

ชื่อวิทยานิพนธ์ การศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศ
ญี่ปุ่น : กรณีศึกษาท่าเรือสงขลาและท่าเรือป็นัง

ผู้วิจัย นางสาววรรณ ชีวานุกูล **ปริญญา** เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์ศักดิ์ ธนวิบูลย์ชัย (2) รองศาสตราจารย์
ลัดดา พิศาลบุตร **ปีการศึกษา** 2547

บทคัดย่อ

รายงานฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราภาระท่าเรือการส่งออก
สินค้ายางพาราไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือสงขลาและท่าเรือป็นังเป็นจุดรับบรรทุกสินค้า รวมทั้งเปรียบเทียบ
ต้นทุนค่าขนส่งโดยรวม

กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น ประกอบด้วยผู้ส่งออก
จังหวัดสงขลา จำนวน 10 ราย จังหวัดยะลา ตรัง และ นครศรีธรรมราช จังหวัดละ 3 ราย รวมทั้งสิ้น
19 ราย เครื่องมือที่ใช้เป็นข้อมูลสถิติซึ่งรวบรวมจากเอกสารต่าง ๆ และข้อมูลปฐมภูมิ โดยใช้แบบสอบถาม
สัมภาษณ์โดยตรง สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ และส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์

ผลการวิจัยพบว่า การส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือสงขลาเป็นจุด
ขนถ่ายสินค้าจะมีต้นทุนค่าขนส่งที่เกิดขึ้นในจังหวัดสงขลา ยะลา ตรัง และนครศรีธรรมราช ดังนี้ คือ 3,500,
5,000, 5,500 และ 6,000 บาท / เทียบ ตามลำดับ ส่วนค่าระวางเรือ จะมีต้นทุนที่เกิดขึ้น เท่ากับ 31,500 บาท
/ ตู้คอนเทนเนอร์ และต้นทุนที่เกิดขึ้นในด้านอัตราค่าภาระท่าเรือ เท่ากับ 1,015 บาท / ตู้คอนเทนเนอร์

สำหรับการส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือป็นังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า
จะมีต้นทุนค่าขนส่งที่เกิดขึ้นในจังหวัดสงขลา ยะลา ตรัง และนครศรีธรรมราช ดังนี้ คือ 4,000, 5,500, 6,000
และ 6,500 บาท / เทียบ ตามลำดับ ส่วนค่าระวางเรือจะมีต้นทุนที่เกิดขึ้น เท่ากับ 22,150 บาท / ตู้คอนเทนเนอร์
และต้นทุนในด้านอัตราค่าภาระท่าเรือ เท่ากับ 3,400 บาท / ตู้คอนเทนเนอร์

ผลการวิจัยเปรียบเทียบต้นทุน พบว่า ต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกทางท่าเรือสงขลาในจังหวัดสงขลา
ยะลา ตรัง และนครศรีธรรมราช ถูกกว่าต้นทุนการส่งออกทางท่าเรือป็นัง ดังนี้ คือ 14.28%, 10%, 9.09% และ
8.33% ตามลำดับ ส่วนค่าระวางเรือพบว่า ต้นทุนค่าระวางเรือการส่งออกทางท่าเรือป็นัง ถูกกว่าต้นทุนการ
ส่งออกทางท่าเรือสงขลา สูงถึง 29.68% และต้นทุนในด้านอัตราค่าภาระท่าเรือ พบว่า ต้นทุนการส่งออกทาง
ท่าเรือสงขลา ถูกกว่าต้นทุนการส่งออกทางท่าเรือป็นัง สูงถึง 235.96% จากการวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง
โดยรวมสำหรับการส่งออกสินค้าทางท่าเรือป็นังจะมีต้นทุนถูกกว่าการส่งออกสินค้าทางท่าเรือสงขลา เท่ากับ
6,465 บาท / ตู้คอนเทนเนอร์

คำสำคัญ ต้นทุนค่าขนส่งรวม ยางพารา ท่าเรือสงขลา ท่าเรือป็นังไปประเทศญี่ปุ่น

Thesis title: TRANSPORT COST OF NATURAL RUBBER EXPORTED FROM
SOUTHERN THAILAND TO JAPAN : A CASE STUDY OF SONGKHLA
PORT AND PENANG PORT

Researcher: Miss Wanna Cheewanukul; **Degree:** Master of Economics; **Thesis
advisors:** (1) Dr. Narongsakdi Thanavibulchai, Associate Professor; (2) Ladda
Pisarnbud, Associate Professor; **Academic year:** 2004

ABSTRACT

The objective of this analysis was to study transport, ocean freight and port tariff cost in connection with an export of natural rubber to Japan through Songkhla port and Penang loading port. It included a comparison of combined total shipping cost.

The samples of shippers were from southern Thailand exporting their rubber to Japan and consisted of 10 shippers from Songkhla province 3 each from Yala, Trang and Nakornsrihammaraj provinces and a total of 19 exporters. Sources of secondary data were derived from various articles and first hand or primary data were derived from direct, phone interview and posted questionnaire.

From the analysis of the transport cost from the southern provinces of Thailand comprising Songkhla, Yala, Trang and Nakornsrihammaraj to Japan by using Songkhla port as loading point, it was found that they were Baht 3,500, 5,000, 5,500 and 6,000 per round trip respectively. The Songkhla to Japan ocean freight was Baht 31,500 per container and the port charges were Baht 1,015 per container.

For the rubber exported from the south of Thailand to Japan by using Penang port as loading point the transport costs from Songkhla, Yala, Trang and Nakornsrihammaraj provinces were Baht 4,000, 5,500, 6,000 and 6,500 per round trip respectively. The ocean freight from Penang to Japan was Baht 22,150 per container and the port charges were Baht 3,400 per container.

From the analysis of this cost comparison, it was found that transport cost from Songkhla, Yala, Trang and Nakornsrihammaraj by using Songkhla port as loading point was cheaper by 14.28%, 10%, 9.09% and 8.33% respectively. For ocean freight portion, it was cheaper by 29.68% for using Penang port over Songkhla port; and for the port charges it was cheaper by as much of 235.96% at Songkhla port over Penang port. For the analysis of the total shipping cost, it was cheaper by Baht 6,465 per container to export via Penang port over Songkhla port.

Keywords: Total shipping cost, natural rubber, Songkhla port Penang port to Japan

กิตติกรรมประกาศ

การทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์อย่างยิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร. ณรงค์ศักดิ์ ธนวิบูลย์ชัย และ รองศาสตราจารย์ ลัดดา พิศาลบุตร อาจารย์ที่ปรึกษา วิทยานิพนธ์ แผนกวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ และติดตามความก้าวหน้าการทำวิทยานิพนธ์นี้อย่างใกล้ชิดเสมอมา นับตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จ เรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของท่านเป็นอย่างยิ่ง พร้อมกันนี้ ขอขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์ ศกุนตะลักษณะ อาจารย์คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นอย่างสูงที่ได้ให้คำแนะนำ และเรียบเรียงงานวิจัยฉบับนี้ให้ได้อย่าง สมบูรณ์

การศึกษาวิจัยฉบับนี้ สำเร็จเรียบร้อยได้ โดยได้รับความสนับสนุนจากผู้ส่งออกสินค้า ยางพาราจาก 4 จังหวัดภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดสงขลา ยะลา ตรัง และ นครศรีธรรมราช ซึ่งได้สละ เวลาให้สัมภาษณ์ และให้เอกสารข้อมูลที่สำคัญในการดำเนินการวิจัย รวมทั้งขอขอบคุณ เจ้าหน้าที่ทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการวิจัยครั้งนี้

ผู้วิจัยได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลของผู้ส่งออกจาก คุณสมชัย สุรจกุลวัฒนา ซึ่งเป็นผู้จัดการทั่วไปของบริษัท เอ็น.วาย.เค. สงขลา จำกัด จึงขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้ผู้สนใจการศึกษาทั่วไป ผู้ส่งออก และผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด

วรรณภา ชีวานุกูล

สิงหาคม 2547

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เศรษฐกิจของประเทศย่อมขึ้นอยู่กับภาวะพาณิชย์ อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม เป็นองค์ประกอบสำคัญ เนื่องจากยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญชนิดหนึ่งของประเทศ และเป็นที่มาของรายได้หลักของภาคใต้ สามารถทำรายได้ให้กับประเทศปีละหลายหมื่นล้านบาท แต่อุตสาหกรรมยางพาราจะเจริญรุ่งเรืองได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายชนิด การขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยสำคัญชนิดหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างมาก เพราะการขนส่งถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญอย่างหนึ่งที่จะทำให้ธุรกรรมการขนถ่ายสินค้าไปถึงผู้รับประสบความสำเร็จและถือเป็นตัวกลางในการทำการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมูลค่าการค้าระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เพราะฉะนั้น การวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องพิจารณาและกำหนดความเกี่ยวพันระหว่างการขนส่งและด้านอื่น ๆ ในทางเศรษฐกิจอย่างรอบคอบ มิฉะนั้นก็จะทำให้ปัจจัยทางด้านการขนส่งกลายเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวของส่วนอื่น ๆ ในเศรษฐกิจแทนที่จะเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐานในการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ

การขยายตัวของการส่งออก ส่งผลให้ความต้องการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยตลอด เนื่องจากการเปิดการค้าเสรี และกระตุ้นการส่งออก รวมถึงนโยบายส่งเสริมกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดความต้องการด้านขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ปัจจุบันการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้รับการพัฒนาจนเป็นที่นิยมทั่วไป ระบบนี้สามารถขนส่งได้ทั้งทางเรือ ทางรถยนต์ และทางรถไฟ ทำให้สินค้าส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อได้โดยตรงอย่างสะดวกและป้องกันการบอบช้ำของสินค้าได้มาก ซึ่งเรียกระบบขนส่งนี้ว่าระบบ Door To Door

ในอดีต สินค้าเข้าออกสำหรับภูมิภาคทางภาคใต้ซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ที่จังหวัดสงขลา หรืออำเภอหาดใหญ่ ถูกขนส่งเข้าออกจากกรุงเทพฯ หรือผ่านเขตชายแดนมาเลเซีย ซึ่งสินค้านี้เป็นยางพารา, แร่ หรือ ผลิตภัณฑ์ประมงเป็นส่วนใหญ่ จนกระทั่งท่าเรือสงขลาได้ถูกสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2530 เรือบรรทุกยางพาราและเรือประมงรวมทั้งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาดเล็กจึงสามารถเข้าออกเทียบท่าสำหรับขนถ่ายสินค้าได้ อย่างไรก็ตามสินค้าบางส่วนยังถูกบรรทุกผ่านเขตมาเลเซียโดยทางบก เพื่อไปส่งต่อเรือที่ท่าเรือปีนัง

การศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่นผ่านทางท่าเรือสงขลาและท่าเรือป็นัง เนื่องจากจังหวัดสงขลามีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซียในเขตท้องที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอสะบ้าย้อย อำเภอนาทวี อำเภอสะเดา มีด่านศุลกากรติดต่อกับชายแดน 4 ด่าน ได้แก่ 1. ด่านศุลกากรสะเดา 2. ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 3. ด่านศุลกากรสงขลา 4. ด่านศุลกากรท่าอากาศยานหาดใหญ่

โดยผู้ส่งออกจะมีสำนักงานและโรงงานผลิตอยู่ทางภาคใต้เป็นส่วนใหญ่ สินค้าประเภทยางพารา ซึ่งเป็นสินค้ากลุ่มใหญ่ มีขนาดการส่งออกมาจากจังหวัดสงขลาถูกส่งออกไปยังประเทศปลายทางโดยใช้ การขนส่งทางถนน และทางเรือลำเลียง โดยผ่านได้ทั้งทางท่าเรือสงขลา และท่าเรือป็นัง ประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีปริมาณยางพาราส่งออกทางท่าเรือป็นังโดยผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ปี พ.ศ. 2545 ประมาณ 810,117.40 ตัน หรือประมาณ 40,505 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีมูลค่ายางพาราประมาณ 23,959.90 ล้านบาท และตั้งแต่เดือน มกราคม – สิงหาคม พ.ศ. 2546 ประมาณ 600,255.60 ตัน หรือประมาณ 30,012 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีมูลค่ายางพาราประมาณ 22,643.10 ล้านบาท ที่สำคัญมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา ปี พ.ศ. 2545 ประมาณ 430,974.60 ตัน หรือ ประมาณ 21,548 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีมูลค่ายางพาราประมาณ 12,786.80 ล้านบาท และตั้งแต่เดือน มกราคม – สิงหาคม พ.ศ. 2546 ประมาณ 377,936.30 ตัน หรือประมาณ 18,896 ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีมูลค่ายางพาราประมาณ 14,281.40 ล้านบาท ทำให้ท่าเรือสงขลาสูญเสียรายได้จำนวนมาก เนื่องจากค่าระวางเรือของท่าเรือสงขลาแพงกว่าท่าเรือป็นัง และท่าเรือป็นังมีฐานสินค้าใหญ่กว่า ถ้าผู้ส่งออกส่งสินค้าออกทางสงขลาจะต้องใช้เรือฟัดเดอร์เอาตู้ไปขึ้นเรือใหญ่อีกที และต้องเสียค่าใช้จ่ายให้เรือที่สิงคโปร์ด้วยซึ่งมีต้นทุนแพงกว่า

หากสามารถศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่นระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือป็นังได้ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกทางท่าเรือสงขลาได้ คาดว่าปริมาณธุรกิจการส่งออกทางสงขลาจะมากขึ้น อันจะเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ประกอบการส่งออกทางท่าเรือสงขลาเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งมีผลต่อท่าเรือสงขลาทำให้สามารถแข่งขันกับทางท่าเรือป็นังได้

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราภาระท่าเรือ การส่งออกสินค้า ยางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือสงขลาเป็นจุดขนถ่ายสินค้า

2.2 เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราภาระท่าเรือ การส่งออกสินค้า ยางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือปีนังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า

2.3 เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราภาระท่าเรือ การส่งออกสินค้า ยางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า เพื่อหาแนวทางให้กับท่าเรือสงขลาที่มีศักยภาพที่สามารถแข่งขันกับท่าเรือปีนังได้

3. กรอบแนวคิดการวิจัย

3.1 วิธีการวิจัยศักยภาพของท่าเรือสงขลา จะใช้วิธีพรรณนา ทางด้านกายภาพของ ท่าเรือสงขลา และด้านเศรษฐกิจ ซึ่งแบ่งเป็นการบริการเรือ เกี่ยวกับปริมาณจำนวนเรือที่เข้า – ออก และ การบริการสินค้า เกี่ยวกับปริมาณจำนวนสินค้าเข้า – ออก โดยใช้ตารางตัวเลข ประกอบการอธิบาย

3.2 วิธีการวิจัยศักยภาพของท่าเรือปีนัง จะใช้วิธีพรรณนา ทางด้านกายภาพของ ท่าเรือปีนัง และด้านเศรษฐกิจ ซึ่งแบ่งเป็นการบริการเรือ เกี่ยวกับปริมาณจำนวนเรือที่เข้า - ออก และ การบริการสินค้า เกี่ยวกับปริมาณจำนวนสินค้าเข้า – ออก โดยใช้ตารางตัวเลขประกอบการ อธิบาย

3.3 วิธีวิจัยต้นทุนค่าขนส่ง อัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือ ที่ส่งออกทางสงขลาไป ประเทศญี่ปุ่น จะใช้วิธีวิเคราะห์ ซึ่งได้นำเอาต้นทุนอัตราค่าภาระของท่าเรือ ค่าระวางเรือ และ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามาเป็นตัวแปรหลักในการวิเคราะห์ โดยกำหนดว่าต้นทุนด้านอัตราค่าภาระ ของท่าเรือ ค่าระวางเรือ เป็นต้นทุนคงที่ เพราะไม่ว่าจะขนถ่ายสินค้าปริมาณมากน้อยเท่าไรก็ จะต้องเสียอัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็น ต้นทุนแปรผัน เพราะจะมีการเปลี่ยนแปลงตามระยะทาง

3.4 วิธีวิจัยต้นทุนค่าขนส่ง อัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือ ที่ส่งออกทางปีนังไป ประเทศญี่ปุ่น จะใช้วิธีวิเคราะห์ ซึ่งได้นำเอาต้นทุนอัตราค่าภาระของท่าเรือ ค่าระวางเรือ และ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามาเป็นตัวแปรหลักในการวิเคราะห์ โดยกำหนดว่าต้นทุนด้านอัตราค่าภาระ ของท่าเรือ ค่าระวางเรือ เป็นต้นทุนคงที่ เพราะไม่ว่าจะขนถ่ายสินค้าปริมาณมากน้อยเท่าไรก็

จะต้องเสียอัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็น ต้นทุนแปรผัน เพราะจะมีการเปลี่ยนแปลงตามระยะทาง

4. สมมติฐานการวิจัย

4.1 ถ้าท่าเรือสงขลาสามารถทำให้ต้นทุนค่าขนส่งบรรทุกสินค้า (Trucking) ในการ ส่งออกสินค้าทางพาราไปประเทศญี่ปุ่นจากท่าเรือสงขลาเป็นอัตราเดียวกับการส่งออกทาง ท่าเรือปีนังจะทำให้ผู้ประกอบการส่งออกหันมาใช้บริการการขนส่งทางท่าเรือสงขลาในปริมาณ มากขึ้น อันจะส่งผลดีต่อท่าเรือสงขลา และประเทศไทยก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย

4.2 ถ้าท่าเรือสงขลาสามารถทำให้ค่าระวางเรือ (Freight charge) ในการส่งออก สินค้าทางพาราไปประเทศญี่ปุ่นจากท่าเรือสงขลาเป็นอัตราเดียวกับการส่งออกทางท่าเรือปีนัง จะทำให้ผู้ประกอบการส่งออกหันมาใช้บริการการขนส่งทางท่าเรือสงขลาในปริมาณมากขึ้น อัน จะส่งผลดีต่อท่าเรือสงขลา และประเทศไทยก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย

4.3 ถ้าท่าเรือสงขลาสามารถให้อัตราภาระท่าเรือ (Tariff) ในการส่งออกสินค้า ทางพาราไปประเทศญี่ปุ่นจากท่าเรือสงขลาเป็นอัตราเดียวกับการส่งออกทางท่าเรือปีนังจะทำให้ ผู้ประกอบการส่งออกหันมาใช้บริการการขนส่งทางท่าเรือสงขลาในปริมาณมากขึ้น อันจะส่งผล ดีต่อท่าเรือสงขลา และประเทศไทยก็จะมีรายได้เพิ่มขึ้นด้วย

5. ขอบเขตการวิจัย

ศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่นผ่าน ท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง ได้แก่ ปริมาณสินค้า เข้า-ออก จำนวนเรือที่เข้า-ออกของท่าเรือ สงขลา และ ท่าเรือปีนัง ปริมาณยางและมูลค่าส่งออกยางผ่านด่านต่าง ๆ ในภาคใต้ ต่อจากนั้น จึงจะดูต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราค่าภาระท่าเรือ ณ จุดขนถ่ายสินค้าท่าเรือสงขลา และ ท่าเรือปีนัง เพื่อจะได้บทสรุปเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่นผ่าน ท่าเรือทั้งสองแห่ง โดยในการศึกษาจะศึกษาจาก ผู้ประกอบการส่งออกสินค้าทางพาราทาง ภาคใต้ใน 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสงขลา จำนวน 10 ผู้ประกอบการ จากจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด 15 ผู้ประกอบการ จังหวัดยะลา จำนวน 3 ผู้ประกอบการ จากจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด 3 ผู้ประกอบการ จังหวัดตรัง จำนวน 3 ผู้ประกอบการ จากจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด 3 ผู้ประกอบการ และจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 3 ผู้ประกอบการ จากจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด

6 ผู้ประกอบการ รวมทั้งหมด 19 ผู้ประกอบการที่มีการส่งออกยางพาราไปยังประเทศญี่ปุ่นที่จะทำการศึกษา ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าออกทั้งทางท่าเรือสงขลา และท่าเรือปิ้งที่ได้ทำการสำรวจและรวบรวมข้อมูล หนึ่ง ในการศึกษาต้นทุนค่าขนส่งในครั้งนี้ไม่ได้นำค่าประกันภัยสินค้ายางพารามาวิเคราะห์ด้วย เนื่องจาก สินค้ายางพาราเป็นสินค้าที่มีราคาไม่แพงมากนัก

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 เพื่อนำเสนอข้อมูลให้กับท่าเรือสงขลา เป็นแนวทางการกำหนดแผนการดำเนินงานแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของท่าเรือสงขลา เพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริการด้านเรือ

6.2 เพื่อนำผลต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราค่าภาระท่าเรือ สำหรับสินค้ายางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่นเสนอให้รัฐบาลปรับปรุงค่าระวางเรือ เพื่อให้สินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือสงขลาสามารถแข่งขันกับสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือปิ้งประเทศมาเลเซียได้

บทที่ 2

ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมยางพารา ระบบการขนส่ง และท่าเรือ

1. อุตสาหกรรมยางพารา

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ และเป็นที่มาของรายได้หลักของภาคใต้ มีบทบาทสำคัญต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของเกษตรกรชาวสวนยางกว่า 6 ล้านคน ปัจจุบันไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกยางพาราอันดับ 1 ของโลก ขณะเดียวกันยางพาราเป็นสินค้าเกษตรที่ทำรายได้จากการส่งออกให้กับไทยมากเป็นอันดับ 1 ในปี พ.ศ. 2545 โดยมีญี่ปุ่นและจีนเป็นตลาดสำคัญอันดับ 1 และ 2 ของไทยตามลำดับ มีมูลค่าส่งออกรวม 735.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 40 ของมูลค่าส่งออกยางพาราของไทย (จากหนังสือทิศทางการส่งออกและลงทุนของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 2547)

อุตสาหกรรมยางพาราของไทยแบ่งได้เป็น 3 ประเภท คือ 1) อุตสาหกรรมยางดิบ ได้แก่ การผลิตยางชนิดต่าง ๆ ก่อนจะนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ยาง เช่น ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และน้ำยางข้น 2) อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ได้แก่ การผลิตผลิตภัณฑ์ยางในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ยางล้อ ถุงมือยาง ชิ้นส่วนรถยนต์ ฯลฯ และ 3) อุตสาหกรรมไม้ยางพารา

อุตสาหกรรมยางดิบเริ่มต้นมาตั้งแต่สมัยเริ่มแรกที่มีการปลูกสร้างสวนยางและการผลิตยาง โดยมีผู้ประกอบการผลิตยางแผ่นรมควันและส่งออก ต่อมาได้มีการพัฒนาการผลิตยางแท่งขึ้นครั้งแรกที่มาเลเซีย ในปี พ.ศ. 2508 ประเทศไทยได้มีการส่งเสริมให้มีการผลิตยางแท่ง โดยการดำเนินงานของศูนย์วิจัยการยาง ผู้มีส่วนพัฒนาอุตสาหกรรมยางดิบในยุคแรกคือ นายชิต ทศนกุล และ นายเกษม อินทรสกุล ภาคเอกชนเริ่มผลิตยางแท่งเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2512 ในภาคตะวันออก โดยบริษัทอุตสาหกรรมยางตะวันออก จ. จันทบุรี ส่วนในภาคใต้ บริษัทเต็กบี่ห้าง จัดตั้งโรงงานยางแท่งที่ จ. ภูเก็ต และ บริษัทเกษตรวิสาหกิจไทย ที่ จ. นราธิวาส ในระยะต่อมามีผู้ผลิตยางแท่งเพิ่มมากขึ้น จนยางแท่งกลายเป็นสินค้าอันดับ 2 รองจากยางแผ่นรมควัน ยางแท่งที่ผลิตครั้งแรกให้ชื่อว่า TTR (Thai Tested Rubber) ต่อมาในปี พ.ศ. 2538 ได้มีการเปลี่ยนแปลงชื่อยางแท่งเป็น STR (Standard Thai Rubber) โดยการปรับปรุงคุณภาพให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้

ในช่วงปี พ.ศ. 2528 – พ.ศ. 2530 มีการตื่นตัวจากการแพร่ระบาดของโรคเอดส์ ซึ่งได้ทำลายชีวิตมนุษย์ไปเป็นจำนวนมาก ผลิตภัณฑ์ยางที่มีส่วนช่วยป้องกันโรคนี้ คือ ถุงมือยางและถุงยางอนามัย ส่งผลให้มีการผลิตและการบริโภคน้ำยางเพื่อนำไปผลิตผลิตภัณฑ์ยางดังกล่าวเพิ่มสูงขึ้น ในช่วงดังกล่าวประเทศไทยเริ่มมีการขยายตัวด้านการผลิตน้ำยางขึ้นเพิ่มสูงขึ้น การผลิตน้ำยางขึ้นของไทยได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนไทยกลายเป็นผู้ผลิตและส่งออกน้ำยางขึ้นรายใหญ่ที่สุดของโลกในปี พ.ศ. 2536

อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางของไทยเริ่มมาประมาณ 50 ปีมาแล้ว อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินงานของภาคเอกชนการช่วยเหลือและสนับสนุนจากภาครัฐมีค่อนข้างน้อย ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร ผู้ริเริ่มในการผลิตผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมยาง คือ นายมานะ รักวิทยาศาสตร์ ซึ่งได้ฝึกงานด้านอุตสาหกรรมยางจากประเทศเยอรมนี ได้ก่อตั้ง บริษัท ปรานีอุตสาหกรรม เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์ยางหลายชนิด ส่วนใหญ่ได้แก่ อุปกรณ์ทางการแพทย์ บริษัทดังกล่าวได้ดำเนินงานจนถึงปัจจุบัน ต่อมาเมื่อผู้ผลิตอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพิ่มมากขึ้น ภาคเอกชนโดยกลุ่มผู้ผลิตผลิตภัณฑ์จากยางพาราได้จัดตั้งกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางสังกัดสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยขึ้นในปี พ.ศ. 2520 เพื่อเป็นศูนย์รวมของผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ยาง และเป็นตัวกลางในการประสานงานเพื่อประโยชน์ของการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ ในส่วนภาครัฐได้มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ยาง ในปี พ.ศ. 2536 ในสังกัดสถาบันวิจัยยาง มี นางวราภรณ์ ขจรไชยกูล เป็นผู้อำนวยการ เพื่อสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาการผลิตผลิตภัณฑ์ยางของประเทศ

นอกจากสถาบันวิจัยยางแล้ว ยังมีหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีบทบาทในการวิจัยและพัฒนา ยาง เช่น มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ มหาวิทยาลัยมหิดล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ MTEC ฯลฯ

อุตสาหกรรมยางล้อเป็นอุตสาหกรรมหลักที่ใช้วัตถุดิบในปริมาณที่สูง รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมนี้ มีการก่อสร้างโรงงานยางล้อหลายแห่งในประเทศไทย โดยใช้เทคโนโลยีจากต่างประเทศ มีการสร้างโรงงานยางล้อขนาดใหญ่ เช่น ในปี พ.ศ. 2505 ก่อตั้ง บริษัทไฟร์สโตน (ประเทศไทย) จำกัด ต่อมาเปลี่ยนเป็นบริษัทยางสยาม จำกัด เป็นโรงงานยางล้อโรงงานแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ในปี พ.ศ. 2512 มีการก่อตั้งบริษัทไทยบริดสโตน จำกัด และปีเดียวกันมีการก่อตั้งบริษัทก๊อดเยียร์ (ประเทศไทย) จำกัด และในปี พ.ศ. 2534 มีการก่อตั้งบริษัท สยามมิชลิน จำกัด นอกจากนี้ก็มีการก่อตั้งบริษัทอื่น ๆ อีกหลายบริษัท ซึ่งมีกำลังการผลิตรองลงมา

อุตสาหกรรมถั่วเขียวเป็นอุตสาหกรรมอีกชนิดหนึ่งที่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในช่วง 4 – 5 ปี มานี้ จนกระทั่งไทยกลายเป็นผู้ผลิตและส่งออกถั่วเขียวอันดับ 2 ของโลกรองจาก มาเลเซีย ผลิตภัณฑ์อื่นๆ ได้แก่ ยางรัดของ รองเท้าและพื้นรองเท้า ยาง ลูกบอลยาง ถั่วยาง อนามัย ชิ้นส่วนรถยนต์ ท่อยาง อุปกรณ์ทางการแพทย์ สายพานยาง แลบบางยืด ฯลฯ

