผลิตที่มีมูลค่าในผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2551 622,080 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2543 ที่มีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม 395,926 ล้านบาท เมื่อพิจารณากิจกรรมต่าง ๆ ในด้านการขนส่งจะเห็นได้ว่า การขนส่งทางบกและระบบรางเป็นการขนส่งที่มีมูลค่าสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 37.62 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาขนส่งของปี 2550 รองลงมาเป็นการขนส่งทางอากาศและการบริการด้านไปรษณีย์และโทรคมนาคมซึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.52 และ 17.31 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาขนส่งของปี 2550 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.7 และ 3.8)

ตารางที่ 3.7 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาขนส่ง

หน่วย : ล้านบาท

กิจกรรมการขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550 <sup>P</sup>
การขนส่งทางบกและระบบราง	164,441	166,435	167,952	162,013	168,742	186,983	212,745	234,039
การขนส่งทางน้ำ	49,754	55,049	58,842	65,210	73,467	84,028	97,979	105,233
การขนส่งทางอากาศ	69,706	79,074	89,678	89,364	97,811	89,972	96,321	109,006
บริการนำเที่ยว	39,144	40,977	43,500	45,572	53,156	54,305	58,201	66,130
ไปรษณีย์และโทรคมนาคม	72,881	85,514	89,306	95,010	99,354	104,335	104,629	107,672
รวม	395,926	427,049	449,278	457,169	492,530	519,623	569,875	622,080

หมายเหตุ : P หมายถึง มูลค่าเบื้องต้น

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



ตารางที่ 3.8 สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาขนส่งแยกตามประเภท

หน่วย : ร้อยละ

กิจกรรมการขนส่ง	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550 <sup>P</sup>
การขนส่งทางบกและระบบราง	41.53	38.97	37.38	35.44	34.26	35.98	37.33	37.62
การขนส่งทางน้ำ	12.57	12.89	13.10	14.26	14.92	16.17	17.19	16.92
การขนส่งทางอากาศ	17.61	18.52	19.96	19.55	19.86	17.31	16.90	17.52
บริการนำเที่ยว	9.89	9.60	9.68	9.97	10.79	10.45	10.21	10.63
ไปรษณีย์และโทรคมนาคม	18.41	20.02	19.88	20.78	20.17	20.08	18.36	17.31
รวม	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

หมายเหตุ : P หมายถึง มูลค่าเบื้องต้น

ที่มา : จากการคำนวณ

ข้อมูลด้านการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของไทยจะประกอบด้วยข้อมูลด้านสถิติในด้านหลักๆ 4 ประเภท คือ

1. การขึ้น-ลงของอากาศยาน
2. การขนส่งผู้โดยสาร
3. การขนส่งสินค้า
4. การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์

จากการศึกษาสถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศเมื่อพิจารณาจากข้อมูลของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการทำอากาศยานหลักของประเทศไทย และมีทำอากาศยานในความรับผิดชอบ 6 แห่ง ประกอบด้วย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานดอนเมือง ทำอากาศยานภูเก็ต ทำอากาศยานเชียงใหม่ ทำอากาศยานหาดใหญ่ และทำอากาศยานเชียงราย โดยทำอากาศยานทั้ง 6 แห่ง เป็นทำอากาศยานที่ให้บริการเที่ยวบินทั้งในและระหว่างประเทศ

การศึกษาจะพบว่าสถานการณ์ด้านการขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2550 มีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงกว่า 218,653 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2549 ร้อยละ 6.95 ในขณะที่ปี 2551 มีจำนวนเที่ยวบินลดลงร้อยละ 3.16 จากปี 2550 โดยทั้งปีมีจำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงเพียง 211,741 เที่ยวบิน (ตารางที่ 3.9)

ตารางที่ 3.9 จำนวนการขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศ

หน่วย : เที่ยวบิน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
2546	77,358	77,365	154,723	-
2547	93,974	93,984	187,958	21.48
2548	96,958	97,568	194,526	3.49
2549	102,214	102,226	204,440	5.10
2550	109,117	109,536	218,653	6.95
2551	105,683	106,058	211,741	- 3.16

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เมื่อพิจารณาข้อมูลทั้งการขนส่งขาเข้าและขาออก รวมถึงการส่งผ่านสินค้าตั้งแต่ปี 2546 – 2551 จะพบว่าในปี 2548 มีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเปลี่ยนแปลงจากปีก่อนหน้ามากที่สุด คือลดลงร้อยละ 31.72 ในขณะที่ปี 2549 การขนส่งสินค้าทางอากาศปรับตัวเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 29.64 คิดเป็นมูลค่าการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ 1,201,050 ตัน ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเป็นผลมาจากการเปิดดำเนินการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักแห่งใหม่ของประเทศ เมื่อ 28 กันยายน 2549 ส่วนในปี 2550 การขนส่งสินค้าทางอากาศปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ส่วนในปี 2551 ที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ปรับตัวลดลง ร้อยละ 4.11 โดยทั้งปีมีการขนส่งสินค้ารวมทั้งสิ้น 1,188,038 ตัน (ตารางที่ 3.10)