ในปี พ.ศ. 2541 ไทยผลิตยาง 1.97 ล้านตัน ยางส่วนใหญ่ (91%) จะส่งออก ที่เหลือ (9%) ใช้ในประเทศ นอกจากการใช้ยางธรรมชาติแล้วประเทศไทยก็ใช้ยางสังเคราะห์ เพื่อใช้ในการผลิตผลิตภัณฑ์ยางด้วย โดยเริ่มสังยางสังเคราะห์เข้ามาใช้ในปี พ.ศ. 2502 จำนวน 90 กิโลกรัม การนำเข้าได้เพิ่มขึ้นทุกปี เช่น ในปี พ.ศ. 2503 นำเข้ายางสังเคราะห์ 3,682 ตัน ในปี พ.ศ. 2533 นำเข้า 45,000 ตัน ปี พ.ศ. 2537 มีการนำเข้า 71,668 ตัน ต่อมา มีการตั้งโรงงานผลิตยางสังเคราะห์ในประเทศไทย ที่ จ. ระยอง ในปี พ.ศ. 2540 เพื่อใช้ในประเทศและการส่งออก

อุตสาหกรรมไม้ยางพาราของไทย เริ่มมาประมาณ 20 กว่าปี อย่างไรก็ตาม ไม้ยางพาราได้นำมาใช้ประโยชน์เป็นเวลานาน ประโยชน์ที่รู้จักกันดีในสมัยแรก ๆ คือ เป็นเชื้อเพลิงสำหรับทำอาหาร เผาอิฐ รมยางและใช้เผาถ่าน ในยุคที่มีการผลิตยางแท่งตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 เป็นต้นมา ได้มีการนำไม้ยางพารามาทำลังสำหรับบรรจุยางแท่ง ลังบรรจุปลาหรือผลไม้ อย่างไรก็ตามการใช้ประโยชน์จากไม้ยางพาราในยุคแรก ๆ ยังมีน้อย ไม้ยางพาราส่วนใหญ่ที่โค่นเพื่อปลูกแทนจึงถูกเผาทิ้งไปอย่างน่าเสียดาย

ประมาณปี พ.ศ. 2510 นายพงศ์ ไสโน นักวิชาการป่าไม้ กรมป่าไม้ ได้ศึกษาคุณสมบัติของไม้ยางพารา พบว่า ไม้ยางพาราที่ผ่านกรรมวิธีอบและอาบน้ำยาแล้ว จะมีคุณสมบัติใกล้เคียงกับไม้สัก จึงเรียกไม้ยางพาราว่าไม้สักขาว และต่อมาเมื่อได้รับตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการกองวิจัยผลิตผลป่าไม้ได้เปิดการฝึกอบรมเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ไม้ยางพาราเพื่อผลิตเฟอร์นิเจอร์และเครื่องเรือนต่าง ๆ เพื่อเพิ่มมูลค่าของไม้ยางพารา ได้มีบริษัทเอกชนเริ่มทำการผลิตเฟอร์นิเจอร์จากไม้ยางพารา โดยส่วนใหญ่จะผลิตเพื่อขายต่างประเทศ หลังจากรัฐบาลได้ออกพระราชบัญญัติปิดป่าไม้สัมปทานทั่วประเทศในปี พ.ศ. 2532 ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนวัตถุดิบไม้เนื้อแข็งในประเทศ ผู้ประกอบการผลิตอุตสาหกรรมไม้จึงหันมาปรับปรุงไม้ยางพาราเพื่อใช้ทำผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ในระยะที่ผ่านมา พบว่า ไม้ยางพาราสามารถทดแทนไม้ป่าธรรมชาติได้เป็นอย่างดี จนถึงปัจจุบันผลิตภัณฑ์ไม้ยางพารามีมูลค่าเพิ่มและทำรายได้ให้กับประเทศไม่ต่ำกว่าปีละ 10,000 ล้านบาท

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจไม้ยางพารา เช่น ผู้ประกอบการด้านโรงงาน ผู้มีกิจการเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมไม้ยาง เครื่องจักรกล สถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการค้นคว้าวิจัย และชาวสวนยาง ได้ร่วมกันก่อตั้งสมาคมธุรกิจไม้ยางพาราไทย เมื่อปี พ.ศ. 2539 โดยมี

นายวิทยา งานทวี เป็นนายกสมาคมคนแรก ทั้งนี้เพื่อร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมไม้ยางพารา รวมถึงการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เพื่อให้อุตสาหกรรมไม้ยางพาราก้าวหน้าด้วยดี

ในปี พ.ศ. 2545 และ พ.ศ. 2546 มีปริมาณยางส่งออกผ่านด่านต่าง ๆ ในภาคใต้ ออกนอกราชอาณาจักร มีปริมาณยางที่ส่งออกทางด้านสงขลาคิดเป็นสัดส่วน 20.72% และ 22.08% ตามลำดับ คิดเป็นมูลค่ายาง 23.16% และ 24.02% ตามลำดับ ส่วนปริมาณยางที่ส่งออกทางด้านปาดังเบซาร์คิดเป็นสัดส่วน 38.96% และ 38.42% ตามลำดับ คิดเป็นมูลค่ายาง 43.39% และ 41.74% จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2545 ปริมาณยางที่ส่งออกทางด้านปาดังเบซาร์สูงกว่าส่งออกทางด้านสงขลา จำนวน 379,142.80 ตัน คิดเป็นมูลค่ายางส่งออกสูงกว่าถึง 11,173.10 ล้านบาท และในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณยางที่ส่งออกทางด้านปาดังเบซาร์สูงกว่าส่งออกทางด้านสงขลาเช่นกัน จำนวน 395,489.60 ตัน คิดเป็นมูลค่ายางส่งออกสูงกว่าถึง 15,742.90 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าประเทศไทยสูญเสียรายได้เป็นจำนวนมากในแต่ละปี และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 2.1)

ตารางที่ 2.1 ปริมาณยางและมูลค่ายางส่งออกนอกประเทศผ่านด่านศุลกากรต่าง ๆ ในภาคใต้ ประจำปี พ.ศ. 2545 - พ.ศ. 2546

หน่วย : ตัน

มูลค่า : ล้านบาท

จังหวัด	ด้าน	ปี พ.ศ. 2545				ปี พ.ศ. 2546			
		ตัน	สัดส่วน %	ล้านบาท	สัดส่วน %	ตัน	สัดส่วน %	ล้านบาท	สัดส่วน %
ภูเก็ต	ภูเก็ต	171,497.60	8.25	5,618.30	10.17	166,373.70	6.88	6,149.10	6.92
ตรัง	กันตัง	160.00	0.01	4.40	0.01	4,905.20	0.20	230.70	0.26
สงขลา	สงขลา	430,974.60	20.72	12,786.80	23.16	534,324.00	22.08	21,337.10	24.02
	ปาดังเบซาร์	810,117.40	38.96	23,959.90	43.39	929,813.60	38.42	37,080.00	41.74
	สะเดา	510,238.10	24.54	9,427.50	17.07	575,257.40	23.77	16,128.30	18.16
ยะลา	เบตง	56,256.10	2.71	1,008.10	1.83	60,567.20	2.50	1,595.40	1.80
นราธิวาส	สุไหงโก-ลก	19,976.90	0.96	237.80	0.43	9,227.00	0.38	127.20	0.14
สุราษฎร์ธานี	บ้านดอน	79,751.50	3.84	2,156.90	3.91	137,235.80	5.67	6,093.00	6.86
นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	570.00	0.03	21.40	0.04	0.00	0.00	0.00	0.00
สตูล	สตูล	0.00	0.00	0.00	0.00	2,129.60	0.09	91.40	0.10
รวม		2,079,542.20	100.00	55,221.10	100.00	2,419,833.50	100.00	88,832.20	100.00

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 9 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2546) หน้า 10

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 7

ในปี พ.ศ. 2545 – พ.ศ. 2546 ปริมาณยางส่งออกผ่านด่านสำคัญ 5 อันดับแรก โดยลำดับที่ 1 จะเป็นด่านปาดังเบซาร์ คิดเป็นสัดส่วน 38.96% และ 38.42% ลำดับที่ 2 ด่านสะเดา คิดเป็นสัดส่วน 20.72% และ 23.77% ลำดับที่ 3 ด่านสงขลา คิดเป็นสัดส่วน 24.54% และ 22.08% ลำดับที่ 4 ด่านภูเก็ต คิดเป็นสัดส่วน 8.25% และ 6.88% ส่วนลำดับที่ 5 ในปี พ.ศ. 2545 จะเป็นด่านภูเก็ต คิดเป็นสัดส่วน 2.71% ในปี พ.ศ. 2546 จะเป็นด่านบ้านดอน คิดเป็นสัดส่วน 5.67% โดยสรุป ด่านปาดังเบซาร์ยังคงมีปริมาณยางส่งออกมากที่สุดในภาคใต้ (ตารางที่ 2.2)

ตารางที่ 2.2 ปริมาณยางส่งออกผ่านด่านสำคัญ 5 อันดับแรก ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 - พ.ศ. 2546

หน่วย : ตัน

ลำดับ	ด่าน	ปี พ.ศ. 2545	%	ลำดับ	ด่าน	ปี พ.ศ. 2546	%
1	ปาดังเบซาร์	8,101,174.40	38.96	1	ปาดังเบซาร์	929,813.60	38.42
2	สะเดา	510,238.10	20.72	2	สะเดา	575,257.40	23.77
3	สงขลา	430,974.60	24.54	3	สงขลา	534,324.00	22.08
4	ภูเก็ต	171,497.60	8.25	4	ภูเก็ต	166,373.70	6.88
5	เบตง	56,256.10	2.71	5	บ้านดอน	137,235.80	5.67

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 9 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2546) หน้า 10

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 7

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2545 การส่งออกยางธรรมชาติสุทธิ ประเทศไทยยังคง
ครองเป็นอันดับ 1 ด้วยปริมาณสูงถึง 8,449 พันตัน อันดับ 2 ประเทศอินโดนีเซีย มีปริมาณ
ส่งออก 5,829.50 พันตัน และอันดับ 3 คือ ประเทศมาเลเซีย มีปริมาณส่งออก 1,224 พันตัน
(ตารางที่ 2.3)

ตารางที่ 2.3 การส่งออกยางธรรมชาติสุทธิ ปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2545

หน่วย : พันตัน

ประเทศ	2542	2543	2544	2545	รวม
ไทย	1,886.30	2,166.20	2,042.10	2,354.40	8,449.00
อินโดนีเซีย	1,494.60	1,379.60	1,453.10	1,502.20	5,829.50
มาเลเซีย	435.50	196.40	162.10	430.00	1,224.00
เวียดนาม	230.00	269.00	292.00	351.00	1,142.00
ศรีลังกา	42.70	32.60	32.50	36.10	143.90
อื่น ๆ	580.90	896.20	1,158.70	516.30	3,152.10
รวม	4,670.00	4,940.00	5,140.50	5,190.00	19,940.50

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 3 (มีนาคม 2547) หน้า 34

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2545 ประเภทการส่งออกยางธรรมชาติ ประเทศไทยจะเป็นผู้ผลิตยางแผ่นรมควัน และ น้ำยางข้น เป็นอันดับ 1 มีปริมาณการส่งออก จำนวน 3,998 พันตัน และ 1,231.50 พันตัน ตามลำดับ ประเทศอินโดนีเซีย เป็นผู้ผลิตยางแท่งเป็นอันดับ 1 มีปริมาณการส่งออก จำนวน 5,589.90 พันตัน ส่วนประเทศมาเลเซียจะส่งออกจากแท่งเป็นส่วนใหญ่มากกว่าส่งออกยางแผ่นรมควันและน้ำยางข้น (ตารางที่ 2.4)

ตารางที่ 2.4 ประเภทการส่งออกยางธรรมชาติ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 - พ.ศ. 2545

หน่วย : พันตัน

ประเทศ	ประเภทยาง	2542	2543	2544	2545	รวม
ไทย	ยางแผ่นรมควัน	1,071.50	1,006.10	870.40	1,050.00	3,998.00
	ยางแท่ง	541.00	808.50	763.40	828.60	2,941.50
	น้ำยางข้น	216.80	284.70	347.50	382.50	1,231.50
อินโดนีเซีย	ยางแผ่นรมควัน	56.90	42.50	32.70	44.20	176.30
	ยางแท่ง	1,420.20	1,322.30	1,411.40	1,436.00	5,589.90
	น้ำยางข้น	12.50	9.50	10.30	8.60	40.90
มาเลเซีย	ยางแผ่นรมควัน	24.80	9.60	10.40	10.80	55.60
	ยางแท่ง	815.20	853.90	716.00	783.60	3,168.70
	น้ำยางข้น	111.50	91.80	80.40	78.00	361.70

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 3 (มีนาคม 2547) หน้า 35

ในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยส่งออกยางประเภทต่าง ๆ จำนวน 2,419,833.60 ตัน คิดเป็นมูลค่า 88,832.47 ล้านบาท โดยในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณส่งออกยางแท่งสูงเป็นอันดับ 1 ยางแผ่นรมควัน เป็นอันดับ 2 และ น้ำยางข้นเป็นอันดับ 3 คิดเป็นสัดส่วน 35.73%, 30.72% และ 26.18% ตามลำดับ มีมูลค่ายางส่งออกคิดเป็นสัดส่วน 39.37%, 34.93% และ 20.29% ตามลำดับ (ตารางที่ 2.5)

ตารางที่ 2.5 ปริมาณและมูลค่ายางส่งออกของไทยผ่านด่านภาคใต้แยกตามประเภท ประจำปี พ.ศ. 2546

ปริมาณ : ตัน

มูลค่า : ล้านบาท

ประเภท	ปี พ.ศ. 2546			
	ปริมาณ	สัดส่วน %	มูลค่า	สัดส่วน %
ยางแผ่นรมควัน	743,253.10	30.72	31,025.19	34.93
ยางแท่ง	864,520.00	35.73	34,971.20	39.37
น้ำยางข้น	633,556.50	26.18	18,025.44	20.29
ยางเครพ	6,980.20	0.29	193.15	0.22
ยางแผ่นผึ่งแห้ง	2,355.00	0.10	102.11	0.11
น้ำยางสด	74,024.30	3.06	1,032.07	1.16
น้ำยางปรุงแต่ง	18,662.80	0.77	742.31	0.84
เศษยาง	15,107.60	0.62	225.17	0.25
อื่น ๆ	61,374.10	2.54	2,515.83	2.83
รวม	2,419,833.60	100.00	88,832.47	100.00

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 8

ในปี พ.ศ. 2545 ประเทศไทยมีมูลค่าทางส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 16,161,697,744 บาท หรือ 25.17% และประเทศจีนเป็นอันดับ 2 คิดเป็นมูลค่า 15,381,577,614 บาท หรือ 23.95% ตามลำดับ และในปี พ.ศ. 2546 ประเทศไทยมีมูลค่าทางส่งออกไปยังประเทศจีนเป็นอันดับ 1 คิดเป็นมูลค่า 29,775,098,029 บาท หรือ 30.02% และประเทศญี่ปุ่นเป็นอันดับ 2 คิดเป็นมูลค่า 22,568,498,395 บาท หรือ 22.75% (ตารางที่ 2.6)

ตารางที่ 2.6 มูลค่าการส่งออกไปประเทศสำคัญ 10 ประเทศ ปี พ.ศ. 2545 - พ.ศ. 2546

ลำดับ	ประเทศ	พ.ศ. 2545	
		มูลค่าการส่งออก (บาท)	%
1	ญี่ปุ่น	16,161,697,743	25.17
2	จีน	15,381,577,614	23.95
3	สหรัฐอเมริกา	8,952,388,651	13.94
4	มาเลเซีย	10,726,158,271	16.70
5	เกาหลีใต้	4,934,403,171	7.68
6	สิงคโปร์	1,873,428,964	2.92
7	บราซิล	1,586,716,637	2.47
8	สเปน	1,679,769,671	2.62
9	อิตาลี	1,594,045,568	2.48
10	ไต้หวัน	1,322,385,477	2.06
	รวม	64,212,571,767	100.00

ลำดับ	ประเทศ	พ.ศ. 2546	
		มูลค่าการส่งออก (บาท)	%
1	จีน	29,775,098,029	30.02
2	ญี่ปุ่น	22,568,498,395	22.75
3	มาเลเซีย	16,008,819,564	16.14
4	สหรัฐอเมริกา	10,505,470,026	10.59
5	เกาหลีใต้	7,500,017,238	7.56
6	สิงคโปร์	3,074,847,242	3.10
7	สเปน	2,431,124,441	2.45
8	บราซิล	2,679,797,166	2.70
9	อิตาลี	2,553,840,635	2.57
10	ฝรั่งเศส	2,092,270,264	2.11
	รวม	99,189,783,000	100.00

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 9 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2546) หน้า 9

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 9

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย รายงานข้อมูลที่น่าสนใจของตลาด
ยางพาราในญี่ปุ่นและจีน มีดังนี้

ญี่ปุ่น ไม่มีการปลูกยางพาราในประเทศและต้องพึ่งพาการนำเข้าทั้งหมด แหล่งนำเข้า
ที่สำคัญ ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม โดยไทยสามารถครองส่วนแบ่งตลาดมาก
ที่สุดถึงประมาณร้อยละ 70 ยางพาราที่ญี่ปุ่นนำเข้าจากไทยส่วนใหญ่เป็นยางแผ่นรมควัน เพื่อใช้
เป็นวัตถุดิบในการผลิตของอุตสาหกรรมยางยานพาหนะเป็นสำคัญ

สำหรับช่องทางที่ญี่ปุ่นนำเข้ายางพาราจากไทยมีทั้งที่นำเข้าโดยตรงกับผู้ส่งออกไทย
ซึ่งกำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ และนำเข้าผ่านบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ของญี่ปุ่นโดย
วิธีนี้มีขั้นตอนค่อนข้างยุ่งยาก และค่าใช้จ่ายสูง แม้ว่าประสบการณ์ด้านการค้าระหว่างประเทศ
ของบริษัทเหล่านี้ จะทำให้ผู้ซื้อได้ยางพาราที่มีคุณภาพตรงตามที่ต้องการ และมีความแน่นอนในเรื่อง
เรื่องเวลาส่งมอบซึ่งเป็นสิ่งที่ผู้ซื้อให้ความสำคัญอย่างมากก็ตาม

โดยทั่วไป ญี่ปุ่นนิยมซื้อยางพาราล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากการขึ้นราคา
คู่แข่งสำคัญของไทยในตลาดญี่ปุ่น คือ อินโดนีเซีย อย่างไรก็ตามญี่ปุ่นยังคงพอใจกับการนำเข้า
จากไทยมากกว่าเนื่องจากเป็นคู่ค้าที่มีความสัมพันธ์อันดีกันมาช้านาน

จีน แม้ว่าจีนสามารถผลิตยางพาราได้เองบางส่วน แต่ต้นทุนการผลิตยังคงอยู่ใน
ระดับสูงและผลผลิตที่ได้ยังไม่เพียงพอับความต้องการใช้ในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางซึ่งขยาย
ตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอุตสาหกรรมผลิตยางยานพาหนะซึ่งมีนักลงทุนต่างชาติเข้าไปลงทุน
ในจีนเป็นจำนวนมาก แหล่งนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และเวียดนาม โดยได้
มีส่วนแบ่งตลาดถึงเกือบร้อยละ 70 ทั้งนี้ การนำเข้ายางพาราส่วนใหญ่ของจีนเป็นยางแผ่น
รมควัน เพื่อใช้ในการผลิตยางรถยนต์เป็นสำคัญ

ปัจจุบัน การนำยางพาราเข้าไปจำหน่ายในจีนนั้นถูกกำหนดโควตาจากสำนักงาน
คณะกรรมการวางแผนแห่งชาติของจีน โดยการจัดสรรโควตาให้ในแต่ละปีขึ้นอยู่กับปริมาณ
ผลผลิตและความต้องการในประเทศเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม การนำเข้าเพื่อเป็นวัตถุดิบสำหรับ
การผลิตและแปรรูปเป็นสินค้าส่งออกไม่มีการกำหนดโควตานำเข้าแต่อย่างใด ผู้ที่ทำการค้ากับ
จีนส่วนมากเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ เนื่องจากผู้นำเข้าจีนมักสั่งซื้อยางพาราเป็นจำนวนมาก
ในแต่ละครั้ง ทั้งนี้ โอกาสในการขยายการส่งออกของไทยไปจีนยังมีอยู่มาก โดยเฉพาะหลังจาก
ที่จีนเข้าเป็นสมาชิก WTO เพราะจีนต้องขยายโควตานำเข้าเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ต่อปี จนถึงปี
พ.ศ. 2547 ก่อนที่จะยกเลิกระบบโควตานำเข้ายางพาราทั้งหมด

ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ รายงานสถานการณ์เศรษฐกิจยางในภาคใต้ครึ่งแรก ปี พ.ศ. 2546 สถานการณ์ด้านราคายางพาราอยู่ในเกณฑ์ที่ดีมาก โดยราคายางแผ่นดิบชั้น 3 ณ ตลาดกลางยางพาราหาดใหญ่ เฉลี่ยสูงถึง กิโลกรัมละ 38.21บาท เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อน ร้อยละ 46.30 ส่วนยางแผ่นดิบรมควันชั้น 3 เฉลี่ยกิโลกรัมละ 41.72 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 44.70 และยางแท่ง STR20 เฉลี่ยกิโลกรัมละ 36.06 บาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 30.30 เนื่องจาก

1. ความต้องการยางจากประเทศจีน โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ขยายตัวสูง ทั้งนี้ในช่วง 5 เดือนแรก ไทยส่งออกยางไปยังประเทศจีนมีมูลค่าสูงถึง 336.80 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนเกือบ 3 เท่า หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 269.30 คิดเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 29.40 ของมูลค่าการส่งออกยางรวมทั้งประเทศ

2. ความต้องการใช้ยางจากภาคอุตสาหกรรมยางล้อรถยนต์ของญี่ปุ่น ซึ่งในช่วง 5 เดือนแรกปีนี้ Japan Automobile Tyre Manufacturers' Association รายงานว่า ยางที่ใช้ในอุตสาหกรรมนี้ขยายตัวร้อยละ 9.10 และสำหรับยางที่ไทยส่งออกไปยังญี่ปุ่นในระยะเดียวกันนี้มีมูลค่า 207.90 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 95.80 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.20 ของมูลค่าการส่งยางรวมทั้งประเทศ

3. ความต้องการใช้ยางจากประเทศมาเลเซีย โดยเฉพาะน้ำยางชั้นเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมถุงมือยาง ทั้งนี้ในช่วง 5 เดือนแรกปีนี้ ไทยส่งออกยางไปยังมาเลเซียมีมูลค่ารวม 146.20 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 73.40 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.80 ของมูลค่าการส่งออกยางรวมทั้งประเทศ และเป็นลำดับ 3 รองจากจีนและญี่ปุ่น

ทางการส่งออกยางทุกประเภทเฉพาะที่ผ่านด่านศุลกากรในภาคใต้มีจำนวน 1,222,181.80 เมตริกตัน มูลค่า 987.70 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเดียวกันปีก่อนร้อยละ 28.40 และ 106.10 ตามลำดับ ทั้งนี้อัตราการขยายตัวของมูลค่าที่สูงกว่าอัตราการขยายตัวของปริมาณค่อนข้างมากนั้น เป็นผลจากราคายางที่สูงขึ้นตามความต้องการบริโภคในตลาดโลกเป็นสำคัญ

สำหรับการส่งออกยางนั้น ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของการส่งออกยางแท่ง ซึ่งมีราคาต่ำกว่ายางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ ราคาน้ำยางอยู่ในเกณฑ์ดี ทำให้เกษตรกรสนใจขายน้ำยาง และในช่วงเปิดกรีดใหม่มีการทำยางถ้วยหรือเศษยางเป็นจำนวนมาก ทำให้โรงงานมีวัตถุดิบมาก ซึ่งในช่วง 5 เดือนแรกปีนี้ การผลิตยางแท่งเพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 33.40 จากที่มีอัตราเพิ่มร้อยละ 14.90 ในช่วงครึ่งหลังของปีก่อน

ยางแผ่นรมควัน ส่งออกได้ 390,640.50 เมตริกตัน มูลค่า 351.40 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาเดียวกันปีก่อนร้อยละ 21.60 และ 94.60 ตามลำดับ

ยางแท่ง ส่งออกได้ 461,884.80 เมตริกตัน มูลค่า 416.30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาเดียวกันปีก่อนร้อยละ 51.60 และ 132.60 ตามลำดับ

น้ำยางข้น ส่งออกได้ 290,836.20 เมตริกตัน มูลค่า 183.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาเดียวกันปีก่อนร้อยละ 24.10 และ 86.10 ตามลำดับ

น้ำยางสด ส่งออกได้ 41,819.70 เมตริกตัน ลดลงจากระยะเวลาเดียวกันปีก่อน ร้อยละ 33.80 ขณะที่มูลค่าส่งออกได้ 13.00 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากระยะเวลาเดียวกันปีก่อน ร้อยละ 3.90

2. ระบบการขนส่ง

มานะ ภัทรธรรม บรรยายเรื่อง “การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ (Containerization)” หลักสูตธุรกิจพาณิชยนาวิ (2528) การวิวัฒนาการของการขนส่งทางทะเลที่เห็นได้ชัดในปัจจุบันนี้ก็คือ การขนส่งแบบคอนเทนเนอร์โดยการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ชนิดต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้าเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์เป็นระบบการขนส่งทางการพาณิชย์ที่มีความสำคัญมากในปัจจุบัน และเป็นที่คาดหมายว่าจะมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ความต้องการของผู้ส่งสินค้านั้นต้องการให้สินค้าของตนไปสู่จุดหมายปลายทางด้วยความรวดเร็วปลอดภัยและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ผู้ดำเนินการด้านการขนส่งก็พยายามที่จะสนองความต้องการของลูกค้าจึงมีการค้นคิดวิธีการต่าง ๆ ที่จะทำให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็วและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้อย การขนส่งโดยทางรถไฟในสมัยก่อน ๆ นับว่าเป็นผลสำเร็จของมนุษย์ที่ทำให้มีการขนส่งสะดวกและดีกว่าการขนส่งโดยเกวียนหรือรถเทียมม้า ระบบคอนเทนเนอร์มีจุดกำเนิดมาจากการวิวัฒนาการของการขนส่งทางรถไฟ เป็นการยากที่จะบอกได้แน่นอนว่าใครเป็นผู้ริเริ่มการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์เป็นครั้งแรก แต่จากการศึกษาและค้นคว้าได้พบมาก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 นั้น การรถไฟของอังกฤษได้เริ่มการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย

ส่วนในสหรัฐอเมริกาการขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ได้มีการริเริ่มนำมาใช้เป็นครั้งแรกเมื่อเดือน มีนาคม ค.ศ.1921 โดยที่บริษัท New York Central Railway ได้นำการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์มาใช้บริการเป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์การขนส่งของอเมริกา ต่อมาบริษัท

Pennsylvania Railroad ก็เอาแบบอย่างและเริ่มใช้คำศัพท์การขนส่งว่า “Door To Door Service” ซึ่งเป็นรากฐานคำศัพท์ของการขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ที่แพร่หลายในเวลาต่อมา

หลังจากนั้นไม่นาน การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์โดยรถไฟได้แพร่หลายและวิวัฒนาการไปสู่การขนส่งทางรถยนต์ระบบ Door To Door มากขึ้น มีการดัดแปลง ปรับปรุงรถบรรทุกให้เหมาะสมกับระบบคอนเทนเนอร์ มีการสร้างรถพ่วง (Classis) สำหรับคอนเทนเนอร์ และมีการทำตัวรถลาก (Prime Movers) ให้มีกำลังมากสามารถลากรถพ่วงที่มีตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกอยู่ไปสู่จุดหมายปลายทางได้รวดเร็ว

การวิวัฒนาการการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ทางบกโดยบริษัทรถไฟในประเทศสหรัฐอเมริกาและอังกฤษในช่วงปี ค.ศ.1920 – ค.ศ. 1930 เป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้ประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป และญี่ปุ่นเอาแบบอย่างการขนส่งทางรถไฟแบบคอนเทนเนอร์กันในเวลาต่อมา และรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ประเภทต่าง ๆ ก็ได้มีการวิวัฒนาการตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่สอง เป็นต้นมา

วิวัฒนาการของการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ทางทะเล อังกฤษเป็นประเทศแรกที่ยุโรปอเมริกาเริ่มการใช้ระบบคอนเทนเนอร์ในการขนส่งทางน้ำและทางบกผสมผสานกันโดยบริษัทรถไฟของอังกฤษได้ใช้การขนส่งสินค้าระหว่างอังกฤษกับประเทศต่าง ๆ ในภาคพื้นทวีปยุโรป ในปี ค.ศ. 1929 ด้วยวิธีของระบบคอนเทนเนอร์จากอังกฤษข้ามช่องแคบอังกฤษไปยุโรปโดยทางเรือและขึ้นรถไฟไปยังจุดหมายปลายทางอีกต่อหนึ่งซึ่งเป็นลักษณะของการขนส่งเบ็ดเสร็จ (Through Transportation) อีกอย่างหนึ่ง ระบบการขนส่งแบบนี้เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง และมีการขยายความนิยมไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรปต่อมา จึงมีการตั้งมาตรฐานของคอนเทนเนอร์ระเบียบการแลกเปลี่ยนตู้ ค้ำระวางและการทำพิธีการศุลกากร สำหรับตู้คอนเทนเนอร์กันขึ้นเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น มีการตั้งสำนักงานมาตรฐานของคอนเทนเนอร์ระหว่างชาติขึ้นในปี ค.ศ.1933 ที่กรุงปารีสโดยใช้ชื่อว่า “Bureau International Des Containers”

ในการขนส่งทางทะเลสมัยก่อนที่จะมีการนำคอนเทนเนอร์มาใช้ นั้น ยังใช้การหีบห่ออย่างแข็งแรง (Lift Van) ที่อาจทำด้วยไม้หรือโลหะอย่างแพร่หลายจนกระทั่งในระยะสงครามโลกครั้งที่สอง สหรัฐฯ ต้องส่งเสบียงอาหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ต่าง ๆ จากสหรัฐฯ ไปยังยุโรป ตู้คอนเทนเนอร์จึงนำมาใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางทะเลในขอบเขตจำกัด จนกระทั่งสงครามสงบระบบคอนเทนเนอร์สมัยใหม่แบบก็ได้เริ่มอย่างจริงจังในปี ค.ศ.1966 บริษัท Sea Land ใช้เรือคอนเทนเนอร์ดัดแปลงจากเรือสินค้าธรรมดา ชื่อ Fairland ในการค้าระหว่างประเทศสหรัฐฯ และประเทศต่าง ๆ ในยุโรป (Trans Atlantic Route) ซึ่งเป็นการริเริ่มการขนส่งแบบใหม่ด้วยความคิดริเริ่มของ Mr. M. Mclean ผู้ก่อตั้งบริษัท Sea Land ในสหรัฐอเมริกา ซึ่งเริ่มด้วยการ

ทำธุรกิจการขนส่งทางบกระหว่างรัฐระหว่างเมืองต่าง ๆ ในสหรัฐฯ และต่อมาก็ขยายกิจการมายังธุรกิจขนส่งทางทะเล จากประสบการณ์การขนส่งทางบกโดยรถบรรทุกและรถไฟมากกว่า 20 ปี จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาการขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแบบ Door To Door โดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เป็นอุปกรณ์ที่สำคัญและตู้คอนเทนเนอร์นั้นสามารถที่จะเคลื่อนย้ายโดยทางบกและทางทะเลได้อย่างสะดวก รวดเร็ว แนวความคิดนี้เป็นที่ยอมรับและแพร่หลายอย่างรวดเร็ว พลิกโฉมหน้าใหม่ของการขนส่งทางทะเล จากระบบขนส่งแบบดั้งเดิม (Conventional) ที่ล้าสมัยมาเป็นระบบคอนเทนเนอร์ที่ทันสมัยดังปัจจุบันนี้

ประโยชน์ของการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ การขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์มีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ก็เพราะว่าการขนส่งในระบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งระบบดั้งเดิมแบบเทกอง (Break Bulk) แล้วระบบใหม่นี้มีข้อได้เปรียบหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบนี้อำนวยความสะดวกแก่เจ้าของเรือ และผู้ให้บริการเรือทั้งสองฝ่ายได้มากเป็นผลให้ต้นทุนการผลิต และค่าขนส่งลดลง ความสะดวกมีมากขึ้น

ประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือ อาจแยกได้ดังนี้

1. สะดวกในการบรรทุกขึ้นเรือและขนถ่ายลงจากเรือ เพราะตู้มีขนาดเดียวกันหมด เช่น ตู้ขนาด 20' หรือ 40' มีการใช้เครื่องมือทุ่นแรงได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขนถ่ายและการบรรทุกเป็นไปอย่างรวดเร็ว ลดเวลาเรือจอดเทียบท่าให้น้อยลง เรือวิ่งได้มากเที่ยวขึ้นในระยะเวลาเท่ากัน
2. สินค้าที่บรรจุภายในเสียหายน้อย เพราะอยู่ในตู้ที่แข็งแรง มีการเคลื่อนย้ายน้อยครั้ง สินค้าไม่บอบช้ำเหมือนการขนส่งแบบเทกอง (Break Bulk)
3. สินค้าปลอดภัยจากการขโมย ซึ่งเจ้าของเรือจะมีภาระการจ่ายชดเชยความสูญเสียให้ลูกค้าน้อยลง ความรับผิดชอบลดลงในทางตรงกันข้ามผลกำไรก็จะมีมากขึ้น
4. เรือสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น สินค้าไม่ปะปนกัน สินค้าไม่ก่อให้เกิดความเสียหายซึ่งกันและกัน จำนวนสินค้าบรรทุกจะมากขึ้นเพราะที่ว่าง "Broken Stowage" จะมีน้อยลง และสามารถบรรทุกสินค้าบนผืนวางของเรือ (On Deck) ได้มาก โดยสินค้าไม่ถูกน้ำทะเลทำลายเสียหายเพราะถูกบรรจุอยู่ในตู้

ประโยชน์ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ให้บริการขนส่งทางเรือ

1. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำหีบห่อ (Packing) ที่มีราคาแพง
2. ประหยัดค่าขนส่ง และเวลาในการนำส่งสินค้าที่จุดหมายปลายทาง
3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าเป็นเวลานานในโกดัง เพราะการขนส่งระบบคอนเทนเนอร์สามารถขนส่งสินค้าได้รวดเร็ว (Less Transit Time)

4. ลดต้นทุนในการซื้อและขายสินค้าเนื่องจากค่าขนส่งถูกลง

5. สามารถส่งสินค้าออก และส่งสินค้าเข้าได้ทุกประเภท ผู้ผลิตและผู้ส่งเข้าส่งออกสามารถนำไปบรรจุและขนถ่ายที่โรงงานได้สะดวก

6. สินค้าเสียหายน้อยลง

การที่สินค้าถูกส่งจากมือผู้ส่งออก จนกระทั่งถึงมือผู้นำเข้านั้น จะต้องผ่านขั้นตอนการขนส่ง 3 ขั้นตอนด้วยกัน คือ ขั้นตอนที่หนึ่ง สินค้าถูกส่งจากแหล่งผลิตไปยังท่าเรือส่งออก ขั้นตอนที่สอง สินค้าถูกส่งจากท่าเรือส่งออกไปยังท่าเรือผู้นำเข้า และจากนั้น สินค้าก็จะถูกส่งจากท่าเรือผู้นำเข้าไปยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งเป็นการขนส่งขั้นที่สาม เครื่องมือขนส่งในขั้นที่ 1 และ ขั้นที่ 3 นั้น จะใช้รถยนต์หรือรถไฟทำการขนส่งทางบก ส่วนขั้นที่ 2 นั้น สินค้าส่วนมากจะใช้เรือเดินทะเลขนาดใหญ่ในการขนส่ง ดังนั้น ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งด้วยเรือสินค้าระหว่างประเทศจึงเป็นรายละเอียดที่ผู้ส่งออก-ผู้นำเข้าควรจะต้องศึกษาเรียนรู้

การขนส่งทางเรือเดินทะเลนี้ จากหนังสือ ความรู้เรื่อง “การทำธุรกิจนำเข้า ส่งออก” (2534) แบ่งเป็นเรือสินค้าที่มีตารางเดินเรือแน่นอน (Liner) กับเรือสินค้าที่ขนส่งเหมาลำ หรือไม่มีกำหนดเวลาเดินเรือแน่นอน (Tramp) รูปแบบการบรรจุสินค้าลงเรือของเรือทั้งสองแบบนี้ ยังแตกต่างกันออกไปแล้วแต่ชนิดและปริมาณของสินค้า ในที่นี้จะขอกล่าวถึง เรือสินค้าที่มีกำหนดการเดินเรือแน่นอน เนื่องจากผู้ส่งออกนิยมใช้เป็นส่วนมาก

เรือสินค้าที่มีตารางกำหนดไว้แน่นอนว่าจะเดินทางออกจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งในเส้นทางและวันเวลาที่แน่นอน รวมทั้งกำหนดเที่ยวกลับไว้ด้วย บริษัทเดินเรือและเอเยนต์บริษัทเดินเรือจะนำเอาข้อมูลการเดินทางเหล่านี้ไปเผยแพร่แจกจ่ายในหมู่ผู้นำเข้า-ส่งออก รวมทั้งตีพิมพ์ลงโฆษณาในหนังสือพิมพ์ เพื่อให้ผู้นำเข้า-ส่งออกทราบข้อมูลและกำหนดเวลาการเดินทางเรือโดยทั่วกัน สินค้าที่ขนส่งกันระหว่างประเทศ จะใช้เรือสินค้าประเภทนี้มากที่สุดและสินค้าที่ถูกจัดลงในเรือสินค้าประเภทนี้ จะได้แก่สินค้าเบ็ดเตล็ดหลายประเภท ซึ่งมีเจ้าของหลายราย ดังนั้น เรือสินค้าประเภทนี้จึงถือเป็นเรือขนส่งทั่วไปซึ่งจะรับจ้างขนสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้านั้นรายไหนก็ได้ และทางบริษัทเรือจะออกไปตราส่งสินค้า (B/L) ให้กับลูกค้าที่ฝากส่งสินค้าแทนสัญญาขนส่ง

การจัดส่งสินค้าทางเรือสินค้าที่มีตารางเดินเรือแน่นอน มีข้อดีคือ

- มีตารางเวลาเดินเรือที่แน่นอน สะดวกแก่เจ้าของสินค้าในการกำหนดวันขนส่งสินค้าให้ทันตามหนังสือเครดิตกำหนด

- เรือสินค้าชนิดนี้มีอุปกรณ์ขนส่งภายในเรือครบครัน เพื่อให้เหมาะกับสินค้าชนิดต่าง ๆ เช่น มีห้องหรือตู้สำหรับเก็บรักษาสินค้าราคาแพง ตู้ระบายอากาศ ตู้ฉนวน ตู้ควบคุมอุณหภูมิ เป็นต้น

- จัดส่งได้แม้มีสินค้าปริมาณน้อย
- ทางบริษัทเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านบรรจุและขึ้นลงสินค้า
- ถ้าผู้จัดส่งเป็นลูกค้าประจำของบริษัทเดินเรือหนึ่ง ๆ หรือใช้บริการบริษัทขนส่งใน

ชมรม จะได้รับส่วนลดพิเศษ

- ส่วนมากทางบริษัทเรือจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายด้านตรวจสอบปริมาณสินค้า การจัดส่งสินค้ากับเรือที่มีตารางเดินเรือแน่นอน มีข้อเสีย คือ

- เรือสินค้าประเภทนี้มักเข้าร่วมชมรม ทำให้ค่าระวางเรือถูกกำหนดจากชมรมและใช้อัตราเดียวกัน ไม่สามารถลดค่าระวางขนส่งให้แก่ลูกค้าได้ เจ้าของสินค้าต้องจ่ายค่าขนส่งแพงกว่าเรือสินค้าที่ไม่มีตารางเดินเรือแน่นอนหรือเรือประเภทเหมาลำ

- เนื่องจากบริษัทเรือใช้ใบตราส่งสินค้า (B/L) แทนสัญญาขนส่งสินค้าใช้ตราส่งนี้เป็นแบบฟอร์มที่บริษัทเรือจัดพิมพ์ไว้ล่วงหน้า และข้อความส่วนใหญ่เป็นผลดีต่อฝ่ายบริษัทเรือ จึงทำให้ผู้จัดส่งเสียเปรียบถ้าเกิดกรณีพิพาทขึ้น

- ในกรณีเจ้าของสินค้าทำการจองพื้นที่ในเรือไว้ล่วงหน้า แล้วต่อมาทำการยกเลิกการขนส่งเที่ยวเรือนั้นอย่างกะทันหัน เจ้าของสินค้าจะต้องเสียค่าระวางขนส่งตู้เปล่าด้วย

ขั้นตอนการจัดส่งสินค้าไปกับเรือสินค้าที่มีตารางเดินเรือแน่นอน

จองตู้เรือสินค้า

ถ้าเป็นข้อตกลงซื้อขายแบบ C&F, CIF, Ex Ship หรือ Ex Quay ผู้ส่งออกจะต้องจัดการจองตู้เรือไว้เพื่อให้สินค้าถูกส่งถึงปลายทางทันเวลาที่กำหนด แต่ถ้าเป็นการตกลงซื้อขายแบบ FAS หรือ FOB ผู้ส่งออกก็เพียงแต่นำสินค้าไปส่งให้ยังท่าเรือที่ผู้ซื้อระบุไว้เท่านั้น

การจองตู้เรือสินค้านั้น สะดวกและรวดเร็วมาก เพียงแต่ไปขอใบจอง (Booking Note) จากบริษัทเรือ แล้วกรอกชื่อสินค้า จำนวนหีบห่อ น้ำหนัก ชื่อและเที่ยวเรือที่ต้องการจอง ชื่อเมืองท่าต้นทาง ชื่อเมืองท่าปลายทาง ชื่อผู้จัดส่ง ชื่อผู้รับสินค้า ลงไปในใบจอง แล้วส่งไปให้บริษัทเรือเท่านั้นก็เป็นอันเรียบร้อย บริษัทเรือก็จะจัดเตรียมอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นและเนื้อที่ตู้สำหรับสินค้าจำนวนนี้ให้เรียบร้อยแล้ว แต่การจองตู้เรือสินค้านั้น พึงสังเกตปัญหาต่อไปนี้

1. กำหนดการเดินทางเรือ ผู้ส่งออกควรสอบถามจากบริษัทเรือว่าวันที่ซึ่งจะกรอกลงใน

ใบตราส่งสินค้าของเที่ยวเรือที่ตนจองนั้น จะเป็นวันใด เพราะวันที่ที่จะลงนี้ ต้องไม่เกินจากวันสุดท้ายที่หนังสือเครดิตของผู้ซื้อระบุไว้ให้ส่งมอบสินค้า มิฉะนั้น ทางธนาคารอาจปฏิเสธการชำระเงินค่าสินค้าได้

2. ค่าระวาง ผู้ส่งออกต้องสอบถามว่า ค่าระวางคำนวณจากน้ำหนักสินค้า หรือ ปริมาตรสินค้า มีส่วนลดหรือไม่ มีค่าธรรมเนียมหรือค่าระวางพิเศษอะไรบ้าง

3. ข้อมูลเฉพาะเกี่ยวกับตัวเรือ เช่น เรือลำนั้นเข้าร่วมชมรมหรือไม่ ที่ผ่านมาก่อนข้างตรงต่อเวลาหรือไม่ อุบัติการณ์ในการขนส่งทันสมัยหรือไม่ ประสิทธิภาพของเรือเป็นอย่างไร เป็นต้น เพราะสิ่งเหล่านี้จะเกี่ยวพันกับการตรงต่อเวลา และค่าประกันภัย

4. ให้สังเกตว่าเรือดังกล่าวจะแล่นตรงไปยังท่าเรือปลายทางที่ต้องการหรือไม่ หรือว่าต้องอ้อมและจอดแวะหลายท่าเรือ ต้องถ่ายเรือกลางทางหรือไม่ ถ้าเรือใช้เส้นทางอ้อมและจอดแวะหลายแห่ง จะทำให้ล่าช้า และถ้าต้องถ่ายเรือ สินค้าก็อาจเสียหายได้

5. บริษัทเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการบรรจุและขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือหรือไม่
เมื่อผู้ส่งออกทำการจองตู้แล้ว บริษัทเรือก็จะออก Shipping Order (เรียกย่อว่า S/O) ให้แก่ผู้ส่งออก ใน S/O นี้จะเป็นเอกสารที่ขอให้ทางเรือรับบรรจุสินค้าตามที่ระบุไว้ แบบฟอร์มของใบ S/O นี้ อาจแตกต่างกันบ้างแล้วแต่บริษัท แต่มีสาระสำคัญคือ จะระบุชื่อผู้จัดส่ง ชื่อเรือ ชื่อท่าเรือต้นทาง ชื่อท่าเรือปลายทาง จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายหีบห่อ น้ำหนักสินค้า ผู้รับสินค้าปลายทาง ผู้ส่งออกจะนำใบ S/O นี้ พร้อมกับส่งสินค้าไปยังโกดังรวบรวมสินค้าของบริษัทเรือที่ทำเรือเพื่อดำเนินพิธีการส่งออกทางศุลกากรก่อนการบรรจุลงเรือ สินค้านี้จะต้องผ่านการตรวจนับจำนวน น้ำหนัก และคุณภาพสินค้าจากตัวแทนของบริษัทเรือและเจ้าของสินค้าร่วมกันว่าตรงตามที่แจ้งไว้หรือไม่ เพื่อเป็นหลักฐานในการคำนวณค่าระวางต่อไป เมื่อผ่านการตรวจนับและตรวจสอบความเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะประทับดวงตราลงบนใบ S/O ผู้ส่งออกก็จะนำใบ S/O พร้อมสินค้าไปทำการบรรจุลงเรือ ถ้าสินค้าวางด้นั้นไม่ทันการส่งมอบลงเรือ ผู้ส่งออกจะต้องนำใบ S/O นี้ส่งคืนให้บริษัทเรือเพื่อยกเลิกการจองตู้เที่ยวเรือนั้น แต่ถ้าหากการบอกเลิกนี้กระทำโดยกะทันหันทางบริษัทเรือก็จะเรียกเก็บค่าระวางที่ทำให้เสียเนื้อที่ในการบรรจุด้วย (Dead Freight)

เมื่อสินค้าผ่านการตรวจนับและตรวจสอบของเจ้าหน้าที่เรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกก็จะนำสินค้าไปส่งยังเรือหรือจุดรับสินค้าตามที่บริษัทเรือแจ้งไว้ จากนั้น บริษัทเรือก็จะติดต่อให้คนงานในท่าเรือทำการลำเลียงสินค้าลงเรือ (ค่าใช้จ่ายส่วนนี้บริษัทเรือเป็นผู้รับผิดชอบ)

เมื่อสินค้าบรรจุลงเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกจะได้รับใบรับต้นหน (Mate's Receipt) เป็นหลักฐานเพื่อนำไปแลกเปลี่ยนตราส่งสินค้า (B/L) จากบริษัทเรือ ขณะที่ไปขอแลกเปลี่ยนตราส่งสินค้า

นี้ ผู้ส่งออกจะต้องชำระค่าระวางสินค้าให้แก่บริษัทเรือ (ในกรณีที่ผู้ส่งออกตกลงเป็นผู้ออกค่าขนส่ง เช่น การซื้อขายแบบ CIF, C&F) เมื่อชำระค่าระวางแล้ว บริษัทเรือก็จะประทับข้อความ “จ่ายค่าระวางแล้ว” (Freight Prepaid หรือ Freight paid) ลงบนใบตราส่งสินค้า แต่ถ้าค่าระวางสินค้างวดนั้น ๆ ต้องจ่ายโดยผู้นำเข้าตามเงื่อนไขการซื้อขาย เช่น FOB, C&I ใน B/L ก็จะมีข้อความ “เก็บค่าระวางที่ปลายทาง” (Freight payable at Destination หรือ Freight to collect) เป็นต้น

อนึ่ง ในกรณีที่บริษัทเรือไม่สะดวกที่จะจัดเก็บค่าระวางปลายทาง หรืออาจเนื่องด้วยมาตรการควบคุมเงินตราของประเทศปลายทาง บริษัทเรือมักขอเก็บค่าระวางจากต้นทางแม้ว่าสินค้างวดนั้น ๆ จะเป็นการซื้อขายแบบ FOB หรือ C&I ก็ตาม

เมื่อได้ใบตราส่งสินค้าซึ่งถือเป็นหลักฐานการส่งสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ส่งออกก็สามารถนำใบตราส่งสินค้านี้พร้อมทั้งเอกสารส่งมอบสินค้าอื่น ๆ ไปขอรับเงินค่าสินค้า จากธนาคารผู้รับซื้อตัวต่อไป

(ดังภาพที่ 2.1 ภาพตารางเดินเรือกำหนดเวลาเดินเรือแน่นอน)

(ดังภาพที่ 2.2 ใบจองตู้เรือสินค้า (Booking Note))

(ดังภาพที่ 2.3 ใบรายละเอียดสินค้า (Shipping Order))

(ดังภาพที่ 2.4 ภาพตารางเดินเรือขาเข้า และ ขาออก)

การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ ปัจจุบันการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ได้รับการพัฒนาจนเป็นที่นิยมทั่วไป ระบบนี้สามารถขนส่งได้ทั้งทางเรือ ทางรถยนต์ และทางรถไฟ ทำให้สินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อได้โดยตรงอย่างสะดวกและป้องกันการบอบช้ำของสินค้าได้มาก เราเรียกระบบขนส่งนี้ว่าระบบ Door to Door

แบบของเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งเป็น 2 แบบ คือ

1. เรือคอนเทนเนอร์สมบูรณ์แบบ เป็นเรือที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะ จึงมีเนื้อที่สำหรับบรรทุกอย่างเต็มที่ทั้งมีแฉกกันสำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่ต้องอาศัยสิ่งยึดตรึง เรือแบบนี้สะดวกต่อการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นลงมาก

2. เรือกึ่งคอนเทนเนอร์ เป็นเรือที่ดัดแปลงมาจากเรือสินค้าแบบเก่า เพื่อให้สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และสามารถบรรทุกสินค้าประเภทเทกองได้ด้วย

มาตรฐานและแบบของตู้คอนเทนเนอร์

ตู้คอนเทนเนอร์เป็นอุปกรณ์ที่สร้างขึ้นพิเศษ มีคุณสมบัติดังนี้

- แข็งแรง คงทน ทนต่อการใช้งาน
- ออกแบบเป็นพิเศษให้เหมาะกับการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำโดยไม่ต้องถ่ายสินค้ากลางทาง
- ออกแบบให้สะดวกต่อการขนถ่ายสินค้าขึ้นลง
- ภายในได้รับการออกแบบให้มีเนื้อที่บรรจุสินค้าตั้งแต่ 1 ลูกบาศก์เมตรขึ้นไป

มาตรฐานความกว้าง ความยาว ความสูงของตู้คอนเทนเนอร์ที่กำหนดโดยองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ (ISO) ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 มีดังนี้

1. กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 40 ฟุต
2. กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 30 ฟุต
3. กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 20 ฟุต
4. กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 10 ฟุต
5. กว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 5 ฟุต

จะเห็นได้ว่า มาตรฐานของตู้คอนเทนเนอร์ที่ ISO กำหนดใช้ปัจจุบันมีความสูงและความกว้างเท่ากันหมด คือสูงและกว้าง 8 ฟุต ต่างกันแต่ที่ความยาวเท่านั้น ขนาดตู้ที่ใช้กันมากที่สุดในทุกวันนี้ คือ ขนาดยาว 20 ฟุต นอกนั้นจะใช้น้อยกว่า โดยใช้เพื่อให้เหมาะกับสินค้าพิเศษบางชนิดเท่านั้น

ตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งได้ตามลักษณะสินค้าที่บรรจุได้ 4 แบบ คือ

1) ตู้แห้งทั่วไป แบ่งเป็น

(1) ตู้แห้งธรรมดา (Dry Cargo Container) เป็นตู้ที่ใช้มากที่สุด ภายในไม่ได้บุฉนวนกันความร้อน ไม่มีเครื่องทำความเย็น ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไปที่ไม่มีปัญหาต่อการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิภายในตู้

(2) ตู้ระบายอากาศ (Ventilated Container) ลักษณะเหมือนกับตู้แห้งธรรมดา แต่ติดตั้งลมดูดอากาศเพิ่มเข้าไป ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่ต้องการระบายอากาศ เช่น ผลไม้บางชนิด

(3) ตู้เปิดหลังคา (Open Top Container) มีรูปร่างลักษณะเหมือนตู้แห้งธรรมดา แต่หลังคาจะทำด้วยผ้าใบแทน ผ้าใบนี้สามารถถอดและติดตั้งได้สะดวกใช้บรรทุกสินค้าประเภทที่หนักและมีขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักรกล ซึ่งส่วนมากเวลาบรรจุสินค้าเข้าตู้ จะใช้ปั้นจั่นยกสินค้าเข้าทางหลังคา เมื่อสินค้าเข้าตู้แล้วจึงใช้ผ้าใบปิดเพื่อกันน้ำฝนหรือน้ำทะเล

(4) ตู้พื้นเรียบ (Flat Bed Container) ตู้ชนิดนี้ไม่มีรูปร่างลักษณะเป็นตู้คอนเทนเนอร์ มีเพียงแต่พื้นเรียบกับแผ่นกั้นหน้าหลัง 2 แผ่นเท่านั้น ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีขนาดความกว้าง ความสูงเกินกว่าความกว้างความสูงของตู้ทั่วไป เช่น ซุง เครื่องจักรกล หรือเหล็กแท่ง รถยนต์ เป็นต้น

(5) ตู้บรรทุกรถยนต์ (Car Container) ตู้ชนิดนี้มีโครงสร้างสำคัญ คือ พื้นตู้กับเสายึด 4 ด้าน เท่านั้น

(ดังภาพที่ 2.5 ภาพตู้คอนเทนเนอร์ ตู้แห้งทั่วไป)

ตารางที่ 2.5 ปริมาณและมูลค่ายางส่งออกของไทยผ่านด่านภาคใต้แยกตามประเภท ประจำปี พ.ศ. 2546

ปริมาณ : ตัน

มูลค่า : ล้านบาท

ประเภท	ปี พ.ศ. 2546			
	ปริมาณ	สัดส่วน %	มูลค่า	สัดส่วน %
ยางแผ่นรมควัน	743,253.10	30.72	31,025.19	34.93
ยางแท่ง	864,520.00	35.73	34,971.20	39.37
น้ำยางข้น	633,556.50	26.18	18,025.44	20.29
ยางเครพ	6,980.20	0.29	193.15	0.22
ยางแผ่นผึ่งแห้ง	2,355.00	0.10	102.11	0.11
น้ำยางสด	74,024.30	3.06	1,032.07	1.16
น้ำยางปรุงแต่ง	18,662.80	0.77	742.31	0.84
เศษยาง	15,107.60	0.62	225.17	0.25
อื่น ๆ	61,374.10	2.54	2,515.83	2.83
รวม	2,419,833.60	100.00	88,832.47	100.00

ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ "การส่งออกยางพารา" *วารสารยางพาราไทย* 10 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 8

2) ตู้รักษาอุณหภูมิ ได้แก่

(1) ตู้ห้องเย็น ตัวตู้ทำจากวัสดุกันความร้อน และภายในบุด้วยฉนวนกันความร้อนเพื่อป้องกันไม่ให้ความร้อนจากภายนอกแผ่เข้าไปในตัวตู้ด้านหนึ่งของตู้จะติดตั้งเครื่องทำความเย็นซึ่งสามารถทำให้อุณหภูมิในตัวเย็นถึง -23 องศาเซลเซียสได้ ตู้ชนิดนี้ใช้สำหรับบรรจุอาหารแช่แข็งต่าง ๆ เช่น กุ้ง ปลา ไก่ และเนื้อสัตว์อื่น ๆ

(2) ตู้ฉนวน มีโครงสร้างเหมือนกับตู้ห้องเย็น ต่างกันตรงที่ไม่มีเครื่องทำความเย็น แต่มีที่ระบายอากาศ ส่วนมากใช้บรรจุสินค้าประเภทผักผลไม้

3) ตู้บรรจุสินค้าที่เป็นของเหลว (Fluid Tank Container) ตู้ชนิดนี้มีโครงสร้างที่สำคัญคือ พื้นตู้กับเสายึดทั้ง 4 มุม บนพื้นตู้จะติดตั้งถังเหล็กรูปกลมยาวไว้อย่างถาวร ใช้บรรจุสินค้าประเภทที่เป็นของเหลว เช่น เครื่องดื่ม อาหาร หรือเคมีภัณฑ์ น้ำมัน

4) ตู้ชนิดพิเศษ ได้แก่

(1) ตู้สำหรับบรรทุกสัตว์เป็น (Live Stock Container)

(2) ตู้สำหรับบรรทุกสินค้าเกษตร (Bulk Container)

(3) ตู้เปิดข้าง (Sideload Container) ตู้ชนิดนี้ออกแบบมาโดยสามารถเปิดด้านข้างออกได้ ใช้สำหรับสินค้าที่มีขนาดยาวและจำเป็นต้องบรรจุเข้าตู้ทางด้านข้าง

ลักษณะการบรรจุและขนถ่ายสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์

เครื่องมือ อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์ มีตัวตู้คอนเทนเนอร์ โถงรับสินค้าเพื่อรอการบรรจุเข้าตู้หรือเพื่อรอการส่งมอบ (Container Freight Station ย่อว่า C.F.S.) ลานจอดพักตู้ที่ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้านำไปบรรจุสินค้าหรือเปิดตู้ที่โรงงานหรือโถงด้วยตนเอง (Container Yard ย่อว่า C.Y.) เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ รถไฟสำหรับลากตู้ รถยนต์สำหรับลากตู้ ตลอดจนเนื้อที่ในเครื่องบินที่จัดไว้สำหรับบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