ตารางที่ 3.10 จำนวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

หน่วย : ตัน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	การส่งผ่าน	รวมทั้งหมด	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
2546	352,706	553,468	906,174	98,807	1,004,981	-
2547	397,806	611,838	1,009,644	103,466	1,113,110	9.71
2548	310,512	472,256	782,768	62,270	845,038	- 31.72
2549	441,775	680,607	1,122,382	78,668	1,201,050	29.64
2550	465,995	717,550	1,183,545	53,302.31	1,236,847	2.89
2551	461,576	688,296	1,149,872	38,166	1,188,038	- 4.11

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศของท่าอากาศยานนานาชาติทั้ง 6 แห่ง พบว่าปี 2551 ที่ผ่านมานั้น มีผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งขาเข้า ขาออกและการเดินทางผ่านท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ้นกว่า 31.6 ล้านคน ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 5.35 (ตารางที่ 3.11) ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลทำให้การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลง ประกอบไปด้วยปัจจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศ โดยปัจจัยภายในได้แก่ สถานการณ์การเมืองภายในประเทศ การประกาศพระราชกำหนดภาวะฉุกเฉิน สถานการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อการเดินทางเข้ามาของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอกประเทศ อันได้แก่ ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในปีที่ผ่านมา วิกฤตการณ์ทางการเงินที่เกิดขึ้นทั่วโลก จนทำให้เศรษฐกิจทั่วโลกเผชิญกับการเจริญเติบโตที่ลดลง เป็นต้น

นอกจากนี้หากพิจารณาในช่วงตั้งแต่ปี 2546 – 2551 นั้นจะพบว่าปี 2548 มีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงจากปีก่อนหน้าถึงร้อยละ 37.50 และปรับตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 35.45 ในปี 2549 ซึ่งเป็นปีที่มีการเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าแนวโน้มของการอัตราการเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ตั้งแต่ปี 2546 – 2551 นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือปรับตัวลดลงอย่างมากในปี 2548 และปรับตัวเพิ่มขึ้นอีกครั้งหนึ่งในปี 2549 ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการปรับตัวที่ลดลง และในปีที่ผ่านมากการขนส่งทางอากาศทั้งผู้โดยสารและสินค้าได้ปรับตัวลดลงเช่นเดียวกัน

ตารางที่ 3.11 จำนวนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

หน่วย : คน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	การเดินทางผ่าน	รวมทั้งหมด	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
2546	11,485,702	11,470,490	22,956,192	1,646,765	24,602,957	
2547	14,018,522	14,051,757	28,070,279	1,880,770	29,951,049	17.86
2548	10,110,329	10,242,225	20,352,554	1,429,932	21,782,486	- 37.50
2549	15,939,995	15,954,810	31,894,805	1,848,964	33,743,769	35.45
2550	15,790,051	15,842,665	31,632,716	1,667,051	33,299,767	- 1.33
2551	15,049,010	15,054,651	30,103,661	1,503,839	31,607,500	- 5.35

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

นอกจากการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารแล้ว การขนส่งทางอากาศได้ให้บริการขนส่งเกี่ยวกับไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศด้วยเช่นกัน โดยการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ตั้งแต่ปี 2546 – 2551 จะ

พบว่าระหว่างปี 2546 – 2550 การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่ในปี 2551 ได้ปรับตัวลดลงร้อยละ 6.54 ซึ่งมีปริมาณการขนส่ง 10,265 ตัน ซึ่งการขนส่งในจำนวนนี้เป็น การขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากปี 2546 ถึงร้อยละ 65.68 (ตารางที่ 3.12)

ตารางที่ 3.12 จำนวนการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

หน่วย : ตัน

ปี	ขาเข้า	ขาออก	รวม	การส่งผ่าน	รวมทั้งหมด	อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)
2546	2,110	818	2,928	595	3,523	-
2547	2,000	1,836	3,836	408	4,244	16.99
2548	1,047	9,233	10,280	551	8,190	48.18
2549	536	8,754	9,290	415	9,705	15.61
2550	508	9,767	10,275	661	10,936	11.26
2551	308	9,408	9,716	549	10,265	- 6.54

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)