การบรรจุสินค้าเข้าตู้ มี 2 ลักษณะ คือ

1. บรรจุสินค้าเต็มตู้จากโถงผู้ส่งออก เรียกว่า เป็นการบรรจุแบบ C.Y. ทางประเทศยุโรปเรียกวิธีบรรจุนี้เป็นแบบ F.C.L.(Full Container Load) โดยบริษัทเรือจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปยังโถงสินค้าของผู้ฝากส่งสินค้า (ผู้ส่งออก) ผู้ส่งออกจัดการบรรจุสินค้าให้เต็มตู้ แล้วลากตู้ที่บรรจุสินค้าแล้วมามอบให้บริษัทเรือ ณ ลานจอดพักตู้เพื่อรอการส่งออก (C.F.S.) เมื่อตู้ถูกส่งถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ผู้นำเข้า (ผู้รับมอบสินค้า) ก็จะนำตู้ที่บรรจุสินค้านี้ไปเปิดที่โถงสินค้าของผู้นำเข้าเองจากนั้นจึงนำตู้เปล่าส่งคืนบริษัทเรือ การบรรจุสินค้านี้จะเสียค่า

ระวางถูกกว่า แต่เจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบในเรื่องการบรรจุและตรวจนับสินค้าด้วยตนเอง ทางบริษัทเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเรื่องสินค้าขาดหรือเกินจำนวน

2. บรรจุสินค้าแบบ C.F.S. ทางประเทศยุโรปเรียกการบรรจุลักษณะนี้ว่า L.C.L. (Less Than Container Load) ในกรณีที่ผู้ส่งออกมีปริมาณสินค้าไม่มากพอที่จะบรรจุเต็มตู้ หรือมีสินค้าพอที่จะบรรจุเต็มตู้แต่ทางเจ้าของขาดแคลนกำลัง หรือไม่สะดวกที่จะทำการบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ผู้ส่งออกก็จะนำสินค้ามาไว้ที่โกดังรับสินค้าเพื่อรอรับการบรรจุเข้าตู้ของบริษัทเรือ C.F.S. เพื่อให้บริษัทเรือจัดการบรรจุตู้ให้

นอกจากการบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่แบ่งเป็น 2 ลักษณะข้างต้น การเปิดตู้เพื่อนำสินค้าออกจากตู้เมื่อตู้ถูกส่งถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ยังแบ่งเป็น 4 ลักษณะด้วยกัน คือ

1. ผู้ส่งออกทำการบรรจุตู้ ณ โกดังสินค้าของผู้ส่งออกด้วยตนเอง บริษัทเรือจัดการส่งตู้นี้ไปถึงมือผู้รับสินค้าปลายทาง และผู้รับสินค้าจัดการเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้ ณ โกดังสินค้าของผู้รับด้วยตนเอง (CY/CY or FCL/FCL)

2. ผู้ส่งออกนำสินค้าไปส่งที่โกดังรับสินค้าเพื่อรอการรวบรวมบรรจุเข้าตู้ของบริษัทเรือ บริษัทเรือรับผิดชอบบรรจุสินค้าเข้าตู้ และรับผิดชอบนำสินค้าออกจากตู้เมื่อไปถึงท่าเรือปลายทาง (CFS/CFS or LCL/LCL)

3. ผู้ส่งออกจัดการบรรจุสินค้าเต็มตู้ด้วยตนเอง แต่เมื่อไปถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ทางบริษัทเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบเปิดตู้ นำสินค้าออกจากตู้ ณ โกดังของบริษัทเรือในท่าเรือปลายทาง (CFS/CFS or FCL/LCL)

4. ผู้ส่งออกนำสินค้ามามอบให้บริษัทเรือเป็นผู้รับผิดชอบบรรจุตู้ เมื่อสินค้าถูกส่งถึงปลายทางแล้ว ผู้รับสินค้าจะเป็นผู้เปิดตู้ นำสินค้าออก ณ โกดังของผู้รับเอง (CFS/CY or LCL/FCL)

การดำเนินการของระบบตู้คอนเทนเนอร์ของขนส่งร่วม

ข้อดีที่สุดของการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ก็คือ สามารถใช้เครื่องมือขนส่งหลายอย่างเข้าร่วมขนส่งได้ เช่น ใช้รถยนต์ลากตู้ที่บรรจุสินค้าเต็มจากทางเล็ก ๆ ในต่างจังหวัดไปยังสถานีรถไฟ แล้วใช้รถไฟลากตู้มาลงเรือเพื่อส่งไปยังจุดหมายในต่างประเทศ พัฒนาการของระบบนี้ปัจจุบันได้เปิดบริการ 4 แบบด้วยกัน คือ

1. บริการส่งตรง (Direct Service) คือการบริการที่เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จอดรับตู้สินค้าจากท่าเรือต้นทาง แล้วนำไปส่งที่ท่าเรือปลายทางโดยตรง

2. บริการส่งช่วงต่อโดยใช้เรือเล็ก (Feeder Service) ให้บริการโดยใช้เรือซึ่งเป็นเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ขนส่งระหว่างเมืองท่าใหญ่ ๆ แล้วมีเรือเล็กรับช่วงส่งตู้สินค้าต่อไปยังท่าเรือประเทศต่าง ๆ ซึ่งบางท่าเรือก็เป็นท่าซึ่งเรือขนาดใหญ่ไม่สามารถจอดเทียบได้

3. การขนส่งทางบกชั้นระหว่างท่าเรือ (Land Bridge Service) การขนส่งร่วมนี้ เรือสินค้าจะนำตู้สินค้าจากท่าเรือต้นทางมาส่งที่ท่าเรือซึ่งอยู่ฝั่งใดฝั่งหนึ่งของทวีปหรือผืนแผ่นดิน จากนั้นก็จะใช้รถไฟหรือรถยนต์ลากตู้สินค้าเพื่อส่งช่วงข้ามประเทศหรือข้ามทวีปต่อไปยังท่าเรือจุดหมายปลายทางอีกต่อหนึ่ง การบริการขนส่งร่วมในลักษณะนี้ได้เปิดเส้นทางบริการแล้ว 3 เส้นทางคือ

- การขนส่งข้ามทวีปอเมริกา (ระหว่างฝั่งตะวันออกกับตะวันตก)
- การขนส่งข้ามไซบีเรีย
- การขนส่งผ่านประเทศอิสราเอล

4. การขนส่งร่วมแบบมินิ (Mini-Land Bridge Service) เป็นการขนส่งร่วมทางบกจากเมืองท่าไปยังจุดหมายภายในประเทศหรือข้ามประเทศโดยไม่ต้องนำตู้ไปลงเรืออีก เช่น ใช้รถลากตู้จากท่าเรือกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ เป็นต้น

(ดังภาพที่ 2.6 ภาพตู้คอนเทนเนอร์ชนิดพิเศษ)

การขนส่งโดยเรือ LASH (Lighter Aboard Ship) (เรือแม่เรือลูก) การขนส่งโดยเรือระบบนี้ เพิ่งเริ่มเมื่อปี ค.ศ. 1969 ปัจจุบันมี 2 แบบ คือ แบบเรือ LASH และแบบ CB (Seabee) (Construction Battalion) เรือระบบนี้มีโครงสร้างสำคัญ คือ ตัวเรือแม่ ตัวเรือลูก (เรือเล็ก) และอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องยกที่ทันสมัยบนเรือ เรือ LASH ลำหนึ่งประกอบด้วยตัวเรือแม่ที่มีขนาดใหญ่เท่ากับเรือลูกอีกหลายสิบลำ เรือลูกแต่ละลำจะบรรจุสินค้าไว้เต็มคล้ายกับตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ จะใช้เรือแม่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แทนการบรรทุกเรือลูกก็ได้

ปกติเรือแม่จะแล่นไปมาระหว่างเมืองท่าสำคัญ ๆ เช่น ญีปุ่น สิงคโปร์ ฮองกง และต้องเป็นท่าเรือน้ำลึกที่เรือขนาดใหญ่สามารถจอดเทียบได้เท่านั้น เมื่อเรือแม่ไปถึงท่าเรือใหญ่ ๆ (ตามทาง) ก็จะปล่อยเรือเล็กหรือเรือลูกลง แล้วเรือแม่ก็เดินทางต่อไป ส่วนเรือลูกที่ถูกยกลงนี้ก็จะถูกรือลากจูงลากไปตามท่าเรือน้ำตื้นต่าง ๆ (เช่น ท่าเรือกรุงเทพฯ ที่คลองเตย) เพื่อขนถ่ายสินค้าลง จากนั้นก็จะบรรจุสินค้าส่งออกไปใหม่ แล้วลากกลับไปรอเรือแม่ที่จะผ่านมานี้ ก็จะปล่อยเรือลูกที่บรรจุสินค้าเต็มลงมาอีก การทำงานของเรือแม่ลูกนี้ ช่วยให้เรือแม่สามารถเดินทางระหว่างเมืองท่าโดยไม่ต้องเสียเวลาขนถ่ายสินค้าตามทาง และเรือลูกก็สามารถเข้าเทียบท่าตามท่าเรือเล็กที่เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถจอดเทียบได้ด้วย

เรือ LASH ลำหนึ่งสามารถบรรทุกเรือลูกได้ 80-90 ลำ ส่วนเรือ CB สามารถบรรทุกเรือลูกได้ 30-40 ลำ หรือเท่ากับ 1,800 ตู้คอนเทนเนอร์ ตู้สินค้าสามารถจัดเรียงไว้บนเรือลูก

ข้อดีของการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์

- ช่วยให้การขนส่งสินค้ารวดเร็วขึ้น
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบรรจุหีบห่อ
- ลดความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้า
- ค่าระวางขนส่งต่ำกว่า
- ค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสินค้าต่ำกว่า
- สอดคล้องกับภาวการณ์ตลาดที่ผู้นำเข้าต้องการสินค้าอย่างรวดเร็ว
- เป็นการประสานร่วมกันระหว่างการขนส่งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ

ปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากระบบขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

1. ตามวิธีการขนส่งแบบเก่านี้ เมื่อสินค้าถูกส่งถึงท่าเรือปลายทางก็จะทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือและตรวจสอบความเรียบร้อยของสินค้า หากพบว่าสินค้าเกิดความเสียหายย่อมทำการเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัทประกันภัยได้ไม่ยุ่งยากนัก แต่ระบบขนส่งร่วมแบบจากมือผู้ผลิตส่งถึงมือผู้รับนั้นยังไม่สามารถตรวจสอบความเสียหายได้ในขณะที่สินค้าถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ จะต้องผ่านการขนส่งทางบกให้ถึงปลายทางเสียก่อนจึงทำการเปิดตู้ หากการเปิดตู้

พบว่าสินค้ามีการเสียหาย ย่อมเป็นการยากที่จะบอกได้ว่าสินค้าเกิดความเสียหายตั้งแต่เมื่อไร ตั้งแต่ช่วงการขนส่งทางเรือหรือทางบก และอาจเป็นเหตุผลที่อ้างขึ้นมาเพื่อปิดความรับผิดชอบระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัยขนส่งทางเรือ กับบริษัทผู้รับประกันภัยขนส่งทางบก

2. การขนส่งร่วมที่ให้บริการส่งสินค้าถึงโกดังผู้นำเข้านี้ มีจุดประสงค์เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งจะต้องอาศัยระบบพิธีการนำเข้าและระบบตรวจสอบสินค้าที่มีขั้นตอนเอื้ออำนวย จึงจะบรรลุตามจุดประสงค์ได้ ปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปได้ปรับปรุงระบบพิธีการนำเข้าให้สอดคล้องและลดขั้นตอนตรวจสอบแล้ว แต่ในประเทศกำลังพัฒนาต่าง ๆ เช่น ประเทศไทย ระบบพิธีการนำเข้ายังเป็นอุปสรรคสำคัญอยู่ ผู้นำเข้าไทยจึงยังไม่นิยมนำตู้สินค้าไปเปิดเองในโกดังของตน

(ดังภาพที่ 2.7 ภาพเรือลำเดียว)

ภาพที่ 2.7 ภาพเรือลำเดียว

ที่มา : สุวรรณา สนเที่ยง *ความรู้เรื่อง การทำธุรกิจนำเข้า ส่งออก* กรุงเทพมหานคร รุ่งแสง
การพิมพ์สำนักพิมพ์บีบีค 2534

สุเมธ โลพินิจ จากวารสารยางพาราไทย (2542) กล่าวถึง “การขนส่งยางพาราผ่านทางท่าเรือ” การขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือที่ถูกต้อง และเหมาะสมนั้น ไม่ได้หมายถึงการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าต้นทางไปยังเมืองท่าปลายทางให้ทันตามกำหนดเวลาเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการป้องกันมิให้สินค้าเกิดความเสียหายในทุกกรณี สำหรับในกรณีของยางพารา เช่น ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง เป็นสินค้าที่เกิดความเสียหายได้ง่ายถ้าหากโดนน้ำหรือมีสิ่งปนปลอมต่าง ๆ เกิดขึ้น ดังนั้น การบริหารงานในขั้นตอนต่าง ๆ ของการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้เพื่อให้นั่นใจว่าสินค้าได้รับการป้องกันจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการขนส่งจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ

ขั้นตอนการบรรจุสินค้าและการบริหารงาน

ในการขนส่งยางพาราผ่านทางท่าเรือสิ่งสำคัญที่ต้องกระทำคือ การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ แต่เพื่อป้องกันมิให้สินค้าเกิดความเสียหายในทุกกรณีจึงได้แบ่งการทำงานออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ ก่อนการบรรจุสินค้า ระหว่างการบรรจุสินค้า และหลังการบรรจุสินค้า โดยแต่ละขั้นตอนมีรายละเอียดในการทำงานหรือการบริหารงานที่เข้มงวดแตกต่างกัน นอกจากนี้ยังมีข้อปฏิบัติอื่น ๆ เช่น ถ้าหากเกิดการผิดพลาดหรือมีข้อสงสัยใด ๆ ในระหว่างขั้นตอนการบรรจุสินค้า และหลังการบรรจุสินค้า การบรรจุสินค้าจะหยุดทันที และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกคนจะได้รับการติดต่อเพื่อแจ้งให้ทราบ และสั่งการโดยผ่านช่องทางการสื่อสารที่กำหนดไว้ตามลำดับ ดังนี้ คนงานบรรจุสินค้า / เสมียนตรวจนับ--> หัวหน้าคนงาน / ผู้ตรวจสอบ--> เจ้าหน้าที่บริษัทเรือ--> ชิปปิ้ง / ผู้ส่งออก หรือ ชิปปิ้ง / ผู้ส่งออก--> เจ้าหน้าที่บริษัทเรือ--> ผู้ตรวจสอบ / หัวหน้าคนงาน--> เสมียนตรวจนับ / คนงานบรรจุสินค้า

ก่อนการบรรจุสินค้า

การทำงานในขั้นตอนนี้ ประกอบด้วย การคัดเลือกตู้สินค้าและการทำความสะอาดตู้สินค้า ในกรณีที่ต้องการบรรจุสินค้าที่ท่าเรือ เช่น ท่าเรือกรุงเทพฯ ตามกฎระเบียบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) บริษัทเรือจะต้องยื่นคำร้องขอบรรจุสินค้าภายในเขตการทำเรือกรุงเทพฯ โดยคำร้องนี้จะต้องยื่นล่วงหน้า 1 วัน ก่อนวันบรรจุสินค้า และคำร้องนี้จะต้องระบุจำนวนสินค้าที่ต้องการบรรจุให้ชัดเจน

เมื่อได้รับคำร้องขอบรรจุสินค้าจากบริษัทเรือแล้ว ท่าเรือกรุงเทพฯ จะย้ายตู้สินค้าเปล่าจากลานเก็บตู้สินค้าเปล่าไปยังลานบรรจุสินค้าของบริษัทเรือ นั้น ๆ โดยที่การย้ายตู้สินค้าเปล่านี้อาจกระทำในช่วงเช้าของแต่ละวันที่จะมีการบรรจุสินค้า

เมื่อตู้สินค้าเปล่ามาถึงลานบรรจุสินค้า ผู้ตรวจสอบของบริษัทเรือจะคัดเลือกตู้สินค้าสภาพดีเพื่อใช้บรรจุสินค้าโดยมีรายละเอียดในการคัดเลือกดังนี้

เพดานตู้และกำแพงตู้ : ต้องไม่มีรูรั่วหรือสนิม

พื้นตู้ : ต้องไม่มีรูรั่ว สนิม รอยแตก ตะปูคองที่หลุด / หลวม

ประตูตู้ : ยางกันน้ำต้องอยู่ในสภาพดี ไม่มีสนิม

ความสะอาด : ต้องไม่มีสิ่งปลอมปนตกค้าง เช่น เม็ดพลาสติก เศษไม้ เม็ดพีซี เศษกรวดทราย รอยเปียกน้ำ หรือคราบน้ำมัน

เมื่อคัดเลือกได้ตู้สภาพที่ดีแล้วคนงานบรรจุสินค้าจะทำความสะอาดตู้สินค้าเพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่มีสิ่งแปลกปลอมใด ๆ หลงเหลืออยู่ภายในตู้สินค้า หลังจากทำความสะอาดตู้สินค้าแล้ว ผู้ตรวจสอบจะตรวจสอบตู้สินค้านั้น ๆ อีกครั้งเพื่อให้มั่นใจว่าตู้สินค้านั้นสะอาดเรียบร้อย

ในกรณีที่ต้องการบรรจุสินค้า ณ สถานที่ของผู้ส่งออก เมื่อผู้ส่งออกได้จองเรือกับบริษัทเรือแล้ว บริษัทเรือจะแจ้งให้ผู้ส่งออกไปรับตู้สินค้าเปล่าที่โรงพักตู้สินค้าเปล่าของบริษัทเรือนั้น ๆ โดยก่อนที่จะปล่อยตู้สินค้าเปล่าให้กับผู้ส่งออก เจ้าหน้าที่ที่โรงพักตู้สินค้าเปล่าจะทำการตรวจสอบ / คัดเลือกตู้สินค้าตามขั้นตอนเดียวกันกับการตรวจสอบ / คัดเลือกตู้สินค้าที่จะใช้บรรจุสินค้าที่ทำเรือ

ระหว่างการบรรจุสินค้า

การทำงานในขั้นตอนนี้ เริ่มต้นจากผู้ตรวจสอบจะตรวจสอบเอกสารป้ายทะเบียนรถบรรทุกที่นำมาโดยชิปปิ้ง เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าที่มาถึงนั้นตรงกับสินค้าที่ผู้ส่งออกแจ้งไว้แต่แรก จากนั้นเสมียนตรวจนับสินค้าและคนงานบรรจุสินค้าจะตรวจสอบพลาสติกซีล 4 แห่ง ตรวจสอบเครื่องหมายบนสินค้าและสภาพกะบะรถบรรทุก

หลังจากผ่านการตรวจสอบตามขั้นตอนข้างต้นแล้ว คนงานจะเริ่มบรรจุสินค้า และในระหว่างการบรรจุสินค้า คนงาน และเสมียนตรวจนับสินค้าจะตรวจสอบสภาพทั่วไปของสินค้านวมทั้งเครื่องหมายบนสินค้า ขนาดของสินค้า

ในระหว่างการบรรจุสินค้า อาจมีปัญหาเกี่ยวกับสิ่งปลอมปนติดเข้าไปในตู้สินค้าได้ รายละเอียดของปัญหา และการป้องกันแก้ไข ได้สรุปไว้ในตาราง

สำหรับสินค้าบางพารา เพื่อป้องกันไม่ให้เปียกน้ำและเกิดรา การทำงานจะหยุดทันทีถ้ามีเค้ว่าฝนจะตก และถ้าหากมีฝนตก การบรรจุสินค้าจะเริ่มได้อีกก็ต่อเมื่อฝนได้หยุดสนิทและคนงานต้องเช็ดรองเท้าและผ้าใบที่ปูพื้นให้แห้งสนิท

ในระหว่างการบรรจุสินค้า หากเกิดข้อผิดพลาดใด ๆ ต้องหยุดการทำงาน และเจ้าหน้าที่บริษัทเรือจะต้องแจ้งชิปปิ้ง ผู้ส่งออกให้ทราบถึงปัญหานั้น ๆ คำสั่งใด ๆ จากผู้ส่งออกต้องบันทึกไว้ในใบรายงานการบรรจุสินค้า (Tally Sheet) และชิปปิ้งของผู้ส่งออกจะเซ็นกำกับไว้เป็นหลักฐาน

การทำงานตั้งแต่ขั้นต่อนก่อนบรรจุสินค้าจนจบขั้นต่อนระหว่างการบรรจุสินค้าต้อง
บันทึกไว้ในใบรายงานการตรวจสอบการบรรจุสินค้า (Stuffing Condition Checking Sheet)

หลังการบรรจุสินค้า

ทันทีที่บรรจุสินค้าเสร็จ เสร็จเรียบร้อยแล้วต้องปิดประตูตู้และผูกซีล และในทุก ๆ ช่วง
เย็นของแต่ละวัน หลังจากได้รับคำร้องจากบริษัทเรือแล้ว ทางท่าเรือจะย้ายตู้สินค้าที่บรรจุ
เรียบร้อยแล้วจากลานบรรจุสินค้าไปยังลานพักตู้สินค้าเพื่อรอขนขึ้นเรือลานพักตู้สินค้าเพื่อรอขึ้น
เรือนี้เป็นลานที่ยกระดับสูงเพื่อป้องกันน้ำท่วม

การขนย้ายตู้สินค้าแต่ละครั้งไม่ว่าจากลานบรรจุสินค้าไปยังลานพักเพื่อรอขึ้นเรือหรือ
จากหน้าท่าเทียบเรือขึ้นวางบนเรือ ทางท่าเรือจะมีเครื่องยกประเภทต่าง ๆ กัน ดังนี้

Top loader ใช้ยกตู้สินค้าที่บรรจุเสร็จแล้วที่ลานบรรจุสินค้าเพื่อวางบนรถเทรลเลอร์

Rubber Tire Gantry Crane (RTG) ใช้ยกตู้สินค้าหนักลงจากรถเทรลเลอร์เพื่อวาง
เก็บที่ลานพักตู้สินค้าเพื่อรอขึ้นเรือ และยกตู้สินค้าหนักขึ้นวางบนรถเทรลเลอร์เพื่อนำส่งไปยังหน้า
ท่าเทียบเรือ

Port Gantry Crane ใช้ยกตู้สินค้าที่หน้าท่าเทียบเรือขึ้นวางบนเรือ

ในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าโดยใช้เครื่องยกของการท่าเรืออาจจะทำให้ตู้สินค้าเกิด
ความเสียหายได้ ดังนั้นจึงต้องมีมาตรการที่จะป้องกันหรือแก้ไข โดยบริษัทเรือจะจัดเจ้าหน้าที่
ตรวจสอบหนึ่งคนต่อจุดเพื่อดูแลการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าแต่ละครั้ง

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นเหตุให้ตู้สินค้าได้รับความเสียหายเพียงเล็กน้อย บริษัท
เรือจะเรียกบริษัทผู้รับเหมาซ่อมตู้มาทำการซ่อมตู้สินค้าที่เสียหายทันที แต่ถ้าเกิดความเสียหาย
รุนแรง เจ้าหน้าที่บริษัทเรือจะเสนอต่อชิปปิ้ง และผู้ส่งออกให้เปลี่ยนตู้สินค้าเพื่อป้องกันสินค้า
ภายในตู้จากน้ำหรือสิ่งปลอมปนอื่น ๆ ที่อาจจะเข้าไปภายในตู้ได้ ในการเปลี่ยนตู้สินค้าผู้ส่งออก
ต้องแก้ไขเลขหมายตู้สินค้าในเอกสารส่งออกที่ต้องยื่นให้ท่าเรือและศุลกากร

สำหรับตู้สินค้าที่บรรจุโดยผู้ส่งออกจะถูกเก็บพักที่ลานพักตู้สินค้าเพื่อรอขึ้นเรือ
เช่นเดียวกับตู้สินค้าที่บรรจุที่ท่าเรือ (ตารางที่ 2.7)

ตารางที่ 2.7 สรุปขั้นตอนการบรรจุสินค้า และการปฏิบัติงาน/ปัญหาและการป้องกันแก้ไขระหว่างการบรรจุสินค้า

ก่อนการบรรจุสินค้า	ระหว่างการบรรจุสินค้า	หลังการบรรจุสินค้า
คัดเลือกตู้สภาพดี	ตรวจสอบกะบะรถบรรทุกที่บรรจุทุกสินค้า	ปิดประตูตู้ และผูกซีลทันที
ทำความสะอาดตู้สินค้า	ตรวจสอบเครื่องหมายสินค้า	ย้ายตู้สินค้าไปยังลานพักตู้สินค้า
	ตรวจสอบสภาพสินค้า	เพื่อรื้อขึ้นเรือ
	บรรจุ และบันทึกจำนวนสินค้าที่ถูกต้อง	
	ป้องกันสินค้าจากสิ่งปลอมปนต่าง ๆ	
	ห้ามบรรจุสินค้าในระหว่างที่มีฝนตก	
	ออกไปตรวจสอบสภาพการบรรจุสินค้า	
ปัญหาและการป้องกัน/แก้ไขในระหว่างการบรรจุสินค้า		
ปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น	การป้องกัน/แก้ไขปัญหา	
สินค้าตกลงบนพื้นก่อนบรรจุเข้าตู้สินค้า	คัดแยกไว้เพื่อตรวจสอบและทำความสะอาด เช่น เปียกน้ำ ในกรณีที่ไม่สามารถทำความสะอาดได้สินค้าชิ้นนั้นจะคืนให้ผู้ส่งออก	
เศษกรวด ทราย ติดไปกับร่องเท้าของคนงาน	ใช้ผ้าใบผืนใหญ่ระหว่างรถบรรทุกสินค้าและตู้สินค้าเพื่อป้องกันเศษกรวด ทราย ติดไปกับร่องเท้าคนงาน	
หลอดดูดน้ำ ขวดน้ำ ถูพลาสติกหรือกระป๋อง สัมผัสในตู้สินค้า	ห้ามดื่ม น้ำ สูบบุหรี่ หรือทานอาหาร ภายในและ/หรือ บริเวณหน้าตู้สินค้า	

ที่มา : สุเมธ โลพินิจ "การขนส่งยางพาราผ่านทางท่าเรือ" *วารสารยางพาราไทย* 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มีนาคม 2542) หน้า 4-6

สมชัย สุรจกุลวัฒนา ตัวแทนสายการบินเรือ (2547) ได้ให้สัมภาษณ์ ถึงวิธีการส่งสินค้าทางพาราผ่านท่าเรือสงขลา และท่าเรือปิ้ง โดยบรรจุสินค้าเข้าตู้ที่โรงงานผู้ส่งออก

ผ่านทางท่าเรือสงขลา

เมื่อสินค้าทางพาราพร้อมที่จะส่งให้ผู้ซื้อถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ส่งออกก็จะติดต่อกับผู้รับเหมาการจัดส่งสินค้า (Freight forwarder หรือ Forwarding agent) ให้ทำการจัดเตรียมเอกสารผ่านพิธีการศุลกากรส่งออกและเตรียมรถขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือ พร้อมทั้งติดต่อบริษัทตัวแทนสายการบินเรือเพื่อจองระวางสินค้าและตู้คอนเทนเนอร์ หรือ ตู้บรรจุสินค้าในบางกรณีที่ส่งออกในลักษณะสินค้าเทกอง (Break Bulk) ก็จะจัดส่งสินค้าทางพาราจากโรงงานไปเก็บที่คลังสินค้าของท่าเรือสินค้าล่วงหน้าก่อนที่เรือบรรทุกสินค้าเทกอง (Conventional Ship หรือ Break Bulk Ship) จะเข้ามารับสินค้าที่ท่าเรือ กรณีที่ส่งออกในระบบตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ส่งออกส่วนใหญ่นิยมที่จะบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงงาน เพราะสามารถควบคุมคุณภาพของสินค้าไม่ให้เสียหายได้ดีกว่าที่จะนำสินค้าไปบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือ เมื่อผ่านพิธีการศุลกากรและสินค้าไปบรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว ทางบริษัทตัวแทนสายการบินเรือก็จะออกใบรับสินค้า (Bill of Lading) ซึ่งเป็นเอกสารสัญญาการว่าจ้างให้จัดส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทางตามความต้องการของผู้ซื้อหรือผู้รับสินค้า (Consignee) จากนั้นผู้ส่งออกก็จะจัดเอกสารใบกำกับสินค้า (Invoice) และใบรับสินค้าของบริษัทตัวแทนสายการบินเรือ (Bill of Lading) ยื่นต่อธนาคารหรือตัวแทนของผู้ซื้อสินค้าเพื่อรับเงินในการขายสินค้านั้น ๆ

ผ่านทางท่าเรือปิ้ง

ผู้ส่งออกสินค้าทางพาราสามารถส่งออกผ่านทางท่าเรือปิ้งได้ในรูปของระบบคอนเทนเนอร์เท่านั้น ส่วนใหญ่จะส่งออกจากฝั่งไทยไปยังท่าเรือโดยทางรถไฟจากสถานีปาดังเบซาร์ มีส่วนน้อยที่จะส่งโดยทางรถยนต์ เพราะว่าค่าใช้จ่ายสูงกว่า จะจัดส่งทางรถยนต์ไปยังท่าเรือปิ้ง เช่น กรณีสินค้าเร่งด่วน และจะไม่ทันบรรทุกขึ้นเรือหากส่งไปทางรถไฟ สินค้าทางพาราที่ส่งออกจากภาคใต้ตอนล่างผ่านทางท่าเรือปิ้ง ส่วนใหญ่เป็นยางที่ส่งไปยังประเทศญี่ปุ่น ฮองกง เกาหลี อเมริกาเหนือ และอเมริกาใต้ เป็นลักษณะของการรับส่งสินค้าในรูป F.O.B. (Free on Board) ปิ้ง เป็นราคาที่ผู้ขายหรือผู้ส่งออกจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทุกอย่าง ตั้งแต่การผลิตสินค้า การขนส่งจากโรงงานไปยังท่าเรือปิ้ง ค่าใช้จ่ายท่าเรือ ค่าภาษีขาออก และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจนถึงยกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นหลังจากสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้วจะเป็นของผู้ซื้อ เช่น ค่าระวางเรือ ค่าประกันภัยจากปิ้งถึงปลายทาง เพราะฉะนั้นผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดสายการบินเรือ และวัน เวลา ที่จะใช้ขนส่งจากท่าเรือปิ้ง เพื่อความสะดวกในการบริการบริษัทตัวแทนเดินเรือที่ปิ้งจะประสานงานกับผู้รับเหมาจัดการขนส่ง (Forwarding

agent) เพื่อเตรียมตู้เปล่าคอนเทนเนอร์ให้พร้อมที่ท่ารถไฟปาดังเบซาร์ สำหรับให้ผู้ส่งออกนำรถหัวลากตู้คอนเทนเนอร์มารับเพื่อไปบรรจุสินค้าที่โรงงาน เมื่อ Forwarding agent เตรียมเอกสารผ่านพิธีศุลกากรและรถรับสินค้าจากโรงงานมาตรวจปล่อยที่ท่ารถไฟปาดังเบซาร์แล้ว ก็จัดการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เหล่านี้ขึ้นรถไฟไปยังท่าเรือปีนังฝั่งบัตเตอร์เวิร์ธเพื่อบรรทุกขึ้นเรือต่อไป ท่าเรือฝั่งเกาะปีนังจะเป็นท่าเรือสำหรับเรือข้ามฟาก (Ferry Ship) และเรือท่องเที่ยว (Cruise Ship) ส่วนท่าเรือฝั่งแผ่นดินทั้งที่บัตเตอร์เวิร์ธ และไพร จะเป็นที่เรือสินค้าเป็นส่วนใหญ่

3. ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ต สร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – พ.ศ. 2529) เพื่อช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจและสนับสนุนการส่งออกสินค้าของภาคใต้ การก่อสร้างดำเนินการโดยกรมเจ้าท่ากระทรวงคมนาคม ในสมัยรัฐบาล ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ด้วยเงินกู้ยืมจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ABD) และเงินสมทบจากงบประมาณแผ่นดิน ภายหลังสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2530 กรมเจ้าท่าได้โอนท่าเรือทั้งสองแห่งให้กรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง โดยมีคณะกรรมการกำกับดูแลและส่งเสริมการบริหารท่าเรือสงขลาและภูเก็ตเป็นผู้ดูแลท่าเรือทั้งสอง

รัฐบาลในสมัยนั้นมีนโยบายแปรรูปรัฐวิสาหกิจ จึงได้กำหนดให้เอกชนเข้าเป็นผู้บริหารท่าเรือทั้งสองแห่งโดยวิธีการประมูล บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นผู้เสนอผลตอบแทนแก่รัฐสูงสุดและได้ถูกคัดเลือกจากบริษัทที่ปรึกษาของรัฐบาลให้เป็นผู้บริหารท่าเรือ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเข้าบริหารท่าเรือทั้งสองแห่งกับกรมธนารักษ์ เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2531 มีกำหนดอายุสัญญา 10 ปี ตามสัญญาที่ทำขึ้นนี้ รัฐเป็นผู้จัดหาเครื่องจักรอุปกรณ์ที่จำเป็นในระยะเริ่มแรก บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด จะเป็นผู้ดูแลและบริหารพื้นที่ส่วนที่เป็นตัวท่าเรือเท่านั้น ส่วนการดูแลรักษาร่องน้ำเขื่อนกันคลื่นและเครื่องช่วยการเดินเรือ (Navigation aids) ต่าง ๆ จะมีความรับผิดชอบของทางราชการ โดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด จะจ่ายค่าเช่ารายปีแก่รัฐพร้อมแบ่งรายได้จากการประกอบการให้แก่รัฐเป็นการตอบแทน ซึ่งบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด จ่ายค่าเช่าให้รัฐปีละ 18.4 ล้านบาท และแบ่งรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายให้รัฐในสัดส่วนร้อยละ 45 ของรายได้ที่เกิน 100 ล้านบาท ปัจจุบันนี้ จะจ่ายให้ทางราชการร้อยละ 45 ในส่วนที่เกินจากรายได้ 160 ล้านบาทต่อปี และจ่ายค่าสัมปทานปีละประมาณ 30 – 40 ล้านบาท

(ดังภาพที่ 2.8 ภาพการก่อสร้างท่าเรือสงขลาในระยะแรก)

(ดังภาพที่ 2.9 ภาพที่ตั้งท่าเรือสงขลา) (ดังภาพที่ 2.10 ภาพผังแม่บทท่าเรือสงขลา)

ตารางที่ 2.8 แสดงจำนวนเที่ยวเรือเข้าออก แยกตามประเภทของเรือที่ใช้บริการที่ท่าเรือสงขลา

ปี พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2546

หน่วย : เที่ยวเรือ

จำนวนเรือ	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
เรือสินค้าทั่วไป General vessel	107	148	87	81	59	83	48	52	88
เรือคอนเทนเนอร์ Container vessel	151	183	258	375	467	398	344	331	320
เรือสินค้าห้องเย็น Reefer vessel	49	64	46	57	65	73	53	62	53
เรือสินค้าเทกอง Bulk carrier	0	0	0	0	0	0	0	0	0
เรือโดยสาร Passenger vessel	2	3	11	16	0	1	1	0	0
อื่น ๆ Other vessel	11	9	7	2	1	4	3	3	1
เรือส่งปัจจัยเพื่อการขุดเจาะน้ำมัน Supply boat	121	111	67	24	12	10	4	7	18
เรือลำเลียง Barge, Lighter	21	3	13	6	4	0	3	2	15
รวม Total	462	521	489	561	608	569	456	457	495
Growth %		12.77	-6.14	14.72	8.38	-6.41	-19.86	0.22	8.31

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546

ภาพที่ 2.8 ภาพการก่อสร้างท่าเรือสงขลาระยะแรก

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546

ตารางที่ 2.9 แสดงสถิติปริมาณสินค้าที่ใช้บริการท่าเรือสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2546

หน่วย : ตัน

รายการสินค้า	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
ปลาแช่แข็ง Tuna fish	73,872	86,572	98,062	106,750	115,650	112,328	129,163	131,448	133,463
เครื่องมืออุปกรณ์ Equipment	22,298	25,109	24,757	27,678	13,037	27,821	19,815	35,912	34,577
อาหารสัตว์ Animal feed	34,630	20,384	1,388	20,937	20,532	27,365	38,189	23,830	20,404
อื่น ๆ Others	41,366	42,387	43,139	35,576	34,068	87,817	59,634	86,605	69,969
รวมสินค้าขาเข้า Total import	172,166	174,452	167,346	190,941	183,287	255,331	246,801	277,795	258,413
<i>Growth %</i>		<i>1.33</i>	<i>-4.07</i>	<i>14.10</i>	<i>-4.01</i>	<i>39.31</i>	<i>-3.34</i>	<i>12.56</i>	<i>-6.98</i>
ยางพารา Rubber latex	277,676	470,267	389,514	376,635	334,946	435,150	442,573	433,429	493,922
ไม้และเฟอร์นิเจอร์ Wood furniture	17,898	39,215	60,382	50,968	160,262	190,065	167,226	188,545	216,449
อาหารทะเลแช่แข็ง Frozen food	83,318	79,572	92,718	106,592	119,063	101,832	111,870	102,406	93,856
อาหารกระป๋อง Canned food	66,550	96,048	112,474	140,336	148,008	133,552	147,139	134,698	150,086
อื่น ๆ Others	60,853	45,154	46,502	53,716	90,481	68,688	78,376	90,436	106,202
รวมสินค้าขาออก Total export	506,295	730,256	701,590	728,247	852,760	929,287	947,184	949,514	1,060,515
<i>Growth %</i>		<i>44.24</i>	<i>-3.93</i>	<i>3.80</i>	<i>17.10</i>	<i>8.97</i>	<i>1.93</i>	<i>0.25</i>	<i>11.69</i>
รวมสินค้าทั้งหมด (Grand total)	678,461	904,708	868,936	919,188	1,036,047	1,184,618	1,193,985	1,227,309	1,318,928
รวมตู้สินค้าทั้งหมด Total Container (Teu)	50,059	58,336	70,992	79,187	95,876	107,585	106,535	115,051	128,317
<i>Growth %</i>		<i>16.53</i>	<i>21.70</i>	<i>11.54</i>	<i>21.08</i>	<i>12.21</i>	<i>-0.98</i>	<i>7.99</i>	<i>11.53</i>

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล "The Gateways to Southern Thailand" สงขลา 2546

ภาพที่ 2.9 ภาพตั้งท่าเรือสงขลา

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546

ภาพที่ 2.10 ภาพผังแม่บทท่าเรือสงขลา

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546

ตารางที่ 2.10 แสดงจำนวนขนาดท่าเทียบเรือ และท่าเทียบเรือโกดังสินค้า
(Berthing Facility and Storage Facility)

Break Bulk Terminals (ท่าเทียบเรือเทกอง)			
Landing Point	No of Berth	Length (m)	Depth (m)
	จำนวนท่า	ความยาว	ความลึก
Butterworth wharves	4	715	9.0
Swettenham Pier	2	366	9.5
Container Terminal (ท่าเรือคอนเทนเนอร์)			
Butterworth wharves	2	331	9.0
North Butterworth container terminal	3	600	12.0
Vegetable Oil (dolphin) Tanker Pier	1	-	9.0
Prai Bulk Cargo Terminal (ท่าเทียบเรือไพร)	3	588	10.2
Inner berth (ท่าเทียบเรือด้านใน)	1	154	44.0
Storage Facility (ท่าเทียบเรือโกดังสินค้า)			
Berth (ท่าเทียบเรือ)	Type	Units	Capacity(sq.m)
	ประเภท	หน่วย	ความจุ(ตร.ม.)
Butterworth Wharf	Open-Sided Timber Shed โกดังเรือนไม้เปิดข้าง	1	4,738
	Transit Shed โกดังเก็บสินค้าผ่าน	3	10,003
	Godowns โกดัง	6	21,181
	Opensided Storage area พื้นที่เก็บสินค้า	1	2,000
	Container Yard ลานคอนเทนเนอร์	1	3,150 TGS
	CFS สถานีเก็บสินค้าคอนเทนเนอร์	1	11,892
Swettenham Pier	Transit Shed โกดังเก็บสินค้าผ่าน	2	4,463.95
VOTP	Tanks แทงค์	92	114,200 T
Prai Bulk Cargo	Godowns โกดัง	13	88,885
	Stockpile area ที่เก็บสินค้ากลางแจ้ง	1	4.7 ha
NBCT	Container Yard ลานคอนเทนเนอร์	1	3,000 TGS
	CFS สถานีเก็บสินค้าคอนเทนเนอร์	1	60,000

ที่มา : ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540

3.1 ด้านกายภาพ

ท่าเรือสงขลานั้นเป็นท่าเรือสำคัญของภาคใต้ตอนล่าง การก่อสร้างท่าเรือสงขลา มีส่วนช่วยส่งเสริมการส่งออก – นำเข้าสินค้าต่างๆ ของภาคใต้ตอนล่างเป็นอย่างดี เป็นผลให้อุตสาหกรรมและธุรกิจเกี่ยวเนื่องต่าง ๆ พัฒนาไปอย่างมากในรอบ 10 กว่าปีที่ผ่านมา พื้นที่ให้บริการของท่าเรือสงขลาในปัจจุบันครอบคลุมกว่า 9 จังหวัด คือ สงขลา ปัตตานี ยะลา สตูล ตรัง กระบี่ พัทลุง นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี โดยเป็นท่าเรือส่งออกสำคัญของยางพารา ผลิตภัณฑ์ไม้ยางพารา ถู่มือยาง อาหารทะเลแช่แข็ง และจุดนำเข้าของเครื่องจักรอุปกรณ์ในการก่อสร้างโรงงานต่าง ๆ ในพื้นที่ท่าเรือสงขลาจึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของภาคใต้ตอนล่างเป็นอย่างมาก

ในปัจจุบันท่าเรือสงขลา มีพื้นที่ตามสัญญาสัมปทานประมาณ 59 ไร่ และพื้นที่เช่าต่างหากอีก 12 ไร่ มีโรงพักสินค้า 1 หลัง พื้นที่ประมาณ 6,700 ตารางเมตร เก็บสินค้าได้ประมาณ 8,000 ตัน ลานคอนเทนเนอร์มีพื้นที่รวม 50,000 ตารางเมตร เก็บตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 5,400 ตู้ มีรถยกตู้คอนเทนเนอร์ 12 ตัว รถยกสินค้าทั่วไป 34 ตัว รถลากตู้คอนเทนเนอร์ 10 ชุด มีพนักงานประมาณ 160 คน และแรงงานอีกประมาณ 450 คน

ท่าเรือสงขลา มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า ยาวรวม 510 เมตร สามารถรับเรือขนาดยาว 173 เมตร พร้อมกันได้ 3 ลำ มีวิสัยสามารถรับสินค้าประมาณปีละ 1.35 ล้านตัน เป็นสินค้าทั่วไปประมาณ 550,000 ตัน และสินค้าคอนเทนเนอร์ประมาณ 120,000 TEU

(ดังภาพที่ 2.11 แผนที่ภาคใต้)

ตารางที่ 2.11 แสดงจำนวนเครื่องมืออุปกรณ์ของเรือเทกอง และเรือคอนเทนเนอร์
(Mechanical Equipment)

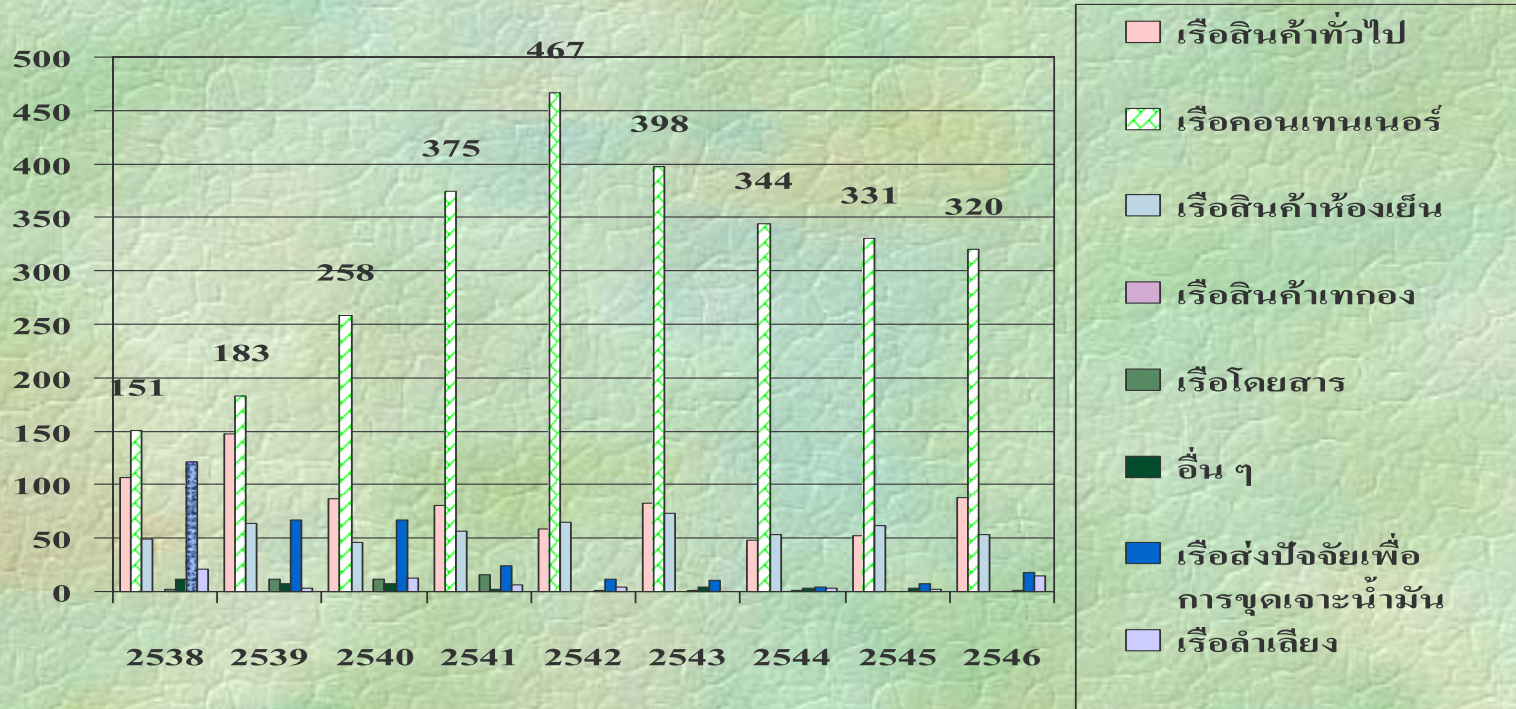
Break bulk เรือเทกอง			
Facility	Type	Units	Capacity
Butterworth wharves	Forklifts รถโฟรลิฟท์	31	3 T each
	Prime movers รถหัวลาก	8	16 T each
	Trailers รถสิบล้อ	8	16 T each
Swettenham	Forklifts (supplied by private sector) รถโฟรลิฟท์จัดหาโดยส่วนตัว		
Container Terminals ท่าเรือคอนเทนเนอร์			
Facility	Type	Units	Capacity
Butterworth wharves	Gantry cranes บันจันหน้าท่า	3	35 T each
	Transfer cranes เครื่องเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์	12	30.5-35.6 T each
	Front end loader รถป้อมคอนเทนเนอร์	3	20-40 T each
	Forklifts รถโฟรลิฟท์	16	3 T each
	Trailers รถสิบล้อ	76	40-45 ft
	Reach Stacker รถตักเก็บคอนเทนเนอร์	4	235.6 each
	prime movers รถหัวลาก	28	-
	Reefer points ที่เสียบปลั๊ก	50	-
North Butterworth Container Terminal (NBCT)	Gantry cranes บันจันหน้าท่า	6	35 T each
Terminal (NBCT)	Transfer cranes เครื่องเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์	12	30.5-35.6 T each
	Front end loader รถป้อมคอนเทนเนอร์	3	20-40 T each
	Forklifts รถโฟรลิฟท์	16	3 T each
	Trailers รถสิบล้อ	76	40-45ft
	Reach Stacker รถตักเก็บคอนเทนเนอร์	4	35.6 T each
	Prime movers รถหัวลาก	28	-
	Reefer points ที่เสียบปลั๊ก	50	-

ที่มา : ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540

3.2 ด้านเศรษฐกิจ

3.2.1 การบริการเรือ

จากการดำเนินการ การให้บริการเรือสินค้าของท่าเรือสงขลา พบว่า จำนวนเรือสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของท่าเรือสงขลาในปี พ.ศ. 2541 มีอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณเที่ยวเรือสินค้าถึง 14.72 % จากตารางแสดงจำนวนเที่ยวเรือเข้าออกแยกตามประเภทเรือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2546 ยังพบอีกว่า ในปี พ.ศ. 2544 อัตราการเจริญเติบโตของปริมาณเที่ยวเรือลดลงต่ำสุดติดลบถึง 19.86 % จะสังเกตเห็นได้ว่า จำนวนเที่ยวเรือตู้คอนเทนเนอร์ ในปี พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2542 มีจำนวนเรือคอนเทนเนอร์เพิ่มสูงขึ้นตลอด จนกระทั่งปี พ.ศ. 2543 – พ.ศ. 2546 เริ่มลดลงทุกปี และมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ เนื่องจากจากผู้ส่งออกได้หันไปใช้บริการของท่าเรือป็นังโดยผ่านทางด่านปาดังเบซาร์เพิ่มขึ้น (ตารางที่ 2.8) และ (ภาพที่ 2.12)



ภาพที่ 2.12 แสดงจำนวนเที่ยวเรือเข้าออกท่าเรือสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - 2546

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546

3.2.2 การบริการสินค้า

จากการพิจารณาสถิติปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกท่าเรือสงขลาปี พ.ศ. 2538 – พ.ศ. 2546 ปริมาณสินค้าขาเข้าในปี พ.ศ. 2541 มีอัตราการเจริญเติบโตสูงถึง 14.10% และในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณสินค้าขาเข้าในปี พ.ศ. 2546 มีอัตราการเจริญเติบโตลดลงติดลบถึง 6.98% จะสังเกตเห็นได้ว่าสินค้าขาเข้าส่วนใหญ่จะเป็นปลาแซ่แข็ง (Tuna fish) ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งตรงกันข้ามกับสินค้าขาออกมีแนวโน้มปริมาณเพิ่มสูงขึ้นทุก ๆ ปี โดยในปี พ.ศ. 2546 เพิ่มสูงขึ้นถึง 11.69% ถ้าดูในแง่จำนวนตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ จะเห็นได้ว่าในปี พ.ศ. 2544 มีเพียงปีเดียวเท่านั้นที่ปริมาณตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ลดลงเล็กน้อยเพียง -0.98% เท่านั้น นอกนั้น มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มสูงขึ้นตลอด ในปี พ.ศ. 2546 ปริมาณสินค้าเพิ่มสูงขึ้นถึง 11.53% แสดงให้เห็นผลการบริการสินค้าท่าเรือสงขลาสินค้าขาออกจะมากกว่าการบริการสินค้าขาเข้า โดยสินค้าขาออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอาหารที่ส่งออกไปยังประเทศจีน เนื่องจากอยู่ใกล้แหล่งผลิต และมีเรือของกลุ่มบริษัท RCL วิ่งในเส้นทางตรงไปประเทศจีน (ตารางที่ 2.9) และ (ภาพที่ 2.13 – ภาพที่ 2.14)

ตารางที่ 2.9 แสดงสถิติปริมาณสินค้าที่ใช้บริการท่าเรือสงขลา ปี พ.ศ. 2538 - พ.ศ. 2546

หน่วย : ตัน

รายการสินค้า	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546
ปลาแช่แข็ง Tuna fish	73,872	86,572	98,062	106,750	115,650	112,328	129,163	131,448	133,463
เครื่องมืออุปกรณ์ Equipment	22,298	25,109	24,757	27,678	13,037	27,821	19,815	35,912	34,577
อาหารสัตว์ Animal feed	34,630	20,384	1,388	20,937	20,532	27,365	38,189	23,830	20,404
อื่น ๆ Others	41,366	42,387	43,139	35,576	34,068	87,817	59,634	86,605	69,969
รวมสินค้าขาเข้า Total import	172,166	174,452	167,346	190,941	183,287	255,331	246,801	277,795	258,413
<i>Growth %</i>		<i>1.33</i>	<i>-4.07</i>	<i>14.10</i>	<i>-4.01</i>	<i>39.31</i>	<i>-3.34</i>	<i>12.56</i>	<i>-6.98</i>
ยางพารา Rubber latex	277,676	470,267	389,514	376,635	334,946	435,150	442,573	433,429	493,922
ไม้และเฟอร์นิเจอร์ Wood furniture	17,898	39,215	60,382	50,968	160,262	190,065	167,226	188,545	216,449
อาหารทะเลแช่แข็ง Frozen food	83,318	79,572	92,718	106,592	119,063	101,832	111,870	102,406	93,856
อาหารกระป๋อง Canned food	66,550	96,048	112,474	140,336	148,008	133,552	147,139	134,698	150,086
อื่น ๆ Others	60,853	45,154	46,502	53,716	90,481	68,688	78,376	90,436	106,202
รวมสินค้าขาออก Total export	506,295	730,256	701,590	728,247	852,760	929,287	947,184	949,514	1,060,515
<i>Growth %</i>		<i>44.24</i>	<i>-3.93</i>	<i>3.80</i>	<i>17.10</i>	<i>8.97</i>	<i>1.93</i>	<i>0.25</i>	<i>11.69</i>
รวมสินค้าทั้งหมด (Grand total)	678,461	904,708	868,936	919,188	1,036,047	1,184,618	1,193,985	1,227,309	1,318,928
รวมตู้สินค้าทั้งหมด Total Container (Teu)	50,059	58,336	70,992	79,187	95,876	107,585	106,535	115,051	128,317
<i>Growth %</i>		<i>16.53</i>	<i>21.70</i>	<i>11.54</i>	<i>21.08</i>	<i>12.21</i>	<i>-0.98</i>	<i>7.99</i>	<i>11.53</i>

ที่มา : เจ้าพระยาท่าเรือสากล "The Gateways to Southern Thailand" สงขลา 2546

4. ท่าเรือปีนัง (Penang Port)

เมืองปีนังก่อตั้งเป็นถิ่นฐานของชาวอังกฤษในปี ค.ศ. 1786 โดยกัปตันฟรานซิส ไลท์ เมื่อสุลต่านของรัฐเคดาห์ยอมยกเกาะปีนังให้บริษัท บริติชอีสต์อินเดีย การตั้งรกรากนี้ได้เจริญรุ่งเรืองและเติบโตเป็นศูนย์กลางค้าขาย และถูกตั้งเป็นเมืองท่าปลอดภาษีในปี ค.ศ. 1872 เนื่องจากเป็นที่ตั้งทางยุทธศาสตร์และการจอดพักเรือที่ปลอดภัยและกว้างขวาง ทำให้ปีนังกลายเป็นศูนย์กลางการถ่ายสินค้าของมาเลเซียตะวันตก, ไทยตอนใต้และเกาะสุมาตรา

จากท่าเรือลำเลียง ปีนังได้พัฒนากลายเป็นท่าเรือน้ำลึกเมื่อได้สร้างท่าสาร์ตเทอร์แฮม ในปี ค.ศ. 1903 โดยบริษัท ดันหยงเพการ์ดีอค สาธารณูปโภคนี้ได้ถูกยกให้คณะกรรมการเจ้าท่าปีนัง (Penang Harbour Board) ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1913 เนื่องจากขณะนั้นปีนังเป็นส่วนหนึ่งของการตั้งรกรากในสเตรทส์ (Straits Settlement) ฉะนั้น คณะกรรมการเจ้าท่าปีนังจึงถูกเชื่อมเข้ากับคณะกรรมการเจ้าท่าสิงคโปร์ และมีประธานกรรมการคนเดียวกัน การเชื่อมโยงนี้ได้สิ้นสุดในปี ค.ศ. 1954

เมื่อตอนต้นของศตวรรษ การพัฒนาสอดคล้องของท่าเรือเริ่มที่เมืองไพร์ (Prai) บนแผ่นดินใหญ่ให้เป็นสถานีปลายทางของการรถไฟ สหพันธรัฐมาเลเซียสถานีนี้เริ่มแรกดำเนินการโดยบริษัท ดันหยงเพการ์ดีอค ต่อมาถูกโอนให้การรถไฟใน ค.ศ. 1914 และพัฒนากลายเป็นท่าเรือของรถไฟ การรถไฟสหพันธรัฐมาเลเซียได้จัดการพัฒนาท่าไพร์ (Prai wharf) ให้สามารถรองรับเรือเดินสมุทรกินน้ำลึกได้ถึง 9.10 เมตร ถึงแม้ว่า โครงการนี้เสร็จสมบูรณ์ในปี ค.ศ. 1923 แต่โดนจำกัดให้ใช้กับเรือลำเลียงและชายฝั่งเท่านั้น

ระหว่างเวลานั้น ท่าเรือภายใต้อำนาจการและดำเนินงานโดย 2 หน่วยงานร่วมกัน คือ การรถไฟที่ท่าไพร์ และคณะกรรมการท่าเรือปีนังที่ท่าบนเกาะ เมื่อสหพันธ์มาลายาได้ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1948 ส่วนประกอบต่าง ๆ ของท่าเรือได้กลับมาอยู่ภายใต้ของรัฐบาลอย่างเดียวแทนการอยู่ภายใต้ของสองเอกเทศรัฐบาล กล่าวคือ รัฐบาลของ Straits Settlement การรถไฟ สหพันธรัฐมาเลเซีย

การเติบโตอย่างต่อเนื่องของการค้าระหว่างท่าเรือ ได้เพิ่มจำนวนสินค้าผ่านท่าเรือปีนังจนถึงระดับที่จำเป็นต้องก่อตั้งหน่วยงานเดียวที่จะรับผิดชอบต่อการพัฒนาท่าเรือปีนัง ฉะนั้น คณะกรรมการท่าเรือปีนัง (Penang Port Commission for PPC) จึงถูกตั้งขึ้นโดยกฎหมายในปี ค.ศ. 1956 เพื่อดูแลกิจกรรมท่าเรือแทนการเจ้าท่าปีนังและท่าไพร์ ซึ่งบริหารโดยการรถไฟก็โอนไปให้ PPC นี่เป็นครั้งแรกในประวัติศาสตร์ที่ท่าเรือปีนังมีผู้ดูแลจัดการโดยหน่วยงานเดียว ซึ่งให้บริการต่าง ๆ ตามความคาดหวังของการเป็นท่าเรือทันสมัย

ในปี ค.ศ. 1964 PPC ได้ดำเนินการโครงการมูลค่า 60 ล้านเหรียญริงกิต ซึ่งเกี่ยวกับการสร้างท่าเรือใหม่ที่ฝั่งบัตเตอร์เวอร์ธ พร้อมด้วยการจัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ สำหรับท่า 3 ท่าเทียบเรือที่บัตเตอร์เวอร์ธได้เปิดใช้งานในเดือนกันยายน ปี ค.ศ. 1968 และอีก 2 ท่า ก็สร้างเสร็จในเดือน กรกฎาคม ปี ค.ศ. 1969

เส้นทางเข้าสู่ท่าเรือโดยผ่านทางร่องน้ำได้ทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ ร่องน้ำทางทิศเหนือมีความลึกที่ระดับ 10.7 เมตร A.C.D. ขณะที่ร่องน้ำทางทิศใต้มีขีดจำกัดสำหรับเรือที่กินน้ำไม่เกิน 5.8 เมตร A.C.D. และความลึกจากเสากระโดงถึงผิวน้ำ (air-draft) ไม่เกิน 28 เมตร (เนื่องจากสะพานปีนังมีความยาว 13.5 กม. ซึ่งผ่านข้ามร่องน้ำด้านนี้)

(ดังภาพที่ 2.15 ภาพท่าเรือปีนัง (Penang Port Installations))

(ดังภาพที่ 2.16 ภาพที่ตั้งท่าเรือปีนัง)

(ดังภาพที่ 2.17 แผนที่ตั้งสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (The Indonesia-Malaysia-Thailand))

ภาพที่ 2.15 ภาพท่าเรือปีนัง (Penang Port Installations)

ที่มา : ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540

ภาพที่ 2.16 ภาพที่ตั้งท่าเรือปีนัง

ที่มา : ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540

ภาพที่ 2.17 ภาพแผนที่ตั้งสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ (The Indonesia-Malaysia-Thailand)

ที่มา : ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540

4.1 ด้านกายภาพ (Physical Part)

จำนวนขนาดทำเทียบเรือเทกอง ท่าเรือคอนเทนเนอร์ และทำเทียบเรือโกดังสินค้า
(ตารางที่ 2.10)

จำนวนเครื่องมืออุปกรณ์ของเรือเทกอง และท่าเรือคอนเทนเนอร์ (ตารางที่ 2.11)

4.2 ด้านเศรษฐกิจ (Physical economical)

4.2.1 การบริการด้านเรือ

ตารางที่ 2.12 แสดงจำนวนเที่ยวเรือเข้าออกในท่าเรือปีนัง (Number of Vessel in Port)

ปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543

หน่วย : เที่ยวเรือ

ปี (Year)	จำนวนเที่ยวเรือ (Number of Vessels)	Growth %
2539	6,556	-
2540	7,071	7.85
2541	7,625	7.83
2542	7,371	-3.33
2543	7,263	-1.47

ที่มา : Yusoff (yusoff@multimodal.com.my). "Container Throughput." E-mail to Wanna Cheewanukul (wanna_cheewanukul@sg.nykline.com). April 10, 2004.

จากการดำเนินการให้บริการจำนวนเที่ยวเรือที่เข้าออกในท่าเรือปีนัง พบว่าในปี พ.ศ. 2540 – พ.ศ. 2541 มีจำนวนเที่ยวเรือเพิ่มขึ้น 7.85% และ 7.83% ตามลำดับ และในปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2543 เริ่มลดลงติดลบ 3.33% และ 1.47% ตามลำดับ

4.2.2 การบริการสินค้า

ตารางที่ 2.13 แสดงสถิติปริมาณสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้บริการท่าเรือปีนัง

(Containerised cargo traffic) ปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543

(in million freight tonnes) หน่วย : ล้านตัน

ปี (Year)	สินค้าขาเข้า	Growth %	สินค้าขาออก	Growth %	รวม
2539	3.29	-	5.38	-	8.67
2540	3.58	8.81	6.04	12.27	9.62
2541	2.76	-22.91	5.94	-1.66	8.70
2542	3.39	22.83	6.76	13.80	10.15
2543	3.75	10.62	7.31	8.14	11.06

ที่มา : Yusoff (yusoff@multimodal.com.my). "Container Throughput." E-mail to Wanna Cheewanukul (wanna_cheewanukul@sg.nykline.com). April 10, 2004.

จากการพิจารณาปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกจกท่าเรือปีนังตามตารางแสดง ปริมาณสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543 พบว่า ปริมาณสินค้าขาเข้า และขาออกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 – พ.ศ. 2543 ปริมาณสินค้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2542 สินค้าขาเข้ามีอัตราการเติบโตสูงถึง 22.83% และสินค้าขาออกมีอัตราการเติบโตสูงถึง 13.80% มีเฉพาะในปี พ.ศ. 2541 ปริมาณสินค้าขาเข้า และสินค้าขาออกลดลงถึง 22.91% และ 1.66% ตามลำดับ แสดงให้เห็นถึงผลการประกอบการของท่าเรือปีนังเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.14 แสดงสถิติปริมาณสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้บริการท่าเรือปีนัง
(Container Traffic) ปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543

(in teus) หน่วย : ตู้คอนเทนเนอร์

ปี (Year)	สินค้าขาเข้า	Growth %	สินค้าขาออก	Growth %	รวม
2539	209,421	-	245,344	-	454,765
2540	231,409	10.50	275,454	12.25	506,863
2541	232,151	0.31	278,156	0.97	510,307
2542	263,747	13.60	302,662	8.81	566,409
2543	304,000	15.25	331,780	9.62	635,780

ที่มา : Yusoff (yusoff@multimodal.com.my). "Container Throughput." E-mail to Wanna Cheewanukul (wanna_cheewanukul@sg.nykline.com). April 10, 2004.

จากการพิจารณาปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกจากท่าเรือปีนังตามตารางแสดง ปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2543 พบว่า ปริมาณสินค้าทั้งขาเข้า และ ขาออกมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับสินค้าขาเข้าในปี พ.ศ. 2543 มีอัตราการเติบโตสูงถึง 15.25% ส่วนสินค้าขาออกในปี พ.ศ. 2540 มีอัตราการเติบโตสูงถึง 12.25% แสดงให้เห็นอย่าง ชัดเจนว่าปริมาณสินค้าขาเข้า และขาออกที่ผ่านเข้าออกจากท่าเรือปีนังมีผลประกอบการสูงขึ้น

4. ด้านปาดังเบซาร์

สถานีรับส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ปาดังเบซาร์ โดย บริษัท มัลติโมเดลเฟรท จำกัด อยู่ที่ท่าบลปาดังเบซาร์, รัฐเปอรริส ซึ่งปัจจุบันนี้ บริหารและดำเนินการโดย บริษัท มัลติโมเดลเฟรท จำกัด มีการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ KTMB เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด สถานีนี้ตั้งอยู่ที่ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งอยู่ติดกับสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ที่สร้างใหม่ การผ่านพิธีการศุลกากรของสินค้าคอนเทนเนอร์สามารถทำได้ที่สถานีรับส่งสินค้า เมื่อจบสิ้นพิธีการ ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ก็จะถูกยกขึ้นวางบนแคร่รถไฟของการรถไฟ (KTM) เพื่อเคลื่อนย้ายโดยรถไฟไปยังท่าเรือปีนังต่อไป

สถานีรับส่งสินค้าปาดังเบซาร์ มีเนื้อที่ประมาณ 6.5 เอเคอร์ โดยมีรั้วล้อมรอบ ประกอบด้วย บริเวณลานคอนเทนเนอร์ จำนวน 4 เอเคอร์ ซึ่งปูด้วยอิฐบล็อกรูปสี่เหลี่ยมสำหรับการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ ลานคอนเทนเนอร์นี้สร้างเสร็จในปี ค.ศ. 1996 ประกอบด้วย ทางรถไฟใหม่ 3 เลนเพื่อการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ แต่ละเลนยาว 440 เมตร และสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ต่อเลนได้ 180 หน่วยเทียบเท่าขนาด 20 ฟุต ได้ในแต่ละครั้ง

การพัฒนาของสถานีนี้ได้ดำเนินไปตามวิสัยทัศน์เพื่ออำนวยความสะดวก และปรับปรุงของการขนส่งสินค้าข้ามชายแดนในปัจจุบัน อีกทั้งได้ส่งเสริมการขยายตัวของอุตสาหกรรมบริเวณชายแดนไทย – มาเลเซีย โดยการให้บริการที่มีประสิทธิภาพแก่ผู้ส่งออกสินค้าทางพารารวมทั้งสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกในเขตภาคใต้ของประเทศไทย

ค่าขนส่งทางรถยนต์ที่สูง ทำให้การขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกที่ดึงดูดให้ผู้ส่งออกสินค้าของไทยให้มาใช้ ด้วยเหตุผลนี้ ทำให้มีผู้มาใช้สถานีขนส่งสินค้านอกท่า (off-dock) ที่ปาดังเบซาร์ เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างภาคใต้ของไทยและท่าเรือปีนัง สถานีนี้เปิดบริการสำหรับการรับส่งสินค้าตั้งแต่ เวลา 07.00 – 19.00 น. ทุกวัน แต่อย่างไรก็ตามลานตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับการบรรทุกขนถ่ายขึ้นรถไฟนั้นสามารถทำการได้ตลอด 24 ชั่วโมง

สินค้าส่งออกผ่านสถานีนี้ ส่วนใหญ่เป็นยางพาราซึ่งอยู่ในรูปที่เป็นก้อน, พาร์เลทหรืออยู่ในรูปของน้ำยางข้นบรรจุในถัง ถู่มืออย่างใช้ในการผ่าตัดหรือ ถู่มือแพทย์ รวมทั้งเฟอร์นิเจอร์ไม้ยางพารา สถานีขนส่งสินค้าปาดังเบซาร์นี้ให้บริการสำหรับสินค้าจากประเทศไทย 100% และทั้งหมดจัดส่งเพื่อถ่ายลำต่อโดยทางรถไฟ สำหรับด้านอุปกรณ์เครื่องมืออื่นนั้น สถานีรับส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ปาดังเบซาร์ ปัจจุบัน ใช้ปั้นจั่นชนิดเอ็อมวางยี่ห้อ Luna จำนวน 4 ตัว เพื่อบรรทุกขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ปั้นจั่น Luna นี้ มีระบบควบคุมความปลอดภัยด้วยอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งสามารถตรวจจับความแตกต่างของน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์ และความสมดุลการบรรจุสินค้าภายในตู้

ตารางที่ 2.15 แสดงจำนวนปริมาณสินค้าขาออกที่ผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2546

Multimodal Freight Sdn. Bhd
Padang Besar Terminal
Container Throughput Year 2000 – 2003

ปี (Year)	ขนาดตู้ 20 ฟุต	ขนาดตู้ 40 ฟุต	Unit	TEUS
2000	40,993	3,623	44,616	48,239
2001	40,707	6,581	47,288	53,869
2002	42,739	10,865	53,604	64,469
2003	47,175	9,534	56,709	66,243

ที่มา : Yusoff (yusoff@multimodal.com.my). "Container Throughput." E-mail to Wanna Cheewanukul (wanna_cheewanukul@sg.nykline.com). April 10, 2004.

จากตารางจะเห็นได้ว่า ปริมาณสินค้าขาออกที่ผ่านทางด่านปาดังเบซาร์ตู้ขนาด 20' ส่วนใหญ่จะเป็นยางพาราที่ไปประเทศญี่ปุ่นทั้งสิ้น ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนตู้ขนาด 40' ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าไม้เฟอร์นิเจอร์ ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตจะน้อยกว่าตู้ขนาด 20' อยู่มาก

(ดังภาพที่ 2.18 ภาพปริมาณสินค้าขาออกที่ผ่านด่านปาดังเบซาร์)

(ดังภาพที่ 2.19 ภาพตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากประเทศมาเลเซีย)

(ดังภาพที่ 2.20 ภาพตู้สินค้าคอนเทนเนอร์จากชายแดนภาคใต้)

บทที่ 3

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวกับการศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น : กรณีศึกษาท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง ยังไม่พบผู้ที่ทำการวิจัยโดยตรง แต่เรื่องที่เกี่ยวข้องและเป็นแนวทางในการศึกษาได้สามารถสรุปได้ดังนี้

รองศาสตราจารย์ ดร. กิตติ ลิ้มสกุล (2541) งานวิจัยเรื่อง “ การศึกษาเพื่อเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ” จากการศึกษาได้กล่าวถึงนโยบายของรัฐบาลในการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศไทย ซึ่งรัฐบาลได้ให้การส่งเสริมและสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งได้ศึกษาองค์ประกอบของท่าเรือที่สำคัญ ๆ 3 แห่ง ซึ่งได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพฯ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือเอกชน ในด้านต่าง ๆ ทั้งด้านกายภาพ และด้านเศรษฐกิจ ซึ่งได้วิเคราะห์ ถึงวิสัยทัศน์ และประสิทธิภาพ ในการดำเนินงานให้บริการของท่าเรือแต่ละแห่ง โดยที่ความมีประสิทธิภาพของท่าเรือแต่ละแห่งนั้น ขึ้นอยู่กับความสามารถในการเชื่อมโยงเข้ากับระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและขยายตัวมาโดยตลอดตามภาวะการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ การพัฒนาระบบการขนส่งในแต่ละโหมดขนส่ง (Mode) ซึ่งประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ จะต้องสอดคล้องประสานกันเป็นระบบ (Intermodel Linkage) เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง รวมถึงลดระยะเวลาในการขนส่งลงด้วย ดังสรุปได้ ดังนี้

1. ท่าเรือกรุงเทพฯ

1.1 ด้านกายภาพ

ท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือหลักของไทย เป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีขีดจำกัดในการรับเรือสินค้าที่มีขนาดไม่เกิน 12,000 ตันกรอสส์ กินน้ำลึกไม่เกิน 8.5 เมตร และความยาวของเรือไม่เกิน 172 เมตร ท่าเรือตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่คดเคี้ยว ห่างจากปากแม่น้ำ 26 กม.

ท่าเรือกรุงเทพฯ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ด้าน คือ ท่าเขื่อนตะวันออก มีจำนวนท่าเทียบเรือ 8 ท่า และท่าเขื่อนตะวันตก มีจำนวนท่า 10 ท่า มีพื้นที่วางสินค้าในเขตรั้วศุลกากรรวม 415,912 ตารางเมตร นอกเขตรั้วศุลกากร 63,012 ตารางเมตร รวมพื้นที่วางสินค้าทั้งสิ้น

478,924 ตารางเมตร วิสัยความสามารถของท่าเรือกรุงเทพฯ ที่สามารถรองรับได้คือ 1,285,009 ที.อี.ยู. (สูงสุดในปี พ.ศ.2535) ปัจจุบันมีนโยบายจำกัดการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพฯ ให้อยู่ที่ 1,000,000 ที.อี.ยู.

1.2 ด้านเศรษฐกิจ

1.2.1 การบริการด้านเรือ จากการดำเนินการ การให้บริการเรือสินค้าของท่าเรือกรุงเทพฯ พบว่าเที่ยวเรือสินค้าที่เข้ามาใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปี โดยเฉพาะในปีงบประมาณ 2531 มีอัตราการเจริญเติบโตของปริมาณเที่ยวเรือสินค้าและเรือตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพฯ ถึง 14% ยังพบอีกว่า หลังจากปี พ.ศ. 2535 อัตราการเจริญเติบโตของปริมาณเที่ยวเรือในท่าเรือกรุงเทพฯ เริ่มลดลง และเริ่มมีเปอร์เซ็นต์การติดลบเนื่องมาจากการเริ่มเปิดดำเนินการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง (ปี พ.ศ. 2534) และมีการจำกัดการเข้าออกของเรือที่จะเข้ามาในท่าเรือกรุงเทพฯ ขณะเดียวกันยังมีการจูงใจให้ผู้ให้บริการหันไปใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น การใช้บริการของท่าเรือกรุงเทพฯ จึงลดลง

1.2.2 การบริการสินค้า จากการพิจารณาปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้าออกจากท่าเรือกรุงเทพฯ พบว่า ปริมาณสินค้ายังคงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2540 ปริมาณสินค้าเริ่มลดลง เช่นเดียวกับอัตราการเติบโตของสินค้าเข้าออก เริ่มลดลงเรื่อย ๆ เห็นได้ชัดเจนจากปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2540 ปริมาณสินค้าขาเข้าลดลงถึง 12.18% สินค้าขาออกลดลงถึง 14.70 % แสดงให้เห็นถึงผลของการจำกัดการรับตู้สินค้าของทางการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการหันไปใช้ท่าเรือแหลมฉบัง

2. ท่าเรือแหลมฉบัง

2.1 ด้านกายภาพ

ท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 130 กิโลเมตร มีเนื้อที่บนบกประมาณ 6,340 ไร่ พื้นที่ทางน้ำประมาณ 40 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ถมทะเลเพื่อก่อสร้างท่าเทียบเรือในโครงการระยะแรกมีเนื้อที่ประมาณ 900 ไร่ วัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรับเรือบรรทุกตู้สินค้า และเรือสินค้าประเภทสินค้าเกษตรกรรมขนาดใหญ่ และเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกมีการขุดลอกร่องน้ำลึก 14 เมตร (ระดับทะเลปานกลาง) ยาวประมาณ 2,500 เมตร มีเขื่อนกันคลื่นยาว 1,300 เมตร

สำหรับการขนถ่ายสินค้าในอนาคต คาดว่าท่าเรือแหลมฉบังจะรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 1 ล้าน TEU ในปี พ.ศ. 2540 เป็น 1.45 ล้าน TEU ในปี พ.ศ. 2541 และ 1.55 TEU ในปี พ.ศ. 2542 ส่วนปี พ.ศ. 2543 เมื่อก่อสร้างท่าเรือในส่วน Basin 2 เสร็จ จะขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้นอีก เป็น 2.25 ล้าน TEU

แผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ ฉบับที่ 8 กำหนดจะเสริมบทบาทท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนที่ท่าเรือกรุงเทพฯ โดยกำหนดจะขยายขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ 2.25 ล้าน TEU/ปี การท่าเรือฯ ได้ลงนามเมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2539 เพื่อว่าจ้างบริษัท Pacific consultant International ศึกษาและออกแบบท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 คาดว่าจะลงทุน 43,000 ล้านบาท กำหนดก่อสร้างเสร็จปี พ.ศ. 2543

2.2 ด้านเศรษฐกิจ

2.2.1 การบริการเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง เริ่มเปิดดำเนินการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2534 การใช้บริการจึงยังมีอยู่น้อยในปี พ.ศ. 2534 คือ มีเที่ยวเรือเข้า-ออกรวม 230 เที่ยว เป็นเรือสินค้า 223 เที่ยว เรือโดยสาร 7 เที่ยว มีสินค้าตู้รวมทั้งสิ้นเพียง 60 TEU เท่านั้น แต่ในปี พ.ศ. 2535 การใช้บริการเรือตู้สินค้ามีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2534 คิดเป็นการเติบโตเพิ่มขึ้นถึง 144.23% และจากนโยบายการจำกัดจำนวนตู้สินค้าในท่าเรือกรุงเทพฯ และการจูงใจให้มาใช้บริการในท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น จึงทำให้ปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนปี พ.ศ. 2540 มีอัตราการเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2539 ถึง 44.15%

2.2.2 การบริการสินค้า จากการเริ่มดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2534 ปริมาณสินค้าเข้าออกบริเวณท่าเรือแหลมฉบังมีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉลี่ยจากปี พ.ศ. 2534 – พ.ศ. 2540 มีสินค้าเข้าออกประมาณ 4.8 ล้านตันต่อปี อัตราการเติบโต ในปี พ.ศ. 2540 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2539 เท่ากับ 44.18 % คาดว่าสินค้าเข้าออกบริเวณท่าเรือแหลมฉบังจะมีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เนื่องจากการจำกัดการใช้ท่าเรือกรุงเทพฯ ประกอบกับการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ

3. ท่าเรือเอกชน

3.1 ด้านกายภาพ เนื่องจากปัญหาความแออัดในท่าเรือกรุงเทพฯ ที่มีมากขึ้นเรื่อย ๆ จึงได้มีการอนุญาตให้มีท่าเรือเอกชนเข้ามาเปิดดำเนินการเพื่อแบ่งเบาภาระขนถ่ายสินค้า โดยที่ท่าเรือเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่า ทำให้เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะ มีดังนี้

1. ท่าเทียบเรือ บริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัด (T.M.N.)

2. ท่าเทียบเรือ บริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด (T.P.T.)
 3. ท่าเทียบเรือ บริษัท C.R.C. การท่าเรือ จำกัด (B.M.T.)
 4. ท่าเทียบเรือ บริษัท ยูนิเด็คไทยชิปปิง จำกัด (UNI)
 5. ท่าเทียบเรือ บริษัท สยามแลนด์แอนซีเซอร์วิส จำกัด (SIAM)
- ซึ่งท่าเรือเหล่านี้ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา

3.2 ด้านเศรษฐกิจ

3.2.1 การบริการเรือ เนื่องจากความคับคั่งในการใช้ท่าเรือกรุงเทพฯ และปริมาณตู้สินค้าที่มีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ท่าเรือตู้สินค้าเอกชนจึงเข้ามามีบทบาทในการขนส่งมากขึ้น โดยเฉพาะท่าเทียบเรือของบริษัท บางกอกโมเดิร์น เทอร์มินอล จำกัด (B.M.T.) และท่าเทียบเรือของบริษัท ไทยพรอสเพอริตี เทอร์มินอล จำกัด (โดยบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย จำกัด) (T.P.T.) มีจำนวนเที่ยวเรือที่เข้าเทียบท่ามากกว่าท่าเทียบเรือของบริษัทอื่น ๆ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือของบริษัท ไทยเดินเรือทะเล (T.M.N.) มีจำนวนเที่ยวเรือเข้าเทียบท่ารองลงมา ประมาณ 80 – 100 เที่ยวเรือต่อปี

3.2.2 การบริการสินค้า ปริมาณสินค้าเข้าออกยังมีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2540 มีสินค้าเข้าออกถึง 292,091 TEU เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2539 ถึง 19.77% แต่การใช้บริการของท่าเรือเอกชน เมื่อเทียบกับท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ยังคงมีปริมาณน้อยกว่าอยู่มาก เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายในการให้เอกชนดำเนินการด้านท่าเรือตู้สินค้าในปี พ.ศ. 2532 ประกอบกับการมีนโยบายในการสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท่าเรือเอกชนมีบทบาทในการขนส่งสินค้าน้อยกว่าท่าเรืออื่น ๆ

จากการวิเคราะห์ในเรื่องความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังในแง่เศรษฐศาสตร์ ซึ่งได้นำเอาต้นทุนอัตราค่าภาระของท่าเรือและต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามาเป็นตัวแปรหลักในการวิเคราะห์ โดยกำหนดว่าต้นทุนด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือเป็นต้นทุนคงที่ เพราะไม่ว่าจะขนถ่ายสินค้าปริมาณมากน้อยเท่าไร ก็จะต้องเสียอัตราค่าภาระในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นต้นทุนแปรผัน เพราะจะมีการเปลี่ยนแปลงตามระยะทาง และตามประเภทของหมวดการขนส่ง ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การเปรียบเทียบระยะทางของจุดขึ้นลงสินค้าระหว่างท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังกับปริมาณและภาคระยะทางจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังปริมาณและภาคกลางจะไกลกว่าระยะทางจากท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงกว่า แต่ถ้ามองกันในระยะยาวแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังจะได้เปรียบกว่าท่าเรือกรุงเทพฯ เนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ

การวิเคราะห์

ก. เปรียบเทียบอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี พ.ศ. 2536) กับอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังอัตราเก่า (ปี พ.ศ. 2535)

- ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ

ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือกรุงเทพฯ	=	488,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า)	=	435,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่า	=	53,000 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
หรือ ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่า	=	10.85 %

- ค่าภาระตู้สินค้า

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือกรุงเทพฯ	=	49,490 บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า)	=	48,160 บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่า	=	1,330 บาท
หรือ ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่า	=	2.68 %
ต้นทุนรวมของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่า	=	537,940 - 483,160
ต้นทุนรวมของท่าเรือกรุงเทพฯ	=	54,780 บาท
หรือ	=	11.23 %

จะเห็นได้ว่าต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (เก่า) ถูกกว่าต้นทุนของท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ในระยะแรกท่าเรือแหลมฉบังมีผู้ใช้บริการไม่มากนัก เนื่องจากความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือ จากท่าเรือแหลมฉบังไปที่แหล่งผลิต ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเพิ่มเติม ซึ่งเมื่อคำนวณแล้วอาจไม่คุ้มกับต้นทุนที่ต้องเสียตั้งการคำนวณข้างต้น ดังนั้นการปรับลดอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังลง จึงอาจกระตุ้นความสนใจให้กับผู้เกี่ยวข้องเข้าไปใช้บริการของท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้นได้

ข. เปรียบเทียบอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบัง อัตราเก่า (ปี พ.ศ. 2535) กับอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังอัตราใหม่ (ปี พ.ศ. 2538)

- ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ

ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังเก่า	=	435,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังใหม่	=	415,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ถูกกว่า	=	20,000 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
หรือ ลดลง	=	4.59 %

- ค่าภาระตู้สินค้า

ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังเก่า	=	48,160 บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังใหม่	=	28,740 บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ถูกกว่า	=	19,420 บาท/ตู้
หรือ ถูกลง	=	40.32 %

เมื่อเปรียบเทียบค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเก่าและใหม่ สรุปได้ว่าการปรับลดอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังจะลดในส่วนของคุณค่าภาระตู้สินค้ามากกว่าค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ

ถ้านำค่าภาระทั้งสองมาคำนวณรวมเป็นอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังในอัตราใหม่ จะถูกกว่าอัตราเก่าอยู่ $483,610 - 444,190 = 39,420$ บาท หรือ 8.15 %

ดังนั้น การปรับลดอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังลงจะเป็นส่วนหนึ่งที่จะช่วยเป็นสิ่งจูงใจให้กับผู้เกี่ยวข้องที่ต้องใช้บริการของการท่าเรือหันมาใช้ท่าเรือที่แหลมฉบังมากขึ้นกว่าเดิม ซึ่งจะสามารถลดต้นทุนที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานของกิจการลงสอดคล้องกับค่าขนส่งจากแหล่งผลิตไปท่าเรือแหลมฉบังได้มากขึ้น

ค. เปรียบเทียบอัตราค่าภาระของท่าเรือกรุงเทพฯ (ปี พ.ศ. 2536) กับอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังอัตราใหม่ (ปี พ.ศ. 2538)

- ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือ

ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือกรุงเทพฯ	=	488,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนที่เกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังใหม่	=	415,450 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ถูกกว่า	=	73,000 บาท/ลำ/วัน/25,000 GRT
หรือ ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ถูกกว่า	=	15 %

- ค่าภาระตู้สินค้า

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือกรุงเทพฯ	=	49,490 บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือแหลมฉบังใหม่	=	28,740 บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ ถูกกว่า	=	20,750 บาท
หรือ ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังใหม่ถูกกว่า	=	42 %

ต้นทุนทั้งหมดที่เกิดขึ้นเมื่อรวมค่าภาระทั้ง 2 หัวข้อแล้ว ต้นทุนของท่าเรือกรุงเทพฯ เท่ากับ 537,940 บาท ต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบังในอัตราใหม่ที่ปรับลดแล้ว = 444,190 บาท หรือต้นทุนของท่าเรือแหลมฉบัง (ใหม่) จะถูกกว่าต้นทุนของท่าเรือกรุงเทพฯ = 93,750 บาท หรือถูกกว่า 17.43 %

จากการปรับลดอัตราค่าภาระของท่าเรือแหลมฉบังลง ทำให้ต้นทุนรวมของท่าเรือแหลมฉบัง (ใหม่) ต่ำกว่าต้นทุนของท่าเรือกรุงเทพ ถึง 17.43 % อันจะเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้เกี่ยวข้องหันมาใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น

4. การวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง

ค่าขนส่งที่จะใช้ในการวิเคราะห์นี้ หมายถึง อัตราค่าขนส่งที่ต้นทาง คือ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบังไปยังปลายทางสถานีต่าง ๆ ที่เป็นแหล่งขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ ๆ ตามภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยการขนส่งทางรถยนต์สินค้าบรรจุกู้สินค้าขนาด 20 ฟุต

จะเห็นได้ว่า ต้นทุนค่าขนส่งที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ต้องขนส่งจากท่าเรือกรุงเทพ จะน้อยกว่า ต้นทุนค่าขนส่ง จากท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

- ท่าเรือกรุงเทพ (สถานีปลายทาง ICD ลาดกระบัง)	= 2,440 บาท
(สถานีปลายทาง ICD พหลโยธิน บางซื่อ)	= 2,200 บาท
(สถานีปลายทาง บางนา-ตราด)	= 1,970 บาท
(สถานีปลายทาง อยุธยา)	= 2,240 บาท
(สถานีปลายทาง นครราชสีมา)	= 7,460 บาท
(สถานีปลายทาง ราชบุรี)	= 3,780 บาท
- ท่าเรือแหลมฉบัง (สถานีปลายทาง ICD ลาดกระบัง)	= 3,780 บาท
(สถานีปลายทาง ICD พหลโยธิน บางซื่อ)	= 4,570 บาท
(สถานีปลายทาง บางนา-ตราด)	= 3,760 บาท
(สถานีปลายทาง อยุธยา)	= 4,386 บาท
(สถานีปลายทาง นครราชสีมา)	= 9,584 บาท
(สถานีปลายทาง ราชบุรี)	= 6,824 บาท

สุนันทา พัฒน์จันทร์หอม และ วรธนา วัฒนกุลเลี้ยง (2542) การศึกษาเรื่อง “การขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์” งานศึกษานี้ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ ด้วยเป็นรูปแบบขนส่งที่มีมากในการขนส่งปัจจุบันและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ในประเทศไทยก็ได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งนี้อย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกัน จนมีการศึกษาและกำหนดเป้าหมายในปีสุดท้ายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่ 9 ไว้ว่า (พ.ศ. 2549) ประเทศไทยจะมีประมาณการสินค้าคอนเทนเนอร์สูงถึง 75.6 ล้านตัน หรือ 5.04 ล้านที่อียู

การศึกษาการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์นี้ จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะช่วยทำให้เกิดความรู้ความเข้าใจในกิจการธุรกิจพาณิชย์นาวีให้มากขึ้น การเข้าใจในลักษณะทั่วไปของระบบคอนเทนเนอร์ เส้นทาง การขนส่งคอนเทนเนอร์ที่สำคัญ ปริมาณ และแนวโน้มของสินค้าที่ขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ในประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน การคิดค่าธรรมเนียม และนโยบายของรัฐต่อการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ของไทย และการเปลี่ยนแปลงของโลกธุรกิจในปัจจุบันที่ส่งผลให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงนี้เอง การหามาตรการหรือวิธีการเพื่อให้ธุรกิจดำรงอยู่ได้จึงเป็นสิ่งจำเป็น ทำให้เกิดการสร้างพันธมิตรเรือขึ้น การศึกษาดังกล่าวนี้ จึงมุ่งเพื่อให้เป็นพื้นฐานและเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและพัฒนาทางด้านพาณิชย์นาวีมากขึ้น

สุมาลี สุขदानนท์ และคณะ (2542) งานวิจัยเรื่อง "วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย-มาเลเซีย" งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาผลกระทบของวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2539 – พ.ศ. 2540 ที่มีต่อการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซีย

แม้ว่าวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นมีผลกระทบต่อประเทศทั้งสามในโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยและประเทศอินโดนีเซียได้รับผลกระทบรุนแรงจนกระทั่งต้องขอความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการจากกองทุนการเงินระหว่างประเทศ แต่สำหรับการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย วิกฤตการณ์เศรษฐกิจที่เกิดขึ้นไม่มีผลกระทบต่อการค้าในระบบ หรือการค้าที่ผ่านด่านศุลกากร การค้าชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียมีปริมาณสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 และในปี พ.ศ. 2540 อัตราการขยายตัวสูงสุดถึงร้อยละ 42 ของปีก่อนหน้านี้ ส่วนการค้านอกระบบได้รับผลกระทบบ้างในช่วงแรก เนื่องมาจากความผันผวนของค่าเงินของทั้งสองประเทศ แต่เมื่อค่าเงินของทั้งสองประเทศมีเสถียรภาพเพิ่มขึ้นกลับเป็นผลดีต่อการค้าของไทยเพราะค่าเงินบาทอ่อนตัวกว่าเมื่อเทียบกับเงินริงกิต

ปัญหาทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นทำให้โครงการพัฒนาบางโครงการต้องหยุดชะงักลง เช่น โครงการสร้างสะพานที่อำเภอเวียงและมีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจโดยรวม ทั้งนี้มาจากประเทศอินโดนีเซียซึ่งได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์รุนแรงที่สุดจนทำให้โครงการต้องหยุดชะงักลง

นอกจากนี้ การวิจัยยังพบว่าอุปสรรคต่อการพัฒนาการค้าชายแดนและการขนส่งส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากกฎระเบียบของแต่ละประเทศที่ไม่เท่าเทียมกัน ตลอดจนข้อตกลงต่าง ๆ ทำ

ให้เอกชนไทยตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบอยู่ตลอดเวลา การแข่งขันระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนัง ซึ่งเป็นประตูการค้าที่สำคัญของภาคใต้ของไทยนั้น ท่าเรือสงขลาตกอยู่ในฝ่ายเสียเปรียบ

โครงการสามเหลี่ยมเศรษฐกิจแม้จะเริ่มต้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2536 แต่การพัฒนาโครงการเป็นไปอย่างเชื่องช้าไม่สัมฤทธิ์ผลเท่าที่ควร ทั้งนี้เพราะรัฐบาลไม่ได้ให้การสนับสนุนอย่างจริงจังและจริงใจ โครงการพัฒนาหลาย ๆ โครงการไม่สอดคล้องกับความต้องการของคนในท้องถิ่น จึงไม่ยังประโยชน์ให้แก่ท้องถิ่นได้อย่างแท้จริง

นันทิกา ทิพยกุล, สุจิต พนมเดช และสมพร กฤษณะทรัพย์ กลุ่มเศรษฐกิจการยาง (2534) ศึกษาเรื่อง “การศึกษาระบบการขนส่งยางในภาคใต้” จากการศึกษาค่าใช้จ่ายที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของต้นทุนการขนส่งของผู้ส่งออก ได้แก่

1. ค่าจ้างรถบรรทุก
2. ค่าระวางรถไฟและเรือลำเดียว
3. ค่าภาระสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์
4. ค่าลากตู้รถไฟไปยังท่าเรือ
5. ค่าใช้จ่ายท่าเรือและค่าผ่านท่า ณ จุดส่งออก

สำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพิธีการด้านศุลกากร ค่าเอกสารสำคัญที่จำเป็นต้องใช้เกี่ยวกับการส่งออก เป็นอัตราคงที่ซึ่งทางราชการกำหนดไว้แน่นอน จึงไม่ได้นำมาคิดรวมไว้ด้วย

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งยางไปยังท่าเรือ/จุดส่งออกของผู้ส่งออก มีดังนี้

จังหวัดสงขลา มีจุดส่งออก 3 ทาง

1. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา** ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือน้ำลึกเปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2532 ยางที่ส่งออกผ่านท่าเรือนี้ ผู้ส่งออกจะใช้รถบรรทุก 10 ล้อ บรรทุกยางไปยังท่าเรือและบรรจุยางเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่หน้าท่า เพื่อส่งไปยังประเทศผู้ซื้อ ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และ แคนาดา มีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ 157.66 บาท/ตัน

นอกจากนี้ ท่าเรือสงขลามีการส่งยางออกในรูปแบบแผ่นรมควันอัดก้อนด้วย โดยขนลำเดียวยางลงบรรทุกในเรือ เพื่อส่งไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2. **ยางส่งออกผ่านสถานีรถไฟปาดังเบซาร์** ผู้ส่งออกจะใช้รถบรรทุก 10 ล้อ บรรทุกยางจากโรงรมไปยังสถานีปาดังเบซาร์ บรรจุยางเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่นำเข้ามาจากประเทศมาเลเซีย หลังจากนั้นจะลากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุเรียบร้อยแล้วไปลงเรือสินค้าที่ท่าเรือปัตเตอร์เวอร์ตของมาเลเซีย เพื่อส่งไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทาง มีค่าใช้จ่ายประมาณ 325.88 บาท/ตัน

3. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ** มีการขนส่งยางจากจังหวัดสงขลาไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ 2 ทาง คือ

ทางรถยนต์ ผู้ส่งออกจะใช้รถบรรทุก 10 ล้อ บรรทุกยางประมาณ 13 ตัน/เที่ยวจากโรงรมไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ และบรรจุยางเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่หน้าท่า แล้วยกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือสินค้า มีค่าใช้จ่ายประมาณ 506 บาท/ตัน

ทางรถไฟ ผู้ส่งออกจะใช้รถบรรทุก 10 ล้อ นำยางไปบรรจุเข้าตู้รถไฟที่สถานีหาดใหญ่ เพื่อส่งไปยังสถานีแม่น้ำ กรุงเทพฯ แล้วลากจูงตู้รถไฟจากสถานีแม่น้ำไปยังท่าเรือทำการขนถ่ายยางเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เสร็จแล้วจึงยกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือสินค้า มีค่าใช้จ่ายประมาณ 422 บาท/ตัน

จังหวัดตรัง มีจุดส่งออก 2 ทาง คือ

1. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือกันตัง** ผู้ส่งออกจะใช้รถบรรทุกยางมายังท่าเรือ แล้วทำการขนถ่ายลงเรือลำเลียง (Barge, 1 Barge บรรทุกยางได้ 360 ตัน) เทียวละ 8 Barge ซึ่งเรือ Barge นี้เป็นเรือลูกของระบบ Flash ที่นำเข้ามาจากประเทศสิงคโปร์ จอดอยู่นอกท่าเรือกันตังห่างประมาณ 10 กม. แล้วจึงจะไปลงเรือใหญ่ที่สิงคโปร์เพื่อส่งไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทาง มีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ 169.72 บาท/ตัน

2. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ** รูปแบบการเคลื่อนย้ายยางจากจังหวัดตรังไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ มีลักษณะเหมือนกับจังหวัดสงขลา คือ มีทั้งการขนส่งยางทางรถยนต์และรถไฟ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งยางทางรถยนต์ ประมาณ 500 บาท/ตัน และค่าใช้จ่ายการขนส่งทางรถไฟ ประมาณ 408 บาท/ตัน

จังหวัดภูเก็ต มีจุดส่งออก 2 ทาง คือ

1. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือภูเก็ต** บริษัทที่ดำเนินการเป็นบริษัทเดียวกันกับท่าเรือสงขลา แม้ว่าจะเป็นท่าเรือน้ำลึกของไทยทางฝั่งตะวันตก แต่เรือใหญ่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าได้ เนื่องจากร่องน้ำตื้น ต้องไปขนถ่ายยางลงเรือใหญ่ที่สิงคโปร์ ขั้นตอนการดำเนินงานของผู้ส่งออกยางของจังหวัดภูเก็ต จึงเริ่มตั้งแต่บรรทุกยางจากโรงรมไปยังท่าเรือ โดยรถ 6 ล้อ ทำการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่หน้าท่า จากนั้นยกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือลำเลียงไปขึ้นเรือใหญ่ที่สิงคโปร์เพื่อส่งไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทาง มีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นประมาณ 291.66 บาท/ตัน

2. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ** รูปแบบการขนส่งยางของจังหวัดภูเก็ตไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ มีการขนส่งทางรถยนต์ทางเดียว ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับของจังหวัดสงขลา และจังหวัดตรัง มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 490 บาท/ตัน

จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีจุดส่งออก 2 ทาง คือ

1. **ยางส่งออกผ่านปากน้ำบ้านดอน** ผู้ส่งออกจะนำยางบรรทุกรถ 10 ล้อ จากโรงรมไปบรรจุคอนเทนเนอร์ที่ทำเรือ เสร็จแล้วยกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือลำเดียวที่จอดอยู่ที่หมู่เกาะมะรวย ระยะห่าง 10 กม. ไปลงเรือใหญ่ที่สิงคโปร์เพื่อส่งไปขายยังประเทศแถบยุโรป ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งทั้งสิ้นประมาณ 126.31 บาท/ตัน

2. **ยางส่งออกผ่านท่าเรือกรุงเทพ** ผู้ส่งออกในจังหวัดสุราษฎร์ธานีจะส่งออกยางโดยผ่านท่าเรือกรุงเทพ 2 ทาง คือ

ทางรถยนต์ รูปแบบการเคลื่อนย้ายยางจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปยังท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะคล้ายกับของจังหวัดสงขลา ตรัง และภูเก็ต มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งประมาณ 385 บาท/ตัน

ทางรถไฟ รูปแบบการเคลื่อนย้ายยางจากโรงรมผู้ส่งออกจังหวัดสุราษฎร์ธานีไปยังท่าเรือกรุงเทพ มีลักษณะคล้ายกับของจังหวัดสงขลา และตรัง มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งประมาณ 370 บาท/ตัน

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งยางของผู้ส่งออกโดยผ่านท่าเรือต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น เพื่อส่งไปขายยังต่างประเทศนั้น เป็นการขนส่งทางทะเลซึ่งต้องมีค่าระวางเรือ (Freight) รวมอยู่ด้วย แต่เนื่องจากระบบการซื้อขายยางของไทยกับประเทศผู้ซื้อปลายทาง ใช้ราคา F.O.B. ณ ท่าเรือ/จุดส่งออกนั้น ๆ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าระวางเรือส่วนนี้ จึงเป็นภาระของประเทศผู้ซื้อ ซึ่งไม่สามารถที่จะทราบได้

บทที่ 4

วิธีดำเนินการวิจัย

1. ข้อมูลและวิธีการรวบรวมข้อมูล

1.1 **ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)** เป็นข้อมูลซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ที่มีการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลอย่าง ได้แก่ ปริมาณยางและมูลค่าส่งออกผ่านด่านต่าง ๆ ในภาคใต้ ประเภทการส่งออกยางธรรมชาติ เป็นต้น ซึ่งได้รวบรวมจากเอกสารของธนาคารแห่งประเทศไทย ธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออก ศูนย์วิจัยการยาง สมาคมยางพาราไทย ข้อมูลเกี่ยวกับเรือสินค้าที่มีกำหนดการเดินทาง ประวัติเกี่ยวกับการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ วิธีการขนส่งยางพาราผ่านท่าเรือสงขลา ผ่านด่านปาดังเบซาร์ ซึ่งได้รวบรวมจากหนังสือทางวิชาการ สมาคมยางพาราไทย หนังสือธุรกิจพาณิชย์ และข้อมูลเกี่ยวกับศักยภาพของท่าเรือสงขลา ท่าเรือปีนัง และด่านปาดังเบซาร์ ปริมาณสินค้าเข้า-ออก จำนวนเรือเข้า-ออก เป็นต้น ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลจากท่าเรือน้ำลึกสงขลา และด่านปาดังเบซาร์ งานวิจัย และสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ทั้งที่เป็นของภาครัฐและเอกชน และข้อมูลสถิติต่าง ๆ จาก Web site ต่าง ๆ ศึกษาเกี่ยวกับวิธีวิจัยในหนังสือที่เกี่ยวข้อง และการวิเคราะห์ข้อมูล เป็นต้น

1.2 **ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)** โดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกสินค้ายางพาราไปประเทศญี่ปุ่น 4 จังหวัด รวม 19 ผู้ประกอบการ โดยเลือกผู้ประกอบการที่มีการส่งออกสินค้ายางพาราไปประเทศญี่ปุ่นผ่านท่าเรือปีนังเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งข้อมูลที่สัมภาษณ์ผู้ประกอบการจังหวัดสงขลา จำนวน 10 ผู้ประกอบการ เป็นช่วงเดือนมิถุนายน 2547 โดยใช้แบบสอบถามเชิงโครงสร้าง เริ่มแรกโทรศัพท์แจ้งผู้ประกอบการว่าจะส่งแบบสอบถามให้กับผู้ประกอบการตอบแบบสอบถาม หลังจากได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้ว ก็จะนัดหมายผู้ประกอบการขอเวลาสัมภาษณ์เพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติม สำหรับจังหวัด ตรัง ยะลา และ นครศรีธรรมราช จังหวัดละ 3 ผู้ประกอบการ จะโทรศัพท์แจ้งผู้ประกอบการว่าจะส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ เพื่อให้ผู้ประกอบการตอบแบบสอบถาม ในช่วงเดือน พฤษภาคม - มิถุนายน 2547 เมื่อผู้ประกอบการตอบแบบสอบถามกลับมา ก็จะใช้วิธีสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ไม่ได้ไปสัมภาษณ์โดยตรง เนื่องจาก ทางภาคใต้ได้เกิดปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ จึงไม่

สามารถเดินทางไปยังต่างจังหวัดได้ มีผู้ประกอบการบางรายให้ข้อมูล แต่มีความประสงค์ไม่ให้ออกนามบริษัท เนื่องจากเป็นข้อมูลภายในบริษัท ข้อมูลที่สัมภาษณ์ได้แก่ ต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ และอัตราค่าภาระท่าเรือ ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าถึงปลายทาง ตารางเดินเรือ ปริมาณการส่งออกระหว่างท่าเรือสงขลา และท่าเรือป็นัง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

2.1 การวิเคราะห์ศักยภาพของท่าเรือสงขลา และท่าเรือป็นัง จะใช้วิธีพรรณนา โดยใช้ตารางตัวเลขประกอบการอธิบายวิเคราะห์เปรียบเทียบของท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ทั้งด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และอื่น ๆ ที่มีความสัมพันธ์กัน

2.2 การวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง อัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือ จะใช้วิธีวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือป็นัง ซึ่งได้นำเอาต้นทุนอัตราค่าภาระของท่าเรือ ค่าระวางเรือ และต้นทุนค่าขนส่งสินค้ามาเป็นตัวแปรหลักในการวิเคราะห์ โดยกำหนดว่าต้นทุนด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือ ค่าระวางเรือ เป็นต้นทุนคงที่ เพราะไม่ว่าจะขนถ่ายสินค้าปริมาณมากน้อยเท่าไรก็จะต้องเสียอัตราค่าภาระท่าเรือ ค่าระวางเรือในจำนวนที่เท่ากัน ส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเป็นต้นทุนแปรผัน เพราะจะมีการเปลี่ยนแปลงตามระยะทางการวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่งทั้ง 3 ส่วน สามารถคำนวณจำแนกได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ต้นทุนในด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือ (Tariff)

- กรณีส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา
 - 1.1 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/ Lift off)
 - 1.2 ค่าภาระโกดังสินค้า (Storage charge)
 - 1.3 ค่าภาระผ่านท่า และตราชั่ง (Weighing charge)

- กรณีส่งออกผ่านท่าเรือป็นัง

- 1.1 ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/ Lift off)
- 1.2 ค่าระวางรถไฟ

2. การวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง

- กรณีส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา

ต้นทุนค่ารถบรรทุก (หัวลาก) จากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานผู้ส่งออกเพื่อบรรทุกสินค้าแล้วลากตู้กลับไปยังท่าเรือสงขลา เพื่อส่งออก แยกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

1. จากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดสงขลา
 2. จากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดยะลา
 3. จากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดตรัง
 4. จากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดนครศรีธรรมราช
- กรณีส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง

ต้นทุนค่ารถบรรทุก (หัวลาก) จากด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานผู้ส่งออกเพื่อบรรจุสินค้าแล้วลากตู้กลับไปยังด่านปาดังเบซาร์เพื่อส่งออก แยกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

1. จากด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดสงขลา
 2. จากด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดยะลา
 3. จากด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดตรัง
 4. จากด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานเพื่อบรรจุสินค้าในจังหวัดนครศรีธรรมราช
3. การวิเคราะห์ต้นทุนค่าระวางเรือ (Freight charge)

- ค่าระวางเรือ ณ จุดส่งออก (Port of loading) สงขลาส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

3.1 ค่าระวางเรือ (Base freight)

3.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ (Terminal handling charge) (T.H.C.)

3.3 ค่าออกเอกสาร (Bill of Lading) (B/L fee)

- ค่าระวางเรือ ณ จุดส่งออก (Port of loading) ปีนังส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น

3.1 ค่าระวางเรือ (Base freight)

3.2 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ (Terminal handling charge) (T.H.C.)

3.3 ค่าออกเอกสาร (Bill of lading) (B/L fee)

นำค่าใช้จ่ายทั้ง 3 ส่วนมารวมกัน แล้วนำมาวิเคราะห์ก็จะเป็นต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้าทางพาราไปประเทศญี่ปุ่นในจังหวัดสงขลา ยะลา ตรัง และจังหวัดนครศรีธรรมราช ที่ส่งออก ณ จุดขนถ่ายท่าเรือสงขลา และ ท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องการศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น : กรณีศึกษาท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนัง จะแยกการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน คือ การวิเคราะห์ต้นทุนในอัตราค่าภาระ (Tariff) ของท่าเรือ การวิเคราะห์ต้นทุนในด้านต้นทุนค่าขนส่ง (รถบรรทุก) และ การวิเคราะห์ต้นทุนค่าระวางเรือ (Freight charge) การวิเคราะห์ทั้ง 3 ส่วนนี้จะเน้นเฉพาะต้นทุนที่มีผลกระทบต่อส่งออกของผู้ส่งออกเป็นส่วนใหญ่ ในการวิเคราะห์ต้นทุนทั้ง 3 ส่วน จำเป็นต้องมีการตั้งสมมติฐานขึ้น เพื่อความสะดวกในการคำนวณต้นทุนรายการต่าง ๆ สมมติฐานในการคำนวณจำแนกได้ดังนี้

สมมติฐาน

การวิเคราะห์ต้นทุนด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือ (Tariff)

1. จำนวนตู้สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกมีเพียง 1 ตู้ และสินค้าบรรจุที่โรงงานผู้ส่งออก
2. ประเภทของตู้สินค้ามี 2 ประเภท คือ ตู้ Empty (MTY) และตู้ Full container load (FCL)
3. กำหนดให้ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์อยู่ที่ท่าเรือ จำนวน 1 วัน
4. กำหนดให้อัตราแลกเปลี่ยนอยู่ที่ 1RM = 10 บาท

การวิเคราะห์ต้นทุนด้านค่าขนส่ง (Transportation charge)

1. โรงงานที่เป็นจุดในการขนถ่ายสินค้าใช้ในการวิเคราะห์ จะเน้นที่จังหวัดที่ตั้งโรงงานเป็นจุดสำคัญในการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ โรงงานจังหวัดสงขลา จังหวัดยะลา จังหวัดตรัง และจังหวัดนครศรีธรรมราช
2. อัตราค่าขนส่งสินค้าบรรจุตู้สินค้าระหว่างท่าเรือสงขลา กับ ด่านปาดังเบซาร์ จุดต้นทางของรถบรรทุก (หัวรถลาก) จะอยู่ในเขตบริเวณท่าเรือสงขลาเป็นหลัก

การวิเคราะห์ต้นทุนค่าระวางเรือ (Freight charge)

1. กำหนดให้ขนาดตู้สินค้าที่ส่งออก เป็นตู้ขนาด 20 ฟุต เนื่องจาก การส่งออกสินค้าทางพาราส่วนใหญ่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต เพราะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก
2. ค่าระวางเรือสินค้าทางพารากำหนดให้ส่งไปยังประเทศญี่ปุ่น จะเป็นแบบค่าระวางเรือ Free on Board (F.O.B) คือเรียกเก็บค่าระวางเรือปลายทาง (Freight collect) เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางพาราส่วนใหญ่ค่าระวางเรือผู้ซื้อจะเป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือเอง

3. กำหนดให้อัตราแลกเปลี่ยน 1US\$ = 40 บาท และ 1RM = 10 บาท

1. การวิเคราะห์ต้นทุนในด้านอัตราค่าภาระของท่าเรือ (Tariff)

- ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on / Lift off)
- ค่าภาระโกดังสินค้า (Storage charge)
- ค่าภาระผ่านท่า และ ตาชั่ง (Weighing charge)
- ค่าระวางรถไฟปาดังเบซาร์

ตารางที่ 5.1 แสดงการเปรียบเทียบอัตราค่าภาระของท่าเรือสงขลา กับ ท่าเรือปิ้ง

หน่วย : บาท

รายการ	ท่าเรือสงขลา		%	ท่าเรือปิ้ง		%
	อัตรา	จำนวนเงิน		อัตรา	จำนวนเงิน	
1. ค่าภาระยกขนตู้สินค้า	450	450	44.33	RM 65	650	19.12
2. ค่าภาระโกดังสินค้า	30	30	2.96	-	-	-
3. ค่าภาระผ่านท่าและตาชั่ง	535	535	52.71	-	-	-
4. ค่าระวางรถไฟปาดังเบซาร์	-	-	-	RM 275	2,750	80.88
รวม		1,015	100.00		3,400	100.00

การวิเคราะห์

เปรียบเทียบอัตราค่าภาระของท่าเรือสงขลา กับ ท่าเรือปิ้ง

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	1,015 บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือปิ้ง	=	3,400 บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	2,395 บาท
หรือ ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	235.96%

2. การวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง (ห้วงเวลาครบทุก)

ค่าขนส่งที่จะใช้ในการวิเคราะห์นี้ หมายถึง อัตราค่าขนส่งที่ต้นทาง คือ ท่าเรือสงขลา และด่านปาดังเบซาร์ ไปยังโรงงานต่าง ๆ ที่ขนถ่ายสินค้าตามจังหวัดสงขลา จังหวัดยะลา จังหวัดตรัง และ จังหวัดนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 5.2 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่ง (ห้วงเวลา) ของท่าเรือสงขลา กับ

ด่านปาดังเบซาร์ไปยังโรงงานปลายทางจังหวัดต่าง ๆ

หน่วย : บาท

ต้นทาง	ปลายทาง (จังหวัด)	ค่าบรรทุก	ด่านปาดัง > ท่าเรือสงขลา	ค่าบรรทุก	ปลายทาง (จังหวัด)	ต้นทาง
ท่าเรือสงขลา	สงขลา	3,500	500	4,000	สงขลา	ด่านปาดัง
	ยะลา	5,000	500	5,500	ยะลา	เบซาร์
	ตรัง	5,500	500	6,000	ตรัง	
	นครศรีฯ	6,000	500	6,500	นครศรีฯ	

การวิเคราะห์

เปรียบเทียบอัตราค่าขนส่ง (ห้วงเวลา) ของท่าเรือสงขลา และด่านปาดังเบซาร์

จังหวัดสงขลา

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	3,500	บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับด่านปาดังเบซาร์	=	4,000	บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	500	บาท/ตู้
หรือ ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	14.28%	

จังหวัดยะลา

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	5,000	บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับด่านปาดังเบซาร์	=	5,500	บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	500	บาท/ตู้
หรือ ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	10%	

จังหวัดตรัง

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	5,500	บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับด่านปาดังเบซาร์	=	6,000	บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	500	บาท/ตู้
หรือ ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	9.09%	

จังหวัดนครศรีธรรมราช

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	6,000	บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับด่านปาดังเบซาร์	=	6,500	บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	500	บาท/ตู้
หรือ ต้นทุนของท่าเรือสงขลาถูกกว่า	=	8.33%	

จะเห็นได้ว่า ค่าขนส่งจากท่าเรือสงขลาไปยังโรงงานต่าง ๆ ดังตาราง จะมีต้นทุนที่เกิดขึ้นต่ำกว่าที่ต้องขนส่งจากด่านปาดังเบซาร์ เป็นจำนวน 500 บาท ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์

3. การวิเคราะห์ค่าระวางเรือ (Freight charge)

- Base freight
- YAS
- FAF
- T.H.C.
- B/L Fee

ตารางที่ 5.3 แสดงการเปรียบเทียบค่าระวางเรือของจุดส่งออก ณ ท่าเรือสงขลา กับ ท่าเรือป็นัง

หน่วย : บาท

รายการ	อัตรา	สงขลา	%	อัตรา	ป็นัง	%
Base freight	US\$ 650	26,000	82.54	US\$ 400	16,000	72.23
YAS	US\$ 30	1,200	3.81	US\$ 30	1,200	5.42
FAF	US\$ 30	1,200	3.81	US\$ 30	1,200	5.42
T.H.C.	BHT 2,600	2,600	8.25	RM 295	2,950	13.32
B/L Fee	BHT 500	500	1.59	RM 80	800	3.61
Total		31,500	100.00		22,150	100.00

การวิเคราะห์

เปรียบเทียบค่าระวางเรือของท่าเรือสงขลา กับ ท่าเรือป็นัง

ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือสงขลา	=	31,500 บาท/ตู้
ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับท่าเรือป็นัง	=	22,150 บาท/ตู้
ต้นทุนของท่าเรือป็นังถูกกว่า	=	9,350 บาท/ตู้
หรือ ต้นทุนของท่าเรือป็นังถูกกว่า	=	29.68%

ตารางที่ 5.4 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งรวมการส่งออกทางท่าเรือสงขลา กับ ท่าเรือปิ้ง

หน่วย : บาท

จังหวัด	อัตราค่าภาระของท่าเรือ		ต้นทุนค่าขนส่ง (หัวลาก)		ค่าระวางเรือ		ต้นทุนค่าขนส่งรวม		ผลต่าง
	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปิ้ง	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปิ้ง	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปิ้ง	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปิ้ง	
สงขลา	1,015	3,400	3,500	4,000	31,500	22,150	36,015	29,550	6,465
ยะลา	1,015	3,400	5,000	5,500	31,500	22,150	37,515	31,050	6,465
ตรัง	1,015	3,400	5,500	6,000	31,500	22,150	38,015	31,550	6,465
นครศรีธรรมราช	1,015	3,400	6,000	6,500	31,500	22,150	38,515	32,050	6,465

จากการพิจารณาต้นทุนค่าขนส่งโดยรวมการส่งออกสินค้าทางท่าเรือปิ้งโดยผ่านด่านปาดังเบซาร์จะมีต้นทุนค่าขนส่ง
ถูกกว่าส่งออกทางท่าเรือสงขลา เท่ากับ 6,465 บาทต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์

บทที่ 6

สรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ผลจากการวิจัยและนำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ทำให้ทราบต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น โดยผ่านท่าเรือสงขลา และ ท่าเรือปีนัง ดังนี้

1. สรุปการวิจัย

1.1 จากการศึกษาเรื่องการศึกษาต้นทุนค่าขนส่งส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น : กรณีศึกษาท่าเรือสงขลา และ ท่าเรือปีนัง มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่ง ค่าระวางเรือ อัตราค่าภาระท่าเรือการส่งออกสินค้าทางพาราโดยใช้ท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า ตลอดจนวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนค่าขนส่งโดยรวม

1.2 ใช้ข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมจากเอกสารต่าง ๆ และข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากผู้ส่งออกสินค้าทางพารา จำนวน 19 ผู้ประกอบการ โดยแบ่งเป็นจังหวัดสงขลา จำนวน 10 ราย จังหวัดยะลา จำนวน 3 ราย จังหวัดตรัง จำนวน 3 ราย และจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 3 ราย ด้วยการให้แบบสอบถามแล้วออกไปสัมภาษณ์โดยตรง สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ และส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ ผลการวิจัย

1) ต้นทุนอัตราค่าภาระท่าเรือ ต้นทุนค่าขนส่ง และค่าระวางเรือการส่งออกสินค้าทางพาราโดยใช้ท่าเรือสงขลาเป็นจุดขนถ่ายสินค้า

อัตราค่าภาระท่าเรือ = 1,015 บาท

ต้นทุนค่าขนส่ง (รถบรรทุก)

- จังหวัดสงขลา = 3,500 บาท

- จังหวัดยะลา = 5,000 บาท

- จังหวัดตรัง = 5,500 บาท

- จังหวัดนครศรีธรรมราช = 6,000 บาท

ต้นทุนค่าระวางเรือ = 31,500 บาท

2) ต้นทุนอัตราค่าภาระท่าเรือ ต้นทุนค่าขนส่ง และ ค่าระวางเรือการส่งออกสินค้าทางพารา โดยใช้ท่าเรือปีนังเป็นจุดขนถ่ายสินค้า

อัตราค่าภาระท่าเรือ	=	3,400	บาท
ต้นทุนค่าขนส่ง (รถบรรทุก)			
- จังหวัดสงขลา	=	4,000	บาท
- จังหวัดยะลา	=	5,500	บาท
- จังหวัดตรัง	=	6,000	บาท
- จังหวัดนครศรีธรรมราช	=	6,500	บาท
ต้นทุนค่าระวางเรือ	=	22,150	บาท

3) เปรียบเทียบต้นทุนรวมอัตราค่าภาระท่าเรือ ต้นทุนค่าขนส่ง และ ค่าระวางเรือการส่งออกสินค้าทางพารา

<u>ส่งออกทางท่าเรือสงขลา</u>		<u>ส่งออกทางท่าเรือปีนัง</u>	
จังหวัดสงขลา	36,015 บาท	จังหวัดสงขลา	29,550 บาท
จังหวัดยะลา	37,515 บาท	จังหวัดยะลา	31,050 บาท
จังหวัดตรัง	38,015 บาท	จังหวัดตรัง	31,550 บาท
จังหวัดนครศรีธรรมราช	38,515 บาท	จังหวัดนครศรีธรรมราช	32,050 บาท

2. อภิปรายผล

ผู้ส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปประเทศญี่ปุ่น ยังมีความต้องการส่งออกทางท่าเรือสงขลา เนื่องจากมีความสะดวกในกรณีที่ส่งออกเป็น Lot ใหญ่ 1 Shipment มีช่วงระยะเวลาทำงานมากกว่า ไม่ต้องมีการขนส่งหลายทางกว่าจะถึงท่าเรือปลายทาง ลดอัตราความเสี่ยงจากความเสียหายของสินค้า ตราสารลงเรือ Bill of Lading (B/L) จะได้เร็วกว่า ถ้ารัฐบาลสามารถทำให้ต้นทุนค่าขนส่งรวมการส่งออกทางสงขลาเท่ากับส่งออกทางท่าเรือปีนังแน่นอนว่าผู้ส่งออกต้องหันมาใช้บริการทางท่าเรือสงขลา ปัจจุบันผู้ส่งออกจำนวนมากยังส่งออกทางท่าเรือปีนัง เนื่องจากผู้ซื้อต่างประเทศได้ระบุว่า ต้องเป็น F.O.B Penang เพราะมีบริการของสายการ

เดินเรือมาก ค่าระวางเรือถูกกว่า F.O.B Songkhla มากถึง 250 ดอลลาร์สหรัฐ เหตุผล คือ ทางท่าเรือสงขลามีตู้สินค้าเข้าน้อย ดังนั้น ค่าระวางเรือจะสูง เพราะต้องนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ามาทำให้ต้องเสียค่าเรือลำเลียง (Feeder) ถึงแม้ว่าค่าขนส่ง และอัตราการทำเรือทางท่าเรือสงขลาจะถูกกว่าท่าเรือปีนัง และความสะดวกในการขนส่งสินค้าจะดีกว่าก็ตาม การเลือกเส้นทางขนส่งสำหรับสินค้าบางพาราซึ่งไม่ใช่สินค้าราคาแพงอย่างเครื่องใช้ไฟฟ้า หรือชิ้นส่วนอุตสาหกรรม ราคารวมค่าขนส่งมักจะสำคัญมากกว่าระยะเวลา หรือ Transit time เมื่อเส้นทางผ่านท่าเรือปีนังไปปลายทางถูกกว่าเส้นทางอื่น ๆ เส้นทางนี้จึงเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดสำหรับผู้ซื้อต่างประเทศที่เป็นผู้จ่ายค่าระวางเรือเอง

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ ประเทศมาเลเซียได้มองเห็นโอกาสในการที่จะผลักดันตนเองให้เป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้ตามโครงการ Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) ที่รัฐบาลในประเทศ อาเซียนได้ให้ความตกลงกันไว้แล้ว โดยมีจุดประสงค์เพื่อเป็นการขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนในกลุ่มประเทศสมาชิก ซึ่งจะมีผลให้ทั้งสองประเทศ ได้รับประโยชน์โดยตรงในการรับ-ส่งสินค้าและมีบทบาทที่สำคัญในการเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าทางเรือและรถไฟในภูมิภาคนี้ได้เป็นอย่างดี และประเทศมาเลเซียยังได้เตรียมการรองรับการเติบโตดังกล่าวนี้แล้ว ซึ่งจะทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออกในประเทศลาว พม่าและจีนตอนใต้ ได้รับประโยชน์ในการขนส่งสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว ในขณะที่ประเทศไทยที่มีฐานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้าก็ได้รับประโยชน์แต่เพียงน้อยนิดในด้านการขนส่งเท่านั้น

เหตุการณ์นี้ถือได้ว่าเป็นอุปสรรคของท่าเรือไทยโดยตรงไม่เพียงแต่ท่าเรือในภาคใต้เท่านั้นแต่รวมไปถึงท่าเรืออื่น ๆ ของประเทศไทยด้วย และยังคงจะมีผลกระทบไปถึงสายการเดินเรือ ที่เข้าเทียบท่าประเทศไทยด้วยเช่นกัน เนื่องจากว่าถ้าโครงการนี้ประสบผลสำเร็จ นั่นหมายถึงว่าสินค้าบางส่วนจากจีนตอนใต้ พม่า หรือ ลาว หรือแม้แต่สินค้าจากไทยบางส่วนก็อาจจะหันไปใช้บริการขนส่งโดยใช้เส้นทางดังกล่าวนี้เพื่อส่งออกไปยังประเทศปลายทาง โดยผ่านทางท่าเรือของประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซีย ทำให้ท่าเรือไทยสูญเสียสถานะของการเป็นท่าเรือต้นทาง/ปลายทาง (Origin/Destination Port) เนื่องจากไม่สามารถรักษาสินค้าในดินแดนหลังท่า (Primarily Hinterland) ให้มาใช้บริการที่ท่าเรือของตนเองได้ เมื่อเป็นเช่นนั้นก็จะทำให้ปริมาณสินค้าผ่านทางท่าเรือของไทยน้อยลง เมื่อมีปริมาณสินค้าน้อยลงสายการเดินเรือก็จะไม่พิจารณานำ

เรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาให้บริการ เรือส่วนใหญ่ที่มาเข้าเทียบท่าก็ยังคงเป็นเรือ Feeder ตามเดิม แทนที่ท่าเรือไทยจะได้รับการพิจารณาให้เป็นท่าเรือต้นทาง/ปลายทางที่มีแนวโน้มเป็น ประตูการค้าในภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้และเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าในภูมิภาค เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว หนทางที่จะดำรงสถานะของการเป็นท่าเรือต้นทาง/ปลายทางที่มี แนวโน้มเป็นประตูการค้า (Gateway) การขนส่งสินค้าในภูมิภาค ก็สามารถทำได้หลายแนวทาง เช่น

1. ผลักดันให้การรวบรวมสินค้า (Consolidation) หรือกระจายสินค้า (Distribution) ในภูมิภาคและต่างประเทศนั้นมาดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับ สินค้าและการขนส่งในเขตแดนของไทยให้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้ได้รับประโยชน์จากมูลค่าเพิ่ม ของสินค้าได้อีกทางหนึ่งด้วย เช่น การจัดตั้งโรงพักสินค้า (Warehouse) การให้บริการขนส่งสินค้า ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น

2. สนับสนุนการอำนวยความสะดวกขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการ นำเข้า-ส่งออก หรือขนส่งสินค้า ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีประสิทธิภาพที่ดีให้บริการเพื่อเป็นการดึงดูดให้มีลูกค้ามากขึ้น สามารถแข่งขันกับผู้ให้ บริการที่มีอยู่ในขณะนี้ได้ เช่น ระบบ EDI ระบบการติดตามสถานะตำแหน่งของสินค้า เป็นต้น

3. ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone : EPZ) ในบริเวณใกล้เคียงท่าเรือให้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคใต้ เพื่อเป็นการ กระตุ้นการนำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยให้มีกิจกรรมการแปรรูป หรือผลิตสินค้าในประเทศเพื่อให้ฐาน ของสินค้าอยู่ในประเทศไทยมากกว่าที่จะให้ประเทศไทยเป็นเพียงทางผ่านของสินค้าของประเทศ เพื่อนบ้าน เป็นการเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือได้เป็นอย่างดี

4. เชิญชวนสายการบินเรือให้พิจารณานำเรือสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาเทียบ ท่าเรือประเทศไทยให้มากขึ้น เพื่อให้ประโยชน์จากขนาด (Economy of Scale) ซึ่งจะทำให้ ผู้นำเข้า-ส่งออกได้รับประโยชน์จากการที่ค่าระวางถูกลงจะเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ทางการค้าได้มากขึ้น

5. การลดกฎระเบียบ ข้อบังคับ (Deregulation) ที่เกี่ยวข้องที่เป็นอุปสรรคใน การประกอบการขนส่งสินค้า เพื่อให้มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน และเป็นการ ดึงดูดให้นักลงทุนสนใจเข้ามาลงทุนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการแข่งขันทันการให้บริการ มากขึ้นรวมถึงการเจรจาข้อตกลงทางการค้า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของรัฐบาลเพื่อ สิทธิประโยชน์ทางการค้าของทั้งสองประเทศด้วย

แนวทางต่าง ๆ เหล่านี้หน่วยงานทั้งภาครัฐ และเอกชน ควรเร่งดำเนินการ เพราะการปฏิบัติในแต่ละแนวทางนั้นต้องใช้เวลาพอสมควร จึงจะสามารถดำเนินการให้สำเร็จได้ก่อนที่ท่าเรือและสายการเดินเรือในไทยจะเสียผลประโยชน์ในระยะยาวและแย่งชิงกลับคืนได้ยาก

3.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป การวิจัยครั้งนี้ได้ศึกษาเฉพาะจากกลุ่มผู้ส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปยังประเทศญี่ปุ่น จำนวน 19 ผู้ประกอบการ ทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลเฉพาะของผู้ส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ไปยังประเทศญี่ปุ่นเท่านั้น ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ผู้ส่งออกไม่มีอำนาจในการตัดสินใจที่จะเลือกส่งสินค้าทางท่าเรือสงขลา เนื่องจากอำนาจที่อยู่ที่ผู้ซื้อต่างประเทศเป็นผู้กำหนด แนวทางที่จะวิจัยครั้งต่อไป

1. ศักยภาพของท่าเรือสงขลาที่มีข้อจำกัด คือ ร่องน้ำตื้นเขิน เส้นทางที่ไกล ประกอบกับเรือที่มีขนาดใหญ่การกลับลำแต่ละครั้งเสียเวลา และค่าน้ำมันสูง นอกจากนี้ ท่าเรือสงขลาไม่มีโครงใหญ่ต้องอาศัยเครนจากเรือ ร่องน้ำจากเดิมปี พ.ศ. 2532 มีร่องน้ำลึกประมาณ 8 เมตร ปัจจุบันมีดินตกตะกอนก็เหลือประมาณ 5-6 เมตร และสินค้าหลักเป็นยางพาราส่งออกไปยังประเทศจีน ซึ่งเป็นสินค้าหนักเฉลี่ยน้ำหนักต่อตู้แล้วประมาณ 18-20 ตัน เรือที่เข้ามาต้องกินน้ำลึกไม่เกิน 8.3 เมตร โดยร่องน้ำต้องลึก 9 เมตรจึงจะรับได้ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข

2. ศึกษาพัฒนาระบบการขนส่งเรือชายฝั่งของไทยภายในประเทศ (Domestic Coastal Transportation) เพื่อรับสินค้าภายในประเทศจากท่าเทียบเรือสงขลาไปท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อถ่ายลำต่อเรือแม่ที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยศึกษาค่าธรรมเนียมเรือ เพื่อส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ส่งออกใช้บริการด้านนี้ เนื่องจากค่า Feeder cost และ ค่าถ่ายลำที่ทำเรือแหลมฉบังจะถูกกว่าค่าถ่ายลำที่ประเทศสิงคโปร์มาก ในอนาคตอันใกล้ท่าเรือแหลมฉบังจะเป็นศูนย์กลางธุรกิจขนส่งมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางในการขนถ่ายสินค้า (Transshipment Hub) เพราะปริมาณสินค้าจากประเทศไทยมีมากขึ้น สามารถดึงดูดสายการเดินเรือเข้าเทียบท่าเรือแหลมฉบังเพื่อขนถ่ายสินค้าโดยตรง ปัจจุบันก็มีเรือรับ-ส่งสินค้าไปประเทศญี่ปุ่นอยู่แล้ว และคาดว่าจะมีการจัดเรือขนาดใหญ่เพิ่มเข้ามา ทำให้มี Space มากขึ้น เพื่อรับ-ส่งสินค้าที่มาจากเรือชายฝั่งจากภาคใต้เพิ่มขึ้น

3. นโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ทั้งทางบก และทางน้ำ การขนส่งเชื่อมโยง ประเภท และความถี่การให้บริการของเรือสินค้าที่เชื่อมโยงกับท่าเรื่อนั้น ๆ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกจากภาครัฐด้วยในการกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในภาคใต้ เพื่อก่อสร้าง และขยายท่าเรือ เพื่อกำหนดเป็นแนวทางในการวิจัยต่อไป

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กิตติ ลิ้มสกุล “การศึกษาเพื่อเปรียบเทียบศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ”
สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2541
- เจ้าพระยาท่าเรือสากล “The Gateways to Southern Thailand” สงขลา 2546
- ท่าเรือปีนัง “All Asia Container Operation” เอกสารการประชุมสัมมนา เรื่อง The Port of Penang จัดโดย ท่าเรือปีนัง ณ ประเทศสิงคโปร์ 5-6 พฤษภาคม 2540
- ฐาปนระ คณาพิพัฒน์ ฝ่ายมาร์เก็ตติ้ง,ชิปปิ้ง บริษัท ผู้พัฒนาการยางพารา จำกัด สัมภาษณ์ 15 มิถุนายน 2547
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย **ทิศทางการส่งออกและลงทุน**
 กรุงเทพมหานคร คอมฟอร์ม 2547
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 9
 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2546) หน้า 9
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 9
 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2546) หน้า 10
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานภาคใต้, ส่วนวิชาการ “สถานการณ์เศรษฐกิจยางในภาคใต้
 ครั้งแรก ปี 2546” **วารสารยางพาราไทย** 9 ฉบับที่ 8 (สิงหาคม 2546) หน้า 25-26
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 10
 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 7
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 10
 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 8
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 10
 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2547) หน้า 9
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 10
 ฉบับที่ 3 (มีนาคม 2547) หน้า 34
- ธนาคารแห่งประเทศไทย สาขาภาคใต้ “การส่งออกยางพารา” **วารสารยางพาราไทย** 10
 ฉบับที่ 3 (มีนาคม 2547) หน้า 35
- นนทিকা ทิพยกุล สุจิตต์ พรหมเดช และ สมพร กฤษณะทรัพย์ “การศึกษาระบบการขนส่งยางใน
 ภาคใต้” สงขลา **ฝ่ายพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีศูนย์วิจัยยางสงขลา**

(มีนาคม 2534)

มานะ ภัทธรธรรม **ธุรกิจพาณิชยนาวิ** กรุงเทพมหานคร 2528

ปรวิรินทร์ จรินทร์รานนท์ ฝ่ายชิปปิ้ง บริษัท ท่าอากาศยาน จำกัด สัมภาษณ์ 10 มิถุนายน 2547

ปัทมา กันนทรากร ฝ่ายบัญชี บริษัท รัชต์ธนา เฟรท พอร์เวดดิ้ง จำกัด สัมภาษณ์ 12 มิถุนายน

2547

พรชัย จตุรงค์พรเลิศ ผู้จัดการ บริษัท วรรณญาเทรตดิ้ง จำกัด สัมภาษณ์ 20 มิถุนายน 2547

พรสวรรค์ นพวิจิตร ฝ่ายส่งออก บริษัท นิยมรับเบอร์ จำกัด สัมภาษณ์ 18 มิถุนายน 2547

พิทักษ์พงศ์ จรวยศรี “Thai’s Obstacles as an Origin/Destination Port” *Logistics manager*

6 (15 สิงหาคม 2546) หน้า 30–31

สมชัย สุระจกุลวัฒนา ผู้จัดการทั่วไป บริษัท เอ็น.วาย.เค.สงขลา จำกัด สัมภาษณ์ 4 มิถุนายน

2547

สุนันทา พัฒน์จันทร์หอม และ วรณภา วัฒนบุญเกลี้ยง “การขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์”

สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2542

สุมาลี สุขदानนท์ และ คณะ “วิเคราะห์ผลกระทบวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจที่มีต่อการค้าและการ

ขนส่งในสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ : กรณีไทย-มาเลเซีย” **สถาบันพาณิชยนาวิ**

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2542

สุวรรณา สนเที่ยง **ความรู้เรื่อง การทำธุรกิจนำเข้า ส่งออก** กรุงเทพมหานคร รุ่งแสงการ

พิมพ์ สำนักพิมพ์บุ๊ก 2534

สุเมธ โลพินิจ “การขนส่งทางพาราผ่านทางท่าเรือ” **วารสารทางพาราไทย** 2 ฉบับที่ 1

(มกราคม – มีนาคม 2542) หน้า 4-6

Yusoff (yusoff@multimodal.com.my). “Container Throughput.” E-mail to Wanna

Cheewanukul (wanna_cheewanukul@sg.nykline.com). April 10, 2004

ภาคผนวก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้ายางพาราจากภาคใต้
ไปประเทศญี่ปุ่น : กรณีศึกษาท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง

แบบสอบถามนี้เป็นเครื่องมือหนึ่งในการสัมภาษณ์ท่านผู้ประกอบการที่
ส่งออกสินค้ายางพาราที่ใช้บริการท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง เพื่อนำมาเป็นส่วนหนึ่ง
ในการวิเคราะห์ต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกสินค้ายางพาราโดยรวมจากภาคใต้ไป
ประเทศญี่ปุ่น และวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพ ปัญหา และอุปสรรค ของผู้ส่งออกของการ
ใช้ท่าเรือที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนัง เพื่อนำมาปรับปรุงประสิทธิภาพ
ของท่าเรือสงขลา และหาแนวทางที่จะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งการส่งออกทางสงขลา
สามารถลดต้นทุนลงได้ อันจะเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการของท่าเรือ
สงขลาให้มากขึ้น

ทางผู้วิจัยจึงเรียนมาเพื่อขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม และ
ขอขอบพระคุณมา ณ ที่นี้

นางสาววรรณ ชีวานุกูล

นักศึกษาปริญญาโทสาขาวิชาเศรษฐศาสตร์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

1. ชื่อบริษัท _____
2. ชื่อผู้ตอบแบบสอบถาม _____ ตำแหน่ง _____
3. ปัจจุบันท่านใช้บริการส่งออกสินค้าทางพาราผ่านท่าเรือใดบ้าง เหตุผล

- ท่าเรือสงขลา

ใช้ เหตุผล

ไม่ใช้ เหตุผล

- ท่าเรือปีนัง

ใช้ เหตุผล

ไม่ใช้ เหตุผล

4. บริษัทของท่านได้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางพาราปริมาณที่ตู้คอนเทนเนอร์ต่อ
สัปดาห์
- ส่งออกทางท่าเรือสงขลาสัปดาห์ละ_____ตู้คอนเทนเนอร์
 - ส่งออกทางท่าเรือปีนังสัปดาห์ละ_____ตู้คอนเทนเนอร์
5. ระยะเวลาในการขนส่งสินค้านับตั้งแต่วันที่เรือออกส่งไปยังประเทศญี่ปุ่นใช้เวลาที่
วัน
- ส่งออกทางท่าเรือสงขลา_____วัน
 - ส่งออกทางท่าเรือปีนัง_____วัน
6. ความถี่ของการเดินเรือในการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังประเทศญี่ปุ่นมีบริการ
ที่เกี่ยวข้องสัปดาห์ (ตารางเดินเรือ)
- ส่งออกทางท่าเรือสงขลา_____เที่ยว
 - ส่งออกทางท่าเรือปีนัง_____เที่ยว
7. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าระวางเรือที่ส่งสินค้าทางพาราไปประเทศญี่ปุ่น มีค่าใช้จ่าย
เท่าใด
- **จุดส่งออก ณ ท่าเรือสงขลา**

Base freight	US\$_____
YAS	US\$_____
FAF	US\$_____
T.H.C.	BHT_____
B/L Fee	BHT_____
 - **จุดส่งออก ณ ท่าเรือปีนัง**

Base freight	US\$_____
YAS	US\$_____
FAF	US\$_____
T.H.C.	RM_____
B/L Fee	RM_____

8. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับต้นทุนค่าขนส่งบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ (หัวลาก) จากท่าเรือสงขลา และด่านปาดังซ์เบซาร์ไปยังโรงงาน ณ จังหวัดต่าง ๆ มีค่าใช้จ่ายเท่าใด

จากท่าเรือสงขลา

- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดสงขลา
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดยะลา
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดตรัง
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดนครศรีธรรมราช
_____ บาท

จากด่านปาดังซ์เบซาร์

- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดสงขลา
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดยะลา
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดตรัง
_____ บาท
- ค่าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ไปยังโรงงานจังหวัดนครศรีธรรมราช
_____ บาท

9. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับอัตราค่าภาระท่าเรือสงขลา และท่าเรือปิ้ง มีค่าใช้จ่ายเท่าใด

- **ท่าเรือสงขลา**

- ค่ายกตู้ขึ้น-ลง (Lift on/Lift off) จำนวน _____ บาท
- ค่าเก็บสินค้า (Storage Charge) จำนวน _____ บาท
- ค่าผ่านท่า & ตาชั่ง (Weighing Fee) จำนวน _____ บาท

อื่น ๆ (Others) จำนวน _____ บาท

- **ท่าเรือปีนัง**

ค่ายกตู้ขึ้น-ลง (Lift on/Lift off) จำนวน _____ บาท

ค่าระวางรถไฟปาดังซ์เบซาร์ จำนวน _____ บาท

อื่น ๆ (Others) จำนวน _____ บาท

10. ต้นทุนค่าขนส่งในการส่งออกสินค้าทางพาราโดยรวมโดยผ่านท่าเรือทั้ง 2 แห่ง
มีค่าใช้จ่ายรวมประมาณเท่าใดต่อการส่งออก 1 **ตู้คอนเทนเนอร์**

- ต้นทุนค่าขนส่งรวมที่ส่งออก**สงขลา** จำนวน _____ บาท

- ต้นทุนค่าขนส่งรวมที่ส่งออก**ปีนัง** จำนวน _____ บาท

11. บริษัทของท่านได้รับความพอใจในการใช้บริการของท่าเรือประมาณกี่
เปอร์เซ็นต์

- **ท่าเรือสงขลา** _____ % เพราะ

- **ท่าเรือปีนัง** _____ % เพราะ

12. ปัจจุบันการส่งออกสินค้าทางพาราจากภาคใต้ส่วนใหญ่จะส่งออกผ่าน**ท่าเรือ**
ปีนังเนื่องจากค่าระวางถูกกว่าส่งออกทาง**ท่าเรือสงขลา** ท่านคิดว่าเป็นเพราะ
เหตุใด

13. หากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องวางแผนลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้เป็นอัตราเดียวกับ
ท่าเรือปีนังเพื่อดึงผู้ประกอบการในภาคใต้ให้หันมาใช้บริการท่าเรือสงขลา อัน
จะนำรายได้มาสู่ประเทศไทยเพิ่มขึ้น ท่านคิดว่าเป็นไปได้หรือไม่ เพราะเหตุใด
- เป็นไปได้

เพราะ

- เป็นไปไม่ได้

เพราะ

14. หากรัฐบาลสามารถทำให้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางพาราส่งออกไป
ยังประเทศญี่ปุ่นมีอัตราเดียวกับส่งออกทางท่าเรือปีนัง ท่านคิดว่าจะหัน
กลับมาใช้ท่าเรือสงขลาให้มากขึ้นหรือไม่ เพราะเหตุใด

- มากขึ้น

เหตุผล

- เหมือนเดิม

เหตุผล

15. ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการใช้บริการของท่าเรือต่าง ๆ

a. ท่าเรือสงขลา

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

b. ทำเรื่องป็นง

1. _____

2. _____

3. _____

4. _____

16. ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาววรรณ ชีวานุกูล
วัน เดือน ปีเกิด	17 มีนาคม 2510
สถานที่เกิด	อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
ประวัติการศึกษา	วิทยาการจัดการ (การบัญชี) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช 2536
สถานที่ทำงาน	บริษัท เอ็น.วาย.เค. สงขลา จำกัด อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
ตำแหน่ง	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน