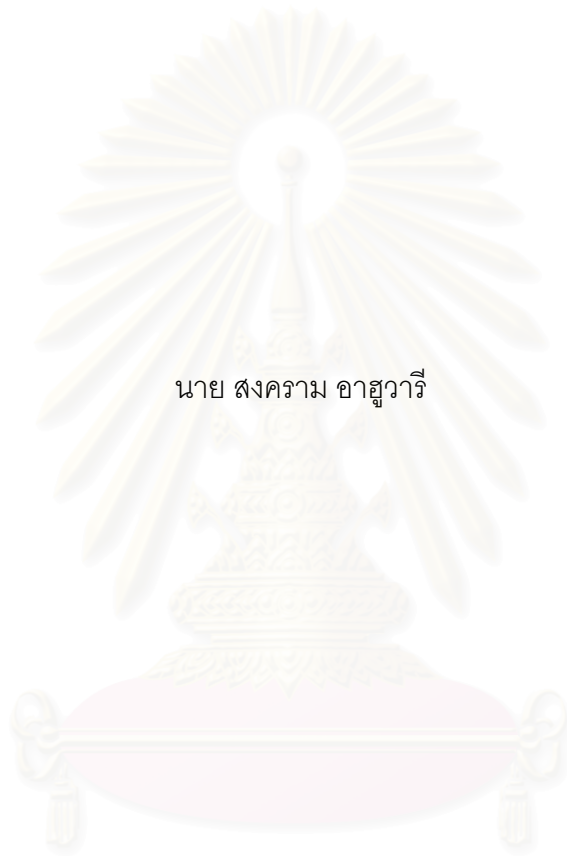


ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง



นาย สงคราม อาฮูวารี

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

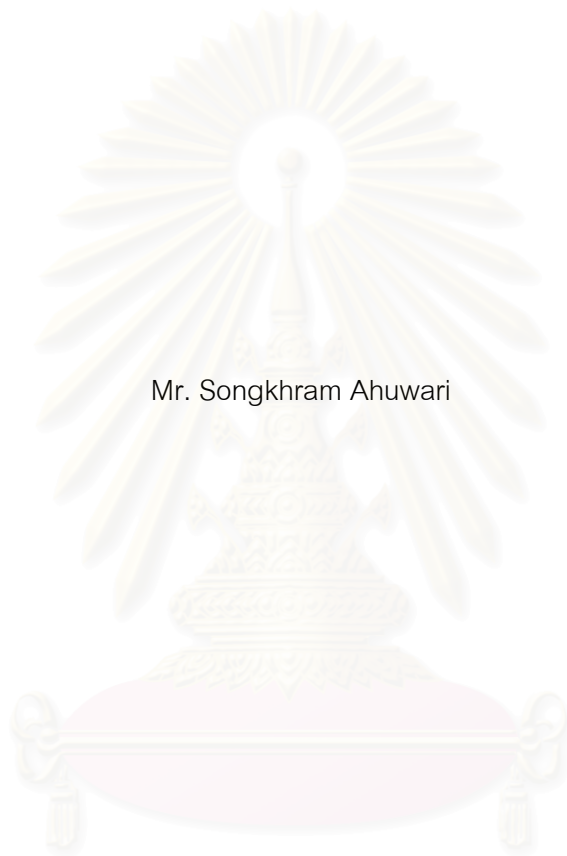
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2546

ISBN 974-17-4202-9

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

FEASIBILITY OF EXPORTING NATURAL RUBBER
VIA COASTAL SHIPPING



Mr. Songkhram Ahuwari

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2003

ISBN 974-17-4202-9

สงคราม อาสุวาริ : ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง.

(FEASIBILITY OF EXPORTING NATURAL RUBBER VIA COASTAL SHIPPING)

อ.ที่ปรึกษา : ผศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์, 310 หน้า. ISBN 974-17-4202-9.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการส่งออกผลิตผลยางพาราธรรมชาติจากพื้นที่บริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังประเทศจีนและญี่ปุ่น โดยการขนส่งทางชายฝั่งจากท่าเรือสงขลาไปส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง

การศึกษาจะทำการพิจารณาเฉพาะการส่งออกสินค้ายางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน ชั้น 3 และยางแท่ง STR 20 ที่ได้รับการขนส่งในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งของผู้ใช้บริการ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนของกิจกรรมการขนส่ง

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ในปัจจุบันเส้นทางส่งออกด้วยเรือชายฝั่งนี้ ยังไม่มีศักยภาพและความเหมาะสมเพียงพอที่จะนำมาใช้แข่งขันหรือดึงดูดความต้องการการขนส่งมาจากเส้นทางการขนส่งเดิมที่นิยมเลือกใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบหลายด้าน อย่างไรก็ตามพบว่าในอนาคตยังพอจะมีแนวทางที่สามารถปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งชายฝั่งนี้ให้มีประสิทธิภาพและศักยภาพที่สูงเพียงพอต่อการแข่งขันได้ แต่ต้องได้รับการแก้ไขและการเอาใจใส่จากทุกฝ่าย ผลการศึกษานำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งในการประกอบการพิจารณาแนวทางการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีศักยภาพและความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศอย่างมาก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาควิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อนิสิต.....

สาขาวิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ปีการศึกษา..... 2546.....

4370533021 : MAJOR Transportation

KEYWORD : EXPORTING / RUBBER / COASTAL SHIPPING

SONGKHRAM AHUWARI : FEASIBILITY OF EXPORTING NATURAL RUBBER
VIA COASTAL SHIPPING. THESIS ADVISOR : ASST PROF. SOMPONG
SIRISOPOLSILP, 310 pp. ISBN 974-17-4202-9

This Thesis was conducted to study the feasibility of exporting natural rubber from the southern part of Thailand to Japan and China via coastal shipping from Songkhla Seaport through Laem Chabang Seaport.

The research focuses specifically on the exports of the 3rd grade Ribbed Smoked Sheet (RSS3) and 20-Standard Thai Rubber (STR20) using twenty-foot containers. It examines the factors influencing the shippers' decisions on route choices and the obstacles encountered in each individual step of exporting procedures.

The result reveals that, due to various inherent problems the concerned shipping route has not possessed sufficient competitive advantages to attract exported cargo from the other routes being presently utilized. However, there are still possibilities for improvements but the recent problems must be immediately and carefully resolved with the great attention from all relevant organizations. The study findings would also provide useful information for further efforts attempting to promote the coastal shipping to efficiently accommodate domestic and international transportation in Thailand, which would greatly benefit the nation economic development.

Department.....Civil Engineering..... Student's Signature.....

Field of study.....Civil Engineering..... Advisor's Signature.....

Academic Year.....2546.....

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และนาย ธีรพล ชินโน ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่กรุณาให้คำปรึกษาตลอดจนตรวจสอบและแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนสำเร็จลุล่วง และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงต่อประธานคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ อนุภักดิ์ อิศรเสนา ณ อยุธยา ที่ให้คำปรึกษาในการทำวิทยานิพนธ์จนสำเร็จ เรียบร้อยโดยสมบูรณ์

ผู้เขียนมีความสำนึกในพระคุณของบิดา มารดา และญาติพี่น้องทุกท่านที่ให้การสนับสนุน และกำลังใจแก่ผู้เขียนจนกระทั่งสำเร็จการศึกษา รวมทั้งมีความสำนึกในพระคุณของคณาจารย์ ทุกท่านที่เคยอบรมสั่งสอนวิชาการต่างๆ ใ้กับผู้เขียน

นอกจากนี้ผู้เขียนขอแสดงความพระคุณเป็นอย่างสูงต่อหน่วยงานราชการ หน่วยงาน เอกชน และผู้สละเวลาให้สัมภาษณ์และให้การสนับสนุนทางด้านข้อมูลในการทำวิทยานิพนธ์ จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

ท้ายที่สุดนี้ผู้เขียนขอขอบคุณอย่างสุดซึ้งต่อกำลังใจและความหวังดีที่เพื่อนๆ รอบข้าง มอบให้ผู้เขียนมาโดยตลอด

คุณความดีและคุณประโยชน์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอมอบให้เป็นสิ่งตอบแทนต่อ ผู้มีพระคุณของผู้เขียนทั้งในอดีตและปัจจุบันทุกท่าน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สงคราม อาสุวาริ
กุมภาพันธ์ 2547

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญภาพ.....	ฐ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
1.1 ปัญหาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์.....	4
1.3 ขอบเขตการวิจัย.....	5
1.4 แนวทางการวิจัย.....	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2 ทบทวนแนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
2.1 ยางพารา.....	9
2.2 ระบบการขนส่งชายฝั่ง.....	23
2.3 กรณีศึกษาการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบและเลือกเส้นทางการขนส่ง.....	38
3 ข้อมูลด้านการผลิต การตลาด และ ผู้ที่มีความเกี่ยวข้อง	
ในธุรกิจการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตผลยางพารา.....	61
3.1 การเก็บ และรวบรวมข้อมูล.....	61
3.2 ข้อมูลที่สำรวจและรวบรวมมาได้.....	63
4 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และ ปัญหาที่พบ.....	103
4.1 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน.....	103
4.2 ข้อมูลด้านการขนส่ง.....	125
4.3 ปัญหาที่พบ.....	139
5 การเก็บและรวบรวมข้อมูล.....	141
5.1 กล่าวนำ.....	141
5.2 การเก็บและรวบรวมข้อมูล.....	143

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	153
6.1 กล่าวนำ.....	154
6.2 วิเคราะห์ข้อมูล.....	156
6.3 ปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 และแนวทางแก้ไข.....	190
6.4 สรุปการวิเคราะห์เส้นทาง.....	233
7 สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ.....	237
7.1 สรุปผลการวิจัย.....	238
7.2 ปัญหา และข้อเสนอแนะ.....	249
รายการอ้างอิง.....	252
ภาคผนวก.....	256
ภาคผนวก ก. กฎระเบียบในการซื้อ-ขาย-ส่งออกยางพารา.....	257
ภาคผนวก ข. แผนผังแสดงกิจกรรม และรายการค่าใช้จ่าย ที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบัง.....	269
ภาคผนวก ค. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บและรวบรวมข้อมูล.....	274
ภาคผนวก ง. แผนที่แสดงเส้นทางขนส่งแต่ละเส้นทาง.....	283
ภาคผนวก จ. กฎข้อบังคับเรื่องการจำกัดน้ำหนักบรรทุกที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก	288
ภาคผนวก ฉ. ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับเรือชายฝั่งที่ออกโดยกรมศุลกากร.....	302
ภาคผนวก ช. รายนามผู้สละเวลาให้สัมภาษณ์.....	307
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	310

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
2-1 ปริมาณการใช้ยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี พ.ศ. 2537-2541.....	14
2-2 ปริมาณการส่งออกยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี พ.ศ. 2537-2541.....	15
2-3 การผลิต การส่งออก การใช้ยางธรรมชาติของประเทศไทย ปี 2537-2541.....	16
2-4 ตลาดส่งออกยางที่สำคัญ 10 อันดับแรกของไทย.....	17
2-5 ปริมาณการส่งออกยางผ่านทางเรือปี พ.ศ. 2537-2541.....	18
2-6 บริษัทผู้ส่งออกไทย 10 อันดับแรก และปริมาณการส่งออกปี พ.ศ. 2537-2541.....	18
2-7 ระยะทาง (กิโลเมตร) ทางบก (ทางถนน) ระหว่างท่าเรือต่างๆ.....	39
2-8 ระยะทาง (กิโลเมตร) ทางทะเลระหว่างท่าเรือต่างๆ.....	39
2-9 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทาง ท่าเรือบางสะพานไปยังมาบตาพุด.....	42
2-10 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทาง ท่าเรือบางสะพานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง.....	42
2-11 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทาง ท่าเรือบางสะพานไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ.....	43
2-12 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทาง ท่าเรือบางสะพานไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ (Public Wharf).....	43
2-13 ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ...	48
2-14 ลำดับของปัจจัยด้าน Product-Related ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง.....	53
2-15 ลำดับของปัจจัยด้าน Decision Maker-Related ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง.....	54
2-16 ลำดับของปัจจัยด้าน Service-Related ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางขนส่ง.....	54
2-17 ตารางแสดงเส้นทางส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า จากประเทศไทย ไปยังประเทศเนเธอร์แลนด์.....	55
2-18 รายละเอียดต่างๆ ระหว่างเส้นทาง Vientiane-Bangkok-Singapore-Rotterdam.....	57
2-19 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ และ confidence index สำหรับ แต่ละเส้นทางของการส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า.....	59
2-20 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อเสื้อ 1 ตัว ไปยังท่าเรือ Rotterdam.....	59
2-21 ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรแต่ละเส้นทางตามรูปแบบการขนส่ง และ confidence index...	60
3-1 ปริมาณการผลิตและส่งออกผลผลิตยางพาราแต่ละประเภทในแต่ละปี.....	64

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
3-2 ปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน และ ยางแท่งโดยแยกชั้นยางในแต่ละปี.....	65
3-3 ปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพารารวมทุกประเภทจากประเทศไทยไป ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญๆ.....	66
3-4 ปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพาราประเภทยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS3) จากประเทศไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญๆ.....	66
3-5 ปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพาราประเภทยางแท่ง STR20 จาก ประเทศไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญๆ.....	66
3-6 ตารางแสดงปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพาราประเภทน้ำยางข้น (Conc. Latex) จากประเทศไทยไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญๆ.....	67
3-7 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกผ่านทางเรือ/ด่านศุลกากร.....	67
3-8 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกผ่านทางเรือ/ด่านศุลกากรที่สำคัญจากพื้นที่ ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย (ยกมาจากตารางที่ 3-7).....	70
3-9 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ถูกส่งออกไปยังต่างประเทศจากพื้นที่ ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย.....	70
3-10 จำนวน และกำลังการผลิตของโรงงานแปรรูปยางดิบแยกเป็นรายจังหวัด ในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง.....	75
3-11 พื้นที่ปลูกยางรายจังหวัด.....	86
4-1 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือสงขลา.....	106
4-2 ข้อมูลละเอียดเกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ความจุ และสินค้าของท่าเรือสงขลา.....	107
4-3 ปริมาณและประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือสงขลา ทั้งขาเข้าและขาออก.....	109
4-4 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา.....	110
4-5 จำนวน และประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเรือสงขลา.....	111
4-6 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง.....	114
4-7 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ).....	114
4-8 สมรรถวิสัย และจำนวนเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง.....	114
4-9 รายละเอียดของเครื่องมือทุ่นแรงภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง.....	115
4-10 รายละเอียดของพื้นที่วางสินค้าภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง.....	115
4-11 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือปีนัง.....	119

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
4-12 ข้อมูลเกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ความจุ และสินค้าของท่าเรือปีนัง.....	120
5-1 เส้นทางขนส่งออกที่อยู่ในขอบเขตการเก็บข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้.....	144
5-2 กิจกรรม ค่าใช้จ่าย และลำดับการชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละ node และ link สำหรับเส้นทางที่ 1.....	145
5-3 กิจกรรม ค่าใช้จ่าย และลำดับการชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละ node และ link สำหรับเส้นทางที่ 2.....	147
5-4 กิจกรรม ค่าใช้จ่าย และลำดับการชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละ node และ link สำหรับเส้นทางที่ 3.....	148
6-1 จำนวนตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าประเภทต่างๆ ที่บริษัท KTM ลากจากปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนัง ในปี พ.ศ. 2543 และ 2544.....	155
6-2 เส้นทางขนส่งทั้ง 3 เส้นทางที่อยู่ในขอบเขตการพิจารณา.....	157
6-3 ราคาเสนอขายยางในเทอม FOB ของตลาดในประเทศไทย.....	158
6-4 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 1.....	159
6-5 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 2.....	167
6-6 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3.....	175
6-7 การเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ เติงปริมาณ ระหว่างเส้นทางขนส่งยางพาราไปยังประเทศญี่ปุ่น.....	182
6-8 ราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมที่ผู้นำเข้าในประเทศญี่ปุ่นต้องรับภาระ.....	184
6-9 ประสิทธิภาพการขนส่งแต่ละรูปแบบในแต่ละเส้นทาง (ปลายทางญี่ปุ่น).....	185
6-10 การเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ เติงปริมาณ ระหว่างเส้นทางขนส่งยางพาราไปยังประเทศจีน.....	187
6-11 ราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมที่ผู้นำเข้าในประเทศจีนต้องรับภาระ.....	188
6-12 ประสิทธิภาพการขนส่งแต่ละรูปแบบในแต่ละเส้นทาง (ปลายทางจีน).....	189
6-13 รูปแบบปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละ Node และ Link การขนส่ง.....	191
6-14 ตารางการใช้ท่าเรือที่ได้รับการจองล่วงหน้าไว้จากเรือที่จะเข้าเทียบท่า.....	208
6-15 การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ระหว่าง 3 เส้นทางขนส่ง (บาท/ตู้สินค้า).....	217
6-16 วิเคราะห์สัมประสิทธิ์ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางเรือ.....	219
6-17 ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางเรือที่เกิดกับผู้ขนส่ง.....	219

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
6-18 ผังแสดงการเปรียบเทียบการถ่ายลำตู้สินค้า ระหว่างท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือแหลมฉบัง.....	232
7-1 ขอบเขตการวิจัย.....	237
7-2 กรณีศึกษาที่ศึกษาได้จากการวิจัย.....	238
7-3 เส้นทางการขนส่ง.....	241
7-4 ข้อดี และข้อเสียของเส้นทางที่ 1 และเส้นทางที่ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางที่ 3..... 242	
7-5 ค่าของปัจจัยสำคัญต่างๆ ในแต่ละเส้นทางการขนส่ง ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทาง.....	243
7-6 ราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมที่ผู้นำเข้าต้องรับภาระ.....	244
7-7 ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3.....	245

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพประกอบ	หน้า
1.1 บริเวณที่ตั้งของประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย ช่องแคบมะละกา ท่าเทียบเรือ Butterworth ในเขตท่าเรือปีนัง และท่าเรือทางฝั่งตะวันออกของประเทศไทย.....	3
1.2 เส้นทางการขนส่งผลิตผลยางพาราออกจากประเทศไทยจากผู้ประกอบการ บริเวณชายแดนภาคใต้ ไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก.....	8
2.1 แผนผังการแปรรูปยางดิบ.....	12
2.2 แผนภาพแสดงโครงสร้างระบบตลาดยางพาราของประเทศไทย.....	22
2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล กฎระเบียบ กับสถานะที่ปรากฏ.....	25
2.4 ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง.....	46
2.5 กระบวนการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง.....	47
2.6 Cost Model สำหรับ Multimodal Transport.....	52
2.7 แผนที่เส้นทางที่ 2 ของการส่งออกผลิตภัณฑ์เส้นผ่าจากประเทศลาว ไปยัง Rotterdam.....	56
2.8 Variation in transit time from Vientiane to Bangkok.....	58
2.9 Vientiane-Bangkok-Singapore-Rotterdam (Route 2).....	58
2.10 Vientiane-Thanaleng-Nongkhai-Bangkok (Route 2).....	58
3.1 แผนภาพแสดงสมมติฐานที่ตั้งขึ้น.....	69
3.2 แผนภูมิแสดงสัดส่วนผลิตผลยางพาราที่ทำการส่งออกจากภาคใต้ตอนล่างผ่านด่านศุลกากรสำคัญ 3 ด่าน.....	71
3.3 แผนภูมิแสดงสัดส่วนการส่งออกผลิตผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยผ่านท่าเรือสำคัญ 2 ท่า.....	72
3.4 แผนผังแสดงโครงสร้างตลาดยางพาราโดยสังเขป.....	78
3.5 ยางแผ่นดิบที่ชาวสวนนำมาขายให้กับผู้ส่งออก.....	80
3.6 ลักษณะการนำยางแผ่นดิบที่พ่อค้ารวบรวมจากชาวสวนมาขายให้กับผู้ส่งออก	80
3.7 ยางก้อนที่ผู้ส่งออกผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมจะส่งออก.....	80
3.8 การทำแบ่งกันความขึ้นบนก้อนยาง.....	81
3.9 เครื่องหมาย (marking) บนก้อนยาง.....	81
3.10 ด่านศุลกากรสะเดา.....	96
3.11 แทงก์บรรจุน้ำยางข้น.....	96

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพประกอบ	หน้า
3.12 รถบรรทุก 2 ป้ายทะเบียนที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย.....	97
3.13 รถยนต์นั่งทะเบียนมาเลเซียที่มีวิ่งกันอยู่ทั่วไปในบริเวณภาคใต้ตอนล่าง ของประเทศไทย.....	97
3.14 seal ของศุลกากร และบริษัทตัวแทนสายเรือ.....	99
3.15 แผนภาพแสดงการติดต่อระหว่างแต่ฝ่าย หรือแต่ละองค์กรที่มีความเกี่ยวข้อง ในธุรกิจการส่งออกผลิตภัณฑ์อาหาร.....	102
4.1 พื้นที่หน้าท่า และโรงพักสินค้าในเขตท่าเรือสงขลา.....	105
4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการยกขนตู้สินค้าภายในท่าเรือสงขลา.....	105
4.3 เครื่องมือที่ใช้ยกขนสินค้าทั่วไปภายในท่าเรือสงขลา.....	105
4.4 พื้นที่กองเก็บตู้สินค้าหน้าท่าที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วรอการขนย้ายขึ้นเรือ....	105
4.5 พื้นที่กองเก็บตู้สินค้าเปล่า ภายในเขตท่าเรือสงขลา.....	106
4.6 แปลนของท่าเรือสงขลา.....	108
4.7 ชุมทางรถไฟหาดใหญ่.....	117
4.8 ลานกองเก็บตู้สินค้าภายในชุมทางรถไฟหาดใหญ่.....	117
4.9 สินค้าประเภทบรรจุตู้ และสินค้าเทกองที่อยู่บนรถไฟในเขตชุมทางรถไฟหาดใหญ่	117
4.10 อาณาบริเวณของท่าเรือปิ้ง.....	121
4.11 ท่าเรือปิ้งในส่วนของ North Butterworth Container Terminal.....	121
4.12 ท่าเรือปิ้งในส่วนของ Butterworth Wharves.....	122
4.13 ท่าเรือปิ้งในส่วนของ Swettenham Pier และ Prai Bulk Cargo Terminal.....	122
4.14 ป้ายสถานีรถไฟปาดังเบซาร์.....	123
4.15 ด้านควบคุมรถบรรทุกเข้า-ออกจากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ (checking post).	123
4.16 เส้นทางรถไฟในชุมทางปาดังเบซาร์.....	124
4.17 ลานกองเก็บตู้สินค้าซึ่งตั้งอยู่ด้านข้างเส้นทางรถไฟ เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า.....	124
4.18 การยกขนตู้สินค้าจากลานกองเก็บตู้สินค้าขึ้น-ลงจากรถไฟ.....	124
4.19 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่ง สำหรับเส้นทางท่าเรือปิ้ง (สำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่น).....	129
4.20 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่งสำหรับเส้นทาง ท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์ (สำหรับปลายทางประเทศจีน).....	134

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพประกอบ	หน้า
4.21 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่ง สำหรับเส้นทางท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบัง.....	136
5.1 ขอบเขตความรับผิดชอบในสินค้าและค่าใช้จ่ายในการขนส่งของ ทั้งผู้ส่งออกในประเทศไทยและผู้นำเข้าในต่างประเทศกรณีการขายในเทอม FOB	142
6.1 แผนภาพแสดงแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล.....	156
6.2 กราฟแสดงระยะเวลาการขนส่ง และความล่าช้าที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่ง ภายในประเทศ (Inland Transportation) ในเส้นทางที่ 1.....	162
6.3 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 1.....	164
6.4 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) กับระยะทางการขนส่งสำหรับเส้นทางที่ 1 ปลายทางประเทศญี่ปุ่น.....	166
6.4(ต่อ) กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport)กับระยะทางการขนส่งสำหรับเส้นทางที่ 1 ปลายทางประเทศญี่ปุ่น.....	166
6.5 ด้านศุลกากรสงขลา.....	169
6.6 ท่าเรือสงขลา.....	169
6.7 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 2 สำหรับปลายทางประเทศจีน.....	173
6.8 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 2 สำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่น.....	174
6.9 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายกับระยะทางการขนส่ง ตลอดทั้งเส้นทางที่ 2.....	174
6.10 กราฟแสดงระยะเวลาการขนส่ง และความล่าช้าที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่ง ภายในประเทศ (Inland Transportation) ในเส้นทางที่ 3.....	178
6.11 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 3.....	180
6.12 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายกับระยะทางการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ของเส้นทางที่ 3.....	181

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพประกอบ	หน้า
6.13 แผนภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสามด้าน.....	191
6.14 ชีตจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกสิบล้อ และรถบรรทุกกึ่งพ่วงในปี พ.ศ.2535.....	194
6.15 ชีตจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกสิบล้อ และรถบรรทุกกึ่งพ่วงในปี พ.ศ.2546.....	194
6.16 ถนน 2 ช่องทางที่เชื่อมต่อกับแยกบ้านน้ำกระจาย (ห้าแยกเกาะยอ) กับท่าเรือสงขลา.....	197
6.17 สะพานติณสูลานนท์ ซึ่งเป็นสะพานเชื่อมระหว่างเกาะยอกับแผ่นดินทั้งสองฝั่ง.....	197
6.18 ถนนทางหลวงหมายเลข 408 ซึ่งมีเพียง 2 ช่องทางจราจร.....	198
6.19 การปฏิบัติงานในท่าเรือพร้อมทั้งเครื่องมืออำนวยความสะดวกที่ใช้.....	200
6.20 มาตรฐานระดับการกั้นน้ำลึกของเรือ (Draft).....	202
6.21 แผนภาพแสดงกระบวนการติดต่อเพื่อให้ได้มาซึ่งตู้สินค้าเปล่าของผู้ส่งออก ในกรณีการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง.....	204
6.22 แผนภาพแสดงปัญหาและสาเหตุของปัญหาในเรื่องของความไม่แน่นอน ของบริการการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปัจจุบัน.....	207

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ปัญหาและความสำคัญ

ยางพาราเป็นพืชหลักเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งถือเป็นประเทศที่มีการส่งออกยางมากที่สุดในโลกเฉลี่ยปีละประมาณ 2 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นสัดส่วนการส่งออกยางประมาณร้อยละ 40 ของปริมาณการส่งออกทั่วโลก โดยส่วนใหญ่แล้วจะส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น จีน และสหรัฐอเมริกา โดยผลิตผลยางพาราที่ส่งออกนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของยางแผ่นรมควัน และยางแท่ง ซึ่งกำลังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (สำหรับผลิตผลแปรรูปจากยางพาราแต่ละรูปแบบนั้นจะกล่าวถึงโดยละเอียดต่อไปในบทที่ 2) นอกจากนี้ ผลิตผลยางพาราที่ถูกส่งออกเหล่านี้ยังสามารถทำรายได้เข้าประเทศได้สูงถึงปีละประมาณ 5 หมื่นล้านบาท ซึ่งนับเป็นมูลค่าที่สูงมากอีกด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่ายางพาราซึ่งเป็นพืชหลักสำคัญของประเทศไทยนั้น ได้ทำรายได้เข้าสู่ประเทศมากมายมหาศาลในแต่ละปี ดังนั้นการจัดการและวางแผนที่เกี่ยวข้องกับในทุกๆ ส่วนของการส่งออกผลิตผลยางพาราจึงเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของ การขนส่ง ผลิตผลยางพารานั้นเป็นส่วนที่น่าจะมีการบริหารจัดการที่สมบูรณ์ได้ ในปัจจุบันการส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าที่สำคัญและทำรายได้ให้กับประเทศไทยมากที่สุดนั้น ส่วนใหญ่เป็นการส่งออกโดยขนส่งผ่านประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ของประเทศไทยและมีชายแดนติดกับประเทศไทยที่เขตจังหวัดสตูล ยะลา นราธิวาส และสงขลา ซึ่งในระยะหลังถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีพัฒนาการทางด้านการขนส่งที่รวดเร็วมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางทะเล เนื่องจากเป็นประเทศที่มีชายฝั่งทะเลอยู่โดยรอบ และยังมีช่องแคบมะละกาอยู่ทางใต้ของประเทศซึ่งเป็นทางผ่านทางทะเลที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ทีเดียว ยิ่งไปกว่านั้นการพัฒนาการทางด้านขนส่งดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสนใจและความเอาใจใส่ของทางรัฐบาลมาเลเซีย ซึ่งได้เห็นถึงความสำคัญของการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคนี้ และพร้อมที่จะพัฒนาการขนส่งในทุกๆ ด้าน รวมถึงการผลักดันให้ประเทศของตนเป็นศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาคนี้เพื่อดึงดูดการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศผ่านเข้ามาทางประเทศของตน ยิ่งไปกว่านี้ ไม่เพียงแต่จะมีการส่งออกผ่านเส้นทางประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียเท่านั้น แต่ยังมี การส่งออกสินค้ายางพาราดังกล่าวผ่านทางท่าเรือสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์ โดยทำการลำเลียงสินค้าด้วยเรือ Feeder

สินค้าจากท่าเรือสงขลาไปถ่ายลำขึ้นเรือแม่ ณ ท่าเรือสิงคโปร์ ก่อนจะขนส่งไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงที่พิจารณาอีกทอดหนึ่ง อีกด้วย

ปัจจุบันการขนส่งผลิตผลยางพาราเพื่อส่งออกนั้นได้เปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งในรูปแบบของสินค้าเทกองไปสู่การขนส่งในรูปแบบของการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีสินค้าอย่างน้อยประมาณ 60,000 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี (หรือประมาณ 5,000 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อเดือน) โดยขนส่งจากผู้ประกอบการในประเทศไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการทางภาคใต้ ด้วยรถไฟและรถยนต์ (รถบรรทุก) ผ่านด่านปาดังเบซาร์ และ ด่านสะเดา (จ.สงขลา) เพื่อไปรวบรวมสินค้าที่ทำเทียบเรือ Butterworth ในเขตท่าเรือปีนังซึ่งอยู่บริเวณชายฝั่งด้านตะวันตกของประเทศมาเลเซีย แล้วแล่นเรืออ้อมแหลมมลายูเพื่อส่งสินค้าไปยังประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียง โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่น และในอีกเส้นทางหนึ่ง คือ ขนส่งด้วยเรือชายฝั่งออกจากท่าเรือสงขลา จ.สงขลา ไปถ่ายลำสินค้าขึ้นเรือแม่ ณ ท่าเรือสิงคโปร์ แล้วแล่นไปยังท่าเรือปลายทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับปลายทางในประเทศจีน ในขณะที่สภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลที่ยาวกว่าชายฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้อยู่มาก และยังมีท่าเรือสงขลา ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพฯ อยู่ทางฝั่งตะวันออกของประเทศ ซึ่งมีความก้าวหน้าและศักยภาพมากพอที่จะรองรับปริมาณสินค้าเหล่านี้ได้ก็ตาม (ดูรูปที่ 1.1) จะเห็นได้ว่าปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ไม่เพียงแต่จะเป็นการเสียโอกาสในการส่งออกสำหรับสินค้าไทยเท่านั้น เงินตรายังจะไหลออกนอกประเทศ และยิ่งเสียโอกาสที่จะได้นำสินค้าผ่านเข้าและออกจากประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคนี้อีกด้วย นอกเหนือจากปัญหาการขนส่งทางทะเลบางส่วนเหล่านี้แล้ว ยังมีผลกระทบไปถึงด้านต่างๆ โดยรวม เช่น รัฐบาลไทยโดยกรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทยต่างต้องใช้งบประมาณมหาศาลในการซ่อมแซมบำรุงรักษาถนนและทางรถไฟ โดยมีประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบเป็นผู้รับภาระทางสังคม อุบัติเหตุ มลภาวะเป็นพิษ ฯลฯ ทั้งนี้ นอกจากผลิตผลยางพาราที่ใช้บริการการขนส่งลักษณะดังกล่าวแล้ว ยังมีสินค้าของไทยอีกหลายชนิดที่ใช้บริการขนส่งผ่านทางรถไฟและรถยนต์ ในเส้นทางที่ยาวไกลจากภาคอีสานและภาคเหนือเพื่อไปทำการบรรทุกขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย และนับวันยิ่งจะมีแนวโน้มปริมาณสินค้า และชนิดสินค้ามากขึ้นๆ อีกด้วย

จากสถานการณ์และปัญหาของการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น ทางออกในการแก้ไขปัญหาที่ดีทางหนึ่ง คือ การพัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ต้องการจะส่งออกไปยังต่างประเทศได้อย่างพอเพียง จากการวิจัยในอดีตพบว่า การขนส่งสินค้าภายในประเทศไทย

ระหว่างภาคใต้ฝั่งตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงของประเทศไทยด้วยเรือชายฝั่งนั้นเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งแบบอื่นๆ (จากกรณีศึกษา Study on Modal Shift in Thailand โดย กมลชนก สุทธิวาทหนพุฒิ) ดังนั้นถ้ามีการปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งดังกล่าวให้ดีขึ้นและเหมาะสมแล้ว ไม่เพียงแต่จะเป็นการรองรับและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศให้ดีขึ้นเท่านั้น ยังจะทำให้ระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้นอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งดังกล่าวร่วมกับท่าเรือที่มีศักยภาพสูงและมีบทบาทสำคัญในการนำเข้าและส่งออกอย่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ยิ่งไปกว่านั้นยังจะส่งผลให้เกิดการดึงดูดตลาดการขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้ผ่านเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งไม่เพียงแต่จะเป็นหนทางในการทำรายได้เข้าสู่ประเทศได้อย่างดีเท่านั้น แต่ฐานะของประเทศไทยจะถูกเปลี่ยนไปเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคนี้ทันที



รูปที่ 1.1 บริเวณที่ตั้งของประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย ช่องแคบมะละกา
ท่าเทียบเรือ Butterworth ในเขตท่าเรือปีนัง และท่าเรือทางฝั่งตะวันออกของประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม การเลือกใช้บริการการขนส่งของผู้ประกอบการส่งออกนั้น จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ในหลายๆ ด้าน (จะกล่าวต่อไปในส่วนของกรณีศึกษาในบทที่ 2) แต่ปัจจัยที่มี

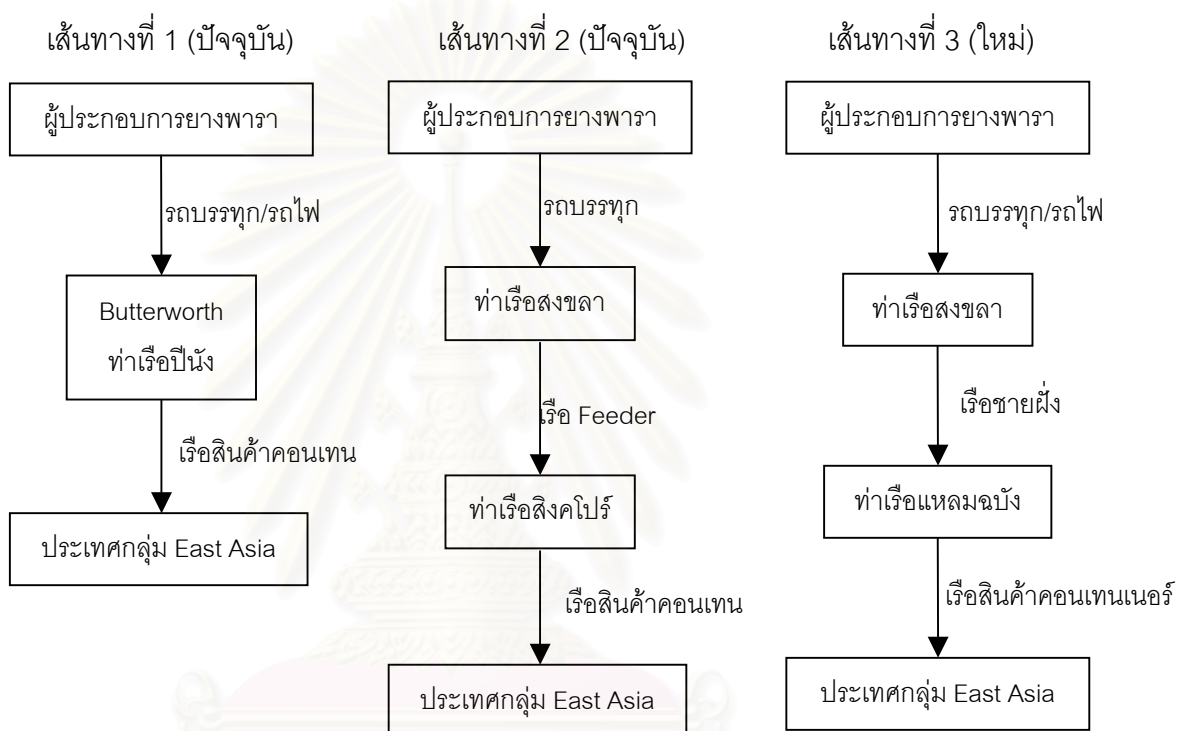
ความสำคัญอันดับต้นๆ ที่ต้องคำนึงถึงสำหรับผู้ให้บริการขนส่งโดยทั่วไปนั้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ความน่าเชื่อถือ และความสะดวกรวดสบายที่ได้รับจากเส้นทางการขนส่ง ดังนั้น ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษาถึงความเหมาะสมในการส่งออกผลิตผลยางพาราในรูปแบบสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือชายฝั่งจากท่าเรือสงขลาไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรวบรวมสินค้า (Consolidation) อีกทอดหนึ่ง ก่อนที่จะขนส่งต่อไปยังท่าเรือปลายทางในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก อันได้แก่ ประเทศจีน และญี่ปุ่น โดยคำนึงถึงปัจจัยสำคัญต่างๆ ดังกล่าว ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งของผู้ประกอบการส่งออกผลิตผลยางพารา และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยทั้งหมดนี้ ก็เพื่อเป็นการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างเส้นทางที่นิยมถูกเลือกใช้ในการขนส่งเพื่อการส่งออกผลิตผลยางพาราจากผู้ประกอบการบริเวณใกล้ชายแดนภาคใต้หรือบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย คือ เส้นทางปัจจุบันที่ส่งออกทางท่าเทียบเรือ Butterworth (ท่าเรือปีนัง) ประเทศมาเลเซีย และเส้นทางที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลาด้วยเรือคอนเทนเนอร์ขนาดเล็กและไปถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ กับเส้นทางใหม่ในประเทศไทยที่ส่งออกสินค้า ณ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังโดยอาศัยการขนส่งชายฝั่งจากท่าเรือสงขลาด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งดังที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมทั้งเพื่อเป็นการวิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น การกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย โดยใช้กรณีของการส่งออกผลิตผลยางพาราเป็นแนวทางสำคัญ

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาลักษณะโดยทั่วไปของการขนส่งผลิตผลยางพาราในระบบตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ประกอบการบริเวณใกล้ชายแดนภาคใต้ เพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ ประเทศจีน และญี่ปุ่น
2. เพื่อศึกษาสถานการณ์การขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งของประเทศไทย
3. เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพ ประโยชน์ที่จะได้รับ และผลดีผลเสียของเส้นทางการส่งออกผลิตผลยางพาราผ่านประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์กับเส้นทางการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
4. เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง ในกรณีการส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก

1.3 ขอบเขตการวิจัย

1. การวิจัยครั้งนี้จะทำการพิจารณาเฉพาะการขนส่งผลิตผลยางพาราในรูปแบบสินค้าบรรจผู้คอนเทนเนอร์จากผู้ประกอบการส่งออกผลิตผลยางพาราในประเทศไทย บริเวณใกล้ชายแดนภาคใต้ เพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ จีน และญี่ปุ่น โดยเปรียบเทียบกันระหว่างเส้นทางการขนส่ง 3 เส้นทาง ดังนี้



2. การวิจัยครั้งนี้สนใจเฉพาะผู้ประกอบการในบริเวณภาคใต้ตอนล่างที่ส่งออกผลิตผลยางพาราออกทางท่าเรือสงขลา ท่าเรือปีนัง หรือท่าเรือสิงคโปร์เท่านั้น เนื่องจากสำหรับในส่วนของผู้ประกอบการในบริเวณภาคใต้ตอนบนนั้นมีแนวโน้มที่จะใช้เส้นทางส่งออกโดยผ่านทางท่าเรือในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และท่าเรือกรุงเทพฯ
3. การพิจารณาค่าใช้จ่ายของการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพารานั้น จะพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ประกอบการส่งออกเป็นสำคัญ
4. ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่พิจารณาในการวิจัยครั้งนี้จะพิจารณาค่าใช้จ่ายในส่วนที่สนับสนุนให้สินค้าถูกเคลื่อนย้ายไปยังท่าเรือปลายทางได้ตามวัตถุประสงค์ โดยจะพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสำหรับแต่ละกิจกรรมการขนส่งตลอดเส้นทางการขนส่งจนถึงปลายทาง และรวมไปถึงค่าภาระที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือปลายทางด้วย (ถ้าเป็นไปได้)

จากขอบเขตการวิจัยดังกล่าว ผลการวิเคราะห์ในเรื่องของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาการขนส่ง ระดับความน่าเชื่อถือ และระดับความสะดวกสบายของผู้ประกอบการส่งออกและผู้ที่เกี่ยวข้องที่ได้รับจากแต่ละเส้นทาง รวมทั้งเรื่องของปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้น จะถูกนำมาใช้ในการพิจารณาในเรื่องของความเป็นไปได้ ผลประโยชน์ ความคุ้มค่า และความเหมาะสมในการเลือกใช้เส้นทางส่งออกผลิตผลยางพาราทางท่าเรือสงขลา-แหลมฉบัง แทนท่าเรือปีนังและท่าเรือสิงคโปร์ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน รวมไปถึงแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง โดยพิจารณาในกรณีของการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราเป็นสำคัญ โดยในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาควบคู่กันกับทางสมาคมเจ้าของเรือไทย ซึ่งมีทั้งสมาชิกประกอบกิจการขนส่งชายฝั่ง เรือค้าชายฝั่ง เรือเดินต่างประเทศ และกิจการท่าเรือเอกชน

1.4 แนวทางการวิจัย

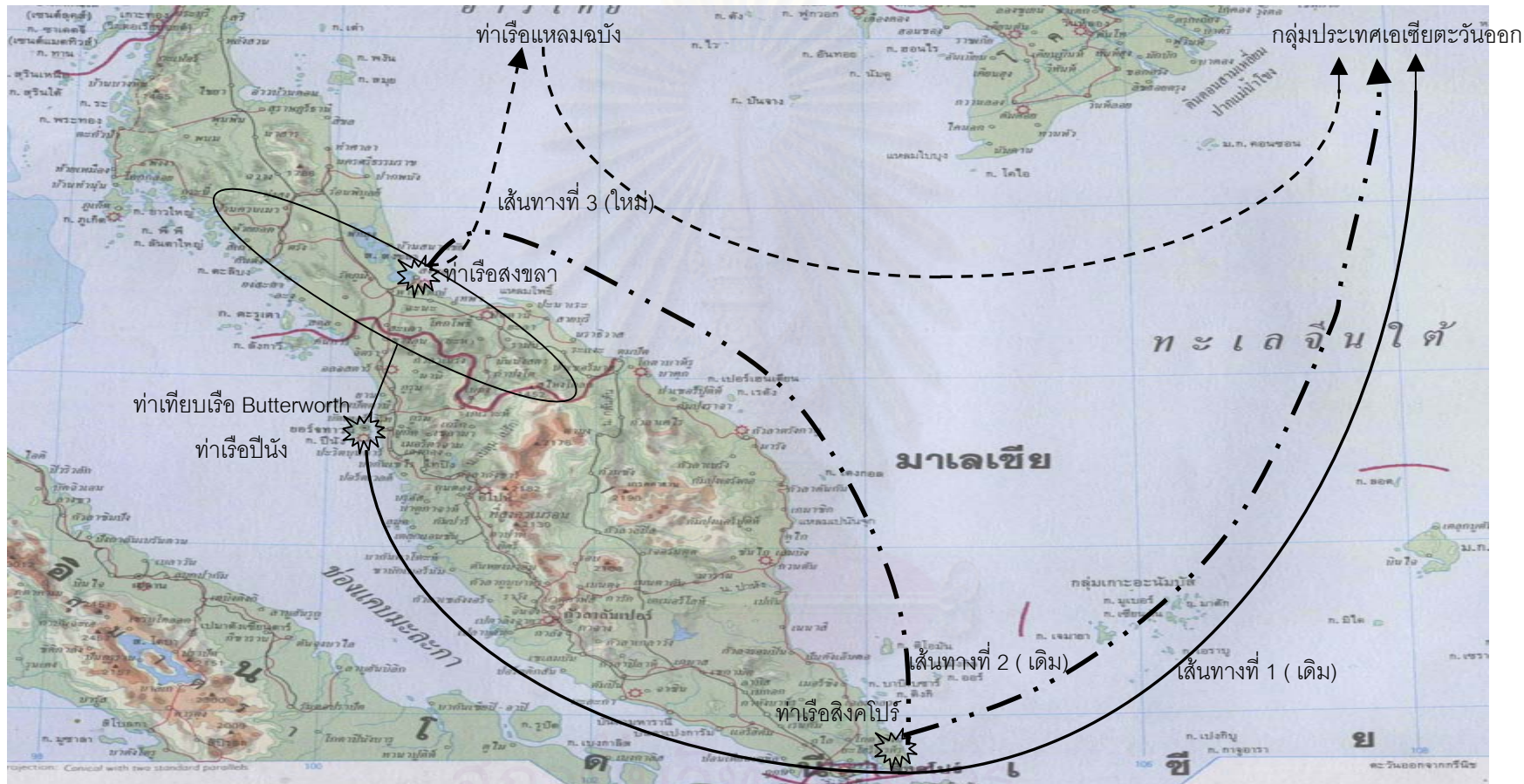
1. เก็บและรวบรวมข้อมูล ทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ทั้งจากการสัมภาษณ์ จากเอกสาร และงานวิจัยต่างๆ ในลักษณะใกล้เคียงกันที่มีมาก่อนหน้านี้
2. เปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างเส้นทางขนส่งเพื่อการส่งออกผลิตผลยางพาราสามเส้นทาง โดยคำนึงถึงปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่าย ระยะเวลาในการขนส่ง และระดับความน่าเชื่อถือและความสะดวกสบายของผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับจากแต่ละเส้นทางขนส่งเหล่านั้น
3. ทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระบบขนส่งชายฝั่งในกรณีการส่งออกผลิตผลยางพารา
4. กำหนดแนวทางในการพัฒนาและแก้ไขปัญหาต่างๆ ในระบบขนส่งชายฝั่ง กรณีการส่งออกยางพาราตามความเหมาะสม โดยอยู่บนพื้นฐานการพิจารณาแบบองค์รวม (Integrated)
5. วิเคราะห์และสรุปผลเกี่ยวกับความเหมาะสมของระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งในกรณีการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราของประเทศไทย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสภาพโดยทั่วไป ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการขนส่งผลิตผลยางพาราออกจากประเทศไทยไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก
2. ทราบถึงสถานการณ์การขนส่งด้วยเรือบรรทุกสินค้าชายฝั่งในประเทศไทย
3. ทราบถึงค่าใช้จ่าย และระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพารา
4. ผลการประเมินจากการศึกษาครั้งนี้สามารถนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของพื้นฐานการวางแผน ปรับปรุง ส่งเสริม และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศทั้งการนำเข้าและส่งออกได้ ตลอดจนเพื่อยกระดับให้ระบบการขนส่งดังกล่าวมีศักยภาพมากเพียงพอที่จะแข่งขันกับเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซีย และสิงคโปร์ในปัจจุบันได้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 1.2 เส้นทาง การขนส่งผลิตผลยางพาราออกจากประเทศไทย จากผู้ประกอบการบริเวณชายแดนภาคใต้ ไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียง

บทที่ 2

ทบทวนแนวความคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำหรับในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งเน้นถึงการส่งออกยางพาราด้วยวิธีการขนส่งทางทะเลในระบบตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะพิจารณาความเหมาะสมในการใช้ท่าเรือสงขลาประกอบกับท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังเป็นท่าเรือสำหรับขนส่งผลิตผลยางพาราในรูปแบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบขนส่งชายฝั่งเพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก แทนที่จะใช้ท่าเรือปีนังในประเทศมาเลเซียและท่าเรือสิงคโปร์ดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และจะพิจารณาเปรียบเทียบถึงประสิทธิภาพของการขนส่งระหว่างทั้งสามเส้นทางดังกล่าวด้วย ดังที่ได้กล่าวมาอย่างชัดเจนแล้วในบทที่ 1 ดังนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรจะทราบถึงเรื่องของยางพาราและลักษณะทั่วไปของการส่งออกยางพาราให้เข้าใจเสียก่อน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องเกี่ยวกับผลิตผลเกี่ยวกับยางพารา สถานการณ์ยางพาราในประเทศไทย ระบบตลาดยางพาราในประเทศไทย นอกจากนั้นยังควรจะทราบเกี่ยวกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งของประเทศไทย ปัญหาและอุปสรรคในการประกอบกิจการเรือชายฝั่ง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งหัวข้อเรื่องทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ผู้เขียนจะนำเสนออย่างละเอียดในลำดับต่อไป

2.1 ยางพารา

ยางพาราเป็นพืชยืนต้นซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการปลูกยาวนาน 5 ถึง 6 ปี จึงจะสามารถกรีดยางได้ สำหรับระยะเวลาที่ทำการเพาะปลูกนั้นจะกระทำในช่วงต้นหรือช่วงปลายฤดูฝนหลังช่วงที่มีฝนตกชุกเพราะเป็นช่วงที่ดินมีความชุ่มชื้นพอสมควร ส่วนการกรีดยางนั้น ปกติชาวสวนจะสามารถกรีดยางได้ตลอดทั้งปี แต่เนื่องจากในช่วงฤดูร้อนที่ต้นยางผลัดใบจะได้ให้น้ำยางน้อยกว่าปกติ เนื่องจากสภาพอากาศก่อให้เกิดความกระทบกระเทือนต่อการเจริญเติบโตของต้นยาง ส่วนในช่วงฤดูฝนการกรีดยางก็จะทำได้ยากลำบากประกอบกับน้ำฝนก็ยิ่งจะทำให้ยางที่ได้มีคุณภาพต่ำ ดังนั้นชาวสวนจึงไม่นิยมกรีดยางในช่วงดังกล่าว ดังนั้นในปีหนึ่งๆ จะกรีดยางได้เฉลี่ยประมาณ 120-180 วัน ซึ่งในการกรีดยางแต่ละครั้งนอกจากจะได้น้ำยางแล้วยังจะได้เศษยางอันเป็นผลพลอยได้ 2 อย่าง ได้แก่

- (1) ยางก้นถ้วย คือ น้ำยางที่จับตัวเป็นก้อนที่เหลื่อมอยู่ในก้นถ้วยรองน้ำยาง หลังจากเก็บน้ำยางไปแล้ว
- (2) ยางติดเปลือก คือ ยางแห้งที่ติดอยู่กับเปลือกตามรอยกรีดภายหลังจากที่น้ำยางไหลลงสู่ถ้วยรองน้ำยางแล้ว

ยางทั้งสองอย่างนี้ ชาวบ้านเรียกกันว่า “ขี้ยาง” ซึ่งจะได้ปริมาณประมาณร้อยละ 15-20 ของน้ำหนักยางทั้งหมดที่กรีดได้ ส่วนน้ำยางและขี้ยางที่ได้จากต้นยางนั้นจะถูกนำไปขายในตลาดยางพาราเพื่อที่จะนำเข้าสู่กระบวนการผลิตหรือแปรรูปขั้นต้นเป็น 4 รูปแบบ คือ



(1) ยางแผ่น (Sheets)

ยางแผ่นมีการแบ่งเกรดเป็นชั้นๆ ตั้งแต่ชั้น 1 และรองๆ ลงไป โดยพิจารณาจากองค์ประกอบต่างๆ เช่น ความหนา ความยืดหด ความสะอาด ลักษณะ ขนาด น้ำหนัก และสี



(2) ยางเครพ (Crepes)

วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยางเครพสามารถใช้ได้ทั้งน้ำยางและเศษยาง ยางเครพที่ทำจากน้ำยางจะเป็นยางเครพที่มีคุณภาพดีกว่า เรียกว่า ยางเครพขาว (Rale and Sole Crepes) ส่วนยางเครพที่ทำจากเศษยางจะเป็นยางเครพสีน้ำตาล (Brown Crepes)

(3) น้ำยางข้น (Latex Concentrate)

การทำน้ำยางข้นนั้นมีหลักที่สำคัญ คือ พยายามไล่น้ำออกเพื่อให้เหลือปริมาณเนื้อยางแห้ง (Dry Rubber Content) ในสัดส่วนที่มากขึ้นเมื่อเทียบกับน้ำหนักของน้ำยางทั้งหมดปกติน้ำยางจะมีเนื้อยางอยู่ประมาณร้อยละ 30-40 แต่เมื่อทำเป็นน้ำยางข้นแล้วจะมีเนื้อยางแห้งเป็นร้อยละ 60 ของน้ำหนักทั้งหมด น้ำยางข้นนี้สามารถนำไปทำวัสดุสำเร็จรูปได้มากมาย อาทิเช่น ตุ๊กตา ทำกาบ ลูกโป่ง ถุงมือ เบาะ ผสมสีทาบ้าน ที่นอน เสื่อกันฝน เป็นต้น

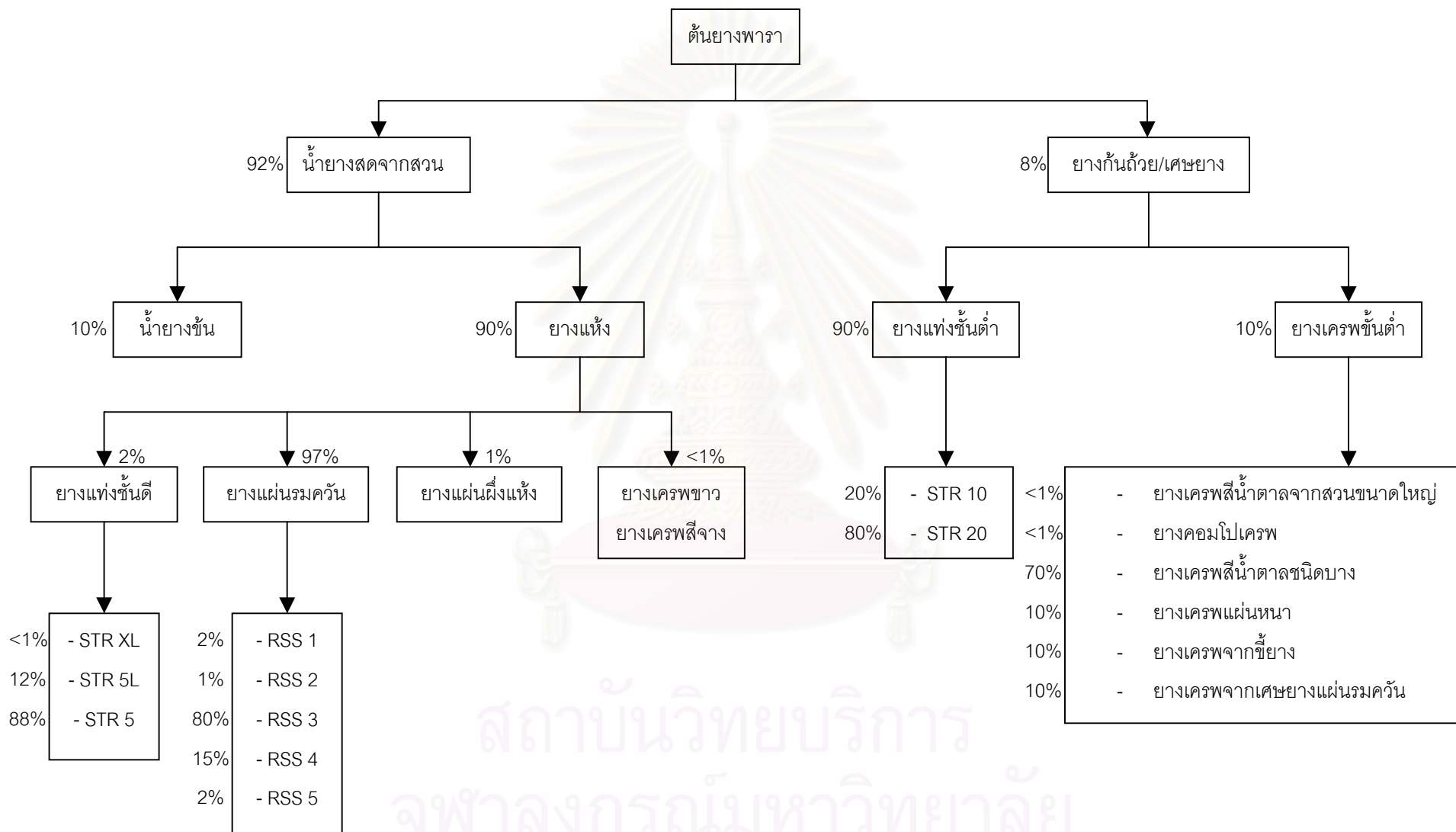


(4) ยางแท่ง (Block Rubbers)

วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตยางแท่งนั้นมี 2 อย่างคือ ผลิตจากน้ำยางสด และ จากยางแห้ง (ยางแผ่นดิบและขี้ยาง) ถ้าผลิตจากน้ำยางสด จะได้ยางแท่งที่มีคุณภาพดี ส่วนการผลิตจากยางแห้งจะได้ยางแท่งที่มีคุณสมบัติรองลงไป ทั้งนี้แล้วแต่ประเภทและคุณสมบัติของวัตถุดิบที่ใช้ ซึ่งยางแท่งจะถูกแบ่งเป็นชั้นๆ ตามระดับของคุณภาพได้ทั้งหมด 5 ระดับ



หรือจากผลิตภัณฑ์จากยางที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น อาจเขียนสรุปเป็นแผนผังการแปรรูปยางดิบได้ดังรูปที่ 2.1 ซึ่งยางทั้ง 4 รูปแบบดังกล่าวนี้ เป็นรูปแบบของยางที่มีการค้าขายกันโดยทั่วๆ ไปทั้งในประเทศและต่างประเทศ



รูปที่ 2.1 แผนผังการแปรรูปยางดิบ

2.1.1 สถานการณ์ยางพาราในประเทศไทย

การผลิตยางในปี พ.ศ. 2541 มีประมาณ 17 ล้านตัน เป็นยางสังเคราะห์ 10.4 ล้านตัน และยางธรรมชาติ 6.6 ล้านตัน ยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ร่วมกัน ในผลิตภัณฑ์หลายชนิดเพื่อประโยชน์ในด้านของคุณภาพสินค้า และในหลายกรณีก็สามารถใช้ทดแทนกันได้ในระดับหนึ่ง สภาพการแข่งขันในการผลิตยางสังเคราะห์และยางธรรมชาตินั้น แตกต่างกันที่การผลิตยางสังเคราะห์เป็นการผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องลงทุนสูง ส่วนการผลิตยางธรรมชาติเป็นการผลิตในเชิงเกษตรกรรมลงทุนต่ำ เกื้อกูลทางด้านสภาพแวดล้อมและให้ผลพลอยได้ทางด้านเครื่องใช้ไม้สอย และมวลชีวภาพที่เป็นประโยชน์แก่มวลมนุษย์มากมาย ในขณะที่การผลิตยางสังเคราะห์ก่อให้เกิดผลเสียต่อบรรยากาศและสภาพแวดล้อมอย่าง กว้างขวาง แนวโน้มการผลิตและการใช้ยางโลกเป็นไปในทางที่เพิ่มขึ้นในทิศทางเดียวกันกับ ความเจริญทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของประชากรโลก สำหรับสัดส่วนระหว่างยางสังเคราะห์ กับยางธรรมชาตินั้น พบว่าสัดส่วนการใช้ยางธรรมชาติมีแนวโน้มเพิ่มสูงกว่ายางสังเคราะห์ เล็กน้อย คือจากเดิม ร้อยละ 39.13 ในปี 2537 เพิ่มเป็นร้อยละ 39.45 ในปี 2541

2.1.1.1 การผลิตและการใช้ยางของโลก

ประเทศกลุ่มที่ผลิตยางสังเคราะห์รายใหญ่ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และรัสเซีย และประเทศกลุ่มที่ผลิตยางธรรมชาติรายใหญ่นั้น ได้แก่ ไทย อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ตามลำดับ ซึ่งจากสถิติตั้งแต่ปี 2537 ถึง 2541 นั้น (ตารางที่ 2-1) จะเห็นว่าปริมาณ การใช้ยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น แต่ต่ำกว่าปริมาณการผลิตทุกปี จึงมีผลทำให้ราคาขายขาดเสถียรภาพ ยางธรรมชาติร้อยละ 60-70 ถูกนำไปใช้ใน อุตสาหกรรมผลิตยางล้อรถยนต์ ประเทศผู้ใช้มากที่สุดในโลก คือ สหรัฐอเมริกา ปีละ ประมาณ 1.16 ล้านตัน หรือร้อยละ 17 ของปริมาณการใช้ยางทั้งโลก ผู้ใช้รายใหญ่ รองลงมาคือจีน และญี่ปุ่น คือปีละประมาณ 0.87 ล้านตัน และ 0.707 ล้านตันตามลำดับ

ตารางที่ 2-1 ปริมาณการใช้ยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี พ.ศ. 2537 ถึง 2541

หน่วย : พันตัน

ประเทศ	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย 5 ปี
1. สหรัฐอเมริกา	1,001.7	1,003.9	1,001.7	1,044.1	1,157.4	1,041.8
2. จีน	720.0	780.0	810.0	900.0	870.0	816.0
3. ญี่ปุ่น	639.8	692.0	714.5	713.0	707.3	693.3
4. มาเลเซีย	292.2	327.4	357.4	326.9	334.1	327.6
5. เยอรมัน	186.4	211.7	193.0	212.0	248.0	210.2
6. ฝรั่งเศส	179.8	176.0	182.2	192.3	223.0	190.7
7. บราซิล	144.7	155.2	155.0	160.0	168.0	156.6
8. แคนาดา	106.0	121.0	119.0	131.0	148.0	125.0
9. สเปน	115.0	127.6	130.0	147.0	155.0	134.9
10. อิตาลี	100.0	102.0	100.0	117.0	146.0	113.0
11. อังกฤษ	135.0	118.0	111.0	119.0	142.0	125.0
12. อื่นๆ	2,060.0	2,166.0	2,266.2	2,427.7	2,331.2	2,250.2
รวม	5,680.6	5,980.8	6,140.0	6,490.0	6,630.0	6,184.3
อัตราการเพิ่ม (ร้อยละ)	-	5.28	2.66	5.70	2.16	-

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

ส่วนประเทศที่ส่งยางออกคือประเทศผู้ผลิตรายใหญ่ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่กำลังพัฒนาอยู่ในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือ ไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ศรีลังกา เวียดนาม ฯลฯ ส่วนที่เหลือเป็นยางที่ส่งออกจากทวีปอาฟริกา ประเทศผู้ส่งออกยางเหล่านี้ส่วนใหญ่มีการใช้ยางในประเทศไม่เกินร้อยละ 10 ถึง 35 ของปริมาณยางที่ผลิตได้ทั้งหมด ยางที่ผลิตได้ส่วนใหญ่ส่งออกไปขายให้แก่ประเทศที่มีความเจริญทางอุตสาหกรรม เช่น สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น เป็นต้น (ตารางที่ 2-2) ตั้งแต่กลางปี 2540 เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชียอย่างหนัก ทำให้ความเจริญทางเศรษฐกิจตกต่ำลงอย่างมาก ส่งผลให้การส่งออกยางโดยส่วนรวมชะลอตัวลงมากจนถึงขณะนี้

ตารางที่ 2-2 ปริมาณการส่งออกยางธรรมชาติของประเทศต่างๆ ปี พ.ศ. 2537-2541

หน่วย : พันตัน

ประเทศ	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย 5 ปี
1. ไทย	1,605.0	1,635.5	1,763.0	1,837.1	1,839.4	1,736.0
2. อินโดนีเซีย	1,244.8	1,323.8	1,434.3	1,403.0	1,644.7	1,410.0
3. มาเลเซีย	782.1	777.5	709.8	586.8	424.9	656.0
4. ศรีลังกา	69.1	68.2	72.1	61.4	41.4	62.0
5. เวียดนาม	106.6	116.7	141.0	151.0	165.0	136.0
6. แอฟริกา	145.0	140.0	170.0	189.0	201.0	169.0
7. เอเชียอื่นๆ	28.9	31.1	41.0	39.8	41.8	36.0
8. กัวเตมาลา	22.3	23.2	29.2	28.3	30.0	27.0
รวม	4,210.0	4,290.0	4,500.0	4,460.0	4,510.0	4,232.0
อัตราการเพิ่ม (ร้อยละ)	-	1.90	4.90	-0.89	1.12	-

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

จากตารางข้างต้น และตารางที่ 2-3 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยสามารถผลิตยางธรรมชาติได้มากที่สุดในโลก มีปริมาณการผลิต การส่งออก และการใช้เพิ่มมากขึ้นทุกปี ปัจจุบันมีศักยภาพอยู่ในระดับ 2 ล้านตันต่อปี (ตารางที่ 2-3) การส่งออกมีประมาณ 1.83 ล้านตัน (ร้อยละ 90) ที่เหลืออีกประมาณ 0.18 ล้านตัน (ร้อยละ 10) ใช้ภายในประเทศ ส่วนมูลค่าการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางในขณะนี้ปีละ 35,379 ล้านบาท

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-3 การผลิต การส่งออก การใช้อย่างธรรมชาติของประเทศไทย ปี 2537 ถึง 2541

หน่วย : ตัน

	การผลิต	การส่งออก	ใช้ในประเทศ	สต็อก	การนำเข้า
2537	1,717,861	1,604,964	132,195	95,546	283
2538	1,804,788	1,635,533	153,159	113,030	388
2539	1,970,265	1,762,989	179,159	147,669	1,034
2540	2,025,000	1,837,150	185,000	159,374	-
2541	2,065,002	1,839,396	185,700	200,000	40,626

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

2.1.1.2 เศรษฐกิจและการตลาดยางของไทย

ประเทศไทยนับเป็นประเทศที่ส่งออกยางมากที่สุดของโลก และมีสัดส่วนการส่งออกยางประมาณร้อยละ 40 ของการส่งออกทั่วโลก ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกไปยังจีน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา (ตารางที่ 2-4) และกว่าครึ่งหนึ่งส่งออกผ่านจังหวัดสงขลา (ตารางที่ 2-5) สำหรับชนิดของยางที่ส่งออกนั้น ส่วนใหญ่ยังเป็นยางแผ่นรมควัน และมีแนวโน้มการส่งออกยางแท่งเพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับการใช้อย่างในประเทศที่มีการใช้น้ำยางข้นที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน สำหรับจำนวนพ่อค้าส่งออกในประเทศไทยนั้น มีอยู่ประมาณ 200 ราย แต่รายที่มีธุรกิจขนาดใหญ่หรือส่งยางออกตั้งแต่หนึ่งแสนตันขึ้นไปถึงสูงสุดสามแสนตันมีจำนวน 6 ราย มีปริมาณยางส่งออกรวมกันเกินกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณส่งออกทั้งหมด (ตารางที่ 2-6)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-4 ตลาดส่งออกยกยางที่สำคัญ 10 อันดับแรกของไทย

หน่วย : ตัน

ประเทศ	2537	2538	2539	2540	2541 (ร้อยละ)	เฉลี่ย 5 ปี
1. ญี่ปุ่น	521,742	561,766	529,923	563,196	499,630 (30.83)	535,251
2. จีน	235,802	150,316	382,580	299,923	237,643 (15.05)	261,253
3. สหรัฐอเมริกา	214,759	231,858	174,350	239,595	280,355 (13.14)	228,184
4. มาเลเซีย	104,990	108,404	110,982	131,737	179,337 (7.32)	127,090
5. เกาหลีใต้	100,277	95,758	101,682	122,395	122,582 (6.25)	108,539
6. ฝรั่งเศส	60,193	61,720	61,749	51,944	57,317 (3.37)	58,585
7. ฮังการี	50,947	49,704	59,586	59,185	53,946 (3.15)	54,674
8. สิงคโปร์	38,480	49,506	47,990	46,675	73,184 (2.95)	51,167
9. สเปน	43,310	45,824	43,917	49,620	47,085 (2.65)	45,951
10. อื่นๆ	234,463	280,677	250,229	272,880	288,318 (15.28)	265,313
รวม	1,604,963	1,635,533	1,762,989	1,837,150	1,839,397	1,736,006

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

ตารางที่ 2-5 ปริมาณการส่งออกยางผ่านทางเรือปี พ.ศ. 2537 ถึง 2541

ปี/เดือน	ท่า กรุงเทพฯ	ท่าสงขลา	ปาดังเบซาร์	สะเดา	เบตง	ภูเก็ต	กันตัง	แหลมฉบัง	อื่นๆ	รวม
2537	590,113	312,188	411,125	81,413	27,578	98,756	61,288	1,284	21,219	1,604,964
2538	593,706	273,482	477,849	96,876	30,936	117,062	52,050	9,012	14,580	1,665,553
2539	539,627	472,366	473,405	78,216	30,754	96,298	52,079	17,806	2,439	1,762,990
2540	518,815	369,982	572,042	92,579	39,476	138,733	60,167	28,203	17,151	1,837,148
2541	508,909	366,621	537,636	151,910	34,312	115,626	62,154	41,359	20,870	1,839,397

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

หมายเหตุ สำหรับการส่งออกยางผ่านทางท่าเรือสงขลานั้น ไม่ได้เป็นการส่งออกในรูปแบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด

ตารางที่ 2-6 บริษัทผู้ส่งออกไทย 10 อันดับแรก และปริมาณการส่งออกปี พ.ศ. 2537 ถึง 2541

บริษัท	2537	2538	2539	2540	2541	เฉลี่ย 5 ปี	ร้อยละ (5 ปี)
1. ยางไทยบักซี้ได้ จก.	276,817	277,941	252,013	345,021	273,639	285,086	16.43
2. เซาท์แลนด์รีบเบอร์ จก.	167,643	185,291	200,544	129,183	175,369	171,606	6.89
3. ศรีตรังแอกโรอินดัสทรี จก.	154,848	166,071	141,833	152,251	160,413	155,083	8.94
4. วงศ์บุญพิต จก.	107,454	114,334	111,381	153,305	134,788	125,572	7.24
5. ไทยฮั่วยางพารา จก.	98,899	96,202	113,291	113,473	137,990	111,971	6.45
6. บีไรด์รีบเบอร์ จก.	56,424	62,689	106,315	150,322	112,381	97,626	5.63
7. ไทยเทคร์บเบอร์ คอปอเรชั่น จก.	41,606	40,382	63,772	88,449	98,161	66,463	3.83
8. ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา 1982 จก.	48,829	59,036	65,686	32,924	27,343	46,764	2.69
9. แสงทองรีบเบอร์ จก.	41,697	51,753	48,978	40,492	47,109	46,006	2.65
10. ทองไทยรีบเบอร์ จก.	51,882	27,019	44,832	44,885	28,946	39,513	2.27
11. อื่นๆ	558,864	554,869	614,344	577,245	643,258	589,716	33.98
ทั่วประเทศ	1,604,963	1,635,533	1,762,989	1,834,150	1,839,397	1,735,406	100

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย

จากตารางที่แสดงข้างต้น จะเห็นได้ว่าประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออกเป็นกลุ่มประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย เนื่องจากจากข้อมูลในตารางที่ 2-4 ประเทศที่เป็นตลาดส่งออกที่สำคัญอันดับ 1, 2 และ 5 ของประเทศไทย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น จีน และเกาหลีใต้ตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เพียงแต่เฉพาะประเทศจีนและญี่ปุ่น ก็นับรวมเป็นปริมาณสูงเกือบถึงร้อยละ 50 ของปริมาณที่ไทยส่งออกทั้งหมดแล้ว ดังนั้นสำหรับการส่งออกไปยังภูมิภาคนี้จึงเป็นส่วนสำคัญมาก ดังนั้นในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งเน้นไปที่การขนส่งเพื่อส่งออกรูปแบบสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จากผู้ส่งออกซึ่งอยู่ในบริเวณภาคใต้ของประเทศไทยไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกซึ่งถือได้ว่าเป็นตลาดกลุ่มที่สำคัญมากที่สุดของประเทศไทย นั่นเอง

2.1.2 ระบบตลาดยางพาราในประเทศไทย

พื้นที่ปลูกยางของประเทศไทยประกอบด้วยสวนยางขนาดเล็กประมาณ 1 ล้านสวน (รายเฉลี่ยรายละประมาณ 15 ไร่) กระจุกกระจายอยู่ในภาคใต้ร้อยละ 90 ภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 10 รวม 40 จังหวัด ชาวสวนส่วนมากผลิตเป็นยางแผ่นดิบ มีชาวสวนเพียงจำนวนน้อยนิยมขายน้ำยางสด สำหรับยางแผ่นดิบนั้นชาวสวนจะเก็บไว้ประมาณ 5 วันเพื่อรอให้ความชื้นลดลง จากการที่เป็นสวนขนาดเล็กและอยู่อย่างกระจุกกระจายนั้น ก่อให้เกิดพ่อค้ายางหรือร้านรับซื้ออย่างเป็นจำนวนมากและหลายระดับในระบบตลาดยางพาราของประเทศไทย จนถึงขณะนี้ (ปี พ.ศ. 2542) มีจำนวนพ่อค้าที่ได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมายอยู่จำนวน 2,600 ราย และถ้ารวมพ่อค้าที่ไม่ได้รับอนุญาตอีกจำนวนหนึ่งจะมีพ่อค้ายางทั้งสิ้นประมาณ 3,000 ราย จำนวนพ่อค้ายางเหล่านี้แบ่งออกเป็น 4 ระดับ คือ (1) ผู้รับซื้อในหมู่บ้านหรือตำบล (2) ร้านรับซื้อในตลาดอำเภอ (3) ร้านรับซื้อในตัวจังหวัด และ (4) โรงรมควันยาง ซึ่งพอจะกล่าวถึงพ่อค้ายางแต่ละระดับอย่างคร่าวๆ ได้ดังข้อความและแผนภาพในรูปที่ 2.2 ต่อไปนี้

(1) ผู้รับซื้อในหมู่บ้านหรือตำบล

ชาวสวนที่อยู่ห่างไกลและมีปริมาณยางน้อยจะเลือกขายให้แก่ผู้รับซื้อในหมู่บ้านหรือตำบลซึ่งใกล้บ้านมากที่สุด ใช้เวลาในการเดินทางน้อย ไม่ยุ่งยาก ผู้รับซื้อระดับนี้จะรวบรวมยางที่ซื้อไว้ไปส่งร้านรับซื้อที่ตลาดอำเภอหรือจังหวัดต่อไป

(2) ร้านรับซื้อในตลาดอำเภอ

ชาวสวนที่อยู่ใกล้กับถนนใหญ่และใกล้ตัวอำเภอจะนำยางไปขายที่ร้านรับซื้อในตลาดอำเภอ โดยสารรถบรรทุกเล็กประจำทางไปตลาดขายยางในปริมาณเท่ากับชาวสวนที่ขายในตลาดหมู่บ้าน/ตำบล ร้านรับซื้อในตลาดอำเภอนั้นส่วนใหญ่จะนำยางไปส่งขายให้แก่ร้านรับซื้อในตลาดจังหวัด แต่ถ้าเป็นร้านรับซื้อในตลาดอำเภอที่เป็นชุมทางในแหล่งปลูกยางหนาแน่นจะซื้ออย่างได้มากก็จะนำไปส่งให้แก่โรงรมของผู้ส่งออกโดยตรงทุกๆ 3-4 วัน

(3) ร้านรับซื้อในตัวจังหวัด

มีชาวสวนขนาดเล็กเพียงจำนวนน้อยที่นำยางไปขายในร้านรับซื้อในตัวจังหวัด เพราะไม่สะดวกในการบรรทุกไปในรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก ผู้นำยางไปขายส่วนมากจึงเป็นพ่อค้าผู้รับซื้อยางในหมู่บ้านหรือในตำบล หรือในตลาดอำเภอ ซึ่งจะนำยางบรรทุกรถขนาดเล็กของตนเองหรือรถบรรทุกรับจ้างมาส่งปดาคู่ละครั้ง

(4) โรงรมควันยาง

โรงรมควันยางจะไม่ซื้อยางในปริมาณน้อยๆ จากชาวสวน แต่จะพึ่งพาอาศัยพ่อค้าคนกลางที่มีความสามารถในการซื้อยางได้ปริมาณมากๆ และสม่ำเสมอในลักษณะของการนำส่งประจำโดยใช้รถบรรทุกขนาดกลาง คือ รถ 6 ล้อ ส่วนใหญ่จะได้ออกจากร้านรับซื้อในตัวจังหวัด และพ่อค้าในตลาดอำเภอใหญ่ๆ ซึ่งจะนำยางไปส่งให้ 3-4 วันครั้ง เจ้าของโรงรมซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ส่งออกยางด้วยนั้นยังทำหน้าที่สำคัญในการให้บริการสินเชื่อเงินสดล่วงหน้ากับลูกค้าที่นำยางมาส่งเพื่อไปใช้ซื้อยางจากร้านค้ายางระดับล่างๆ อีกด้วย ทั้งนี้เพื่อสร้างความผูกพันและรักษาความเชื่อมโยงของระบบตลาดให้มีความถาวรและยั่งยืนมาได้จนถึงทุกวันนี้ เพราะลำพังพ่อค้าระดับล่างๆ นั้นจะไม่มีเงินทุนของตนเพียงพอสำหรับใช้หมุนเวียนได้ตลอดเวลา

หลังจากรมควันและหีบห่ออย่างเรียบร้อยแล้ว ยางจะถูกส่งออกไปยังผู้ซื้อในตลาดต่างประเทศ ส่วนใหญ่ในราคา FOB¹ (Free On Board) ซึ่งเป็นไปตามความเคลื่อนไหวของตลาดที่สำคัญ คือ ตลาดล่วงหน้าญี่ปุ่น และตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์ พ่อค้าส่งออกจะหักค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่

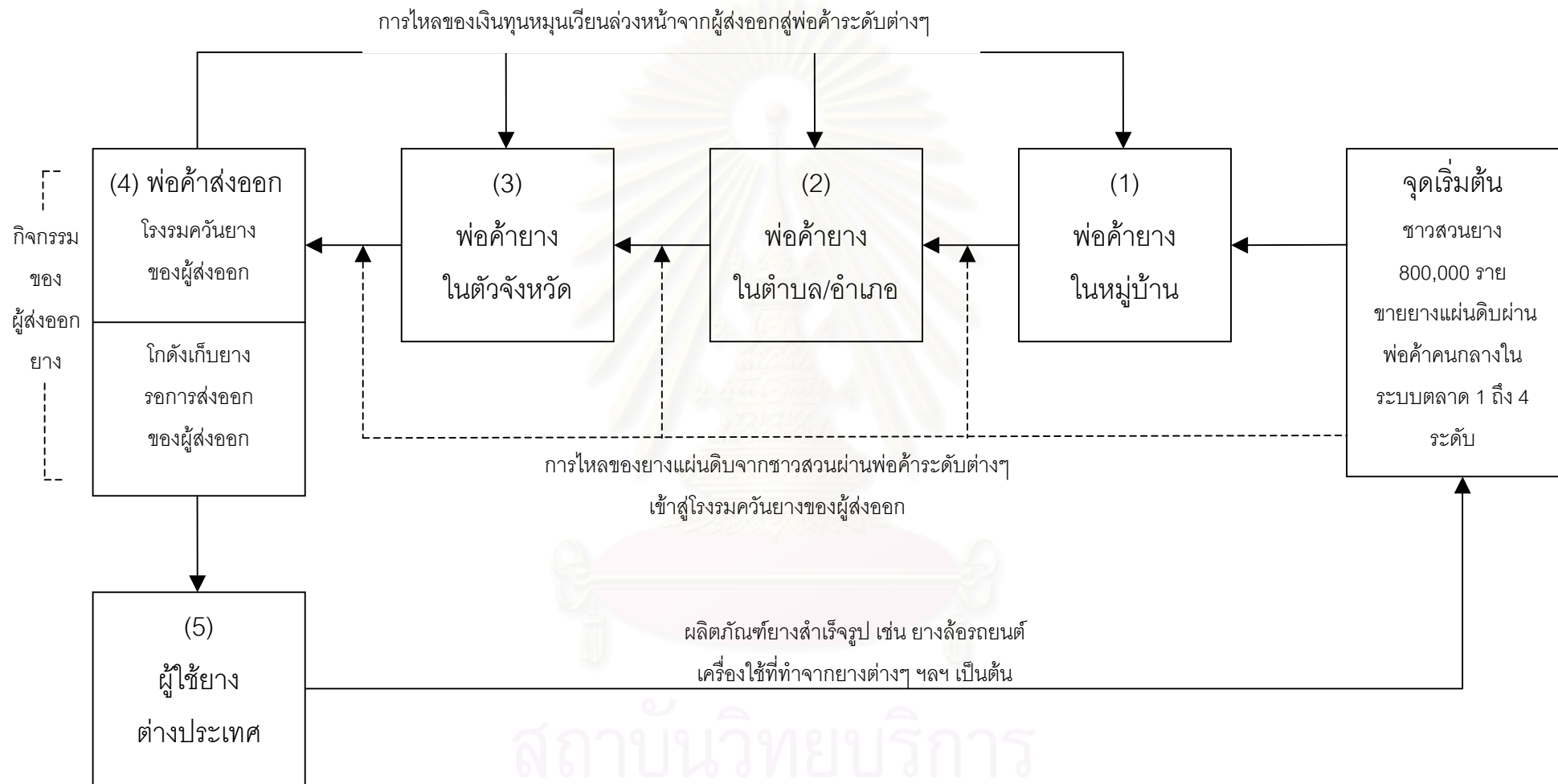
¹ หมายถึง รูปแบบการขายและส่งออก ซึ่งผู้ขายมีความรับผิดชอบในการจัดการส่งมอบสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้วางอยู่บนเรือ (On Board the Ship) ณ ท่าเรือที่กำหนดตามสัญญา ความเสี่ยงในการที่สินค้าจะเสียหายหรือสูญหายจะเปลี่ยนจากความรับผิดชอบของผู้ขายไปสู่ผู้ซื้อเมื่อสินค้าได้ผ่านพ้นกราบเรือ (Ship's rail) แล้ว

เกิดขึ้นจากการรวมกัน ค่าปลูกแทน และค่าใช้จ่ายในการส่งออก ที่เหลือจึงเป็นราคารับซื้อจากชาวสวน สภาพตลาดภายในประเทศมีการแข่งขันสูงเพราะมีจำนวนพ่อค้าแย่งกันซื้อมาก ส่วนชาวสวนเองนอกจากจะได้รับทราบความเคลื่อนไหวของราคาประกาศของรัฐบาลเป็นประจำทุกวันแล้วก็ยังรู้จักการรวมกลุ่มและรู้จักการต่อรองมากขึ้น

สำหรับการส่งออกนั้น ไม่ว่าจะเป็นผลผลิตชนิดใดก็ตาม จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการขนถ่ายการขนส่งไปยังลูกค้าหรือผู้ซื้อที่ต้องการสินค้าหรือผลผลิตบางพาราจากผู้ส่งออกในประเทศไทย โดยอาศัยระบบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) โดยเริ่มจากการขนส่งด้วยรถบรรทุกจากสถานประกอบการของผู้ส่งออกไปยังท่าเรือหรือไปยังสถานีบรรจุสินค้า (อาจจะเป็นในรูปแบบของรถไฟหรือเรือ Feeder) หลังจากนั้นจึงทำการจัดส่งผลผลิตบางพาราดังกล่าวในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือบรรทุกสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่ตกลงกับผู้ซื้อไว้ อีกทอดหนึ่ง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 2.2 แผนภาพแสดงโครงสร้างระบบตลาดยางพาราของประเทศไทย

2.2 ระบบการขนส่งชายฝั่ง

ระบบการขนส่งชายฝั่งมีความจำเป็นต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การส่งออกของประเทศ การรองรับการพัฒนากิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และยังรวมไปถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งชายฝั่งมีต้นทุนการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วยต่ำ โดยเฉพาะการขนส่งในระยะทางไกลมีความสามารถที่จะขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ เหมาะแก่การขนส่งสินค้าประเภทที่มีน้ำหนักมาก และสินค้าอันตราย อย่างไรก็ตาม แนวทางการพัฒนาในระบบการขนส่งชายฝั่งของรัฐที่ผ่านมายังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องมาจากการประกอบกิจการเรือชายฝั่งได้ประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะต้องแข่งขันกับการขนส่งทางถนนซึ่งมีความได้เปรียบกว่า เนื่องจากมีโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทั่วทั้งประเทศและสามารถให้บริการในระบบประตูถึงประตู (door to door service) ได้เป็นอย่างดี สำหรับการขนส่งทางถนนนั้น ผู้ประกอบการขนส่งเสียค่าใช้จ่ายในการใช้ถนนต่ำกว่าต้นทุนที่เกิดขึ้นจริง ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งต้องแบกรับภาระการใช้ท่าเทียบเรือ ค่ายกขนขึ้นลงเรือ นอกจากนี้ยังประสบปัญหาด้านการตลาด และถูกควบคุมด้วยกฎระเบียบมากมาย ซึ่งส่งผลทำให้ความสามารถในการแข่งขันและประสิทธิภาพของระบบการขนส่งชายฝั่งลดลง

2.2.1 สภาพการขนส่งชายฝั่งของไทย

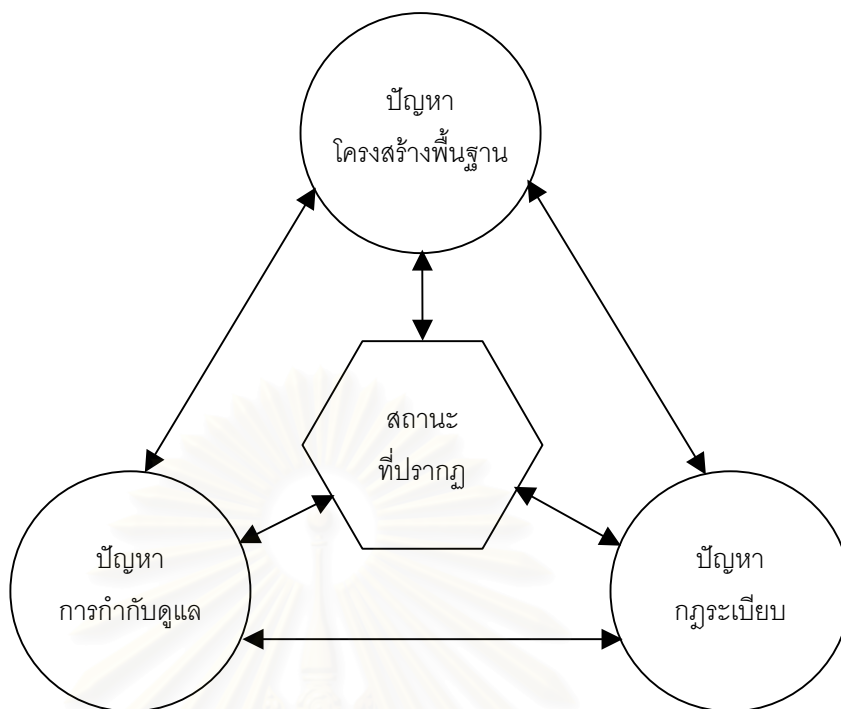
สินค้าชายฝั่งส่วนใหญ่มักจะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาตรมาก มีมูลค่าไม่สูง และไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งมากนัก ตลาดสินค้าชายฝั่งของไทยแตกต่างจากชายฝั่งสากล สำหรับประเทศไทยความเจริญขยายมาจากภาคกลางกระจายไปสู่ภูมิภาค ไปยังภาคใต้ และภาคตะวันออก ในปัจจุบันสินค้าชายฝั่งของประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น สบู่ ยาสระผม อาหารสำเร็จรูป อาหารสัตว์ สกรู นี้อต และสินค้าเกษตร การขนส่งโดยเรือชายฝั่งมีข้อจำกัดในการบรรทุกสินค้าหลายประการ และยังมีปัญหาเกี่ยวกับท่าเรือและการนำร่องอีกด้วย ดังเช่น ร่องน้ำมีสภาพตื้นเขิน ทำให้การบรรทุกสินค้าทางเรือจะบรรทุกสินค้ามากจนถึง Load Line ไม่ได้ นอกจากนี้ เรือทุกลำจะต้องมีอุปกรณ์การเดินเรือ การติดเรดาร์วิทยุ และคนประจำเรือซึ่งจะต้องเป็นคนไทย เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้น ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง โดยภาพรวมอาจจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งโดยรถยนต์ แต่เมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นอีกมากมาย เช่น ค่าภาระการใช้ท่าเรือ ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ค่านำร่อง และอื่นๆ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดรวมแล้วอาจจะต่ำกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ไม่มากนัก แต่ใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์มาก อย่างไรก็ตาม ถ้าเป็นกรณีการ

ขนส่งจากกรุงเทพฯ มายังอำเภอเมืองสงขลา การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งอาจจะเร็วกว่า ในกรณีที่รถบรรทุกเมื่อรับสินค้าจากกรุงเทพฯ แล้ว จะมาที่โกดังขนาดใหญ่เพื่อรอรับสินค้าจนเต็มคันแล้วจึงเดินทางต่อไปยังอำเภอต่างๆ ในเมืองสงขลา ซึ่งระยะเวลาที่ใช้ในการรอสินค้าอาจใช้เวลานานถึง 2 วัน ในขณะที่ถ้าเป็นการขนส่งทางเรือจากกรุงเทพฯ ถึงสงขลา (อย่างรวดเร็ว) จะใช้เวลาเพียง 21 ชั่วโมง

จากรายงานโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย เมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2544 ได้ศึกษากรณีตัวอย่างของการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่น ได้ข้อมูลว่ากลุ่มประเทศเหล่านี้มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำในเกณฑ์ที่ค่อนข้างสูง เช่น ประเทศญี่ปุ่นมีการขนส่งชายฝั่งเป็นต้น-กิโลเมตร สูงถึงร้อยละ 42 ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด นอกจากนั้นยังพบว่าไม่มีประเทศใดเลยในกลุ่มประเทศเหล่านี้ที่พึ่งพาการขนส่งทางรถยนต์สูงเกินกว่าร้อยละ 80 ในขณะที่เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทยแล้วการขนส่งทางรถยนต์มีสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 90 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่เติบโตของการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบอื่น ซึ่งได้แก่ การขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ ทางรถไฟ และทางท่อ รวมแล้วไม่ถึงร้อยละ 10 ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด ดังนั้นแสดงให้เห็นว่าการจัดการในเรื่องของการขนส่งภายในประเทศไทยยังมีปัญหาที่ยังควรแก้ไข และปรับปรุงอยู่อีกมากมาย แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นการแก้ปัญหาในประเด็นต่างๆ จะต้องคำนึงถึงสภาพทางกายภาพของแต่ละประเทศหรือแต่ละพื้นที่ด้วย

2.2.2 ปัญหาและอุปสรรคของกิจการเรือค้าชายฝั่ง

สำหรับปัญหาของกิจการเรือค้าชายฝั่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน ไม่ใช่เป็นเพียงปัญหาที่สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาอันรวดเร็ว เนื่องจากปัญหาดังกล่าวมีความเกี่ยวเนื่องกับหลายๆ ส่วน ทั้งในระบบการค้าชายฝั่งเอง และยังเกี่ยวเนื่องไปถึงการขนส่งในรูปแบบอื่น ระบบเศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งยังเกี่ยวเนื่องไปถึงภาคอุตสาหกรรมของประเทศไทย ฯลฯ จากรายงานโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย ได้พยายามแบ่งแยกปัญหาออกเป็นข้อสังเกตต่างๆ ที่ค่อนข้างชัดเจน โดยแบ่งออกเป็นข้อสังเกตเกี่ยวกับสถานะที่ปรากฏ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาการกำกับดูแล ปัญหากฎระเบียบ ซึ่งปัญหาเหล่านี้จะมีความสัมพันธ์และส่งผลกระทบต่อซึ่งกันและกัน (ดังแสดงความสัมพันธ์ได้ดังรูปที่ 2.3) จึงเป็นเหตุให้การแก้ปัญหาของระบบการขนส่งชายฝั่งไม่สามารถทำได้โดยการแก้ปัญหาที่ละข้ออย่างอิสระ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั่นเอง



รูปที่ 2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล กฎระเบียบ กับสถานะที่ปรากฏ

ที่มา : รายงานชั้นกลางโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ส.พ.ว.

2.2.2.1 ข้อสังเกตเกี่ยวกับสถานะที่ปรากฏ

- ต้นทุนการขนส่งสินค้าชายฝั่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนนมาก แต่เมื่อรวมค่าภาระท่าเรือ ค่ายกขนสินค้า และค่าใช้จ่ายในการเชื่อมโยงแล้ว การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งทางถนนไม่มากนัก แต่ต้องใช้เวลาในการขนส่งนานกว่ากันมาก ท่าเรือชายฝั่งขาดการเชื่อมโยง เช่น ขาดเส้นทางรถไฟและถนนเชื่อมโยงกับท่าเรือที่สะดวกและเหมาะสม
- ผู้ใช้บริการท่าเรือต้องการบริการที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ในขณะที่ผู้ประกอบการท่าเรือต้องการความมั่นใจด้านปริมาณการใช้ก่อนเริ่มลงทุน จึงเป็นความสนใจหรือจุดมุ่งหมายที่ขัดแย้งกัน
- อัตราค่าภาระของท่าเรือไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน อัตราค่าภาระแต่ละท่าไม่เท่ากัน ท่าเรือบางแห่งมีอัตราค่าภาระแพงมาก สูงกว่าท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพฯ ทั้งที่น่าจะมียกระดับการลงทุนที่ต่ำกว่า

- ความไม่แน่นอนของผู้ใช้บริการทำเรือ ทำให้ผู้ประกอบการทำเรือไม่สามารถปรับปรุงทำเรือได้ดี ขณะเดียวกันทำเรือก็ไม่มีกลยุทธ์การตลาดที่จะจูงใจลูกค้า
- ปัจจุบันไม่มีข้อมูลทางสถิติเรื่องยานพาหนะที่ชัดเจน หรือข้อมูลสถิติไม่สอดคล้องกับภาพที่ปรากฏ เช่น พบจากสถิติเรือว่าประเทศไทยมีเรือขนส่งสินค้าทั่วไปที่ใช้งานชายฝั่งจำนวนมาก แต่พบจากสถิติสินค้าว่ามีภาระขนส่งจริงไม่มากตามสถิติ จึงอาจเป็นไปได้ว่ามีการตัดแปลงเรือไปใช้ประโยชน์ด้านอื่นจนท้ายที่สุดไม่ทราบปริมาณที่ชัดเจน ทำให้เกิดความไม่แน่นอน เช่นว่าหากส่งเสริมจะมีสินค้าขนส่งชายฝั่งจำนวนมากแล้วจะมีเรือเพียงพอสำหรับการขนส่งหรือไม่ เป็นต้น
- เป็นกิจกรรมขนส่งที่มีเจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการขนส่งน้อยราย จึงมีความแปรปรวนสูง ปริมาณสินค้าขึ้นกับภาวะของธุรกิจสินค้าซึ่งอาจมีทั้งขาขึ้น และ ขาลง
- มีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งและมีสินค้าขนส่งทางชายฝั่งไม่หลากหลาย ทำให้ปริมาณการขนส่งพึ่งพิงสินค้าหลักไม่กี่ชนิด โดยเฉพาะเมื่อสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นน้ำมันซึ่งรัฐบาลสนับสนุนให้มีการขนส่งทางท่อ มากขึ้นซึ่งเป็นการเข้ามาแย่งตลาดโดยตรง อาจทำให้ปริมาณสินค้าไม่แน่นอน ไม่มีเสถียรภาพ จึงทำการพัฒนาได้ยาก
- พื้นที่ภาคใต้ไม่ใช่ฐานเศรษฐกิจขนาดใหญ่ ไม่มีสินค้าอุตสาหกรรมมากนัก จึงยากที่จะมีการขนส่งจำนวนมากตามที่การขนส่งทางน้ำต้องการ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง
- การประกอบธุรกิจขนส่งชายฝั่งมีอุปสรรคมาก เช่น ภาวะการจดทะเบียน การต่อทะเบียน การตรวจสภาพ คุณภาพผู้ควบคุมยานพาหนะ การรายงานเรือเข้า-ออก การดำเนินงานข้างต้นต้องประสานงานติดต่อกับเจ้าหน้าที่หลายหน่วยงานและเกี่ยวข้องกับใบอนุญาตจำนวนมาก ทำให้การเดินทางเรือชายฝั่งมีภาระต้นทุนดำเนินการสูง
- ภาวะภาษีที่เรียกเก็บจากการขนส่งแต่ละรูปแบบแตกต่างกัน ภาษีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางบกจ่ายต่ำกว่าต้นทุนที่ตนเองเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้น ทำให้สังคมโดยรวมเป็นผู้แบกรับภาระซึ่งรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งต่างๆ ที่เป็นคู่แข่งทางการค้า ลักษณะนี้เป็นการบั่นทอนความสามารถในการแข่งขันของสังคมไทยโดยรวม

- ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งขาดความชำนาญด้านการตลาด ไม่สามารถหาสินค้ามาลงเรือได้เพียงพอกับความต้องการ

2.2.2.2 ข้อสังเกตปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน

- ท่าเรือส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในทำเลที่ไม่เหมาะสม มักประสบปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน เรือไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ หน่วยงานรัฐไม่มีงบประมาณเพียงพอในการบำรุงร่องน้ำที่ตื้นเขินดังกล่าว ผู้ประกอบการท่าเรือไม่สามารถใช้เรือได้เต็มวิสัยสามารถ
- การเดินเรือมีสิ่งกีดขวาง มีโป๊ะ โพงพาง ตั้งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ
- ท่าเรือชายฝั่งขาดเครื่องมือขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าเฉพาะอย่าง เช่น การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับคุณภาพการบริการของท่าเรือ
- การขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าไม่สะดวก บางแห่งแคบ คดเคี้ยว ต้องผ่านชุมชน ทำให้เกิดอันตราย

2.2.2.3 ข้อสังเกตปัญหาการกำกับดูแลและกฎระเบียบ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีหลายหน่วยงาน นโยบายไม่มีเอกภาพ และมีขั้นตอนยุ่งยากทำให้การพัฒนาไม่เป็นระบบ
- พ.ร.บ.เรือไทย ไม่อนุญาตให้เรือที่จดทะเบียนต่างชาติเข้ามาทำการค้าชายฝั่ง อย่างไรก็ตามสำหรับผู้ประกอบการไทย เรือเป็นการลงทุนที่มีมูลค่าสูงมาก ผู้ประกอบการไม่สามารถจ่ายเงินทั้งหมดเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ได้ ทำให้ไม่สามารถจดทะเบียนเป็นเรือไทยได้
- การขออนุญาตก่อสร้างหรือขยายท่าเรือชายฝั่งมีความยุ่งยากและเสียเวลา จนถึงไม่แน่ใจขั้นตอนดำเนินการ
- รัฐบาลไม่มีความสนใจในการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เช่น การจัดหางบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงที่เหมาะสมเพื่อเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ท่าเรือเอกชน

- การศึกษาความต้องการของแต่ละโครงการไม่แม่นยำและชัดเจนพอ โครงการของรัฐที่ผ่านมามีหลายโครงการจึงไม่ประสบความสำเร็จ เพราะเมื่อสร้างเสร็จแล้วมีความต้องการน้อยกว่าที่ได้ประมาณไว้ล่วงหน้า

2.2.3 แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง

จากการทบทวนถึงกรณีศึกษาแนวทางสำหรับการพัฒนาระบบการค้าชายฝั่งในต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ กรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งแนวทางในการพัฒนาสำหรับแต่ละกลุ่มประเทศดังกล่าวจะเป็นไปตามสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ของแต่ละประเทศ ณ ขณะนั้น โดยสามารถกล่าวถึงมาตรการต่างๆ ที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อการพัฒนา ระบบการค้าชายฝั่งในแต่ละกรณีศึกษาอย่างพอสังเขปเพื่อให้สามารถนำไปเป็นแนวทางพื้นฐาน สำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของประเทศไทย ได้ดังต่อไปนี้

2.2.3.1 กรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีหน่วยงานที่รับผิดชอบส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ ทั้งการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางชายฝั่ง และการขนส่งทางทะเล เป็นหน่วยงานเดียวกัน คือ MARAD (Maritime Administration) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการขนส่ง (Department of Transportation) โดยมีการประกาศเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ที่จะสร้างการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันทั้งในประเทศและระหว่างประเทศด้วยการขนส่งที่มีความยืดหยุ่นและมีประสิทธิภาพ โดยการขนส่งชายฝั่งของสหรัฐอเมริกานั้นได้รับการปกป้องให้ทำการขนส่งได้เฉพาะ

- เรือที่ต่อในประเทศสหรัฐอเมริกา
- มีเจ้าของเรือและเจ้าหน้าที่บนเรือเป็นคนอเมริกัน
- เป็นเรือจดทะเบียนในประเทศสหรัฐอเมริกา

ทั้งหมดนี้เป็นข้อกำหนดในกฎหมายพาณิชย์นาวีปี 1920 (Merchant Marine Act 1920) ซึ่งวุฒิสมาชิก Wesley Jones เสนอไว้และเป็นรากฐานสำคัญของนโยบายการขนส่งทางน้ำในประเทศสหรัฐอเมริกา

นอกจากนโยบายสงวนธุรกิจการขนส่งทางน้ำในประเทศไว้ให้กับเรืออเมริกันและโดยคนอเมริกันแล้ว MARAD ยังมีมาตรการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำในประเทศหลายมาตรการ ได้แก่

- การริเริ่มโครงการเรือชายฝั่ง (Coastal Shipping Initiative)

เป็นโครงการศึกษาตรวจสอบระบบขนส่งชายฝั่งที่อยู่ในมหาสมุทรเดียวกัน (Coastwise Shipping System) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความแออัดของการขนส่งทางถนน
- ความช่วยเหลือผู้ส่งสินค้า (Maritime Administrative Assistance to Shippers)

เป็นโครงการที่ทำการจัดตั้งหน่วยงานซึ่งทำหน้าที่หาเรืออเมริกันที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าในน่านน้ำสหรัฐ
- การละเว้นมาตรการบังคับกับเรือโดยสารขนาดเล็ก (Small Passenger Vessel Waiver Program)

เป็นโครงการที่ให้มีการกำหนดขั้นตอนการละเว้นการบังคับให้ใช้เรือที่ต่อในอเมริกาหรือการบริหารและควบคุมเรือโดยคนอเมริกัน ซึ่งอนุโลมให้ใช้เฉพาะกับเรือโดยสารที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ต่ำกว่า 12 คน โดยจะต้องไม่ส่งผลเสียต่อการจ้างต่อเรือขนาดดังกล่าวในประเทศ รวมถึงต้องไม่มีผลเสียต่อการจ้างงานคนบนเรือในประเทศด้วย
- การริเริ่มโครงการเรือข้ามฟาก (Ferry Initiative)

เป็นโครงการที่ได้มีการกำหนดให้มีคณะกรรมการถาวรของหน่วยงานแห่งรัฐ (Permanent Federal Interagency Committee) เพื่อเป็นหน่วยงานกลางสำหรับทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือข้ามฟาก
- โครงการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือลำเลียง (Inland Container on Barge)

เป็นโครงการริเริ่มให้มีข้อตกลงความร่วมมือกับการท่าเรือขึ้น เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ของธุรกิจและตลาดในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือลำเลียงระหว่างท่าเรือพิสต์เบิร์กในมลรัฐเพนซิลวาเนียกับท่าเรือมอนเทอร์เรย์ในเม็กซิโก โดยผ่าน Brownsville ในมลรัฐเท็กซัส

นอกจากโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำโดยตรงข้างต้นแล้ว MARAD ยังมีโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเชื่อมโยงซึ่งถือว่ามีส่วนสนับสนุนการขนส่งทางน้ำอีก 4 โครงการ ได้แก่

- ความร่วมมือด้านอุปกรณ์ขนถ่าย (Cargo Handling Cooperative Program)
เป็นโครงการสนับสนุนทางการเงินสำหรับการวิจัยในการพัฒนาอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนถ่ายสินค้าอันเป็นปัญหาสำคัญในขณะนั้น
- การขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือสหรัฐและสถานีทางทะเล (Intermodal Access to US Ports and Marine Terminals)
เป็นโครงการควบคุมดูแลการขนส่งเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดความมั่นใจถึงการมีอยู่ของบริการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพทั้งต่อผู้ส่งสินค้าและผู้บริโภค และรวมถึงการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางน้ำกับการขนส่งทางบกที่มีประสิทธิภาพ
- บัญชีรายการเครื่องมือขนส่งต่อเนื่องของอเมริกา (Inventory of American Intermodal Equipment)
เป็นโครงการจัดทำบัญชีรายการเครื่องมือขนส่งต่อเนื่องและข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นของบริษัทที่จดทะเบียนในอเมริกาและได้เผยแพร่บัญชีรายการนี้ทาง internet เพื่อให้การศึกษาวิจัยและวางแผนพัฒนาสามารถทำได้อย่างถูกต้องเหมาะสม รวมถึงการทำให้นักลงทุนภาคเอกชนทราบสถานการณ์อย่างชัดเจน
- การเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเลต่อกับเส้นทางรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient Marine-Rail Interface)
เป็นโครงการที่กำหนดให้ทางรัฐบาลสหรัฐอเมริกาสามารถค้าประกันหนี้ของเอกชนสำหรับการต่อเรือ ซ่อมเรือ หรือดัดแปลงเรือโดยอยู่ภายในประเทศ และรวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีหรือการปรับปรุงตู้ต่อเรือด้วย

ยิ่งไปกว่านั้นการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำของ MARAD ยังครอบคลุมกิจกรรมต่อเนื่องอย่างรอบด้าน เช่น โครงการสนับสนุนทางการเงิน โครงการความร่วมมือของ

ผู้ประกอบการขนส่ง โครงการสนับสนุนด้านแรงงานบนเรือและการฝึกอบรม การสนับสนุนด้านท่าเรือ เป็นต้น

2.2.3.2 กรณีศึกษาสหภาพยุโรป

สำหรับการขนส่งชายฝั่งในกรณีศึกษาสหภาพยุโรปนี้ มีความหมายกว้าง โดยจาก นโยบายยุโรปเดียวทำให้การขนส่งชายฝั่งรวมถึงการขนส่งทางทะเลรอบทวีปยุโรป ดังนั้น จึงเป็นการขนส่งที่รวมการขนส่งระหว่างประเทศด้วย

สหภาพยุโรปได้ประกาศนโยบายการขนส่งกลาง (Common Transport Policy) ไว้เมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม ค.ศ.1995 ใช้เป็นแผนปฏิบัติการระหว่างปี ค.ศ.1995-2000 ซึ่งมีพื้นฐาน 3 ประการ ดังต่อไปนี้

- ปรับปรุงคุณภาพโดยพัฒนาระบบการขนส่งรวมแบบ (Integrated transport system) บนพื้นฐานของเทคโนโลยีที่ทันสมัย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการบรรลุนโยบายวัตถุประสงค์ด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย
- ปรับปรุงกลไกการทำงานของตลาด เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพการขนส่งรวมถึงการพัฒนาให้มีทางเลือก และการจัดให้มีบริการขนส่งสะดวก ในขณะที่ต้องรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานของสังคม
- ขยายมิติของการขนส่งไปภายนอกโดยปรับปรุงการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสหภาพยุโรปและประเทศที่สาม และส่งเสริมการเข้าถึงของผู้ประกอบการในสหภาพไปยังตลาดการขนส่งในส่วนอื่นของโลก

จากนโยบายการขนส่งกลางข้างต้น ได้มีการนำไปประยุกต์และกำหนดเป็นมาตรการพัฒนาการขนส่งทางน้ำหลายประการ ได้แก่

- การเปิดเสรีการขนส่งชายฝั่งในประเทศสมาชิก (Cabotage Policy)
เป็นโครงการที่มีนโยบายครอบคลุมไปถึงการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีทั้งการขนส่งชายฝั่ง (Short Sea Shipping) และการเดินเรือตามแม่น้ำระหว่างประเทศ ให้เป็นธุรกิจเสรีที่ผู้ประกอบการในประเทศสมาชิกสามารถรับทำการขนส่งในประเทศสมาชิกได้

- การสร้างโครงข่ายการขนส่งในทวีปยุโรป (TEN : Trans-European Transport Network)

เป็นโครงการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งโดยมีการระบุเส้นทางต่างๆ เพื่อสร้างโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่งของประเทศในทวีปยุโรปเข้าด้วยกัน
- การพัฒนาระบบเอกสารการขนส่งชายฝั่ง

เป็นโครงการพัฒนาระบบเอกสารที่ใช้ในการขนส่งชายฝั่งให้แต่ละประเทศใช้มาตรฐานอย่างเดียวกัน และเพื่อลดภาระของผู้ประกอบการขนส่ง
- การควบคุมขนาดกองเรือบรรทุกสินค้าตามแม่น้ำ (Capacity Policy)

เป็นโครงการที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องยุบเรือเก่าก่อนต่อเรือใหม่ หรือต้องจ่ายเงินพิเศษจำนวนหนึ่ง เป็นโครงการที่เรียกว่า Old for New โดยการกำหนดสัดส่วนขนาดของเรือเก่าที่ต้องยุบต่อขนาดของเรือใหม่ หรือขนาดของจำนวนเงินพิเศษ ขึ้นกับระดับการเกินความต้องการของเรือชนิดนั้นๆ ทั้งนี้เพื่อให้ขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งตามแม่น้ำลำคลองมีปริมาณใกล้เคียงกับความต้องการ
- การสร้างโครงการนำร่องสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ (PACT : Pilot Actions for Combined Transport)

เป็นโครงการนำร่องสำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้การขนส่งรวมกันหลายรูปแบบ โดยให้การสนับสนุนด้านการเงินกับผู้ประกอบการที่ต้องการพัฒนาการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่ต้องใช้การขนส่งมากกว่าสองรูปแบบ
- การแก้ไขการบิดเบือนของค่าขนส่ง

เป็นโครงการที่มีการจัดทำสมุดปกเขียว (Green paper) ซึ่งเป็นข้อกำหนดในการจัดการกับค่าใช้จ่ายโครงสร้างพื้นฐาน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับสังคมจากการขนส่งแต่ละรูปแบบ ซึ่งควรนำมารวมเป็นค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วย

2.2.3.3 กรณีศึกษาประเทศญี่ปุ่น

จากลักษณะภูมิประเทศที่เป็นเกาะและที่ราบส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นแนวยาว เฉพาะพื้นที่ชายฝั่งทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ กระจุกตัวอยู่ในบริเวณนี้ ทำให้ประเทศญี่ปุ่นมีโอกาสใช้การขนส่งชายฝั่งเป็นอย่างมาก ประกอบกับการขนส่งทางทะเลเป็นการติดต่อกับโลกภายนอกเพียงทางเดียวของบางพื้นที่ รัฐบาลญี่ปุ่นจึงให้ความสำคัญและมีมาตรการพัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลและการขนส่งชายฝั่งอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานาน โดยมาตรการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งประกอบไปด้วย

- การสนับสนุนทางการเงินและเทคโนโลยี
 - มีการจัดตั้งหน่วยงาน CATT (Corporation for Advance Transport & Technology) ขึ้น เพื่อความก้าวหน้าของการขนส่งและเทคโนโลยี ซึ่งมีภารกิจสำคัญดังนี้
 - ร่วมลงทุนต่อเรือและร่วมเป็นเจ้าของเรือกับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล
 - ขยายการให้สินเชื่อและการค้ำประกันสินเชื่อให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเทคโนโลยี
 - ทำงานวิจัยเทคโนโลยีการขนส่งพื้นฐาน
 - ให้การอุดหนุน (subsidy) การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ
- การใช้นโยบายภาษี
- การควบคุมขนาดกองเรือ
 - เป็นมาตรการที่พยายามลดขนาดกองเรือลง เพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของการขนส่งที่ต้องการ เพื่อให้ธุรกิจเดินเรือชายฝั่งมีเสถียรภาพด้วยความร่วมมือกันระหว่างรัฐบาลญี่ปุ่นกับองค์กรของผู้ประกอบการธุรกิจเดินเรือ โดยมีแนวทางการปฏิบัติดังนี้
 - การนำเรือมาจอดร่วมกัน (Joint mooring)
 - การนำมายุบรวมกัน (Joint scrap)
 - การต่อเรือใหม่โดยยุบเรือเก่า

จากกรณีศึกษาดังที่กล่าวมา ประกอบกับสภาพการณ์และปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่งชายฝั่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทยอยู่ ณ ปัจจุบันนี้ ทางสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งนั้น จึงได้เสนอแนวทางของโครงการสำหรับการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งไว้ดังต่อไปนี้

2.2.3.4 แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งในประเทศไทย

จากการศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากรายงานการศึกษาชั้นกลาง โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีซึ่งได้เสนอโครงการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งโดยแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มโครงการด้านกระตุ้นอุปสงค์ หมายถึง การกระตุ้นให้มีสินค้าขนส่งชายฝั่งมากขึ้น (2) กลุ่มโครงการด้านกระตุ้นอุปทาน หมายถึง โครงการขยายขีดความสามารถของบริการขนส่งชายฝั่งให้มากขึ้น ซึ่งอาจเป็นไปได้ทั้งการอำนวยความสะดวก การเพิ่มขนาดกองเรือ การเพิ่มผู้ให้บริการ และ (3) กลุ่มโครงการด้านการบริหาร โดยสามารถแจกแจงรายละเอียดได้ดังนี้

(1) โครงการด้านกระตุ้นอุปสงค์

อุปสรรคสำคัญของการขนส่งชายฝั่งในปัจจุบัน คือ มีปริมาณสินค้าไม่เพียงพอสำหรับการขนส่ง ดังนั้นโครงการด้านการกระตุ้นอุปสงค์อาจทำได้ดังนี้

- ควรพัฒนามีท่าเรือชายฝั่งในตำแหน่งที่เหมาะสมเพิ่มเติม การมีท่าเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นจะทำให้ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงมีโอกาสไปใช้บริการมากขึ้น การกำหนดที่ตั้งของท่าเรือควรพิจารณาจากทำเลที่เหมาะสม ประชาชนสามารถเข้าไปใช้ท่าเรือได้สะดวก มีปริมาณสินค้าเริ่มต้นเป็นที่ยอมรับได้ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่ำโดยเฉพาะมีปัญหาการขาดลมน้อย มากกว่าปัจจัยที่กำหนดจากความเห็นของผู้มีอิทธิพล
- ควรจัดให้มีศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าซึ่งทำให้มีโอกาสรวมสินค้าจากเจ้าของสินค้าหลายรายให้มีจำนวนมากพอสำหรับการขนส่งทางชายฝั่ง โดยจะเป็นประโยชน์มากหากเป็นสถานีริมน้ำในตำแหน่งที่เหมาะสม

- ควรประชาสัมพันธ์ประโยชน์ของการขนส่งชายฝั่งให้เป็นที่รู้จักแพร่หลายมากขึ้น ทั้งในส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง และประชาชน
- ควรกำหนดเขตการเดินรถไม่ให้ใช้รถบรรทุกในการขนส่งทางไกลเกินระยะทางที่กำหนด
- ควรกำหนดภาวะภาษีหรือค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากการขนส่งแต่ละรูปแบบ ให้สอดคล้องกับภาระที่การขนส่งรูปแบบนั้นก่อให้เกิดกับสังคม เช่น ภาษีสิ่งแวดล้อม ภาษีการใช้ถนน
- ควรจูงใจให้เจ้าของสินค้าทดลองใช้บริการขนส่งชายฝั่ง เช่น การให้ทุนสนับสนุนการศึกษาความเป็นไปได้ของการขนส่งชายฝั่งสำหรับเส้นทางหรือสินค้าที่เฉพาะเจาะจงสำหรับเจ้าของสินค้านั้นๆ
- ควรสนับสนุนให้ผู้ผลิตสินค้าที่มีที่ตั้งริมน้ำก่อสร้างท่าเรือหรือกองเรือของตนเองโดยได้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ หรือได้รับการสนับสนุนทางด้านภาษีหากผู้ประกอบการสามารถยืนยันที่จะใช้การขนส่งทางน้ำมีหน่วยเป็นตัน-กิโลเมตร มากกว่าปริมาณที่ระบุ
- ควรสนับสนุนการลงทุนโดยลดหย่อนภาษีนำเข้าหรือยกเว้นภาษีเงินได้ ตามมาตรการของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนโดยไม่จำกัดเขต หากนักลงทุนมีแผนหรือสามารถยืนยันที่จะใช้การขนส่งทางน้ำมีหน่วยเป็นตัน-กิโลเมตรมากกว่าปริมาณที่ระบุ
- ควรสร้างแรงจูงใจให้ผู้ผลิตสินค้าหันมาใช้การขนส่งทางน้ำ เช่น การกำหนดให้สามารถหักค่าใช้จ่ายการขนส่งทางน้ำได้มากกว่าค่าใช้จ่ายจริงตามอัตราที่เหมาะสม
- ควรประสานงานขอความร่วมมือให้ผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานสำรวจหรือผลิตปิโตรเลียมให้ความสำคัญกับการใช้บริการเรือไทย

(2) โครงการกระตุ้นด้านอุปทาน

เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสินค้าขนส่งชายฝั่งที่พัฒนาให้มีขึ้นจะได้รับการบริการที่ดี และมีปริมาณเพียงพอกับความต้องการจึงจำเป็นต้องมีโครงการกระตุ้นด้านอุปทานด้วย

- ควรดำเนินการขุดลอกร่องน้ำในภาคใต้และภาคกลางตอนล่าง เช่น ร่องน้ำมหาชัย แม่งลอง บ้านดอน ปากพนัง และสงขลา อันจะทำให้การเดินทางเรือทำได้สะดวก สามารถใช้เรือที่บรรทุกสินค้าได้ใหญ่ขึ้น
- ควรอนุญาตให้เรือชักธงต่างชาติเข้ามาให้บริการในเส้นทางหรือประเภทรูทธุรกิจที่คนไทยไม่พร้อม โดยกำหนดเงื่อนไขระยะเวลาที่เหมาะสม แต่ควรกำหนดเงื่อนไขที่เข้มงวดมากขึ้นเกี่ยวกับการขอยกเว้นไม่ให้บริการเรือไทย เมื่อเป็นบริการที่ผู้ประกอบการไทยสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ควรกำหนดเงื่อนไขที่เข้มงวดมากขึ้นเกี่ยวกับการขอยกเว้นไม่ให้บริการบริการเรือไทย เมื่อรัฐเห็นว่าบริการนั้นๆ เป็นความจำเป็นที่ต้องสร้างศักยภาพให้ผู้ประกอบการไทย
- ควรสนับสนุนให้มีการร่วมทุนระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการต่างชาติในธุรกิจเรือบริการ
- ควรให้ท่าเรือระหว่างประเทศของรัฐจัดพื้นที่สำหรับรองรับเรือค้าชายฝั่ง อันจะทำให้การเดินทางเรือชายฝั่งมีความสะดวกมากขึ้น และเป็นการรองรับการขนส่งจากท่าเรือเอกชน
- ควรสนับสนุนการดำเนินธุรกิจท่าเรือของเอกชนที่กำลังดำเนินงานและมีศักยภาพ เช่น การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ และการจัดหาสาธารณูปโภคพื้นฐาน
- ควรสนับสนุนผู้ประกอบการเดินเรือให้ใช้เรือที่มีมาตรฐาน ซึ่งจะสามารถทำให้บริการขนส่งมีความสะดวก ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และเป็นการจูงใจให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งอาจดำเนินการโดยมาตรการทางการเงิน หรือภาษี
- ควรพิจารณาปรับโครงสร้างของกองเรือให้ทันสมัย มีอายุและขนาดเหมาะสมกับการขนส่งชายฝั่ง เช่น การกำหนดมาตรการให้ยุบเรือเก่าก่อนต่อเรือใหม่สำหรับประเภทเรือที่กำหนด
- ควรพัฒนาให้มีระบบขนส่งเชื่อมโยงซึ่งจะทำให้การขนส่งชายฝั่งเป็นส่วนหนึ่งของบริการขนส่งจากประตูถึงประตู (door to door service) ได้อย่างแท้จริง
- ควรจัดให้มีมาตรการส่งเสริมทางการเงิน (กองทุนพัฒนาพาณิชย์นาวี) สำหรับการพัฒนาให้มีบริการเรือขนส่งชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง และการ

ขนส่งเชื่อมโยงที่ครอบคลุมถึงการไร้คอนเทนเนอร์ การไร้รถแชสซีส์ เป็นต้น

- ควรมีมาตรการส่งเสริมการลงทุนโดยลดภาษีนำเข้า หรือลดหย่อนภาษี โดยไม่จำกัดเขตสำหรับการพัฒนาให้มีบริการเรือขนส่งชายฝั่ง ท่าเรือชายฝั่ง และการขนส่งเชื่อมโยงที่ครอบคลุมถึงการไร้คอนเทนเนอร์ การไร้รถแชสซีส์ เป็นต้น
- ควรสนับสนุนการศึกษา ฝึกอบรมในด้านคนประจำเรือให้คนประจำเรือมีคุณภาพสำหรับรองรับการทำงานบนเรือขนส่งชายฝั่ง และเรือบริการแท่นขุดเจาะ สำรวจ หรือผลิตปิโตรเลียม
- ควรส่งเสริมให้มีโครงการนำร่องโดยสนับสนุนทางการเงินในสัดส่วนที่เหมาะสม หากเป็นโครงการที่มีนวัตกรรม มีความเป็นไปได้ทางการตลาด และการเงิน รวมถึงสามารถดำเนินธุรกิจไปได้ด้วยตนเองภายหลังระยะเวลาสนับสนุน

(3) โครงการด้านการบริหาร

- ควรมีการติดตามและประเมินความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งเป็นระยะทุก 2 ปี ทั้งนี้เพื่อให้สามารถปรับปรุงเพิ่มเติมได้เหมาะสมกับสถานการณ์ นอกจากนี้ควรมีการนำเสนอรายงานความก้าวหน้านี้ต่อผู้บริหารระดับสูง และมีการเปิดเผยรายงานต่อสาธารณชน
- ควรตั้งหน่วยงานกลางเพื่อกำกับดูแลการพัฒนาท่าเรือหรือการขนส่งชายฝั่งในลักษณะเบ็ดเสร็จ (one-stop service) ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นเอกภาพ และเพื่อให้เกิดความสะดวกกับประชาชนผู้ใช้บริการ
- ควรปรับนโยบายการให้สัมปทานบริหารท่าเรือชายฝั่งของรัฐ โดยมุ่งเน้นให้ได้ผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพและกำหนดค่าบริการได้ต่ำมากกว่าการมุ่งเน้นหารายได้เข้ารัฐที่เป็นการคัดเลือกจากผู้ข้อเสนอค่าตอบแทนสัญญาสัมปทานสูงสุด รวมถึงควรกำหนดนโยบายให้ถือว่าท่าเรือเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานซึ่งรัฐต้องจัดให้มีแทนที่จะถือว่าท่าเรือเป็นกิจการพาณิชย์

- ควรจัดให้มีการศึกษาวิจัยทางด้านการขนส่งชายฝั่งให้กว้างขวาง ครอบคลุมเรื่องต่างๆ มากขึ้น และเผยแพร่ผลการศึกษาต่อสาธารณะ เป็นประจำ
- ควรพัฒนาปรับปรุงกฎระเบียบให้สอดคล้องกับการปฏิบัติที่ทำได้จริง และไม่เป็นภาระกับผู้ประกอบการ เช่น พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายศุลกากร
- ควรพัฒนาระบบเอกสารที่ใช้ในการขนส่งชายฝั่งให้มีความสะดวก ไม่ยุ่งยากและไม่เป็นภาระกับผู้ที่เกี่ยวข้อง
- ควรจัดการบริหารอย่างโปร่งใส เป็นอิสระปลอดจากการแสวงหาผลประโยชน์ของบุคลากรทุกระดับท้องถิ่น ระดับชาติ

2.3 กรณีศึกษาการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบและเลือกเส้นทางการขนส่ง

2.3.1 กรณีศึกษา Study on Modal Shift in Thailand

จากการสำรวจตลาดของการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยนั้น พบว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด ในขณะที่มีการใช้รูปแบบการขนส่งทางน้ำด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น และนอกจากนั้นเป็นการขนส่งในรูปแบบของรถไฟและท่อ ซึ่งมีสัดส่วนที่ลดน้อยลงไปตามลำดับ โดยตามสภาวะการณ์ที่กำลังประสบอยู่ในปัจจุบัน สำหรับรูปแบบการขนส่งทางถนนซึ่งใช้รถบรรทุกเป็นหลักนั้น ถือได้ว่าการพัฒนาให้มีความก้าวหน้ากว่าการขนส่งรูปแบบอื่นเป็นอย่างมาก ทั้งในเรื่องของระบบโครงข่ายถนน หรือเทคโนโลยีต่างๆ แต่อย่างไรก็ตามการใช้รถยนต์บรรทุกก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะเป็นพิษ และปัญหาอุบัติเหตุ ฯลฯ ในทางตรงข้ามสำหรับรูปแบบการขนส่งสินค้าด้วยเรือค้าชายฝั่งในประเทศไทยเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับการพัฒนาน้อยมาก ซึ่งอาจสังเกตได้จากพัฒนาการของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น มีความก้าวหน้าน้อยกว่าประเทศที่มีความยาวชายฝั่งใกล้เคียงกันอย่างเห็นได้ชัด ทั้งๆ ที่สภาพภูมิประเทศของประเทศไทยมีเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าชายฝั่งอยู่มากมาย อีกทั้งการขนส่งชายฝั่งนี้ยังมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งด้วยรูปแบบอื่นๆ อีกด้วย

ดังนั้นในกรณีศึกษาี้ จึงได้มุ่งศึกษาถึงความเหมาะสมของการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผลิตภัณฑ์จำพวกเหล็กจากการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกในปัจจุบันไปเป็นการขนส่งทางน้ำด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง โดยทำการเปรียบเทียบกันระหว่าง 4 เส้นทาง ดังนี้

- (1) จากท่าเรือบางสะพาน (จ.ประจวบคีรีขันธ์) ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง (จ.ชลบุรี)
- (2) จากท่าเรือบางสะพาน (จ.ประจวบคีรีขันธ์) ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ
- (3) จากท่าเรือบางสะพาน (จ.ประจวบคีรีขันธ์) ไปยังมาบตาพุด (จ.ระยอง)
- (4) จากท่าเรือมาบตาพุด (จ.ระยอง) ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ

โดยแต่ละเส้นทางสามารถแสดงระยะทางทั้งทางถนน และทางน้ำได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2-7 ระยะทาง (กิโลเมตร) ทางบก (ทางถนน) ระหว่างท่าเรือต่างๆ

ท่าเรือ	บางสะพาน	มาบตาพุด	แหลมฉบัง	กรุงเทพฯ
บางสะพาน	0	546	480	368
มาบตาพุด	546	0	66	193
แหลมฉบัง	480	66	0	112
กรุงเทพฯ	368	193	112	0

ตารางที่ 2-8 ระยะทาง (กิโลเมตร) ทางทะเลระหว่างท่าเรือต่างๆ

ท่าเรือ	บางสะพาน	มาบตาพุด	แหลมฉบัง	กรุงเทพฯ
บางสะพาน	0	240	260	300
มาบตาพุด	240	0	-	180
แหลมฉบัง	260	-	0	-
กรุงเทพฯ	300	180	-	0

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าในทุกเส้นทาง (ยกเว้นเส้นทางท่าเรือกรุงเทพฯ-มาบตาพุด) นั้น เส้นทางทางทะเลมีระยะทางสั้นกว่าเส้นทางทางถนนอย่างมากเลยทีเดียว

สำหรับในกรณีศึกษาี้ จะทำการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง 4 ประเภท ได้แก่ Traditional Barges, Ocean-going Barges, General Cargo Vessels และ Ro-Ro vessels กับการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกในทุกๆ 4 เส้นทางข้างต้น โดยจะเปรียบเทียบในด้านของค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้น ซึ่งจะวิเคราะห์โดยใช้ Cost Model (จะกล่าวถึงใน

ลำดับต่อไป) นอกจากนั้น จะมีการเปรียบเทียบกันในด้านของผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และ ปริมาณพลังงาน ที่ถูกใช้ไปในแต่ละรูปแบบการขนส่ง อีกด้วย

แบบจำลองต้นทุน (Cost Model)

แบบจำลองต้นทุนที่ถูกนำมาใช้ในกรณีศึกษาี้ จะสามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ส่วนที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง ซึ่งจะประกอบไปด้วย 5 องค์ประกอบหลักๆ ได้แก่
 - *Parameters Module* เป็นส่วนของแบบจำลองที่จำลองถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายของเรือชายฝั่ง โดยที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งโดยเฉพาะ ตัวอย่างเช่น bunker price, exchange rates และ required rate of return on investment
 - *Ports Module* เป็นส่วนของแบบจำลองที่ใช้ระบุถึงระยะทางระหว่างท่าเรือและโครงสร้างค่าใช้จ่ายในท่าเรือแต่ละท่าที่เกี่ยวข้องในการวิเคราะห์ โดยอาจจะระบุไปถึงค่าใช้จ่ายสำหรับบรรทุกที่วิ่งระยะสั้นที่ขนส่งสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือนั้นๆ ด้วย
 - *Vessel Cost Module* เป็นส่วนของแบบจำลองที่ทำหน้าที่ประมาณต้นทุนคงที่ (Fixed Costs) ของเรือแต่ละประเภท รวมทั้งปริมาณการใช้เชื้อเพลิงด้วย โดยจะกำหนดขึ้นเป็น Reference Vessel ซึ่งจะระบุถึงค่ามาตรฐานต่างๆ สำหรับเรือแต่ละประเภท นอกจากนั้นจะทำการคำนวณ Capital Costs และ Operating Costs ของเรือแต่ละประเภท รวมไปถึงการปรับแก้ตามขนาดและความเร็วของเรือ การปรับแก้ตามอายุของตัวเรือที่ไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานใน Module กำหนด และยังมีการคำนวณ Crew Costs อีกด้วย
 - *Environmental Module* เป็น ส่วน ของ แบบ จําลอง ที่ ใช้ สําหรับ การประมาณและเก็บข้อมูลของสิ่งที่ถูกปล่อยออกมาจากยานพาหนะที่จำเป็นสำหรับการคำนวณผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละรูปแบบการขนส่ง

- *Route Cost Module* เป็นส่วนของแบบจำลองที่ใช้ในการประมาณค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดในการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งในแต่ละเส้นทางการขนส่ง
- ส่วนที่ใช้สำหรับวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งจะอยู่บนพื้นฐานของ ETO schedules สำหรับรถสิบล้อและรถ 18 ล้อกึ่งพ่วง

หลังจากที่วิเคราะห์ถึงต้นทุนในแต่ละเส้นทางจาก Cost Model ที่ได้กล่าวอย่างพอสังเขปไปแล้ว ยังจะต้องคำนึงถึงขนาดของเรือที่ใช้กันจริง ความถี่ของเที่ยวเรือที่ให้บริการ และเรื่องของสินค้าที่เกี่ยวกลับซึ่งจะมีผลกับต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวการขนส่งอีกด้วย ทั้งนี้เพื่อให้แบบจำลองที่ใช้ และต้นทุนที่ทำการวิเคราะห์ได้นั้นใกล้เคียงความจริงมากยิ่งขึ้น

ผลการวิจัยที่ได้

เนื่องจากท่าเรือบางสะพานเป็นท่าเรือต้นทางที่สำคัญในการขนส่งผลิตภัณฑ์เหล็กทั้งที่เป็น Hot-rolled Coil และ Cold-rolled Coil ไปยังแหล่งอุตสาหกรรมต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร และนิคมอุตสาหกรรมบริเวณภาคตะวันออกของประเทศไทย ดังนั้นการสรุปผลการวิจัยนี้ จะสรุปในเส้นทางการขนส่งที่มีท่าเรือบางสะพานเป็นต้นทางการขนส่งเป็นหลัก ซึ่งจะสรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-9 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทางท่าเรือบางสะพานไปยัง
มาบตาพุด

	Barge-Ocean going	Barge- Traditional	General Cargo	RoRo	Road Truck
Total Cost per Round Trip	575,561	1,031,890	603,923	623,864	
Return on Investment	71,605	22,391	133,232	257,361	
Required Revenue per Trip	647,166	1,054,280	737,156	881,226	
Transport Cost (Baht/tonne)	373.9	292.9	425.9	509.2	729.7
Inventory Cost (Baht/tonne)	5.5	12.9	4.9	2.4	3.5
Total Cost (Baht/tonne)	379.4	305.7	430.9	511.6	733.1

ที่มา : Study on Modal Shift in Thailand (Final Report)

ตารางที่ 2-10 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทางท่าเรือบางสะพาน
ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

	Barge-Ocean going	Barge- Traditional	General Cargo	RoRo	Road Truck
Total Cost per Round Trip	476,108	1,173,014	498,669	390,591	
Return on Investment	56,885	20,060	105,842	90,437	
Required Revenue per Trip	532,992	1,193,074	604,512	481,028	
Transport Cost (Baht/tonne)	415.7	331.4	471.5	304.6	642
Inventory Cost (Baht/tonne)	7.0	18.6	6.4	2.5	3.1
Total Cost (Baht/tonne)	422.7	350.0	478.0	307.1	644.6

ที่มา : Study on Modal Shift in Thailand (Final Report)

ตารางที่ 2-11 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทางท่าเรือบางสะพาน ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ

	Barge-Ocean going	Barge-Traditional	General Cargo	RoRo	Road Truck
Total Cost per Round Trip	1,911,861	1,208,940	2,014,613	1,528,667	
Return on Investment	272,369	59,704	506,782	214,905	
Required Revenue per Trip	2,184,230	1,268,644	2,521,395	1,743,572	
Transport Cost (Baht/tonne)	385.0	352.4	444.4	241.4	492.0
Inventory Cost (Baht/tonne)	14.3	15.2	13.7	5.3	2.5
Total Cost (Baht/tonne)	399.3	367.6	458.1	246.7	494.5

ที่มา : Study on Modal Shift in Thailand (Final Report)

ตารางที่ 2-12 เปรียบเทียบต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งสำหรับเส้นทางท่าเรือบางสะพาน ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ (Public Wharf)

	Barge-Ocean going	Barge-Traditional	General Cargo	RoRo	Road Truck
Total Cost per Round Trip	541,081	1,085,800	962,876	453,664	
Return on Investment	62,876	28,386	203,690	115,405	
Required Revenue per Trip	603,957	1,114,186	1,166,566	569,069	
Transport Cost (Baht/tonne)	400.9	309.5	387.2	377.8	258.0
Inventory Cost (Baht/tonne)	7.3	18.0	11.6	2.8	1.6
Total Cost (Baht/tonne)	408.5	327.4	398.8	380.6	260.0

ที่มา : Study on Modal Shift in Thailand (Final Report)

จากตารางสรุปการเปรียบเทียบต้นทุนสำหรับแต่ละเส้นทาง ของแต่ละรูปแบบการขนส่งจะเห็นได้ว่าในเส้นทางท่าเรือบางสะพานไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro จะเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีค่าขนส่งถูกที่สุด และในทางกลับกันค่าขนส่งที่เกิดขึ้นจากการขนส่งด้วยรถบรรทุกจะแพงที่สุด ซึ่งมีเหตุผลเนื่องมาจากการมีความถี่ในการให้บริการของเรือประเภทนี้ค่อนข้างสูงและแน่นอน ยิ่งไปกว่านั้น การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro นี้สามารถที่จะดึงดูดให้มีการขนสินค้าเที่ยวกลับได้ด้วย

นอกจากนั้นจากการวิจัยยังสรุปได้อีกว่า เรือ Ro-Ro ที่ใช้นี้ควรมีขนาดอยู่ระหว่าง 1,000 ถึง 4,500 dwt. แต่สำหรับเส้นทางทางทะเลที่เข้าและออกจากมาบตาพุดนั้น ไม่สามารถที่ใช้เรือ Ro-Ro ได้ ดังนั้นในระยะสั้น จะเห็นได้จากตารางว่าเรือ Traditional Barge มีความเหมาะสมมากที่สุด (ค่าขนส่งถูกที่สุด) อย่างไรก็ตาม สาเหตุเป็นเพราะเรือประเภทนี้สามารถที่จะเช่าและปล่อยกันได้ง่าย แต่ก็ไม่ได้มีความได้เปรียบหรือเสียเปรียบกันมากไปกว่าระบบเรือ Tug and barge ซึ่งเป็นระบบที่เหมาะสมกับสภาพอากาศหนาวจัดมากกว่าที่จะนำมาใช้กับสภาพอากาศในอ่าวไทย ดังนั้นในระยะยาวการใช้เรือประเภท Ocean-going Barges จึงมีความเหมาะสมมากที่สุด

นอกจากการสรุปโดยมุ่งเน้นไปในเรื่องของต้นทุนการขนส่งที่เกิดขึ้นแล้ว ยังมีเรื่องของผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง และค่าบำรุงรักษาถนนจากการขนส่งด้วยรถยนต์บรรทุก อีกด้วย (แต่ผู้ศึกษาไม่ได้ยกมากล่าว ณ ที่นี้)

2.3.2 กรณีศึกษา Multimodal Transport Corridors in South East Asia

การพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ประสบความสำเร็จหลังจากที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินและเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2540 ถึงอย่างนั้นก็ตาม สภาวะเศรษฐกิจในภูมิภาคนี้ก็ยังสามารถประคองตัวอยู่ได้เนื่องจากความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมส่งออกที่มีจำนวนมากขึ้นและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม กิจกรรมการส่งออกจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งอย่างต่อเนื่อง (Multimodal Transport) ที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำสินค้าเข้าและส่งออกไปยังผู้ซื้อสินค้าที่อยู่ในต่างประเทศหรือต่างทวีป ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงทำการประเมินถึงประสิทธิภาพของเส้นทางขนส่งต่อเนื่องในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมุ่งเน้นไปที่ประเทศลาวซึ่งเป็นประเทศเดียวในภูมิภาคแถบนี้ที่ไม่มีทางออกทะเล โดยจะสนใจประสิทธิภาพของแต่ละเส้นทางขนส่งเพื่อนำสินค้าเข้าและส่งออกจากประเทศลาว ทั้งในทางทฤษฎีและปฏิบัติ ทั้งนี้ทั้งนั้นเพื่อต้องการที่จะตอบปัญหาเบื้องต้น 4 ข้อหลักๆ ได้แก่ (1) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นั้นเกิดขึ้นอย่างไร โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่นำเข้าและส่งออกจากประเทศลาว (2) ปัจจัยอะไรบ้างที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางขนส่งทั้งภายในและโดยรอบประเทศลาว (3) เส้นทางขนส่งเส้นทางใดที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ลาวกับต่างประเทศ และ (4) ผู้ใด หรือองค์กรด้านใดที่สามารถจัดการในเรื่องของเส้นทางการขนส่งเหล่านี้ได้ดีที่สุด โดยสำหรับงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. ประเมินถึงสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานในด้านการขนส่งของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. ให้เข้าใจถึงกรอบการควบคุมหรือระเบียบต่างๆ ที่ถูกกำหนดขึ้นใช้ภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ
3. ให้เข้าใจถึงการให้บริการการขนส่งในประเทศลาว
4. ตรวจสอบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่งในประเทศลาว
5. ให้ทราบถึงจำนวนเส้นทางการขนส่งอย่างต่อเนื่องที่ทางผู้ส่งและรับสินค้าใช้กันอยู่ในการค้าขายระหว่างประเทศ
6. ประเมินถึงความน่าเชื่อถือของเส้นทางการขนส่งเหล่านี้
7. ให้ทราบว่าใคร หรือองค์กรประเภทใดที่ควรจะเป็นผู้จัดการในเรื่องของเส้นทางการขนส่งเหล่านี้ และจะจัดการอย่างไร
8. เสนอแนะ Conceptual-Model เพื่อช่วยในการตัดสินใจด้านโลจิสติกส์

สำหรับการทบทวนงานวิจัยฉบับนี้ สามารถแบ่งเป็น 2 ส่วนหลักๆ ได้ดังนี้

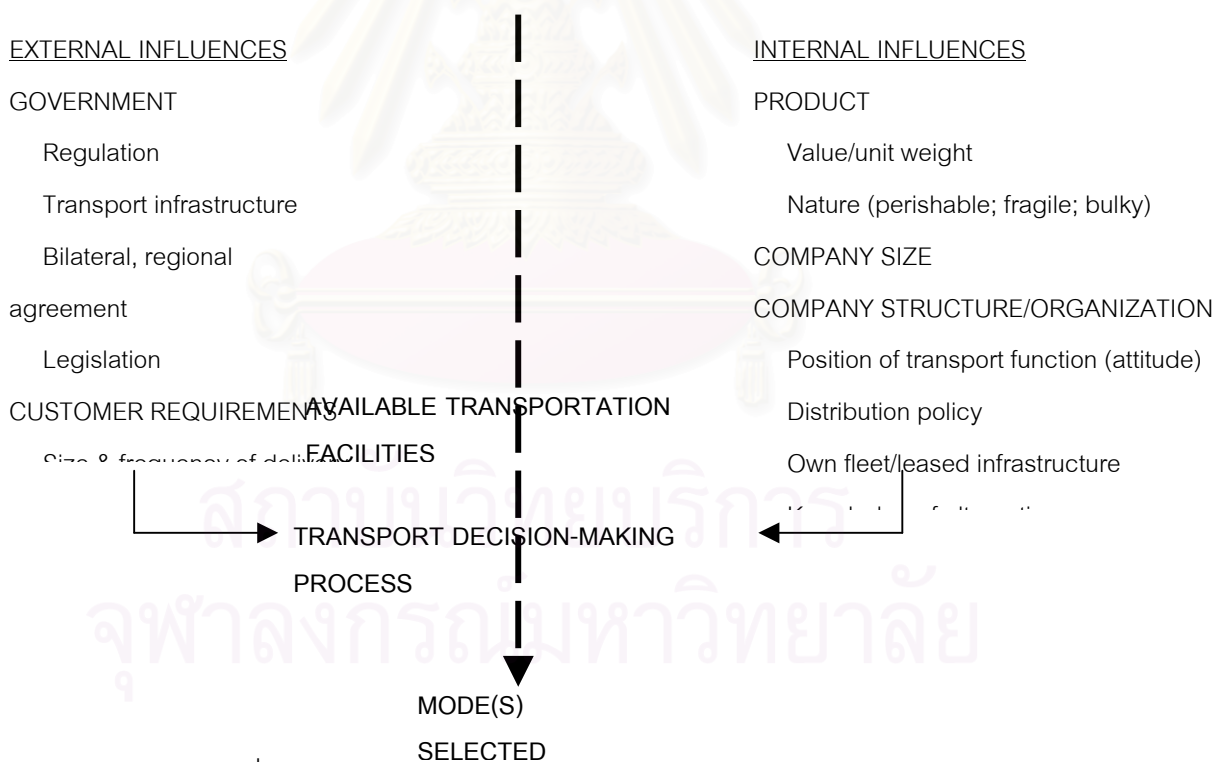
ส่วนที่ 1 ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่ง

McKinnon (1989) กล่าวไว้ว่า “The allocation of freight among transport modes, often called modal split, has been one of the most controversial topics the field of transport logistics” ทั้งนี้เพราะการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งนั้นไม่ได้ขึ้นอยู่กับหลักการหรืออุดมการณ์ที่มีอยู่เสมอไป แต่ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ทางด้านการค้าอีกมากมาย เช่น ต้นทุนที่ใช้ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือปัจจัยภายนอก เช่น ความปลอดภัย และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

McKinnon (1989) ยังกล่าวอีกว่า การเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือภูมิภาคนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆ อย่าง เช่น ขนาดของประเทศ สภาพ

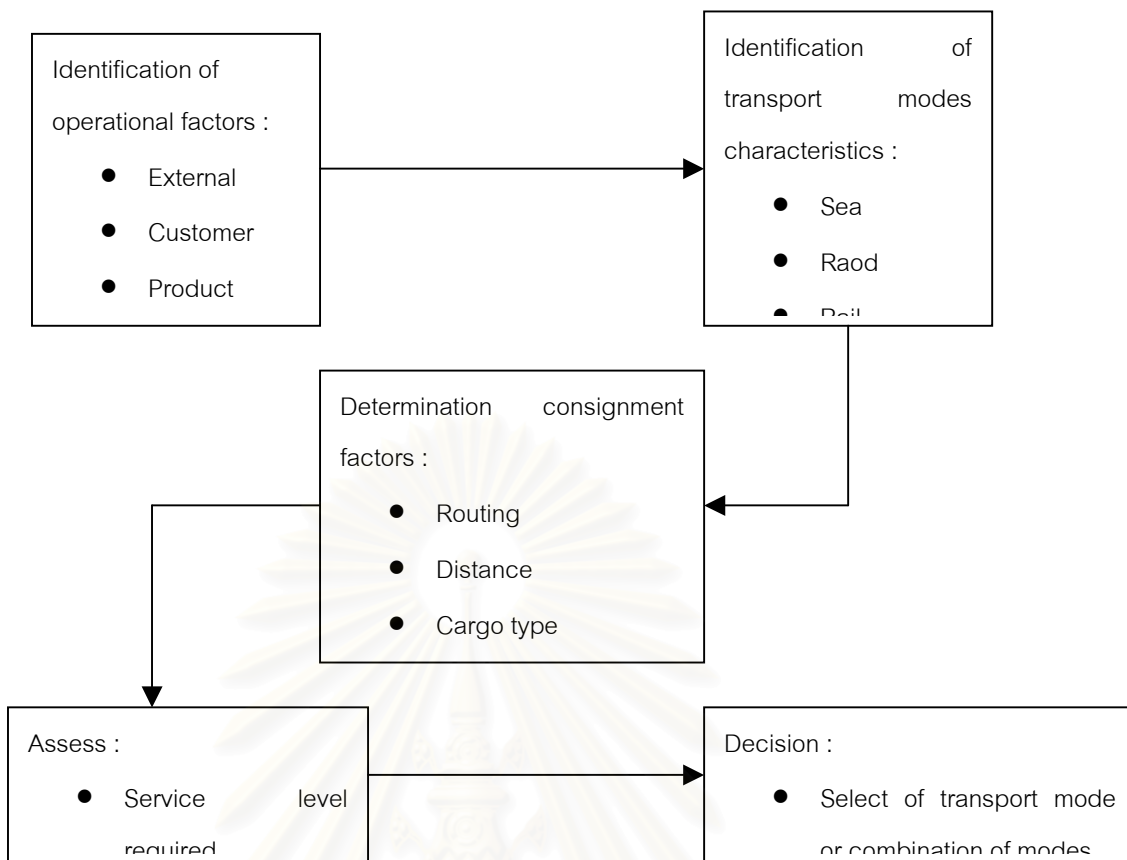
ภูมิประเทศ การกระจายแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งอุตสาหกรรม ความหนาแน่นของโครงข่ายการขนส่ง โครงสร้างทางเศรษฐกิจและนโยบายรัฐบาลในด้านที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการควบคุมการขนส่ง การลงทุนและภาษี เป็นต้น

Cullinane & Toy (2000) กล่าวไว้ว่า การวิจัยสำหรับการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้านั้น ต้องชี้ให้ชัดถึงปัจจัยหลักๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งดังกล่าว ดังรูปที่ 2.4 ซึ่งจะแสดงถึงตัวแปรหรือปัจจัยทั้งภายในและภายนอกต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง โดยปัจจัยภายนอก (External Influences) ในที่นี้ หมายถึง กฎข้อบังคับต่างๆ ความต้องการของลูกค้า ส่วนปัจจัยภายใน (Internal Influences) เป็นปัจจัยที่ขึ้นกับสินค้า และโครงสร้างและขนาดขององค์กรเอง ส่วนสำหรับในรูปที่ 2.5 จะแสดงถึงการจำลองกระบวนการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งซึ่งเสนอโดย Rushton & Oxley (1989)



รูปที่ 2.4 ปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง

ที่มา : Adapted from Jeffs (1985)



รูปที่ 2.5 กระบวนการการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง

ในปี 1989 McGinnis กล่าวไว้ว่า การตัดสินใจเลือกรูปแบบและเส้นทาง การขนส่งขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ อย่างน้อย 6 อย่าง ได้แก่ (1) ค่าระวางการขนส่ง (Freight rates) (2) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) (3) ระยะเวลาการขนส่ง (Transit times) (4) อัตราสินค้าสูญหายและเสียหาย (Pilfered and damaged goods) (5) การตัดสินใจของเจ้าของสินค้า (Shipper market considerations) และ (6) การตัดสินใจของผู้ประกอบการขนส่ง (Carrier considerations)

อาจกล่าวได้ว่า แต่ละรูปแบบของการขนส่งที่เลือกใช้นั้น จะมีผลกระทบโดยตรงกับประสิทธิภาพของช่องทางโลจิสติกส์ (Logistics channel) โดยรวม ในขณะที่แต่ละรูปแบบการขนส่งจะมีลักษณะ และจุดแข็งจุดอ่อนต่างกันออกไป (Liberatore & Miller, 1995)

McKinnon (1989) ยังได้แสดงถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ส่งออกดังตารางที่ 2-13 โดยปัจจัยเหล่านี้

จะแปรผันตามตลาดในต่างประเทศ ดังนั้น เป็นปกติที่แต่ละบริษัทหรือองค์กรในแต่ละประเทศจะเลือกใช้ระบบโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันออกไป

ตารางที่ 2-13 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

Product-related	Exporter-related
Value density	Location of plants
Perishability	Firm size
Length of product life cycle	Investment priorities
Product range	Export marketing strategy
Turnover rate	Corporate structure
Market-related	Environment-related
No. of distributors/customers	Standard of infrastructure
Size of distributors/customers	Political/economic stability
Level of customer service	Government regulations
Volume of sales	Customs constraints
Quality of distributions	Availability, cost & quality of -
Growth prospects	- distribution contractors

ที่มา : McKinnon (1989)

สำหรับในกรณีศึกษา โดย รุทธิ พนมยงค์ (2000) นี้ ได้ทำการวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าและออกจากประเทศลาว โดยมีวิธีเก็บและรวบรวมข้อมูลดังต่อไปนี้

(1) Structured Interview

เป็นการสำรวจข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม และจำเป็นที่จะต้องให้การสัมภาษณ์นี้ร่วมกับเทคนิค Stated Preference ด้วย เนื่องจากการสอบถามในบางครั้งเป็นการสมมติเส้นทางที่ยังไม่เคยใช้ในการขนส่งจริงขึ้นมา เพื่อให้การทำนายเหตุการณ์ต่างๆ มีความใกล้เคียงความจริงมากยิ่งขึ้น การสุ่มตัวอย่างในการเก็บข้อมูลครั้งนี้ ได้กลุ่มตัวอย่างจาก The LAO National Chamber of Commerce and Industry Membership Directory โดยได้มุ่งเน้นไปที่ผู้ใช้บริการโครงข่าย

การขนส่งในประเทศลาว ได้แก่ ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยสำหรับแบบสอบถามที่กล่าวถึงนี้ จะสามารถแบ่งได้เป็น 7 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลทั่วไปขององค์กรตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ภาพปัจจุบันขององค์กรตัวอย่าง และธุรกิจหลักที่ประกอบกิจการอยู่

ส่วนที่ 3 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับขนาดขององค์กรตัวอย่าง จำนวนการจ้างงาน ฯลฯ ความสำคัญของการขนส่งที่มีต่อองค์กรตัวอย่าง

ส่วนที่ 4 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์การใช้รูปแบบการขนส่งที่มีอยู่ในประเทศลาว จุดบกพร่องของระบบการขนส่ง (โดยจะให้การสัมภาษณ์ในรูปแบบของ “คำถามเปิด (Open-ended question)”

ส่วนที่ 5 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบการเชื่อมต่อของการขนส่ง และลักษณะของสินค้าที่ทำการขนส่ง

ส่วนที่ 6 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าในประเทศลาว

ส่วนที่ 7 : ส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลประวัติการศึกษา และความรู้ด้านการขนส่งที่สามารถจับประเด็นได้ในระหว่างการสัมภาษณ์บุคคลที่มีอำนาจในการตัดสินใจด้านการขนส่ง

(2) Unstructured Interview

เป็นการสัมภาษณ์สำรวจข้อมูลโดยไม่ใช้แบบสอบถาม ซึ่งเป็นวิธีที่มีความยืดหยุ่นมากกว่า ความคล่องตัวสูงกว่า และทำให้เห็นภาพรวมของสถานการณ์ต่างๆ ที่ต้องการชัดเจนขึ้น โดยเหมาะที่จะนำไปใช้ในการสัมภาษณ์กับบุคลากรระดับสูง เช่น กรณีการสัมภาษณ์ผู้จัดตั้งนโยบาย (Policy Maker) เป็นต้น ทั้งนี้ทั้งนั้น การเก็บและรวบรวมข้อมูลจะสำเร็จได้ ขึ้นอยู่กับการเสาะหาเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ถูกต้องและเหมาะสม ซึ่งจะต้องเป็นผู้ที่ทราบถึงสภาพแวดล้อมต่างๆ เป็นอย่างดี และมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับสิ่งที่ผู้สัมภาษณ์ต้องการจะทราบ นั่นเอง

ส่วนที่ 2 การเปรียบเทียบคุณลักษณะระหว่างเส้นทางการขนส่งแต่ละเส้นทาง

การเปรียบเทียบแต่ละเส้นทางการขนส่งในกรณีศึกษาจะเปรียบเทียบกันในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางการขนส่ง ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้โดยการใช้แบบจำลอง Multimodal-Transportation Model และในด้านของความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการเส้นทางที่มีต่อเส้นทางนั้นๆ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้โดยการใช้วิธีการวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) ซึ่งจะสามารถกล่าวรายละเอียดได้ดังนี้

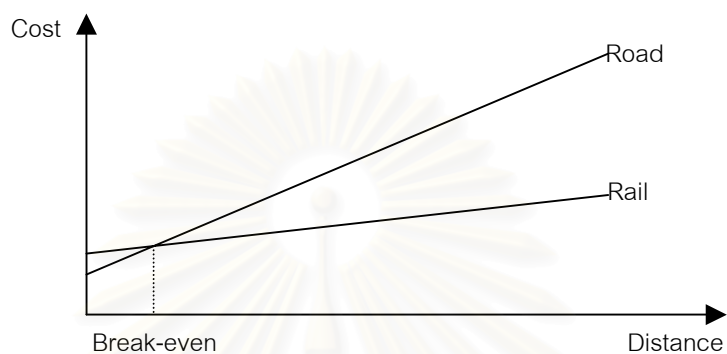
(1) Multimodal-Transportation Modeling²

Multimodal-Transportation Model นั้นเป็นแบบจำลองที่ใช้ช่วยในการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยรูปแบบการขนส่งรูปแบบเดียวหรือหลายรูปแบบก็ตาม โดยไม่เพียงแต่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นให้เหลือน้อยที่สุดเท่านั้น แต่ยังจะตอบสนองความพึงพอใจในด้านระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งอีกด้วย สำหรับ Cost Model ที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้เป็นกรคิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทาง ทั้งขณะที่สินค้าถูกขนส่ง (Rail, Road, Inland Waterway etc.) และถูกขนถ่ายระหว่างรูปแบบ (Ports, Rail freight terminals, Inland clearance depots) ซึ่งแบบจำลองดังกล่าวได้ถูกปรับเปลี่ยนมาจาก Beresford & Dubey (1990) และถูกปรับปรุงครั้งใหม่โดย Beresford (1999)

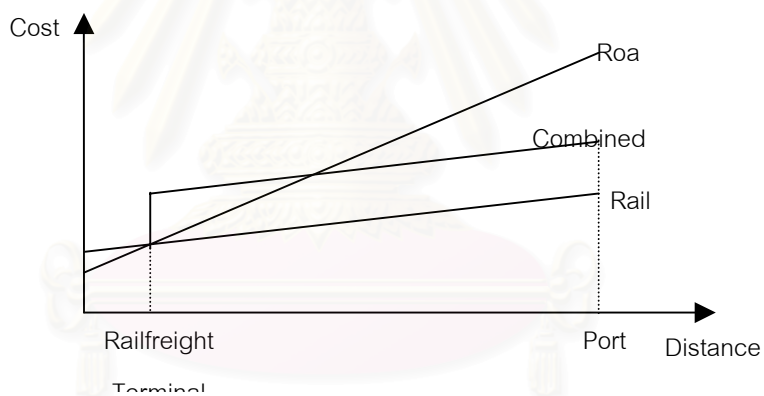
แบบจำลองต้นทุนที่นำมาใช้ในกรณีศึกษาครั้งนี้ สามารถแบ่งได้เป็น 4 ชั้น โดยเริ่มจากชั้นพื้นฐาน (แสดงได้ดังรูปที่ 2.6a) ชั้นกลาง 2 ชั้น (แสดงได้ดังรูปที่ 2.6b และ 2.6c) และชั้นสมบูรณ์ (แสดงได้ดังรูปที่ 2.6d) โดยจะเห็นว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยที่เกิดขึ้นในการขนส่งจะแปรผันตามรูปแบบการขนส่ง โดยสามารถสังเกตได้จากความชันของเส้นกราฟ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางทะเลมีค่าขนส่งต่อตัน-กิโลเมตรต่ำที่สุด ส่วนการขนส่งทางถนนโดยรถยนต์บรรทุกมีค่าขนส่งต่อตัน-กิโลเมตรสูงที่สุด ส่วนสำหรับในบริเวณท่าเรือซึ่งสินค้าไม่ได้มีการเคลื่อนที่ที่ใดระยะทางในการขนส่ง แต่จะมีการขนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่ง ดังนั้นจึงต้องมีค่าภาระต่างๆ เกิดขึ้นดังจะเห็นได้จากเส้นกราฟที่อยู่ในแนวตั้งทำมุมกับแกน X 90 องศา ซึ่งหมายถึงว่ามี

² สำหรับแบบจำลองที่กล่าวถึงนี้ เป็นเพียงแบบจำลองที่ช่วยแสดงภาพรวมให้เห็นชัดเจนมากขึ้น เท่านั้น

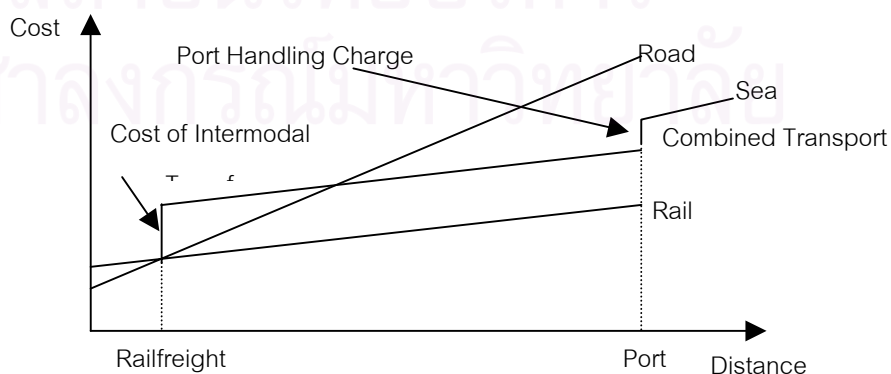
ค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ในขณะที่สินค้าไม่ได้ถูกเคลื่อนย้ายตำแหน่ง และความสูงของเส้นกราฟช่วงนี้ หมายถึง จำนวนของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนั่นเอง ทั้งนี้ทั้งนั้น Model นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถตัดสินใจเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงที่สุด ไม่ว่าจะ เป็นในด้านของต้นทุนหรือระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (ปรับแกน Y จาก cost เป็น time) ก็ตาม



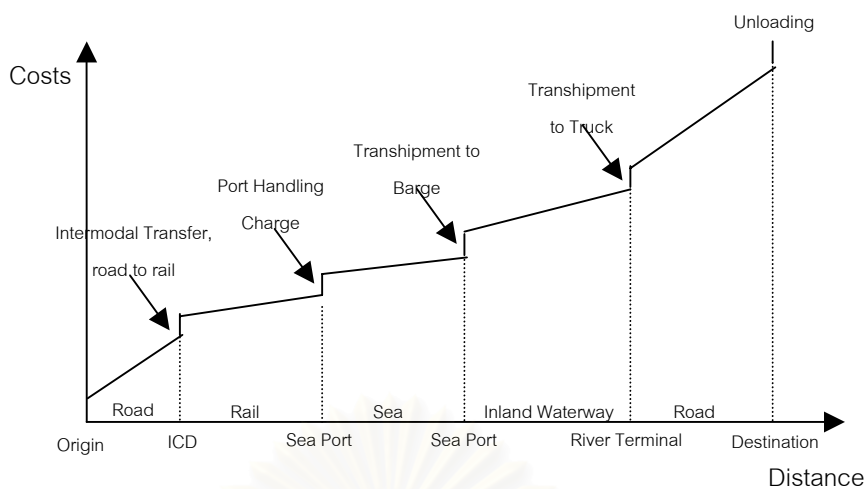
(a) Unimodal Alternative, Road vs. Rail



(b) Combined Transport, Road-Rail



(c) Combined Transport, Road-Rail-Sea



(d) Multimodal Transport, from Origin to Destination

รูปที่ 2.6 Cost Model สำหรับ Multimodal Transport

ที่มา : Adapted from Beresford (1999)

อย่างไรก็ตาม การตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งนั้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่าย ระยะเวลา และระยะทางเท่านั้น แต่ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีกมากมายซึ่งจะต้องทำการประเมินถึงด้วย เพื่อที่จะหาเส้นทางและรูปแบบการขนส่งที่มีความเหมาะสมที่สุดจริงๆ และเพื่อที่จะกำจัดข้อจำกัดของแบบจำลองที่ใช้ให้เหลือน้อยที่สุด

(2) Risk Analysis : The Confidence Index

สำหรับการวิเคราะห์ในส่วนนี้ เป็นการวิเคราะห์ความเสี่ยงหรือสำรวจถึงความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยการพิจารณาจากระดับความเชื่อมั่นที่ผู้ตัดสินใจมีต่อเส้นทางการขนส่งแต่ละเส้นทาง ซึ่งการเก็บข้อมูลจะเป็นไปในรูปแบบของการให้คะแนน (1 ถึง 5) ของผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสำหรับความเชื่อมั่นที่มีต่อช่วงต่างๆ (Node & Link) ของเส้นทางที่สินค้าต้องเคลื่อนที่ผ่านไป โดยระดับคะแนนที่ให้ (1) ถึง (5) หมายถึง almost no confidence, not very confident, fairly confident, confident และ very confident ตามลำดับ โดยระดับคะแนนเหล่านี้จะสะท้อนให้เห็นถึงระดับความเชื่อมั่นหรือทัศนคติส่วนตัวของผู้ตัดสินใจออกมา สุดท้ายดัชนีความเชื่อมั่นรวมของทั้งเส้นทางจะได้มาจากการเฉลี่ยของดัชนีความเชื่อมั่นในแต่ละส่วนๆ ในเส้นทางนั้นนั่นเอง อย่างไรก็ตามค่าของดัชนีดังกล่าวจะถูกต้องแม่นยำ

เพียงได้นั้น ขึ้นอยู่กับความคงที่ของสภาพแวดล้อมต่างๆ ดังนั้น ถ้าสภาวะแวดล้อมต่างๆ เปลี่ยนแปลงไปจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงค่าของดัชนีดังกล่าวใหม่อีกครั้งด้วย

นอกจากนั้นยังจะต้องมีการเก็บข้อมูลถึงปัจจัยภายนอกต่างๆ ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการขนส่งสินค้า ซึ่งสามารถทำได้โดยการสนทนาระหว่างการสัมภาษณ์ โดยใช้คำถามเปิด (Open-ended question) ที่เกี่ยวข้องกับกระทำการดำเนินการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ที่ทำการศึกษาก็ด้วย

ในลำดับต่อไปจะเป็นกล่าวถึงผลการวิจัยที่ได้ ซึ่งเป็นการศึกษาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบและเส้นทางการขนส่ง ซึ่งสามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2-14 ลำดับของปัจจัยที่เกี่ยวข้องในด้านสินค้า (Product-Related) ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

	Rank	Mean
Length of haul	1	4.14
Dimensions	2	3.95
Value	2	3.95
Value density (Value : weight ratio)	4	3.61
Fragility	5	3.52
Types of packaging	5	3.52
Consignments weight	7	3.47
Special handling characteristics	8	3.09
Perishability	9	2.33
Toxicity	10	2.28

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-15 ลำดับของปัจจัยด้าน Decision Maker-Related ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

	Rank	Mean
Maketing strategy	1	3.66
Stockholding policy	2	3.33
System of modal evaluation	3	3.14
Investment priorities	4	3.04
Management structure	4	3.04
Size of firm	6	2.23

ตารางที่ 2-16 ลำดับของปัจจัยที่เกี่ยวข้องในด้านของการบริการ (Service-Related) ที่มีผลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่ง

	Rank	Mean
Speed (transit time)	1	4.9
Reliability	2	4.61
Cost	3	4.52
Accuracy of documentation	4	4.33
Customers relations	5	4.28
Regularity of shipment	6	4.23
Product care	7	4.09
Availability of handling equipment	8	4
Urgency	9	3.9
Monitoring goods in transit	9	3.9
Provision of ancillary services	11	3.61
Geographical coverage	12	3.52
Unitization	13	3.47
Accessibility	13	3.47
Multimodal transport services	15	2.28
EDI	16	2.19

ที่มา : Banomyong (2000)

เมื่อได้ทราบถึงปัจจัยที่สำคัญต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งในด้านต่างๆ เหล่านี้แล้ว ยังจะต้องทำการสัมภาษณ์ถึงปัจจัยภายนอกที่เป็นข้อจำกัดกับการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งด้วย โดยปัจจัยภายนอกที่ได้มานั้นจะได้มาจากการถามเป็นลักษณะคำถามเปิด ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าปัจจัยภายนอกที่สำคัญ ได้แก่ (1) Human resource development (2) Infrastructure (3) Regulation และ (4) Tea-money

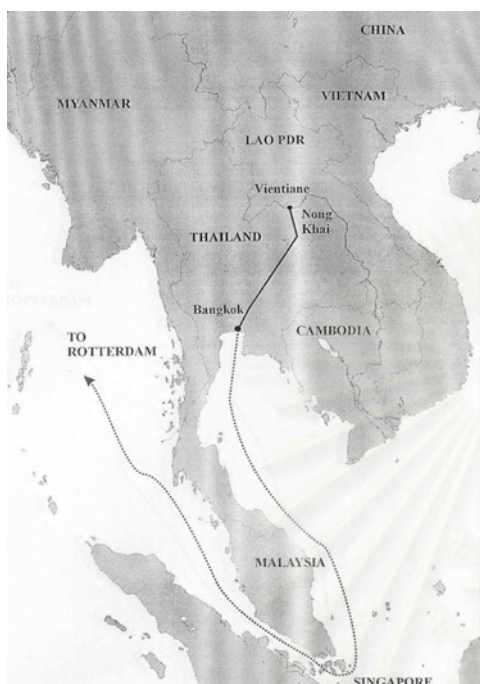
สำหรับในส่วนของการเปรียบเทียบเส้นทางการขนส่งแต่ละเส้นทางนั้น จะพิจารณาถึงเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องในการส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า (Garment) จากประเทศลาวไปยังท่าเรือ Rotterdam ในประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยมีเส้นทางที่เป็นไปได้ทั้งหมด 5 เส้นทาง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2-17 เส้นทางขนส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า จากประเทศลาวไปยังประเทศเนเธอร์แลนด์

Route	Origin : Lao PDR	Mode	Intermodal Transfer	Mode	Transshipment/ Intermodal Transfer	Mode	Destination : Natherlands
1	Vientiane	Road	Danang (Vietnam)	Sea	Singapore	Sea	Ratterdam
2	Vientiane	Road	Bangkok (Thailand)	Sea	Singapore	Sea	Ratterdam
3	Vientiane	Road	Laem Chabang (Thailand)	Sea	Singapore	Sea	Ratterdam
4	Vientiane	Road	Lad Krabang (Thailand)	Rail	Leamchabang (Thailand) & tranship in Singapore	Sea	Ratterdam
5	Vientiane	Road	Lad Krabang (Thailand)	Rail	Port Klang (Malaysia)	Sea	Ratterdam

ที่มา : Compiled from industry sources

ซึ่งจะยกตัวอย่างผลของข้อมูลที่เก็บและรวบรวมมาได้ รวมทั้งการวิเคราะห์ในส่วนต่างๆ เฉพาะในเส้นทางที่ 2 (แสดงได้ดังในแผนที่ข้างล่าง) ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถเห็นสถานะต่างๆ ได้ ชัดเจนที่สุดดังต่อไปนี้



Road Transport —————

Sea Transport - - - - -

ที่มา : Banomyong (2000)

รูปที่ 2.7 แผนที่เส้นทางที่ 2 ของการส่งออก
ผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าจากประเทศลาวไปยัง Rotterdam

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2-18 รายละเอียดต่างๆ ระหว่างเส้นทาง Vientiane-Bangkok-Singapore-Rotterdam

Day	Leg	Mode	Transit time*	Distance (km)	Cost (USD)	Confidence Index
1	Vientiane-Thanaleng	Road	1 hr.	13	47	3
	Thanaleng-Nongkhai	Bridge	0.5 hr.	4	8	4
	Nongkhai-Bangkok	Road	1 day	633	315	3
	Document charge			0	50	3
	Custom***			0		
	Lao side				13	2
	Thai side				26	2
	Transit Entry Document			0	5	2
2	Bangkok Port :		1 day	0		
	1. Container stevedorage				21	3
	2. Container wharfage				22	3
	3. Lift on/off charges				17	3
	4. THC				68	3
	B/L charge			0	13	3
	Tea Money****			0		
Custom				6.7	1	
Port				14.1	1	
3	Feeder Connection		1 day	0	-	
4	Bangkok-Singapore		4 days	1,540	230	4
8	Singapore Charges**			0	59	4
9	Singapore tranship		1 day	0	-	4
30	Singapore-Rotterdam	Sea	21 days	15,359	1,270	4
	Other Handling Charges**			0	300	3
	TOTAL		30/31 days	17,549	2,484.80	2.89

* Assuming no delays

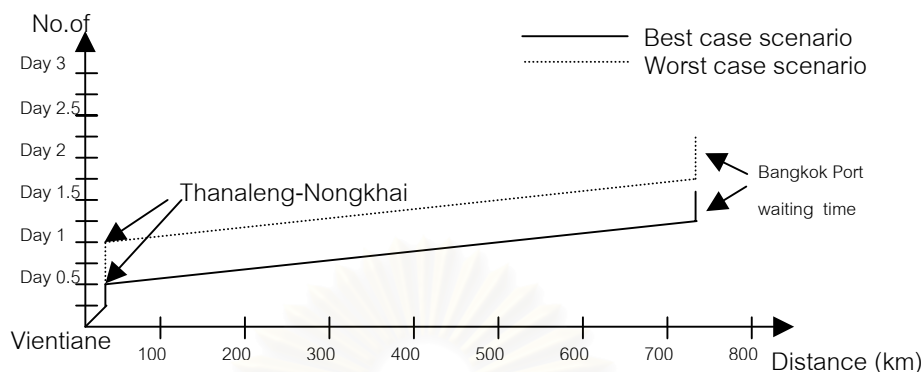
** Include profit

*** Personal connerions and financial incentives can help increase Customs' Confidence index

**** This is the minimum amount required for normal services

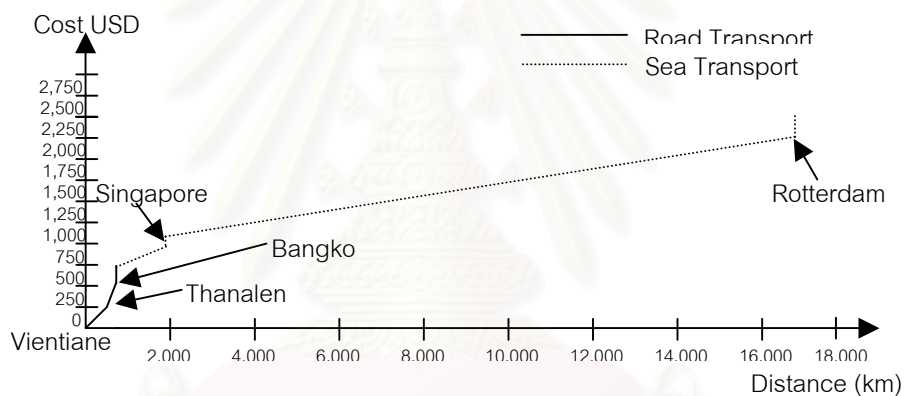
ที่มา : Banomyong (2000)

จากตารางข้างต้น สามารถเขียนแสดงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และเวลาที่ใช้ในการขนส่งของแต่ละช่วงการขนส่งได้ดังกราฟจาก cost model ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังต่อไปนี้



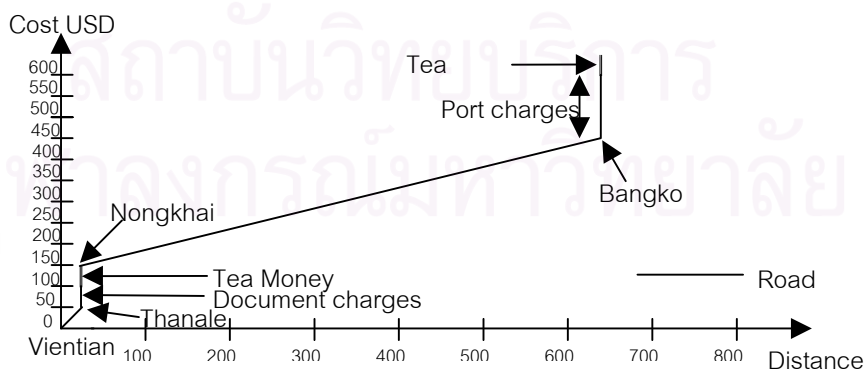
รูปที่ 2.8 Variation in transit time from Vientiane to Bangkok

ที่มา : Banomyong (2000)



รูปที่ 2.9 Vientiane-Bangkok-Singapore-Rotterdam (Route 2)

ที่มา : Banomyong (2000)



รูปที่ 2.10 Vientiane-Thanaleng-Nongkhai-Bangkok (Route 2)

ที่มา : Banomyong (2000)

ส่วนสำหรับสินค้าขาเข้าที่พิจารณาในกรณีศึกษาครั้งนี้ คือ การนำเข้าไวน์ ซึ่งมีการแบ่งเส้นทางการขนส่งเป็น 5 เส้นทางจากท่าเรือ Rotterdam เช่นกัน และนอกจากนั้นยังมีการพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากเวียงจันทน์ในประเทศลาวไปยังประเทศสิงคโปร์ด้วย (อีก 4 เส้นทาง) ซึ่งทั้งสองกรณีนี้จะไม่ขอกล่าวถึงในที่นี้ เนื่องจากมีหลักการคิดและแนวทางการวิเคราะห์เหมือนกับในกรณีการส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า (Garment) ออกจากประเทศลาวนั่นเอง สำหรับการส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าออกจากประเทศลาวนั้นสามารถสรุปถึงค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ทั้งหมด และดัชนีความเชื่อมั่นสำหรับทั้ง 5 เส้นทางในรูปของตาราง ได้ดังนี้

ตารางที่ 2-19 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ และดัชนีความเชื่อมั่นสำหรับแต่ละเส้นทางของการส่งออกผลิตภัณฑ์เสื้อผ้า

Route	Total Transport Cost (USD)	Total Transit Time (Days)	Confidence Index
1 Via Danang (Vietnam)	3,420	31/32	2.7
2 Via Bangkok (Thailand)	2,484.80	30/31	2.89
3 Via Laem Chabang (Thailand)	2,511	30/31	3.16
4 Via Lad Krabang (Thailand)	2,526.50	30/31	3.17
5 Via Port Klang (Malaysia)	2,475.50	27/28	3.06

ที่มา : Banomyong (2000)

ตารางที่ 2-20 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อเสื้อ 1 ตัว ไปยังท่าเรือ Rotterdam

Route	Cost of Shirt	Cost of Transport per shirt	Total Cost (shirt & transport)
1 Via Danang	USD 2	USD 0.43	USD 2.43
2 Via Bangkok	USD 2	USD 0.31	USD 2.31
3 Via Laem Chabang	USD 2	USD 0.32	USD 2.32
4 Via Lad Krabang	USD 2	USD 0.32	USD 2.32
5 Via Port Klang	USD 2	USD 0.31	USD 2.31

ที่มา : Banomyong (2000)

ตารางที่ 2-21 ค่าใช้จ่ายต่อกิโลเมตรแต่ละเส้นทางตามรูปแบบการขนส่ง และ confidence index

Route	Mode	Cost/km (USD)	Confidence Index
1. Vientiane-Danang	Road	0.7	1
Danang-singapore	Sea (Feeder)	0.21	3
Singapore-Rotterdam	Sea (main)	0.08	4
2. Vientiane-Bangkok	Road	0.55	3
Bangkok-Singapore	Sea (Feeder)	0.15	4
Singapore-Rotterdam	Sea (main)	0.08	4
3. Vientiane-Leam Chabang	Road	0.55	3
Leam Chabang-Singapore	Sea (Feeder)	0.15	4
Singapore-Rotterdam	Sea (main)	0.08	4
4. Vientiane-Lad Krabang	Road	0.59	3
Lad Krabang-Leam Chabang	Rail	0.2	2
Leam Chabang-Singapore	Sea (Feeder)	0.15	4
Singapore-Rotterdam	Sea (main)	0.08	4
5. Vientiane-Lad Krabang	Road	0.59	3
Lad Krabang-Port Klang	Rail	0.28	3
Port Klang-Rotterdam	Sea (main)	0.08	4

ที่มา : Banomyong (2000)

จากตารางข้างต้น สามารถสรุปได้ว่าเส้นทางในการขนส่งสินค้าผลิตภัณฑ์เสื้อผ้าออกจากประเทศลาวนั้น เส้นทางขนส่งที่ผ่านทาง Port Klang ประเทศมาเลเซีย (Route No.5) เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจาก เป็นเส้นทางที่ใช้ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด รวมทั้งมีคะแนนระดับความเชื่อมั่นสูงถึง 3.06 ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูงทีเดียว

บทที่ 3

ข้อมูลด้านการผลิต การตลาด และ ผู้ที่มีความเกี่ยวข้องในธุรกิจการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตผลยางพารา

3.1 การเก็บ และรวบรวมข้อมูล

สำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามเบื้องต้นในงานวิจัยนี้ เป็นการเก็บข้อมูลในเรื่องของลักษณะการส่งออก¹ และลักษณะการขนส่ง² ผลิตผลยางพารา³ ในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีปลายทาง ณ กลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ ประเทศจีน และญี่ปุ่น จากพื้นที่บริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย⁴ ซึ่งถือเป็นข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของธุรกิจการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังตลาดต่างประเทศ และเป็นข้อมูลที่จำเป็นอย่างยิ่งที่จะนำมาใช้ประกอบการศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ในขั้นตอนต่อไป โดยการเก็บข้อมูลในครั้งนี้ได้พิจารณาเริ่มต้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าขายผลิตผลยางพาราที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง และยังเป็นศูนย์รวมของทั้งสวนยางพารา จุดรับซื้อยางตลาดกลางยางพารา โรงงานผลิตยางพารา ผู้ส่งออก ตัวแทนผู้ส่งออก สายเรือ ตัวแทนเรือ และอีกหลายๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้การเก็บข้อมูลในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์หลักอยู่หลายประการ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อให้ทราบถึงแหล่งผลิตที่สำคัญ และสภาพการตลาดของการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตผลยางพารา

¹ ลักษณะการส่งออก หมายความว่า องค์ประกอบต่างๆ ทุกๆ ด้านที่เกี่ยวข้องและมีผลทำให้ผลิตผลยางพาราสามารถถูกขนย้ายไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทางได้ อันได้แก่ องค์ประกอบด้านการผลิต การตลาด การขนส่ง ฯลฯ

² ลักษณะการขนส่ง หมายความว่า องค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายผลิตผลยางพารา (ที่พิจารณา) ตั้งแต่เสร็จสิ้นกระบวนการผลิตหรือแปรรูปพร้อมที่จะส่งออก ไปจนกระทั่งถึงจุดส่งออกที่พิจารณา

³ ผลิตผลยางพารา หมายความว่า ผลิตภัณฑ์ที่ถูกแปรรูปจากยางธรรมชาติ อาจเป็นน้ำยางสด ยางแผ่นดิบ เศษยาง ฯลฯ ซึ่งได้มาจากสวนยางพารา อันได้แก่ ผลิตผลจำพวก ยางแท่ง (STR) ยางแผ่นรมควัน (RSS) น้ำยางข้น (C o n c . L a t e x) ฯลฯ

⁴ พื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย หมายความว่า จังหวัดทางภาคใต้ที่อยู่ถัดจาก จ.สุราษฎร์ธานี ลงไป ได้แก่ จ.พังงา นครศรีธรรมราช กระบี่ ตรัง พัทลุง สตูล สงขลา ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส (ไม่รวมภูเก็ต)

2. เพื่อให้ทราบถึงกระบวนการและรูปแบบการเคลื่อนย้ายของสินค้าที่พิจารณา รวมไปถึงเส้นทางในการขนส่ง ตลอดจนจุดรวบรวม จุดขนถ่ายแลกเปลี่ยนสินค้า และจุดส่งออกที่สำคัญ
3. เพื่อให้ทราบถึงลักษณะต่างๆ ที่สำคัญของผู้ผลิต ผู้ประกอบการส่งออก (และผู้ประกอบการขนส่ง ถ้าเป็นไปได้) ผลิตผลยางพารา
4. เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเก็บและรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาวិทยานิพนธ์ในขั้นต่อไป

การเก็บข้อมูลครั้งนี้ ได้พิจารณาเก็บรวบรวมข้อมูลที่ต้องการทราบตามจุดต่างๆ หรือเส้นทางที่สินค้า (หมายถึง ผลิตผลยางพาราที่ทำการส่งออก) ต้องถูกเคลื่อนย้ายผ่าน (flow ของสินค้า) ในกระบวนการขนส่งเพื่อส่งออก ตั้งแต่จุดเริ่มต้น คือ เมื่อผลิตเสร็จจากโรงงานผู้ส่งออกไปยังจุดหมายปลายทาง คือ ท่าเรือต้นทาง (ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หมายถึงเฉพาะท่าเรือสงขลา ใน จ.สงขลา และท่าเรือปีนัง ในประเทศมาเลเซีย เท่านั้น) ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ ประกอบกับการรวบรวมข้อมูลทางสถิติที่สำคัญๆ จากแหล่งต่างๆ ควบคู่กันไป รวมไปถึงการบันทึกข้อมูลด้วยเทปบันทึกเสียง และรูปถ่าย อีกด้วย โดยทั้งหมดนั้นจะเน้นการสัมภาษณ์ให้ครบถ้วนตามวงจรธุรกิจ กล่าวคือ ทำการสัมภาษณ์ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มตั้งแต่สมาคมยางพาราไทย บริษัทผู้ประกอบการส่งออก (2-3 ราย) บริษัทขนส่ง และ บริษัทตัวแทนออกของ (shipping) (2-3 ราย) บริษัทตัวแทนเรือ (1 ราย) รวมไปถึงศุลกากร และท่าเรือ (ที่เป็นไปได้)

ดังที่กล่าวไปแล้ว การเก็บข้อมูลในครั้งนี้จะช่วยให้ผู้ศึกษาได้ทราบถึงภาพรวมของธุรกิจ การซื้อ-ขาย-ส่งออก และการขนส่งเพื่อการส่งออกผลิตผลยางพาราให้ชัดเจนยิ่งขึ้น และสามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานประกอบการเก็บข้อมูลในขั้นต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และตรงตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์อีกด้วย โดยสำหรับข้อมูลที่สามารรถสำรวจและรวบรวมมาได้นั้น สามารถนำมาบรรยายให้เห็นถึงภาพรวมของพฤติกรรมกรรมการส่งออกผลิตผลยางพาราทั้งหมดอย่างชัดเจนได้ โดยจะแบ่งเป็น 7 ประเด็นหลักๆ ดังนี้

- ข้อมูลทั่วไป
- ข้อมูลด้านการผลิต
- ข้อมูลด้านการตลาด
- ข้อมูลด้านผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการส่งออก
- ข้อมูลด้านการขนส่ง
- ข้อมูลเกี่ยวกับสาธารณูปโภคพื้นฐาน

- ปัญหาที่พบ

ซึ่งสามารถกล่าวรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

3.2 ข้อมูลที่สำรวจและรวบรวมมาได้

สำหรับในส่วนนี้ จะเป็นการเริ่มต้นกล่าวถึงพฤติกรรม การส่งออกผลิตภัณฑ์ผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ ประเทศจีน และญี่ปุ่น โดยกล่าวเป็นลำดับได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 ข้อมูลทั่วไป

ยางพาราถือได้ว่าเป็นสินค้าเกษตรแปรรูปที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของประเทศไทย โดยมีการผลิตผลิตภัณฑ์ธรรมชาติได้ปีละมากกว่า 2 ล้านตัน ซึ่งถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีอัตราการผลิตสูงที่สุดในโลกในขณะนี้ โดยในปริมาณกว่า 2 ล้านตันดังกล่าวเป็นการผลิตเพื่อส่งออกมากกว่าประมาณร้อยละ 80 ส่วนที่เหลือไม่ถึงร้อยละ 20 เป็นการผลิตเพื่อนำมาใช้งานภายในประเทศ ทั้งนี้ทั้งนั้น ผลิตภัณฑ์ผลยางพาราที่มีการผลิตกันมากที่สุดในประเทศ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoke Sheet : RSS) ยางแท่ง (Block Rubber : STR (Standard Thai Rubber)) และน้ำยางข้น (Concentrated Latex) โดยจากสถิติการผลิต และการส่งออกผลิตภัณฑ์ผลยางพาราประเภทต่างๆ ของประเทศไทยนั้น สามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3-1 ปริมาณการผลิตและส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราแต่ละประเภทในแต่ละปี

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ผลิต					
	RSS	STR	Conc. Latex	Crepe	อื่นๆ	รวม
2542	1,154,050	623,490	300,299	3,376	73,345	2,154,560
2543	1,123,638	827,409	292,192	9,387	93,861	2,346,487
2544	913,552	845,036	456,774	11,420	57,096	2,283,878

ปี	ส่งออก				
	RSS	STR	Conc. Latex	อื่นๆ	รวม
2542	1,071,490	540,991	216,845	57,013	1,886,339
2543	1,006,144	808,475	284,671	66,863	2,166,153
2544	846,619	752,371	346,602	60,816	2,006,408

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย ปีที่ 30 (2544) ฉบับที่ 4

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่า ปริมาณการผลิตยางแผ่นรมควัน (RSS) และ ยางแท่ง (STR) รวมกัน เป็นสัดส่วนสูงกว่าร้อยละ 80 ของปริมาณการผลิตยางทั้งหมดในแต่ละปี ซึ่งเป็นไปในทำนองเดียวกันกับปริมาณการส่งออกด้วย นอกจากนี้จะเห็นอีกว่าปริมาณการส่งออกลายแท่ง (STR) มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ปริมาณการส่งออกลายแผ่นรมควัน (RSS) จะมีแนวโน้มสวนทางกัน อย่างไรก็ตาม ก็ยังสามารถกล่าวได้ว่าผลิตภัณฑ์ทั้งสองประเภทนี้เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญที่สุดในผลิตภัณฑ์ยางพาราทั้งหมดของไทยเลยทีเดียว

จากสถิติยางประเทศไทย ของสถาบันวิจัยยางได้แสดงให้เห็นว่า สำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 5 ชั้น ได้แก่ RSS 1, RSS 2, RSS 3, RSS 4 และ RSS 5 นั้น ยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS 3) เป็นชั้นยางที่มีปริมาณการส่งออกรายแท่งมากที่สุดในยางแผ่นรมควันทุกชั้น โดยถือเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ในทำนองเดียวกันกับยางแท่ง ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 6 ชั้น ได้แก่ STR XL, STR 5L, STR 5, STR 10, STR 20 และ STR CV นั้น ยางแท่ง STR 20 เป็นชั้นยางที่มีปริมาณการส่งออกรายแท่งมากที่สุดในยางแท่งทุกชั้น โดยถือเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 ดังแสดงได้ในตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 ปริมาณการส่งออกผลิตผลยางพาราประเภทยางแผ่นรมควัน และยางแท่งโดยแยกชั้นยางในแต่ละปี

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ยางแผ่นรมควัน (RSS)						
	RSS 1	RSS 2	RSS 3	RSS 4	RSS 5	อื่นๆ	รวม
2542	27,129	3,661	830,677	181,540	28,483	-	1,071,490
2543	18,837	2,183	804,528	165,265	15,331	-	1,006,144
2544	18,952	1,097	699,714	116,777	9,974	105	846,619

ปี	ยางแท่ง (STR) (แสดงเพียง 5 ชั้นยางที่สำคัญเท่านั้น)						
	STR XL	STR 5L	STR 5	STR 10	STR 20	อื่นๆ	รวม
2542	1,405	5,321	95	29,388	414,545	90,237	540,991
2543	1,760	6,983	178	86,199	559,417	153,938	808,475
2544	706	4,043	201	84,291	526,557	136,573	752,371

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย ปีที่ 30 (2544) ฉบับที่ 4

ทั้งนี้ ประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย ซึ่งรับซื้อยางจากไทยไปมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น จีน สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย และเกาหลีใต้ ตามที่ได้แสดงไว้ในบทที่ 1 และบทที่ 2 แล้ว แต่สำหรับในส่วนนี้จะแสดงปริมาณยางที่ส่งออกไปยังประเทศผู้ซื้อปลายทางสามปีล่าสุด (เพิ่มเติมจากบทที่ 1 และ 2) พร้อมกับเปรียบเทียบเป็นสัดส่วนร้อยละให้เห็นอย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 3-3 (หน้าถัดไป) นอกจากนั้นดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าผลิตผลยางพาราประเภทยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS 3) และยางแท่ง STR 20 เป็นสินค้า ส่งออกที่สำคัญที่สุดในตลาดการส่งออกผลิตผลยางพาราของไทย ดังนั้น ในตารางที่ 3-4 ถึง 3-6 จะแสดงให้เห็นถึงปริมาณการส่งออกสินค้าประเภท RSS 3 และ STR 20 (รวมถึงน้ำยางข้น หรือ Conc. Latex อีกด้วย) ไปยังประเทศที่เป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของไทย และยังมีตัวเลขสถิติที่แสดงถึงปริมาณยางทั้งหมด (จากทั่วประเทศไทย รวมทุกประเภท และทุกชนิดยาง) ที่ถูกส่งออกผ่านทางท่าเรือ/ด่านศุลกากรต่างๆ ในตารางที่ 3-7 ด้วย ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3-3 ปริมาณการส่งออกผลผลิตผลยางพารารวมทุกประเภทจากประเทศไทย ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ญี่ปุ่น		จีน		สหรัฐอเมริกา		มาเลเซีย		เกาหลีใต้		ประเทศในแถบยุโรป		อื่นๆ		รวม	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542/1999	509,701	27.02	243,318	12.90	236,382	12.53	154,913	8.21	157,215	8.33	240,700	12.76	344,110	18.24	1,886,339	100.00
2543/2000	505,233	23.32	417,638	19.28	329,504	15.21	243,708	11.25	136,387	6.30	231,178	10.67	302,505	13.97	2,166,153	100.00
2544/2001	422,010	21.03	364,904	18.19	298,933	14.90	296,989	14.80	137,191	6.84	224,629	11.20	261,752	13.05	2,006,408	100.00

ที่มา : สถิติยางประเทศไทย ปีที่ 30 (2544) ฉบับที่ 4

ตารางที่ 3-4 ปริมาณการส่งออกผลผลิตผลยางพาราประเภทยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS 3) จากประเทศไทย ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ประเทศปลายทาง											
	ญี่ปุ่น		จีน		สหรัฐอเมริกา		สิงคโปร์		อื่นๆ		รวมทั่วโลก	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542/1999	242,527	29.20	134,143	16.15	74,464	8.96	64,924	7.82	314,619	37.88	830,677	100.00
2543/2000	206,375	25.65	232,580	28.91	61,148	7.60	53,787	6.69	250,638	31.15	804,528	100.00
2544/2001	155,567	22.23	219,617	31.39	51,731	7.39	42,158	6.03	230,641	32.96	699,714	100.00

ตารางที่ 3-5 ปริมาณการส่งออกผลผลิตผลยางพาราประเภทยางแท่ง STR 20 จากประเทศไทย ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ประเทศปลายทาง											
	ญี่ปุ่น		สหรัฐอเมริกา		จีน		เกาหลีใต้		อื่นๆ		รวมทั่วโลก	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542/1999	95,594	23.06	82,080	19.80	44,108	10.64	64,752	15.62	127,970	30.87	414,545	100.00
2543/2000	109,422	19.56	137,784	24.63	99,856	17.85	63,550	11.36	148,861	26.61	559,417	100.00
2544/2001	123,530	23.46	98,414	18.69	106,259	20.18	74,824	14.21	123,583	23.47	526,557	100.00

หมายเหตุ ค่าในตารางที่ 3-4 และ 3-5 เป็นเพียงค่าประมาณใกล้เคียงเท่านั้น เนื่องจากเป็นการปรับปรุงจากสถิติยางประเทศไทย และสถิติของทางกรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 3-6 ปริมาณการส่งออกผลผลิตยางพาราประเภทน้ำยางข้น (Conc. Latex) จากประเทศไทย ไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญๆ

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ประเทศปลายทาง											
	มาเลเซีย		จีน		สหรัฐอเมริกา		เกาหลีใต้		อื่นๆ		รวมทั่วโลก	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542/1999	73,966	34.11	17,695	8.16	22,639	10.44	17,217	7.94	85,329	39.35	216,845	100.00
2543/2000	129,041	45.33	30,915	10.86	20,753	7.29	16,596	5.83	87,366	30.69	284,671	100.00
2544/2001	181,515	52.37	39,859	11.5	22,287	6.43	16,533	4.77	86,408	24.93	346,602	100.00

หมายเหตุ ค่าในตารางเป็นเพียงค่าประมาณใกล้เคียงเท่านั้น เนื่องจากการปรับปรุงจากสถิติยางประเทศไทย และสถิติของทางกรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 3-7 ปริมาณผลผลิตยางพาราที่ส่งออกผ่านท่าเรือ/ด่านศุลกากร

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ท่าเรือ/ด่านศุลกากร															
	ท่ากรุงเทพ		ท่าสงขลา		แหลมฉบัง		ปาดังเบซาร์		สะเตา		ภูเก็ต		อื่นๆ		รวม	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542	483,800	25.65	326,419	17.30	59,749	3.17	683,688	36.24	133,424	7.07	102,425	5.43	96,834	5.13	1,886,339	100.00
2543	272,766	12.59	446,289	20.60	141,559	6.54	740,473	34.18	203,455	9.39	247,097	11.41	114,514	5.29	2,166,153	100.00
2544	133,054	6.63	427,200	21.29	64,157	3.20	709,768	35.38	251,859	12.55	222,326	11.08	198,044	9.87	2,006,408	100.00

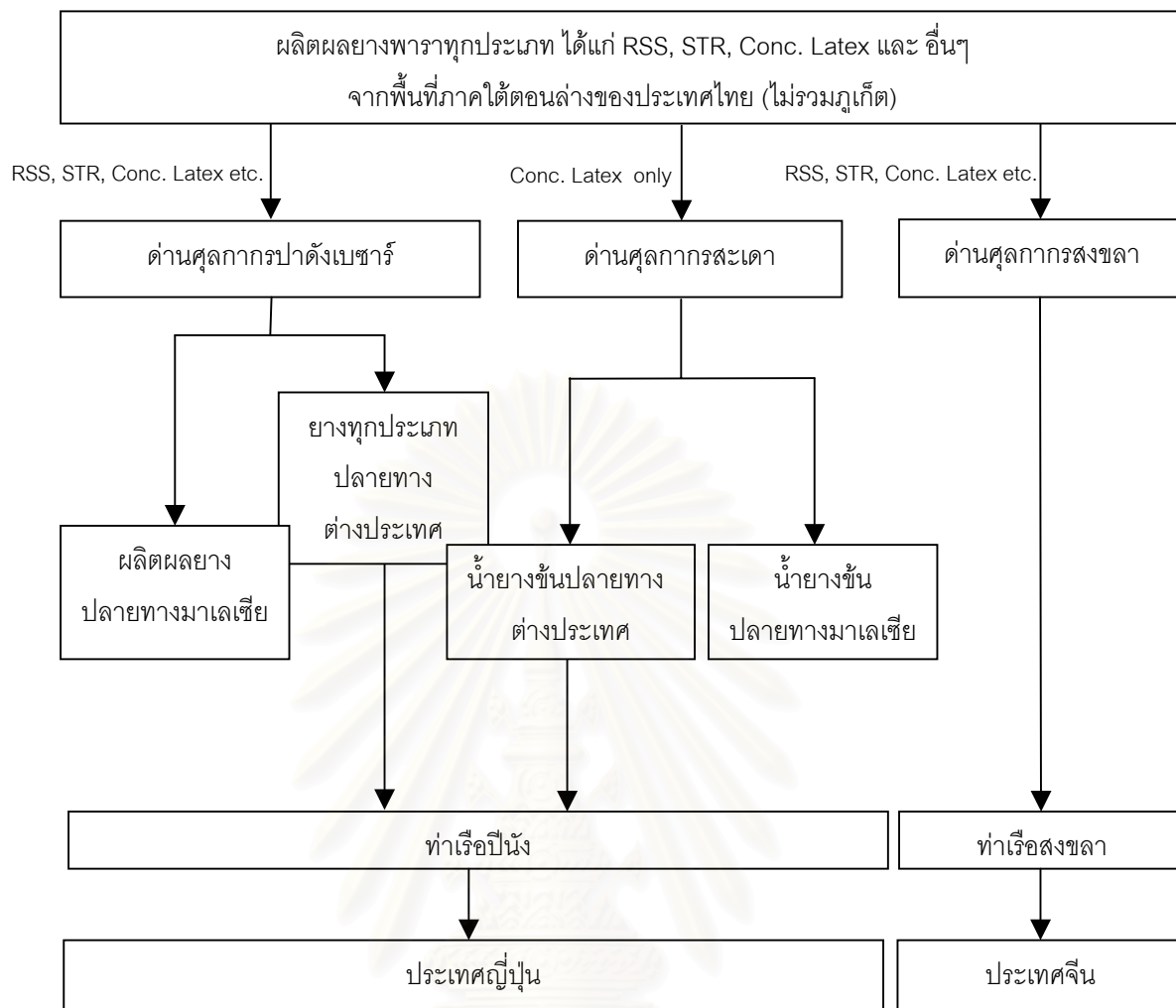
ที่มา : สถิติยางประเทศไทย ปีที่ 30 (2544) ฉบับที่ 4

จากตารางที่แสดงดังกล่าว เมื่อพิจารณาประกอบกับสภาพจริงของการขนส่งและส่งออก แล้ว การเก็บและรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้มีข้อจำกัดในการสำรวจข้อมูลอยู่หลายประการ ผู้ศึกษา จึงจำเป็นต้องตั้งสมมติฐานสำคัญขึ้นมา 2 ข้อ ได้แก่

1. ผลิตผลยางพาราที่ทำการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก จากพื้นที่ภาคใต้ ตอนล่างของประเทศไทยเหล่านี้ สามารถส่งออกได้จากเฉพาะท่าเรือเพียง 2 ท่า เท่านั้น ได้แก่ ท่าเรือสงขลา (ใน จ.สงขลา) และท่าเรือปิ้ง (ในประเทศมาเลเซีย)
2. ด้านศุลกากรหลักที่สำคัญ และเกี่ยวข้องกับ การส่งออกผลิตผลยางพาราจากภาคใต้ ตอนล่างนั้น มีเพียง 3 ด้านเท่านั้น คือ
 - ด้านศุลกากรสะเดา : ผลิตผลยางพาราที่ผ่านด่านนี้ถือเป็นน้ำยางขั้นทั้งหมด สำหรับน้ำยางที่ถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ (ไม่ใช่ปลายทางมาเลเซีย) จะ ถูกส่งออกทางท่าเรือปิ้งทั้งหมด
 - ด้านศุลกากรสงขลา : ผลิตผลยางพาราที่ผ่านด่านนี้ถูกส่งออกทางท่าเรือสงขลา ทั้งหมด
 - ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ : ผลิตผลยางพาราที่ผ่านด่านนี้ที่ถูกส่งออกไปยัง ต่างประเทศ (ไม่ใช่ปลายทางมาเลเซีย) จะถูกส่งออกทางท่าเรือปิ้งทั้งหมด

ทั้งนี้ สมมติฐานที่กล่าวขึ้นมานั้นเป็นผลพวงมาจากปัญหาและข้อจำกัดบางประการในการสำรวจ ข้อมูลทางสถิติเกี่ยวกับการส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังต่างประเทศของประเทศไทยเอง ซึ่งมีการ เก็บรวบรวมไว้ไม่ละเอียดเพียงพอ อย่างไรก็ตาม สมมติฐานดังกล่าวถือได้ว่าเป็นสมมติฐานที่ ใกล้เคียงความจริงมากอยู่แล้ว และยังช่วยอำนวยความสะดวกในการเก็บข้อมูลในขั้นต่อไป อีกด้วย โดยสมมติฐานดังกล่าวสามารถที่จะแสดงเป็นแผนภาพเพื่อให้เข้าใจได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.1 แผนภาพแสดงสมมติฐานที่ตั้งขึ้น

จากสมมติฐานที่ตั้งขึ้นไว้ข้างต้น อาจกล่าวได้ว่าพื้นที่ส่วนใหญ่ที่ส่งออกผลิตผลยางพาราผ่านทางด้านศุลกากรสำคัญ 3 ด้านภาคใต้นั้น เป็นพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างเป็นหลัก ดังนั้นอาจสรุปคร่าวๆ ถึงปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกผ่านท่าเรือ และด้านศุลกากรที่สำคัญจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย เพียงเพื่อใช้ในการพิจารณาถึงแนวโน้ม และสัดส่วนโดยประมาณเท่านั้น (ไม่สามารถยกตัวเลขไปใช้จริงได้ เนื่องจากข้อมูลทางสถิติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยที่มีอยู่มีความละเอียดไม่เพียงพอ) ได้ดังนี้

ตารางที่ 3-8 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกผ่านท่าเรือ/ด่านศุลกากรที่สำคัญจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย (ยกมาจากตารางที่ 3-7)

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ด่านศุลกากรเฉพาะภาคใต้ตอนล่าง (ไม่รวมภูเก็ต)							
	ท่าสงขลา		ปาดังเบซาร์		สะเดา		รวม	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542	326,419	28.54	683,688	59.79	133,424	11.67	1,143,531	100.00
2543	446,289	32.10	740,473	53.26	203,455	14.63	1,390,217	100.00
2544	427,200	30.76	709,768	51.11	251,859	18.13	1,388,827	100.00

หมายเหตุ ตามสมมติฐานที่ได้ตั้งขึ้นไว้ นั้น ผลิตผลยางพาราที่ผ่านด่านศุลกากรทั้งสามด้านนี้มาจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยเป็นหลัก แต่ไม่ได้หมายความว่าผลิตผลยางพาราที่ส่งออกจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างดังกล่าวนี้จะต้องส่งออกผ่านเฉพาะทางสามด้านนี้เท่านั้น อาจส่งออกผ่านด่านศุลกากรอื่นด้วยก็ได้

ตารางที่ 3-9 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ถูกส่งออกไปยังต่างประเทศ จากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ท่าเรือเฉพาะภาคใต้ตอนล่าง (ไม่รวมภูเก็ต)					
	ท่าเรือสงขลา		ท่าเรือปาดังเบซาร์		รวม	
	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ	ปริมาณ	ร้อยละ
2542	326,419	33.02	662,199	66.98	988,618	100.00
2543	446,289	38.93	700,220	61.07	1,146,509	100.00
2544	427,200	39.13	664,638	60.87	1,091,838	100.00

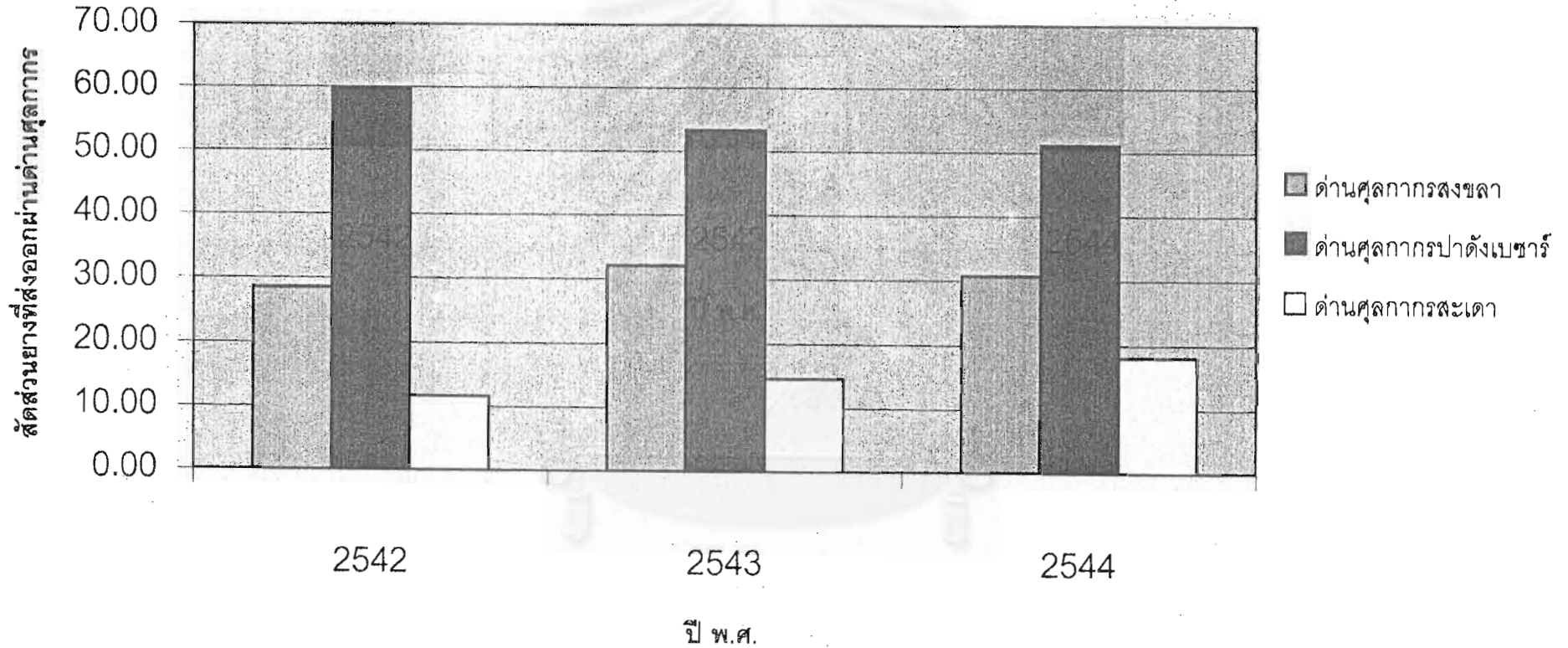
หมายเหตุ ปริมาณยางที่ถูกส่งออกจากท่าเรือปาดังเบซาร์ เป็นยางแห้ง และน้ำยางที่ผ่านทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ร่วมกับปริมาณน้ำยางที่ผ่านทางด่านศุลกากรสะเดา ที่ไม่ได้มีปลายทางในประเทศมาเลเซีย หรือมีปลายทางอยู่ในต่างประเทศ นั้นเอง เมื่อพิจารณาตามสมมติฐานที่ได้ตั้งขึ้นไว้ข้างต้น ตาราง 3-9 จะเป็นไปตามสมการ

$$\begin{aligned} \text{ยางที่ออกทางท่าเรือปาดังเบซาร์} &= \text{ยางทั้งหมดที่ผ่านด่านสะเดา (จากตาราง 3-8)} \\ &+ \text{ยางทั้งหมดที่ผ่านด่านปาดังเบซาร์ (จากตาราง 3-8)} \\ &- \text{ยางทั้งหมดที่มีปลายทางในประเทศมาเลเซีย (จากตาราง 3-3)} \end{aligned}$$

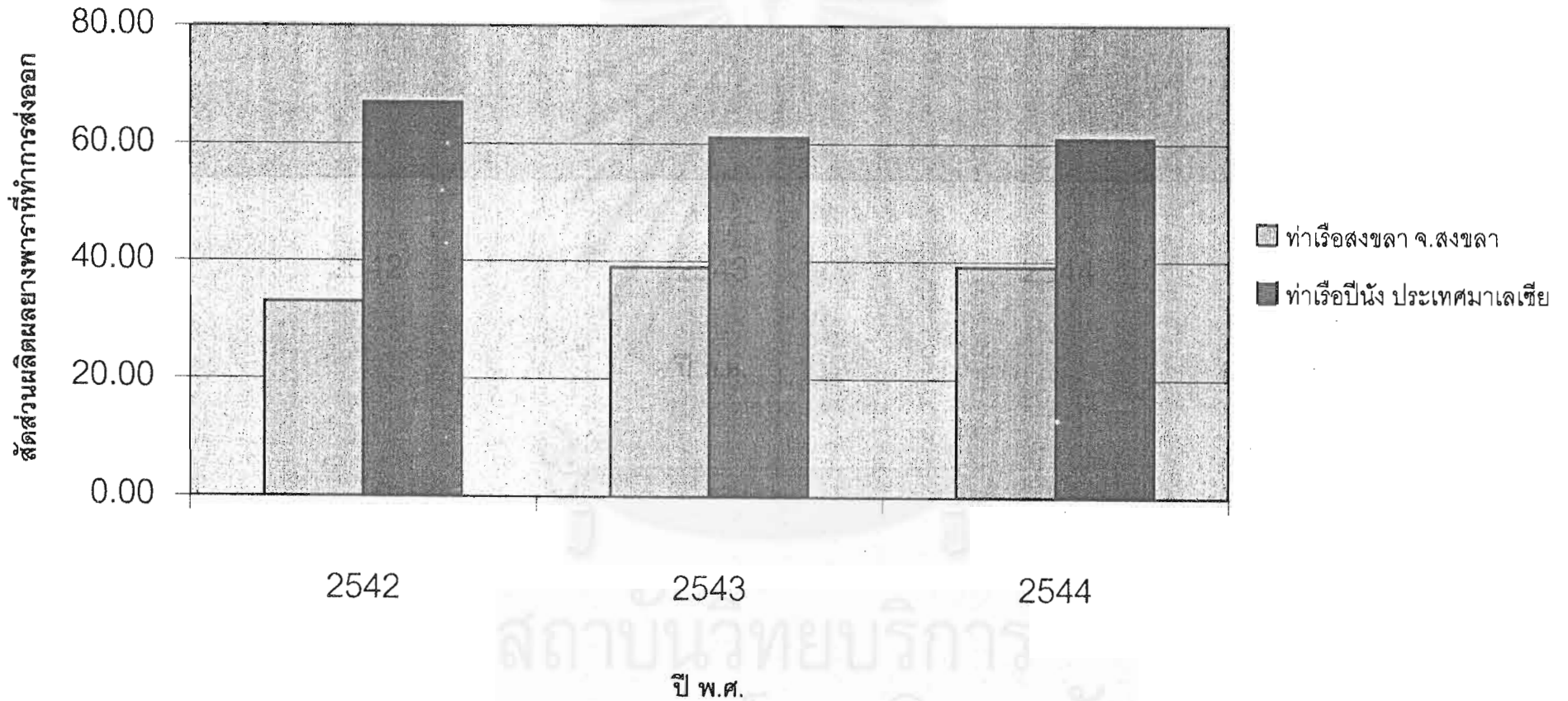
จากตารางที่ 3-8 และ 3-9 นี้สามารถแสดงถึงสัดส่วนการส่งออกผลิตผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังต่างประเทศให้ชัดเจนยิ่งขึ้นในรูปของแผนภูมิ ได้ดังรูปที่ 3.2 และ 3.3 (หน้า 71 และ 72)

รูปที่ 3.2 แผนภูมิแสดงสัดส่วนผลิตผลยางพาราที่ทำการส่งออกจากภาคใต้ตอนล่าง

ผ่านด่านศุลกากรสำคัญ 3 ด่าน



รูปที่ 3.3 แผนภูมิแสดงสัดส่วนการส่งออกผลผลิตยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย
ผ่านท่าเรือสำคัญ 2 ท่า



จากตารางที่กล่าวมาทั้งหมดจนสามารถสรุปเป็นแผนภูมิดังกล่าวได้นั้น เพียงเพื่อต้องการจะให้ทราบว่า การส่งออกยางพาราโดยเฉพาะยางประเภทยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และน้ำยางข้นไปยังต่างประเทศนั้น ใช้เส้นทางการส่งออกทางท่าเรือปีนังมากกว่าท่าเรือสงขลา (ซึ่งจำนวนที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลาจะมีการแวะถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์) มากมายทีเดียวดังจะเห็นในแผนภูมิในรูปที่ 3.3

นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาจากสมมติฐานที่ตั้งขึ้นทั้ง 2 ข้อ ประกอบกับตัวเลขทางสถิติที่แสดงดังตารางที่ 3-7 ข้างต้นนั้นอาจกล่าวได้อีกว่าบทบาทความสำคัญของท่าเรือแหลมฉบังที่มีต่อการส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังต่างประเทศยังมีน้อยอยู่มาก โดยเมื่อสังเกตจากปริมาณยางที่ถูกส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบังนั้นมีปริมาณน้อยกว่าปริมาณยางที่ถูกส่งออกทางท่าเรือสงขลา และท่าเรือปีนังอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามสถิติที่กล่าวมาทั้งหมดในตารางที่ 3-4 ถึง 3-6 และ 3-8 ถึง 3-9 นั้น ไม่ได้เป็นตัวเลขที่ถูกต้องแม่นยำ เป็นเพียงแต่ค่าที่ประมาณอย่างใกล้เคียงเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องมาจากปัญหาในด้านของการเก็บและรวบรวมข้อมูลทางสถิติในประเทศไทยไม่มีการเก็บข้อมูลการขนส่งที่ละเอียดถึงชนิดหรือประเภทยางที่ถูกส่งออกในแต่ละจุดส่งออก ตำแหน่งต้นทาง-ปลายทาง-ท่าเรือ-ด่านศุลกากร และยังมีปัญหาในเรื่องของความไม่ตรงกันของข้อมูลจากแหล่งต่างๆ อีกด้วย ทำให้ผู้ศึกษาไม่สามารถแจกแจงละเอียดให้ชัดเจนลงไปกว่านี้ได้ แต่เมื่อพิจารณาตามสมมติฐานที่ตั้งขึ้นแล้ว ก็พอจะถือได้ว่าสถิติตัวเลขดังกล่าวสามารถที่จะนำมาใช้ในการสังเกตถึงแนวโน้มและสัดส่วนปริมาณยางที่ส่งออกในแต่ละปีได้

อย่างไรก็ตาม สำหรับข้อมูลที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น ผู้ศึกษาเพียงแต่ต้องการแสดงให้เห็นถึงภาพรวม และตัวเลขทางสถิติ รวมถึงแนวโน้มที่สำคัญต่างๆ ที่พอจะสามารถนำมาวิเคราะห์และเปรียบเทียบให้เห็นถึงในประเด็นต่างๆ ในเรื่องของการส่งออกผลิตผลยางพาราได้ ทั้งปริมาณยางประเภทและชนิดยาง ประเทศคู่ค้าที่สำคัญ เส้นทางการใช้ในการส่งออกทั้งด่านศุลกากร และท่าเรือที่สำคัญ ส่วนข้อมูลที่จะกล่าวต่อจากนี้ไปจะเป็นการกล่าวถึงภาพรวมโดยทั่วไปของธุรกิจการส่งออกผลิตผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย โดยใช้พื้นที่จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดตัวแทนในการบรรยายข้อมูล

3.2.2 ข้อมูลด้านการผลิต

จังหวัดสงขลาเป็นศูนย์กลางการซื้อขายยางพาราทางภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งเป็นศูนย์รวมของตัวแทนผู้ส่งออกอยู่หลายร้อยราย โดยตัวแทนผู้ส่งออกแต่ละรายนั้นจะมีโรงงานผลิต

กระจายอยู่ตามจังหวัดต่างๆ ทั่วประเทศทุกภูมิภาคในพื้นที่ที่เหมาะสม โดยผู้ประกอบการส่งออกเหล่านี้จะถูกจัดแบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่หนึ่ง เป็นกลุ่มที่อยู่ในสังกัดความควบคุมดูแลของสมาคมยางพาราไทย ซึ่งมีทั้งหมดประมาณ 50 ราย ทั้งหมดทำการผลิตเพื่อส่งออกทั้งสิ้น โดยรวมแล้วคิดเป็นสัดส่วนปริมาณการผลิตและการส่งออกประมาณร้อยละ 85 ของการผลิตและการส่งออกทั่วประเทศ โดยสมาชิกในกลุ่มนี้เป็นสมาชิกที่ผลิตผลผลิตยางพาราทุกประเภท ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน (RSS) ยางแท่ง (STR) น้ำยางข้น (Conc. Latex) ฯลฯ ซึ่งส่วนใหญ่มีตัวแทนส่งออกอยู่ใน อ.หาดใหญ่ จ.สงขลาแทบทั้งสิ้น กลุ่มที่สอง กลุ่มที่อยู่ในสังกัดความควบคุมดูแลของสมาคม น้ำยางข้น ซึ่งมีสมาชิกประมาณ 50 รายเช่นกัน (โดยประมาณ 1 ใน 5 ของสมาชิกกลุ่มนี้ ก็เป็นสมาชิกของสมาคมยางพาราไทยด้วย) โดยทำการผลิตเฉพาะน้ำยางข้น (Conc. Latex) เท่านั้น และกลุ่มที่สาม เป็นกลุ่มผู้ประกอบการส่งออกที่ไม่ได้สังกัดอยู่ในกลุ่มใดๆ เลย มีทั้งหมดประมาณ 100 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ส่งออกรายย่อย จากที่กล่าวมานั้น เมื่อดูจากปริมาณการผลิตและส่งออกแล้ว อาจกล่าวได้ว่าผู้ประกอบการส่งออกที่เป็นสมาชิกของสมาคมยางพาราไทย ถือเป็น ผู้ส่งออกกลุ่มหลักของประเทศไทยเลยทีเดียว โดยอาจกล่าวถึงรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวน ผู้ส่งออก ที่ตั้งแหล่งผลิต กำลังการผลิตของผู้ประกอบการส่งออกแต่ละจังหวัดในบริเวณภาคใต้ ตอนล่าง (รวม 10 จังหวัดที่พิจารณา) แยกเป็นรายจังหวัด (เพื่อใช้เป็นกลุ่มเป้าหมายในการ เก็บข้อมูลในขั้นต่อไปด้วย) อย่างพอสังเขปได้ดังตารางต่อไป

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 3-10 จำนวน และกำลังการผลิตของโรงงานแปรรูปยางดิบ แยกเป็นรายจังหวัด ในเขตพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง

จังหวัด	ยางแผ่นรมควัน RSS		ยางแท่ง STR		น้ำยางข้น Conc. Latex	
	จำนวนโรงงาน	กำลังการผลิต (ตัน/ปี)	จำนวนโรงงาน	กำลังการผลิต (ตัน/ปี)	จำนวนโรงงาน	กำลังการผลิต (ตัน/ปี)
พังงา	2	15,250	1	5,940	1	11,250
นครศรีธรรมราช	8	269,800	3	71,500	4	63,700
กระบี่	4	94,872	1	37,600	1	2,700
ตรัง	8	208,900	5	126,600	6	83,850
พัทลุง	-	-	1	6,000	1	8,500
สตูล	-	-	1	10,000	1	650
สงขลา	21	406,100	10	155,900	15	276,900
ปัตตานี	3	30,100	2	45,500	1	3,600
ยะลา	13	100,600	4	63,600	7	43,150
นราธิวาส	5	59,500	1	30,000	-	-

ที่มา : รายชื่อโรงงานแปรรูปยางดิบ ปี 2542

จากจำนวนโรงงาน กำลังการผลิตผลิตผลยางพาราแต่ละประเภทในแต่ละจังหวัดที่แสดงในตารางที่ 3-10 ข้างต้นนั้น จากข้อมูลจากการสำรวจ อาจกล่าวได้ว่าเมื่อรวมกำลังการผลิตเข้าด้วยกันทั้งหมด กำลังการผลิตภายในประเทศไทยสำหรับยางแผ่นรมควันชั้น 3 ถือเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของอัตราการผลิตรวมของยางแผ่นรมควันทั้งหมด และทำนองเดียวกันกับอัตราการผลิตรวมของยางแท่ง STR 20 ของผู้ผลิตกลุ่มดังกล่าวนี้ ถือเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 85 ของอัตราการผลิตรวมของยางแท่งทั้งหมดในประเทศ ซึ่งโดยส่วนใหญ่สำหรับยางแผ่นรมควัน และยางแท่งนั้นจะถูกส่งออกไปยังปลายทางในประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออก และสหรัฐอเมริกา ส่วนผลิตผลยางพาราประเภทน้ำยางข้นนั้น ส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังปลายทางประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้ ที่เมื่อ 2-3 ปีก่อนหน้านี้ ประเทศมาเลเซียเองก็สามารถผลิตผลิตผลยางพาราได้เอง ในปริมาณที่เพียงพอกับความต้องการใช้ภายในประเทศรวมไปถึงการส่งออกต่างประเทศด้วย แต่ในปัจจุบันกำลังการผลิตในประเทศมาเลเซียลดลงอย่างมากโดยเฉพาะในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา อันมีสาเหตุมาจากการประสบปัญหาขาดแคลนแรงงานประกอบการด้านยางพาราอย่างหนัก ไม่ว่าจะเป็นคนงานกรีดยาง คนงานในโรงงานผลิตรวม ฯลฯ ทำให้มีแต่โรงงานว่างเปล่าเต็มไปหมด นอกจากนั้น อาจเป็นผลเนื่องมาจากการที่รัฐบาลของประเทศมาเลเซียได้หันไปให้ความสนใจกับพืชจำพวกปาล์ม น้ำมัน แทน จึงส่งผลให้ทางประเทศมาเลเซียต้องนำเข้าผลิตผลยางพาราจากประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศไทยใน

ปริมาณที่มากขึ้นๆ เป็นลำดับจนกระทั่งในปัจจุบันโดยเฉพาะอย่างยิ่งในปี พ.ศ. 2543 และ 2544 ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนดังแสดงในตารางที่ 3-6 โดยสำหรับผลิตผลยางพาราที่ประเทศมาเลเซีย นำเข้าจากประเทศไทยนั้น จะมีทั้งนำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ต่างๆ และแปรรูปให้เป็นผลิตผลยางพารา ซึ่งก็มีทั้งนำไปใช้เองภายในประเทศและแปรรูปเพื่อการส่งออกด้วย

นอกจากนี้ ถ้าจะกล่าวถึงผลิตผลยางพาราของประเทศไทยเปรียบเทียบกับประเทศผู้ผลิตรายใหญ่อื่นๆ ในภูมิภาคนี้ อาจกล่าวได้ว่าผลผลิตยางพาราต่อไร่ของประเทศไทยในปัจจุบันยังผลิตได้ไม่เต็มที่นัก เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น ชาวสวนยังไม่มีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการปลูกยาง การดูแลรักษาต้นยางอย่างแท้จริง รัฐบาลไม่มีนโยบายการให้ทุนอุดหนุน (Subsidy) สำหรับภาคการเกษตรมากเพียงพอต่อความต้องการ ฯลฯ นอกจากนี้จากกล่าวได้อีกว่าคุณภาพของผลิตผลยางพาราจำพวกยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง หรือน้ำยางข้น ซึ่งถือเป็นผลผลิตหลักของประเทศนั้นยังมีมาตรฐานไม่แน่นอน หรือเรียกได้ว่าไม่มี Uniformity นั้นเอง กล่าวคือ บางล็อตมีคุณภาพดี ในขณะที่บางล็อตมีคุณภาพต่ำ ซึ่งในตลาดโลกโดยทั่วไป บริษัทที่ได้มาตรฐานมักจะยอมรับและต้องการผลิตผลที่มีคุณภาพที่ดีเสมอต้นเสมอปลายมากกว่า ยิ่งไปกว่านั้นต้นทุนการผลิตผลิตผลยางพาราของไทยก็ยิ่งสูงกว่าประเทศคู่แข่ง (มาเลเซีย และอินโดนีเซีย) อีกด้วย สาเหตุเนื่องมาจากค่าวัตถุดิบ ค่าใช้จ่ายในการควบคุมกระบวนการผลิต (Processing Cost) ที่สูงกว่า เพราะการผลิตในประเทศไทยจะใช้วัตถุดิบที่เป็นเศษยาง และขี้ยาง หรือน้ำยางข้น 3-5 ซึ่งถือเป็นยางที่สกปรก⁵ จึงทำให้ต้องผ่านกระบวนการผลิตหลายขั้นตอนกว่าการใช้วัตถุดิบจำพวกยางก้อนถ้วย (Cup Lump)⁶ ซึ่งมักจะนิยมใช้ในกระบวนการผลิตในประเทศมาเลเซีย และอินโดนีเซีย นอกจากนี้เรื่องของค่าใช้จ่ายในด้านของวัตถุดิบและค่าควบคุมกระบวนการผลิตแล้วยังมีในเรื่องของค่าครองชีพ ค่าแรงงาน และค่าวัสดุปลูก ซึ่งในประเทศไทยสูงกว่าในประเทศมาเลเซีย และอินโดนีเซียทั้งสิ้น

⁵ ยางแผ่นรมควัน สามารถผลิตได้จากน้ำยางสด (จากชาวสวน) -> ยางแผ่นดิบ -> รมควัน -> ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง ได้จากวัตถุดิบ 2 ประเภท ได้แก่ 1. น้ำยางสด (Latex) และ 2. ยางก้อนจับตัว เช่น ยางแผ่นดิบ ยางก้อนถ้วย ยางตามรอยกรีด ยางตกตามพื้น ยางติดเปลือก ซึ่งยางก้อนจับตัวเหล่านี้ถือเป็นยางคุณภาพต่ำ และน้ำยางข้น ผลิตได้จากน้ำยางสด (Latex)

⁶ สำหรับในประเทศไทย เคยทดลองพยายามเปลี่ยนวัตถุดิบมาเป็นยางก้อนถ้วย แต่ชาวสวนคัดค้าน เนื่องจากได้ราคาไม่ดี

3.2.3 ข้อมูลด้านการตลาด

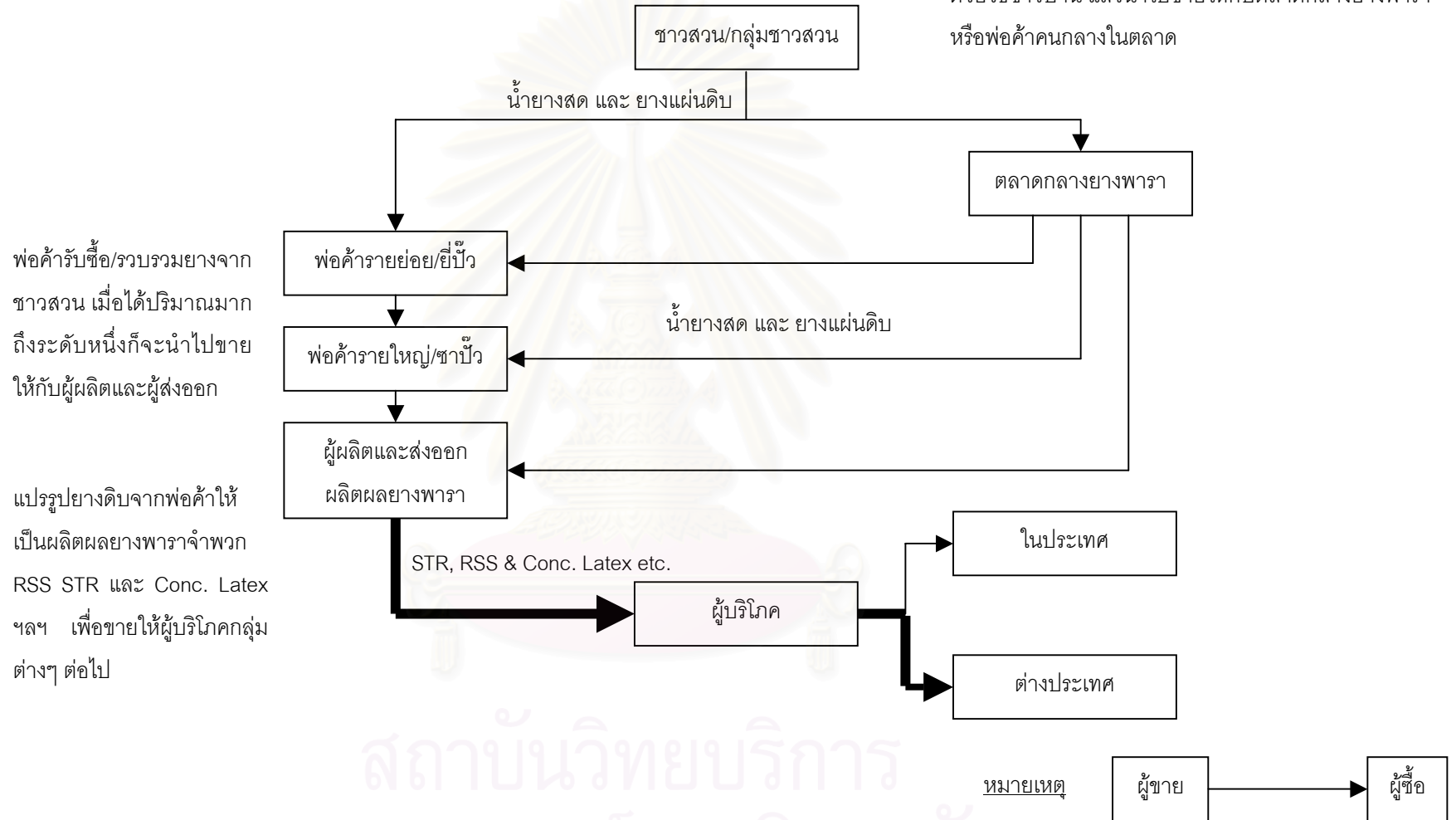
ในส่วนของภาคการตลาดนี้ จะกล่าวให้เห็นชัดเจนถึงประเด็นสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การซื้อขายยางพารา โดยจะเน้นการซื้อขายระหว่างผู้ส่งออกในประเทศไทย กับผู้ซื้อ/ผู้บริโภคน ในต่างประเทศเป็นหลัก โดยเนื้อหาในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับตั้งแต่ผู้ที่มีความข้องเกี่ยวในภาค การตลาด การซื้อขายผลิตภัณฑ์ยางพารา ผู้บริโภคในต่างประเทศ การตกลงซื้อขายกับลูกค้าใน ต่างประเทศ การซื้อขายยาง และเรื่องของราคายางพารา

สำหรับโครงสร้างการตลาดยางพาราของประเทศไทย ประกอบด้วยผู้ที่เกี่ยวข้องนับตั้งแต่ การซื้อขายกับชาวสวน ไปจนถึงการส่งออกไปยังผู้บริโภคในต่างประเทศ ตามแผนผังที่จะแสดง ต่อไปนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เกษตรกร/ชาวสวนที่ทำการปลูกยางพารา เมื่อกรีดยางได้ จะได้น้ำยางสดออกมา ส่วนหนึ่งนำไปทำเป็นยางแผ่นดิบ ด้วยวิธีชาวบ้าน แล้วนำไปขายให้กับตลาดกลางยางพารา หรือพ่อค้าคนกลางในตลาด



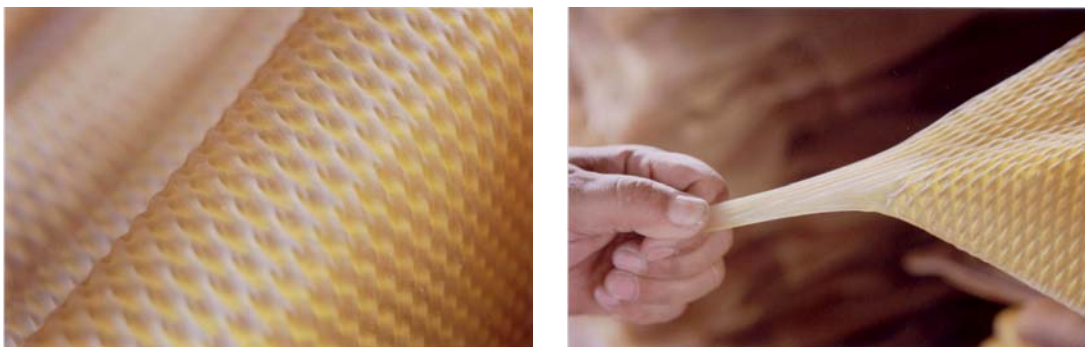
พ่อค้ารับซื้อ/รวบรวมยางจาก ชาวสวน เมื่อได้ปริมาณมาก ถึงระดับหนึ่งก็จะนำไปขาย ให้กับผู้ผลิตและผู้ส่งออก

แปรรูปยางดิบจากพ่อค้าให้ เป็นผลิตผลยางพาราจำพวก RSS STR และ Conc. Latex ฯลฯ เพื่อขายให้ผู้บริโภคกลุ่ม ต่างๆ ต่อไป

รูปที่ 3.4 แผนผังแสดงโครงสร้างตลาดยางพาราโดยสังเขป

การขายยางจากชาวสวน หรือพ่อค้าให้กับผู้ผลิตหรือผู้ส่งออก (Exporter) นั้น ส่วนใหญ่จะเป็นยางแผ่นดิบ (รูปที่ 3.5) และน้ำยางสด โดยถ้าเป็นผู้ประกอบการส่งออกยางใหญ่ จะรับซื้อครั้งละหลายพันถึงหลายหมื่นกิโลกรัม เพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพาราประเภทต่างๆ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน (RSS) ยางแท่ง (STR) น้ำยางข้น (Conc. Latex) ฯลฯ โดยสำหรับยางแผ่นรมควัน และยางแท่งนั้น เมื่อผ่านกระบวนการผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้วจะทำการส่งออกในลักษณะของยางก้อน ซึ่งมีน้ำหนักมาตรฐานก้อนละ 111.11 กิโลกรัม (ดังรูปที่ 3.7) (ยกเว้นแต่จะมีคำสั่งพิเศษจากลูกค้าเป็นอย่างอื่น) ขนส่งในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์เสีย ส่วนใหญ่ ส่วนน้ำยางข้นนั้นการขนส่งจะเป็นไปในรูปแบบของการบรรจุใน Tank (คล้าย Tank บรรทุกน้ำมันทั่วไป)

สำหรับลูกค้าที่รับซื้อยางแท่งจากผู้ประกอบการส่งออกนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่ ผู้บริโภค/ผู้ใช้อย่างภายในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมถุงมือยาง ถุงยางอนามัย ส่วนอีกกลุ่มหนึ่ง คือ กลุ่มผู้บริโภค/ผู้ใช้อย่างต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่นำไปใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ บริษัทใหญ่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ บริษัทยางรถยนต์รายใหญ่ของโลกทั้งหลาย เช่น Michelin, Bridgestone, Goodyear เป็นต้น ซึ่งถ้าพิจารณารวมผู้บริโภคทั้งสองกลุ่มแล้ว สัดส่วนผู้ใช้อยู่ในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางรถยนต์และส่วนประกอบรถยนต์มีสูงถึงประมาณร้อยละ 70 เลยทีเดียว ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 30 เป็นอุตสาหกรรมที่ไม่เกี่ยวกับยางรถยนต์และส่วนประกอบ ได้แก่ อุตสาหกรรมถุงมือยาง (glove) ถุงยางอนามัย (condom) บอลลูน (balloon) ฯลฯ จึงไม่ผิดนักที่จะกล่าวว่าการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราจะขึ้นหรือลง มากหรือน้อยเพียงใดนั้น ขึ้นกับตลาดอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์และส่วนประกอบรถยนต์เป็นหลัก โดยสำหรับผู้บริโภคนอกจากประเทศไทยในต่างประเทศรายใหญ่นั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในประเทศจีน และญี่ปุ่น ซึ่งถ้าเป็นลูกค้าที่อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมเกี่ยวกับรถยนต์โดยส่วนใหญ่จะมาจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นประเทศคู่ค้าผลิตผลยางพารารายใหญ่ที่สุดประเทศไทยดังสถิติที่ได้แสดงไว้แล้วในตอนต้น โดยถ้าเป็นบริษัทผู้บริโภคมที่มีมาตรฐานค่อนข้างสูง ก่อนจะทำการส่งมอบสินค้าจะมีการส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบมาตรฐานสินค้าจากบริษัทตัวแทนที่อยู่ในประเทศไทยมาทำการตรวจสอบสินค้าถึงโกดังของผู้ส่งออกเลยทีเดียว โดยจะพิจารณาถึงองค์ประกอบที่สำคัญหลายๆ อย่าง เช่น น้ำหนักยางต่อก้อนเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ แบ่งกันความชื้นที่ทาบก้อนยางหนาไปหรือไม่ (มาตรฐานกำหนดไว้ น้ำหนักแบ่งต้องไม่เกิน 500 กรัม) คุณภาพยาง ชั้นยางเป็นไปตามที่ตกลงหรือไม่ เครื่องหมาย (Marking) บนก้อนยางถูกต้อง ชัดเจนดีหรือไม่ เป็นต้น



รูปที่ 3.5 ยางแผ่นดิบที่ชาวสวนนำมาขายให้กับผู้ส่งออก และ/หรือตลาดกลางยางพารา



รูปที่ 3.6 ลักษณะการนำยางแผ่นดิบที่พ่อค้ารวบรวมจากชาวสวน
มาขายให้กับผู้ส่งออก



รูปที่ 3.7 ยางก้อนที่ผู้ส่งออกผลิตเสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมจะส่งออก



รูปที่ 3.8 การทำแป้งกันความชื้นบนก้อนยาง



รูปที่ 3.9 เครื่องหมายบนก้อนยาง

ส่วนการค้าขายผลิตผลยางพารากับประเทศจีนนั้น เนื่องจากประเทศจีนถือเป็นประเทศอุตสาหกรรมใหม่ที่เพิ่งจะมีการเปิดเสรีทางการค้ากับประเทศต่างๆ ในโลก และเพิ่งจะได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) อย่างเต็มตัว จึงส่งผลทำให้ตลาดการซื้อขายสินค้าต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นภายในประเทศจีนเอง หรือระหว่างประเทศเกิดการแข่งขันกันสูงขึ้น ตลอดจนยังเป็นเหตุจูงใจให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศจีนมากยิ่งขึ้นอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลงทุนในด้านอุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์ ซึ่งมีการขยายตัวกันเพิ่มขึ้นทุกขณะ และด้วยเหตุที่ว่าประเทศจีนเป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลกถึงประมาณ 1,200 ล้านคน ทำให้ปริมาณความต้องการการบริโภคสินค้าต่างๆ สูงตามไปด้วย ทั้งนี้ยังรวมไปถึงผลิตผลยางพาราจากประเทศไทยด้วยเช่นกัน โดยพฤติกรรมการสั่งซื้อสินค้าของผู้บริโภครายใหญ่ในประเทศจีนนั้น จะเป็นไปในลักษณะของการสั่งซื้อในปริมาณสูงมากในแต่ละครั้ง และสั่งมากับผู้ขาย/ผู้ส่งออกในประเทศไทยเพียงรายเดียว ซึ่งต่างจากคำสั่งซื้อจากบริษัทใหญ่ๆ ในประเทศญี่ปุ่น จะมีการสั่งในปริมาณสูงเช่นเดียวกัน แต่กระจายๆ กันไปหลายๆ บริษัทผู้ส่งออก เนื่องจากเป็นมาตรการด้านการกระจายความเสี่ยงวิธีหนึ่งในการซื้อขายสินค้า และยังสามารถใช้เป็นข้อต่อรองในเรื่องของราคาขายกับผู้ส่งออกบางรายที่เสนอให้ในราคาที่สูงอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ด้วยเหตุที่ประเทศจีนเป็นประเทศที่เพิ่งเปิดทำการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ ในโลก ดังนั้น ด้วยความเป็นสมาชิกใหม่ ยังคงมีความไม่แน่นอนทางการเงินอยู่บ้าง กล่าวคือ เสถียรภาพทางการเงินยัง

ไม่แน่นอนนัก ยังมีขึ้นๆ ลงๆ เป็นเหตุให้ผู้ส่งออกไทยหลายรายที่ทำการค้าขายกับผู้ซื้อภายในประเทศจีนทำการขายผ่านนายหน้า หรือทำการขายโดยแบ่งเป็นหลายๆ ล็อต ลดปริมาณในแต่ละล็อตลง เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง

ดังที่กล่าวไปแล้วในตอนต้นของบทที่ 1 ว่าการส่งออกยางพาราของประเทศไทยนั้นสามารถทำรายได้ให้กับประเทศได้ปีละไม่ต่ำกว่าปีละ 3-5 หมื่นล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่การส่งออกยางจากประเทศไทยไปยังประเทศกลุ่มเอเซียตะวันออกนี้จะเป็นการขายแบบ FOB (Free On Board) (หมายความว่า ผู้ขายมีความรับผิดชอบต่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการขนส่งตั้งแต่โรงงานของผู้ส่งออกไปยังท่าเรือต้นทาง เมื่อสินค้าถูกขนย้ายและบรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว ความรับผิดชอบต่อสินค้าและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้ขายจะหมดลงทันที) สำหรับการซื้อขายยางพาราในตลาดยาง เนื่องจากผลิตผลยางพาราถือว่าเป็นสินค้าเกษตร (Commodity) ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นการซื้อขายภายในประเทศ หรือการซื้อขายกับต่างประเทศก็ตาม จะมีการซื้อขายหลักๆ อยู่ใน 2 ตลาด ได้แก่ การซื้อขายในตลาดปัจจุบัน (Cash Market, Physical Market หรือ Spot Market) หมายถึง การตกลงซื้อขายที่เกิดขึ้นโดยปกติ มีการสั่งซื้อ ชำระเงิน (ในรูปของเงินสด เช็ค เงินมัดจำ ฯลฯ) มีตัวสินค้าจริงๆ และส่งมอบสินค้าทันที หรือในภายภาคหน้า (ในระยะเวลาอันใกล้) และ การซื้อขายในอีกตลาดหนึ่ง คือ การซื้อขายในตลาดล่วงหน้า (Futures Market) เป็นการซื้อขายตัวสัญญาล่วงหน้า (Futures Contract) ซึ่งถือเป็นตัวแทนของสินค้า โดยในตัวสัญญาจะระบุถึงชนิดของสินค้าที่จะซื้อขายกัน จำนวน คุณภาพ ตลอดจนเดือนที่ส่งมอบสินค้า (Delivery Month) ราคาซื้อขาย (ซึ่งได้มาจากการประมูล) โดยผู้ครอบครองตัวสัญญานั้นสามารถที่จะถือครองไว้จนถึงวันรับมอบสินค้า หรืออาจจะนำไปซื้อขายในตลาดต่ออีกทอดหนึ่งก็ได้⁷

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁷ ตัวอย่างเช่น มีการตกลงซื้อขายกัน ณ วันที่ 19 ก.ค. 45 โดยในตัวสัญญาระบุว่า FOB Bangkok ชนิดยาง RSS grade 3 ที่ราคา 35 บาท/กิโลกรัม ส่งมอบ ณ วันที่ 19 ต.ค. 45 ฯลฯ (มีการชำระเงินเมื่อได้รับตัวสัญญา) เมื่อถึงวันส่งมอบสินค้า ผู้ถือตัวสัญญาจะได้รับมอบสินค้าจากตลาด ซึ่งก็คือได้สินค้ามาในราคา 35 บาท/กิโลกรัม ตามที่ได้ตกลงไว้ โดยไม่สนว่าราคาสินค้าในวันนั้นจะอยู่ที่ระดับใด (ถ้าอยู่ที่ 38 บาท ก็ถือว่าผู้ซื้อซื้อได้ในราคาถูกลงว่า นั่นเอง) ด้วยเหตุนี้ ทำให้เกิดการซื้อขายในลักษณะของการเก็งกำไรกันขึ้นมาอีกด้วย

การส่งออกในปัจจุบัน การตกลงซื้อขายในตลาดปัจจุบัน (Cash Market) นั้นจะเป็นไปในรูปแบบของการติดต่อกันโดยตรง (Direct Contact) ระหว่างผู้ซื้อในต่างประเทศกับผู้ขายหรือผู้ส่งออกที่อยู่ในประเทศไทย ผ่านทางโทรสาร ทางอีเมล และ/หรือทางโทรศัพท์ ซึ่งในวงการซื้อขายยางพารานั้น ผู้ซื้อกับผู้ขายจะมีความรู้จักมักคุ้นกันค่อนข้างดี โดยการตกลงนั้นจะเริ่มต้นจากทางผู้ซื้อในต่างประเทศจะทำการสอบถามราคามาก่อนว่า ราคา FOB หรือ CIF ฯลฯ ที่ทำเรืออะไรเท่าไร จากนั้นผู้ส่งออกจะเสนอราคากลับไป (ซึ่งโดยปกติผู้ส่งออกทั่วไป จะมีการเสนอราคาของตนเองอยู่ทุกวันอยู่แล้ว) ถ้าผู้ซื้อสนใจ ต้องการจะให้ส่งออกจากท่าเรือใด มีเงื่อนไขอย่างไร ก็จะมีการตกลงและต่อรองราคากัน และเกิดการซื้อขายกันในที่สุด สำหรับราคาที่ตกลงกันนั้น ทางผู้ส่งออกอาจจะเสนอราคาอิงตามตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์ (SICOM) และตลาดล่วงหน้าญี่ปุ่น (TOCOM) แต่ราคาในตลาดล่วงหน้าเหล่านี้เป็นเพียงราคาที่มีไว้สำหรับอ้างอิงเพื่อเป็นจุดเริ่มต้นของการต่อรองในตลาดปัจจุบันเท่านั้น กล่าวคือ ราคาที่ตกลงซื้อขายกันในตลาดปัจจุบันไม่จำเป็นต้องเท่ากับที่ราคาในตลาดล่วงหน้ากำหนดไว้เสมอไป เพราะราคาที่ตกลงซื้อขายกันนั้นถือเป็นเพียงราคาที่สามารถตอบสนองของความพอใจของทั้งผู้ซื้อและผู้ขายได้เท่านั้นเอง ทั้งนี้ ในการซื้อขายแต่ละครั้งอาจเป็นไปในรูปของซื้อครั้งเดียวจบ (ซื้อแบบวันต่อวัน) หรือมีการทำสัญญาระยะสั้นระหว่างกัน หรือในบางครั้งอาจมีการทำสัญญาซื้อขายระยะยาว ซึ่งทั้งหมดขึ้นอยู่กับข้อตกลงและความพึงพอใจระหว่างคู่ค้าแต่ละราย ตัวอย่างเช่น ทำสัญญา 1 ปี โดยต้องการยางแผ่นรมควันเกรด 3 (ตกลงราคาตามตลาดในขณะนั้น) เดือนละ 100 ตัน เป็นต้น

สำหรับระบบการติดต่อซื้อขายแบบ Direct Contact หรือ เรียกอีกอย่างว่า Direct Trading ที่ได้กล่าวไปนั้น เป็นระบบที่เป็นผลได้จากความสะดวกและครอบคลุมทั่วถึงของระบบคมนาคมขนส่งและระบบการสื่อสารที่ได้รับการพัฒนาสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การแข่งขันในตลาดค้าขายยางพารานั้นมีความรุนแรงมากขึ้น และส่งผลต่อสภาวะของตลาดยางในปัจจุบันอีกด้วย เช่น ทำให้มีบริษัทจำพวก Trader เป็นหน่วยธุรกิจที่ค้าขายเก็งกำไร (Speculate) เกิดขึ้นอย่างมากมาย ตลอดจนลดบทบาทและความสำคัญของบริษัทนายหน้าซื้อขายยาง (Agent) ซึ่งทำหน้าที่ในการประสานงานการซื้อขายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายแต่ละรายลง (ในการซื้อขายยุคก่อนที่ไม่ได้มีการติดต่อกันแบบ Direct Contact บริษัทนายหน้าเหล่านี้จะมีบทบาทสูงมาก) นอกจากนี้ที่กล่าวไปทั้งหมดแล้ว ยังมีการซื้อขายอีกรูปแบบหนึ่งก็คือ การซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่ในกรณีนี้จะเป็นการซื้อขายระหว่างภาครัฐบาลของสองประเทศผู้ซื้อและผู้ขายมากกว่า

หลังจากมีการตกลงซื้อขายระหว่างผู้ซื้อในต่างประเทศและผู้ขาย/ผู้ส่งออกในประเทศไทย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้ซื้อและผู้ขายจะตกลงกันถึงเรื่องของประเภทและชนิดยาง ปริมาณยางที่ต้องการ Term Of Sale (FOB C&F CIF etc.) ที่ท่าเรือใด (ท่าเรือกรุงเทพ สงขลา ปันง ฯลฯ ซึ่งโดยส่วนใหญ่ผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดท่าเรือที่ใช้ในการส่งออก เนื่องจากผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ) ปริมาณเท่าใด Term Of Payment (ชำระเงินอย่างไร เช่น เปิด L/C, TT, Cash in advance, ตั๋ว D.P., ตั๋ว D.A., Bank Collection เป็นต้น) โดยรายละเอียดทั้งหมดนี้จะเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเองทั้งหมด โดยจะเป็นไปในรูปแบบใดนั้น ขึ้นอยู่กับความน่าเชื่อถือของลูกค้า ความสนิทสนม ความพึงพอใจ และความสัมพันธ์ระหว่างคู่ค้าทั้งสองฝ่าย

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขายสินค้าประเภทใด หรือจะเป็นการซื้อขายในตลาดใด ภายในประเทศหรือตลาดต่างประเทศก็ตาม จะต้องมีการปัจจัยทางด้านของราคาสินค้าเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ โดยสำหรับตลาดซื้อขายยางพาราในปัจจุบันนี้ เรียกได้ว่าเป็นตลาดของผู้ซื้อ กล่าวคือ ผู้ซื้อใช้อำนาจต่อรองในการซื้อขายสูงมาก ส่งผลให้ราคาขายยางของผู้ส่งออกหรือผู้ผลิตรายใหญ่ๆ ถูกกดให้ต่ำลง ดังนั้นในปัจจุบันด้วยความร่วมมือกันระหว่างประเทศผู้ผลิตและส่งออกยางพารารายใหญ่ ซึ่งได้แก่ ไทย มาเลเซีย และอินโดนีเซีย จึงได้พยายามก่อตั้งสภายาง 3 ประเทศ ขึ้น (ITRC : International Tripartite Rubber Council) เพื่อพยายามดึงให้ตลาดยางพาราเป็นตลาดของผู้ขาย ตลอดจนเพื่อให้อำนาจต่อรองของผู้ซื้อลดลงด้วย (เช่นเดียวกับวงการค้าน้ำมันที่มีกลุ่มประเทศผู้ค้าน้ำมัน OPEC ซึ่งเกิดจากการรวมกลุ่มกันของผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่) โดยมีมาตรการสนับสนุนหลายๆ ประการเพื่อต้องการลดอุปทานของผลิตผลยางพาราในตลาดโลกลง ตัวอย่างเช่น ลดพื้นที่การปลูกยาง ลดกำลังการผลิต และลดปริมาณการส่งออกของประเทศผู้ผลิตลง เพิ่มปริมาณยางในสต็อกของประเทศผู้ผลิตให้สูงขึ้น เป็นต้น นอกจากการซื้อขายยางกับตลาดต่างประเทศแล้ว สำหรับในเรื่องของตลาดในประเทศไทย ราคายางภายในก็มีความผันผวนขึ้นลงเช่นเดียวกัน ซึ่งโดยปกติทางภาครัฐบาลจะเป็นผู้เข้ามาแทรกแซงราคายางพาราเพื่อให้ภายในประเทศมีราคาสูงขึ้น โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรเป็นหลัก ซึ่งก็มีมาตรการสนับสนุนตามหลักเศรษฐศาสตร์มากมายเช่นเดียวกัน เช่น การที่รัฐบาลรับซื้อยางจากเกษตรกรในราคาที่สูงกว่าราคาตลาดในขณะนั้น เก็บเข้าสต็อกไว้ก่อน เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อลดปริมาณอุปทานในตลาดลงซึ่งจะมีผลทำให้ราคาผลิตผลยางพาราในประเทศสูงขึ้นนั่นเอง^๘

^๘ อย่างไรก็ตาม เมื่อรัฐบาลเก็บยางไว้ในสต็อกจนถึงระยะเวลาที่สมควรปล่อยออกมา จะต้องคำนึงถึงราคาที่ขายออกมาด้วยว่าจะต้องขายให้ได้กำไรเมื่อเทียบกับราคาที่รับซื้อมา (ถ้าขายขาดทุน เงินที่ขาดทุนก็คือภาษีของประชาชน นั่นเอง) ตลอดจนราคาที่ปล่อยขายจะต้องไม่ทำให้ผู้ส่งออก หรือผู้ผลิตผลิตผลยางพาราได้รับความเดือดร้อนด้วย

ไม่เพียงแต่ราคาสินค้าประเภทผลิตผลยางพาราที่มีการซื้อขายกันในตลาดปัจจุบัน จะมีแนวโน้มเป็นไปตามกลไกราคาของตลาดซื้อขายล่วงหน้าโตเกียว (TOCOM) และตลาดล่วงหน้าสิงคโปร์ (SICOM) (ซึ่งโดยส่วนใหญ่ จะเป็นราคาล่วงหน้า 1 เดือน) เท่านั้น แต่ราคาซื้อขายในตลาดปัจจุบันดังกล่าวยังจะมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงไปตามปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์และอุปทานในขณะนั้นๆ เช่น ปัจจัยทางภาวะอากาศ ปัจจัยทางด้านการเมือง ปัจจัยทางด้านอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เหตุการณ์สำคัญในบ้านเมืองต่างๆ ที่เกิดขึ้น ฯลฯ อีกด้วย

3.2.4 ข้อมูลด้านผู้ที่มีความเกี่ยวข้องในธุรกิจการซื้อ-ขาย-ส่งออกผลิตผลยางพารา

เมื่อผลิตผลยางพาราถูกผลิตจากโรงงานผู้ส่งออกเป็นที่เรียบร้อย พร้อมทั้งจะทำการส่งออกแล้วนั้น จะมีหน่วยงานหลายฝ่าย หรือหลายๆ องค์กรเข้ามาเกี่ยวข้องในกระบวนการต่างๆ ตั้งแต่กระบวนการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ กระบวนการทางด้านเอกสาร กระบวนการทางด้านศุลกากร ฯลฯ โดยสำหรับในส่วนนี้จะเป็นการกล่าวถึงบทบาทหน้าที่และความสำคัญของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องในการซื้อ ขาย และส่งออกผลิตผลยางพาราโดยเริ่มต้นตั้งแต่ชาวสวน/กลุ่มชาวสวน โรงงานผลิตและผู้ส่งออก (หรือ ผู้ประกอบการส่งออก) บริษัทตัวแทนออกของ (Shipping) บริษัทขนส่ง (Transporter) บริษัทตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ด้านศุลกากร (3 ด้านสำคัญ) ตลอดจนหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ชาวสวน และกลุ่มชาวสวน

เป็นกลุ่มบุคคลที่ประกอบกิจการสวนยางเป็นของตนเอง โดยอาจมีพื้นที่ทำการเพาะปลูกเป็นของตนเอง หรืออาจมีการเช่ามาก็ตามแต่ โดยสำหรับสวนยางพารานั้นจะเป็นแหล่งผลิตซึ่งน้ำยางสด ซึ่งได้มาจากต้นยางโดยตรง และแผ่นยางดิบ ซึ่งได้มาจากการที่ชาวสวนทำการแปรรูปจากน้ำยางสดอีกทีหนึ่ง แต่ด้วยเหตุที่ว่าสวนยางในประเทศไทยนั้นส่วนใหญ่เป็นสวนขนาดเล็ก ปริมาณผลผลิตต่อสวนมีน้อย ดังนั้นในระบบตลาดยางพาราจึงเกิดพ่อค้าคนกลางทั้งยี่ปั้ว และชาปั้วขึ้น เพื่อทำหน้าที่ในการรวบรวมยางดิบจากชาวสวนให้มีปริมาณมากเพียงพอในระดับหนึ่ง จากนั้นจึงนำมาขายให้กับผู้ประกอบการส่งออกอีกทอดหนึ่ง สำหรับพื้นที่สวนยางในแต่ละจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย สามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3-11 พื้นที่ปลูกยางรายจังหวัด

หน่วย : ไร่

จังหวัด	ปี 2529	ปี 2533	ปี 2539
พังงา	553,415	485,464	617,817
นครศรีธรรมราช	1,467,727	1,466,229	1,406,104
กระบี่	646,645	507,078	621,997
ตรัง	963,425	1,061,592	1,059,294
พัทลุง	552,066	556,740	513,369
สตูล	254,779	256,058	281,290
สงขลา	1,623,704	1,650,244	1,650,178
ปัตตานี	354,450	245,689	271,153
ยะลา	934,308	907,545	945,105
นราธิวาส	935,591	870,973	890,127
อื่นๆ*	2,480,018	2,979,048	3,989,099
รวม	10,766,128	10,986,660	12,245,533

* อื่นๆ หมายถึง จังหวัดที่อยู่ในพื้นที่ภาคใต้ตอนบน และในพื้นที่เขตภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่มา : ข้อมูลวิชาการยางพารา ปี 2542

สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- ผู้ประกอบการส่งออก หรือผู้ส่งออก (Exporter)⁹

สำหรับผู้ประกอบการส่งออกในที่นี้ หมายความว่า ผู้ผลิตและส่งออกผลผลิตยางพาราเนื่องจากในประเทศไทยนั้น ผู้ผลิตส่วนใหญ่จะทำหน้าที่เป็นผู้ส่งออกด้วย ซึ่งสำหรับผู้ประกอบการส่งออกนี้จะมีหน้าที่ในการผลิตผลผลิตยางพารา เช่น ยางแท่ง ยางแผ่นรมควัน น้ำยางข้น ฯลฯ เพื่อนำไปขายทั้งในตลาดในประเทศ และส่งออกต่างประเทศ โดยการผลิตนั้นจะเป็นการผลิตเพื่อเก็บสต็อก (Made to Stock) ไว้ในโกดังของตนเอง โดยทั่วไปจะเก็บเป็นระยะเวลาประมาณ 1-2 เดือน (เพราะถ้าเก็บยาวนานกว่านี้ อาจทำให้คุณภาพของสินค้าที่ผลิตได้เสื่อมลงไปได้) นอกจากนี้ผู้ส่งออกจะมีหน้าที่ในการผลิตและส่งออกแล้ว ในปัจจุบันบริษัทผู้ประกอบการส่งออกหลายๆ แห่งกำลังพยายามก่อตั้งอุตสาหกรรมต่อเนื่องจำพวกผลิตภัณฑ์ยางควบคู่กันไปด้วย

- บริษัทตัวแทนออกของ (Shipping)

บริษัทตัวแทนออกของ ซึ่งในวงการขนส่งทั่วไปมักเรียกกันว่าบริษัท Shipping เป็นหน่วยธุรกิจที่มีหน้าที่หลักในการเดินเอกสารพิธีศุลกากร ติดต่อกับกรมศุลกากร แทนผู้ประกอบการส่งออก (Exporter)⁹ ซึ่งนับว่าเป็นหน่วยธุรกิจที่มีบทบาทมากในกระบวนการส่งออกปัจจุบัน เนื่องจากผู้ประกอบการส่งออกโดยส่วนใหญ่ไม่มีหน่วยงานภายในองค์กรที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับงานด้านเอกสารการส่งออกเหล่านี้ โดยเฉพาะ (Shipping Department) เพราะถือเป็นกระบวนการและขั้นตอนที่มีความยุ่งยาก วุ่นวาย และเสียเวลามาก ตลอดจนไม่มีความชำนาญ และความคล่องตัวมากเท่ากับบริษัทตัวแทนออกของ โดยบริษัทดังกล่าวที่ทางผู้ประกอบการส่งออกเลือกมาใช้งานนั้น ผู้ส่งออกจะพิจารณาจากความรับผิดชอบ ต่องานที่มอบหมายให้ทำ บริการที่ได้รับเทียบกับค่าจ้าง การแก้ไขปัญหา และที่สำคัญที่สุดคือเรื่องของความน่าเชื่อถือ นอกจากหน้าที่ของบริษัทตัวแทนออกของ ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว บริษัทตัวแทนออกของยังมีหน้าที่ในการประสานงานกับทาง สายการบินหรือตัวแทนเรือ บริษัทขนส่ง แทนผู้ส่งออก (ในกรณีที่ผู้ส่งออกจ้างให้ทำแทน) อีกด้วย

สำหรับลักษณะการประกอบกิจการของบริษัทตัวแทนออกของนั้น จะมีหลากหลายรูปแบบมาก เช่น ตั้งขึ้นเป็นบริษัทตัวแทนเพียงอย่างเดียว คือ มีหน้าที่เพียงเดินเอกสารพิธีศุลกากรเท่านั้น หรืออาจจะเพิ่มหน้าที่ในด้านของการจัดหา จัดจ้าง ประสานงานกับบริษัทขนส่ง หรือสายเรือ/ตัวแทนเรือในการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกอีกด้วย กล่าวคือ ทำหน้าที่ด้านการติดต่อสื่อสารในเรื่องของการส่งออกแทนผู้ส่งออกแทบทั้งหมดแต่ไม่มีกองรถบรรทุกเป็นของตนเอง หรืออาจจะประกอบกิจการในลักษณะของการร่วมทุนกันระหว่างบริษัทตัวแทนออกของและบริษัทขนส่ง กล่าวคือ ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าให้ผู้ส่งออกด้วย นอกจากนี้ยังมีการประกอบกิจการในลักษณะของการร่วมทุนระหว่างบริษัทตัวแทนออกของ บริษัทขนส่ง และบริษัทสายเรือ/ตัวแทนเรือด้วย (โดยใน จ.สงขลา มีการจัดตั้งหน่วยธุรกิจลักษณะนี้ประมาณ

⁹ ผู้ส่งออกจะสามารถทำการส่งออกผลิตผลทางพาราได้นั้น จะต้องปฏิบัติตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2511) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมยางพาราศักราช 2481 ดังแสดงรายละเอียดบางส่วนที่เกี่ยวข้องในภาคผนวก ก.

3-5 รายเท่านั้นในปัจจุบัน) ซึ่งถือเป็นหน่วยธุรกิจที่มีการดำเนินการครบวงจร ตั้งแต่เรื่องของเอกสาร การขนส่งสินค้าภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการจัดตั้งองค์กรในรูปแบบนี้นั้นจะเน้นถึงความสะดวกที่ผู้ส่งออก (ลูกค้า) จะได้รับ คือ ลูกค้าติดต่อแห่งเดียว กระบวนการต่างๆ จะได้รับการดำเนินการให้ตั้งแต่ต้นจนจบ (One Stop Service) ตลอดจนเป็นการลดความผิดพลาดในการติดต่อสื่อสารระหว่างแต่ละหน่วยงานและระหว่างองค์กรลงอีกด้วย

จากที่กล่าวมาทั้งหมด อาจกล่าวได้ว่าบริษัทตัวแทนออกของนั้น เปรียบเสมือนผู้จัดการส่วนตัวของผู้ประกอบการส่งออก นั่นเอง แต่อย่างไรก็ตามการขยายตัวของบริษัทตัวแทนออกของใน จ.สงขลา และพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยยังไม่กว้างขวาง และใหญ่โต เหมือนในกรุงเทพฯ และในปิ่นัง ซึ่งมีท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือปิ่นังเป็นท่าเรือหลักสำคัญ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะ ปริมาณความต้องการในการขนส่งเพื่อส่งออกจากพื้นที่ดังกล่าวยังมีไม่มากและไม่หลากหลายเท่าที่ควร เพราะสินค้าหลักที่ถูกส่งออกจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างนี้ ก็คือ ผลิตผลยางพาราอย่างเดียวเท่านั้น

- บริษัทขนส่ง หรือผู้ประกอบการขนส่ง (Transporter)

เป็นหน่วยธุรกิจที่ทำหน้าที่ในการรับจ้างขนส่ง โดยในที่นี้จะหมายถึงการขนส่งสินค้าภายในประเทศจากโรงงานของผู้ประกอบการส่งออกจนถึงท่าเรือต้นทางเท่านั้น (เพราะ ถ้าเป็นการส่งสินค้าระหว่างประเทศจะอยู่ในความรับผิดชอบของสายเรือ/ตัวแทนเรือ) ซึ่งจะมีกองรถบรรทุกเป็นของตัวเอง โดยจะได้รับคำสั่งซื้อบริการจากผู้ส่งสินค้า (อาจหมายถึง ผู้ส่งออกโดยตรง หรืออาจเป็นบริษัทตัวแทนที่ผู้ส่งออกจ้างให้ทำหน้าที่แทนก็ได้) ในรูปของ Shipping Instruction (S.I.) ซึ่งจะระบุถึงประเภท ชนิด จำนวน และปริมาณสินค้าที่จะให้ทำการขนส่ง ด้านศุลกากรที่จะส่งผ่านจุดต้นทางการขนส่ง ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทาง (ซึ่งรายละเอียดเหล่านี้ ผู้ส่งออกได้ตกลงกับผู้ซื้อในต่างประเทศไว้ก่อนหน้านั้นแล้ว) โดยจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พบว่าปริมาณสินค้าที่ถูกขนส่งด้วยรถบรรทุกในรูปแบบการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่เขตภาคใต้ตอนล่างนั้นเป็นสินค้าจำพวกผลิตผลยางพาราถึงร้อยละ 90 เลยทีเดียว ส่วนที่เหลือนั้นจะเป็นสินค้าจำพวกสินค้าแช่แข็ง อาหารกระป๋อง เป็นต้น

นอกจากหน้าที่ในการขนส่งที่บริษัทขนส่งต้องรับผิดชอบแล้ว บริษัทขนส่งยังมีหน้าที่ในการติดต่อสื่อสารกับบริษัทสายเรือ/ตัวแทนเรือในเรื่องของผู้สินค้าซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ เพื่อที่จะสามารถเข้าไปลากตู้สินค้าเปล่าจากลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ของตัวแทนเรือ (ในเขตท่าเรือ) ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานผู้ส่งออก ตลอดจนการติดต่อสื่อสารกับทางท่าเรือในเรื่องของการนำตู้สินค้าเข้าและออกจากเขตท่าเรืออีกด้วย ที่กล่าวถึงหน้าที่ต่างๆ ของบริษัทขนส่งมาทั้งหมดนี้ อาจสรุปได้ว่าวัตถุประสงค์ของหน้าที่ของบริษัทขนส่งก็คือ เพื่อให้สามารถนำสินค้าของเจ้าของสินค้าขึ้นเรือได้ทันเวลา ไม่มีความผิดพลาดในการขนส่งเกิดขึ้น นั่นเอง

สำหรับการประกอบกิจการของบริษัทขนส่งโดยส่วนใหญ่ใน จ.สงขลา นั้นจะไปในลักษณะของการเป็นบริษัทขนส่งอย่างเดียว มีเฉพาะกองรถบรรทุกเป็นของตัวเอง แต่มีไม่มากนักที่จะมีลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ของตนเองด้วย ซึ่งถ้าเป็นในกรณีนี้ ทางบริษัทขนส่งเองจะต้องมีความร่วมมือกับทางบริษัทสายเรือ/ตัวแทนเรือ (ซึ่งถือได้ว่าเป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์) เป็นอย่างดี ซึ่งมักจะเป็นไปในลักษณะของการประกอบกิจการร่วมทุนกันระหว่างบริษัทขนส่ง กับบริษัทตัวแทนออกของ และ/หรือบริษัทสายเรือ/ตัวแทนเรือ เพื่อความสะดวกในการติดต่อประสานงานระหว่างองค์กร และการให้บริการแก่ลูกค้าอย่างครบวงจร ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในส่วนของบริษัทตัวแทนออกของ (Shipping) ก่อนหน้านี้

- บริษัทสายเรือ/ตัวแทนเรือ (Shipping Line / Shipping Agent)

บริษัทตัวแทนเรือเป็นหน่วยธุรกิจที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนให้กับสายเรือ (โดย 1 บริษัทตัวแทนเรืออาจจะเป็นตัวแทนให้กับสายเรือมากกว่า 1 สายก็ได้) ทำหน้าที่แทนเจ้าของเรือ (หมายถึง สายเรือ) ในการหาสินค้ามาลงเรือ โดยเจ้าของเรือหรือสายเดินเรือดังกล่าวอาจจะอยู่ในประเทศไทยหรืออยู่ในต่างประเทศก็ได้ และยังมีหน้าที่ในการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่ต้องใช้ รวมทั้งการบริหารตู้สินค้าที่อยู่ในความครอบครองของตน (ในกรณีตู้สินค้าเป็นของเจ้าของเรือ*) ทั้งขาเข้าและขาออก ให้สมดุลและเพียงพอต่อความต้องการของผู้ขนส่งในพื้นที่นั้นๆ ร่วมกับเจ้าของเรือ -

* มีอีกกรณีหนึ่งคือ ในกรณีที่ตู้สินค้าเป็นของบริษัทที่เรียกกันว่า Container Operator ซึ่งมีหน้าที่ให้บริการเฉพาะตู้สินค้าเท่านั้น ไม่มีเรืออยู่ในครอบครองของตน

กล่าวคือ จะต้องมีการบริหารสต็อกตู้สินค้าให้หมุนเวียนเพียงพอต่อปริมาณสินค้าเข้าและขาออก ถ้าจำนวนตู้สินค้าในพื้นที่ไม่เพียงพอก็ต้องแจ้งให้ทางเจ้าของเรือส่งตู้เปล่าเข้ามาเพิ่ม ในทำนองกลับกันถ้าตู้สินค้าในพื้นที่มีปริมาณมากจนเกินไป ก็จะต้องส่งตู้เปล่าออกจากพื้นที่ไป นอกจากนั้นจะต้องมีการประสานงานกับทางท่าเรือเกี่ยวกับตู้สินค้าของตนว่าจะมีเจ้าของสินค้าหรือผู้ขนส่งสินค้ามาลากออกไปหรือนำเข้ามาในเขตท่าเรือเมื่อใด ตู้หมายเลขอะไร จำนวนเท่าไร หรือเรือในสายเรือของตนจะเข้าเขตท่าเรือเมื่อใด เป็นต้น และที่สำคัญที่สุดอีกหน้าที่หนึ่ง ก็คือ หน้าที่ในการออกเอกสารใบตราส่ง (Bill Of Lading : B/L) ซึ่งเป็นเอกสารสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าระหว่างประเทศให้กับเจ้าของสินค้า ตลอดจนหน้าที่ในการรับของตู้สินค้า จองระวางเรือจากผู้ส่งสินค้าอีกด้วย และนอกจากนั้นยังมีหน้าที่ในการแจ้งหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น กองตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.) กองตรวจโรคศุลกากร ท่าเรือ กรมเจ้าท่า ฯลฯ ให้รับทราบในเรื่องที่เรือของตนจะเข้ามาในเขตท่าเรือหรือเมืองท่านั้นๆ เพื่อให้มีการตรวจตราในด้านต่างๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน สมบูรณ์ตามที่กฎหมายในเมืองท่านั้นๆ ใช้อยู่

สำหรับสายเรือหรือเจ้าของเรือแต่ละสายนั้นจะตั้งตัวแทน (Agent) กระจายอยู่ตามเมืองท่าสำคัญ ที่ตนมีฐานธุรกิจอยู่ โดยบริษัทตัวแทนเรือทั้งหลายเหล่านี้จะต้องทำการติดต่อผูกมิตรกับทั้งผู้ส่งออก และบริษัทรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder¹⁰) เพื่อประโยชน์ในการหาสินค้ามาลงเรือให้ได้มากที่สุด ซึ่งอาจดำเนินธุรกิจในลักษณะของการว่าจ้างหรือร่วมมือกับบริษัท Forwarder ในการรวบรวมสินค้ามาให้ก็ได้ หรือในบางกรณีบริษัท Forwarder เองจะเป็นผู้รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าหลายๆ รายด้วยตนเอง กล่าวคือ ทำหน้าที่เสมือนผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ ทั้งๆ ที่ไม่มีเรือเป็นของตัวเอง เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองค่าระวางกับตัวแทนเรือด้วย ดังนั้นอาจกล่าวได้อย่างง่ายๆ ก็คือ บริษัท Forwarder นั้นเป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของสินค้า / ผู้ส่งสินค้า กับบริษัทตัวแทนเรือ นั่นเอง

¹⁰ ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) คือ คนกลางในการขนส่ง เป็นผู้รวบรวมสิ่งของต่าง ๆ จากผู้ต้องการขนส่งหลายคน ให้มีปริมาณมากพอแล้วมอบให้ผู้ขนส่งรับจ้างทำการขนส่ง โดยผู้รับจัดการขนส่งจะรับผิดชอบในความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ถ้าไรที่จะได้รับมาจากอัตราค่าขนส่งที่ต่างกันระหว่างการขนส่งปริมาณน้อยกับการขนส่งปริมาณมาก ผลประโยชน์ที่ผู้ใช้จะได้รับ คือ บริการที่รวดเร็วขึ้น ผู้รับจัดการขนส่งมีความสำคัญต่อการขนส่งทางรถไฟ บริษัทรถบรรทุก และสายการบิน

สำหรับราคาค่าขนส่งทางเรือหลักๆ (ยังมีค่าใช้จ่ายส่วนอื่นอีก) ที่ทางสายเรือเรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า (หรืออาจเรียกเก็บจากบริษัทตัวแทนที่ทำหน้าที่แทนผู้ส่งออก) นั้น เรียกว่า ค่าระวางเรือ (Freight Rate) ซึ่งอัตราดังกล่าวก็มีการเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตามการให้บริการ ตามชื่อเสียงของสายเรือ ตามสภาพอุปสงค์อุปทานในตลาดการขนส่งสินค้า ซึ่งจากข้อมูลที่ได้สำรวจมานั้น ทราบมาว่าการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือนี้มีการแข่งขันกันสูงมาก และสำหรับอัตราค่าระวางมีแนวโน้มลดลงอย่างช้าๆ อย่างต่อเนื่องกันมาเป็นระยะเวลาประมาณ 10-20 ปีแล้ว ทำให้มีการปรับตัวในด้านการลดต้นทุนการให้บริการลง ด้วยวิธีการต่างๆ เช่น การควบรวมกิจการ การจัดตารางเดินเรือใหม่ เช่น จัดเส้นทางให้เรือผ่านท่าเรือสำคัญ มากขึ้น เพื่อให้สินค้าที่จะขนส่งในเรือนั้นมีมากขึ้น หรือจัดให้เรือผ่านท่าเรือต่างๆ น้อยลงเพื่อลดระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งลง เป็นต้น ทั้งหมดนี้ก็เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าของตนให้ดีที่สุด พร้อมกับลดต้นทุนของตนลงให้คุ้มค่าที่สุด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของเส้นทาง ค่าระวาง ตารางเรือที่แน่นอน บริการที่ดี และการดำเนินการต่างๆ ที่รวดเร็วและไม่ผิดพลาด ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการจะใช้ตัดสินใจเลือกใช้บริการสายเรือทั้งสิ้น

- สายเรือชายฝั่ง (Coastal Shipping Line)

สำหรับสายเรือชายฝั่งซึ่งในปัจจุบันมีเพียงรายเดียวที่ให้บริการอยู่ ได้แก่ บริษัท นามยีนยง ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจที่ประกอบธุรกิจการให้บริการลำเลียงสินค้าบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเรือชายฝั่งในทะเลอ่าวไทย ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับ ท่าเรือสงขลา (จ.สงขลา) และ ระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับ ท่าเรือท่าทอง (จ.สุราษฎร์ธานี) โดยเน้นสินค้าจำพวกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่ส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบัง จากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยเป็นหลัก ซึ่งในปัจจุบันมีผู้ประกอบการลำเลียงสินค้าในลักษณะดังกล่าวนี้เพียงรายเดียว และมีกองเรือทั้งหมดเพียง 5 ลำ เท่านั้น โดยแบ่งเป็นเรือขนาดเล็ก (900 – 1,000 ตัน) จำนวน 4 ลำ ซึ่งมีวิสัยสามารถในการบรรทุกตู้สินค้าเปล่าได้ 72 ตู้ และตู้สินค้าหนักได้ประมาณ 45-48 ตู้ และขนาดใหญ่ (2,000 ตัน) อีก 1 ลำ ซึ่งมีวิสัยสามารถในการบรรทุกตู้สินค้าเปล่าได้ถึง 194 ตู้ และตู้สินค้าหนักได้ประมาณ 100 ตู้

โดยในขณะนี้สายเรือนามยีนยงได้ประกอบกิจการดังกล่าวโดยเน้นหนักไปในเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือท่าทอง (จ.สุราษฎร์ธานี) เป็นหลัก เนื่องจากมีปริมาณทางพาราส่งออกมากและต่อเนื่อง โดยมีการบริการลูกค้า (ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นผู้ส่งออกทางพารา) รวมถึงแต่การผ่านพิธี ณ ด่านศุลกากร (สำหรับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับตู้สินค้าและเรือชายฝั่ง) การบริการตู้สินค้าเปล่า การลำเลียงสินค้าทางชายฝั่ง และยังรวมไปถึงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือท่าทองกับพื้นที่หลังท่าด้วยรถหัวลาก อีกด้วย ทั้งนี้ก็เพื่อตอบสนองความต้องการในการขนส่งซึ่งมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปในรูปแบบ One Stop Service ของผู้บริโภคมมากขึ้น ส่วนสำหรับการบริการลำเลียงตู้สินค้าในเส้นทางระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือสงขลานั้น ยังไม่มีบริการขนส่งสินค้าด้วยรถหัวลากระหว่างท่าเรือสงขลา กับโรงงานผู้ส่งออก

จากที่กล่าวมาเป็นการกล่าวถึงหน้าที่และกิจกรรมการให้บริการเพียงสังเขป ดังนั้น ในส่วนต่อจากนี้ ผู้ศึกษาจะกล่าวให้เห็นถึงขั้นตอนการดำเนินการให้บริการของผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งอย่างละเอียดเพื่อให้เห็นภาพได้อย่างชัดเจนมากยิ่งขึ้น ดังนี้

(1) ได้รับ Order จากเจ้าของสินค้า (หรือผู้ส่งออก)

การรับ Order จากผู้ให้บริการนั้น จะต้องได้รับล่วงหน้าอย่างน้อย 1 ถึง 2 สัปดาห์ เพื่อความยืดหยุ่นในการจัดสรรเวลาของเที่ยวเรือ เพื่อให้ลงตัวและพอดีกับเวลาของเรือแม่ที่ให้บริการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังต่างประเทศ รวมทั้งเพื่อความยืดหยุ่นในการรวบรวมและจัดปริมาณสินค้าในเรือลำนั้นๆ ให้มีความคุ้มค่ามากที่สุด อีกด้วย

สำหรับ Order ที่ได้รับมานั้นจะเป็นไปในลักษณะของการกำหนดจำนวนสินค้า ชนิดสินค้า จำนวนตู้สินค้า สายเรือ เที่ยวเรือ (ซึ่งผู้ส่งออกได้ตกลงกับผู้ซื้อในต่างประเทศไว้เรียบร้อยแล้ว ในกรณีขายในเทอม FOB) ฯลฯ โดยถ้าเป็นสินค้าจำพวกผลิตผลทางพาราที่มีปลายทางประเทศจีน ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งจะได้รับ Order จากผู้ส่งออกโดยตรง ส่วนถ้าเป็นยางพาราปลายทางประเทศญี่ปุ่นนั้น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งจะได้รับ Order จากบริษัทตัวแทน ซึ่งมี

การทำสัญญาระยะเวลาต่อกัน โดยเอื้อประโยชน์กันในเรื่องของการหาสินค้าจากผู้ส่งออกมาลงเรือชายฝั่งให้ นั่นเอง

- (2) ทำการจัดเที่ยวเรือขนส่งชายฝั่ง ให้ได้เวลาตรงกับเที่ยวเรือแม่ที่ผู้ส่งออกได้ตกลงกับผู้ซื้อในประเทศผู้ซื้อปลายทางไว้แล้ว (ในกรณีการขายภายใต้เทอม FOB)
- (3) แจ้งจองตู้เปล่าที่อยู่ในเขตท่าเรือแหลมฉบังของสายเรือแม่ดังกล่าว ตามจำนวนที่ต้องการใช้งาน
- (4) สายเรือแม่ทำการผ่านพิธีการศุลกากร โดยต้องแจ้งว่าจะนำตู้เปล่าจำนวนดังกล่าวออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือสงขลาด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง เพื่อไปบรรทุกสินค้า แล้วลำเลียงมาทำการส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบังแห่งนี้
- (5) ตรวจสอบความพร้อมบูรณ ความสะดวก ความเรียบร้อยของผู้สินค้าจำนวนดังกล่าว
- (6) เมื่อถึงกำหนดเวลา จัดเรือชายฝั่งไปรับตู้สินค้าเปล่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง (โดยปัจจุบันทางบริษัท นามยั่งยืนง ได้ใช้ท่าเรือ B4 ของท่าเรือแหลมฉบังในการดำเนินการ) แล้วทำการลำเลียงตู้เปล่าเหล่านั้นไปยังท่าเรือสงขลา
- (7) เจ้าหน้าที่ของบริษัท ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนอยู่ที่ท่าเรือสงขลาจะทำการแจ้งเจ้าของสินค้า (ผู้ส่งออก) แต่ละรายที่ได้จองตู้ดังกล่าวไว้ว่าตู้ได้เดินทางมาถึงแล้ว ให้มารับไปได้ ผู้ส่งออกก็จะจัดรถหัวลากมาลากตู้เปล่าไปบรรทุกสินค้า ณ โรงงานของตน
- (8) เมื่อสินค้าของผู้ส่งออกถูกบรรจุตู้เสร็จ จึงนำสินค้าออกจากท่าเรือสงขลา ในขั้นตอนนี้จะต้องมีการผ่านพิธีศุลกากรทั้งเอกสาร และการตรวจปล่อยเหมือนการส่งออกทั่วไป แต่จะมีการออกไปกำกับสินค้าแนบมากับตู้สินค้า และ

เรือลำนั้นด้วย เพื่อแสดงรายละเอียดต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการตรวจสอบที่ท่าเรือแหลมฉบัง เช่น ชนิด ปริมาณสินค้า เป็นต้น

- (9) ผ่านพิธีการต่างๆ ในเรื่องของเอกสารกำกับสินค้ากับด่านศุลกากรแหลมฉบัง หลังจากนั้นจึงจะได้รับอนุญาตให้ Discharge ผู้สินค้าดังกล่าวลงจากเรือมายังพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบัง และมอบความรับผิดชอบให้กับสายเรือแม่ต่อไปได้

หมายเหตุ จากขั้นตอนดังกล่าว ทุกครั้งที่มีการเข้าและออกจากท่าเรือใดก็ตามของเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง จะต้องมีการดำเนินการด้านเอกสารที่เรียกว่า ใบแนบ 11 และหนังสือชายฝั่ง (ซึ่งจะต้องมีอยู่ทุกลำ ลำละหนึ่งเล่ม)

สำหรับในส่วนที่เกี่ยวข้องเรือในการให้บริการนั้น ข้อมูลจากการสัมภาษณ์พบว่าโดยปกติ อย่างน้อยที่สุดจะต้องมีเรือสับดาห์ละ 1 เทียว โดยจำนวนเทียวเรือจะมากหรือน้อย จะขึ้นอยู่กับ order ของผู้ใช้บริการ และปริมาณตู้สินค้าที่ทางบริษัทสามารถรวบรวมได้ว่ามีมากเพียงพอกับเรือเทียวนั้นๆ หรือไม่ โดยการบริการแต่ละเทียวทางบริษัทจะคิดค่าใช้จ่ายกับผู้ส่งแบบเบ็ดเสร็จ กล่าวคือ รวมค่าใช้จ่ายสำหรับทุกๆ กิจกรรมที่เกิดขึ้นกับเรือของตนทั้งหมด อันได้แก่ การยกขนตู้สินค้าภายในทั้งท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือสงขลา การขนส่ง และอื่นๆ จำพวกพิธีการศุลกากร ค่านาร่อง ค่าทำความสะอาดตู้สินค้า ค่าธรรมเนียมประกาศ ฯลฯ

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลา 1 ปีที่ผ่านมา ทางบริษัท นามยีนยง ชิปปิ้ง จำกัด อยู่ระหว่างการพักการให้บริการในเส้นทางระหว่างท่าเรือสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากผู้ใช้บริการรายหลัก ซึ่งเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกยางพารารายใหญ่ประสบปัญหาในด้านธุรกิจ จึงส่งผลให้ความต้องการการขนส่งในรูปแบบดังกล่าวนี้ลดลงไปมากจนทำให้ไม่คุ้มค่าในการขนส่งแต่ละเทียว จวบจนกระทั่งปัจจุบัน เมื่อความหลากหลายของสินค้าที่ถูกส่งออกทางท่าเรือสงขลา มีมากขึ้น ในวันที่ 22 มิถุนายน 2546 นี้ ทางบริษัทจะกลับไปทำการทดลองเริ่มให้บริการขนส่งในเส้นทางนี้อีกครั้ง โดยจะเริ่มทดลองกับสินค้าจำพวกไม้ก่อน และอาจมีการขยายต่อไปในอนาคตอันใกล้

นอกจากหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งรายนี้ที่กล่าวถึงมาแล้ว บริษัท นามเย็นยง ชิปปิง จำกัด ยังทำหน้าที่เป็นตัวแทนสายเรือให้กับสายเรือในประเทศจีน และสิงคโปร์ และยังเป็นเจ้าของเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในแถบ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อีกด้วย

- ศุลกากร (Customs)

ศุลกากรเป็นหน่วยงานของรัฐที่เรียกได้ว่ามีความสำคัญ และใกล้ชิดกับ กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศที่สุดหน่วยงานหนึ่ง ซึ่งมีหน้าที่หลักในการตรวจตราสินค้า ทำพิธีการศุลกากร เก็บภาษีอากร ออกเอกสารสำคัญ ต่างๆ ฯลฯ โดยจะเป็นหน่วยงานเพียงแห่งเดียวที่จะสามารถเก็บและรวบรวมข้อมูล ไว้ได้ละเอียดที่สุด เพราะไม่ว่าสินค้าชนิดใด ปริมาณเท่าไรจะถูกนำเข้า/ส่งออก จาก ประเทศไทยก็ตาม ทางศุลกากรจะต้องได้รับทราบทุกๆ เทียบของการขนส่ง (Shipment) สำหรับด้านศุลกากรสำคัญที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้าประเภท ผลิตภัณฑ์พาราจำพวกยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง และน้ำยางข้น จากพื้นที่บริเวณ ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยนั้น มีอยู่ 3 ด้านด้วยกัน โดยมีรายละเอียดทั่วไป ดังต่อไปนี้

- ด้านศุลกากรสงขลา

ด้านศุลกากรสงขลา ตั้งอยู่บริเวณปากทางเข้าท่าเรือสงขลา โดยสินค้าจำพวก ผลิตภัณฑ์พาราที่ผ่านด่านนี้ส่วนใหญ่จะเป็นยางแท่ง คือ ยางแผ่นรมควัน และ ยางแท่ง ซึ่งจะถูกส่งออกไปยังต่างประเทศทางท่าเรือสงขลาทั้งหมด

- ด้านศุลกากรสะเดา

สำหรับด้านศุลกากรสะเดา (รูปที่ 3.10) นี้ เป็นด้านสำคัญในการตรวจปล่อย สินค้าจำพวกน้ำยางข้นที่ขนส่งผ่านจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นด้านศุลกากรที่ตั้งในเขตจังหวัดสงขลา ก่อนถึงชายแดนไทย-มาเลเซีย (ด้านนอก) เพียง 2 กิโลเมตร โดยสำหรับที่ด้านนอกนี้จะมีการตรวจตราในเรื่อง ของคน และรถที่ผ่านเข้า-ออกควบคู่กันไป นอกจากนี้ สำหรับด้านศุลกากร สะเดานั้น เป็นด้านที่ไม่มีทางรถไฟตัดผ่าน ดังนั้นการขนส่งที่ผ่านทางนี้จะเป็น

ไปในรูปแบบของการใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าผ่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่ด่านนอก โดยผ่านการตรวจสอบสินค้าที่ด่านศุลกากร นั้นเอง

จากข้อมูลที่ได้มานั้น สินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรสะเดานั้น เป็นสัดส่วนของน้ำยางข้น (Concentrate Latex) ถึงร้อยละ 97 ซึ่งการบรรทุกน้ำยางข้นเพื่อการขนส่งโดยทั่วไปนั้นจะบรรจุใส่แท็งก์ ดังในรูปที่ 3.11 (คล้ายกับแท็งก์ขนส่งน้ำมัน ที่เห็นกันทั่วไป) โดยในเขตศุลกากรสะเดานั้นจะมีลานเก็บสินค้ากลางแจ้งเพื่อใช้ประโยชน์ในการจอดหางลาก (Chassis) ซึ่งอาจจะบรรทุกทั้งแท็งก์ที่บรรจุน้ำยาง หรือแท็งก์เปล่าเพื่อรอการเปลี่ยนหัวลาก (Trailer) ระหว่างรถหัวลากของไทยกับรถหัวลากของมาเลเซีย เนื่องจากข้อตกลงระหว่างทั้งสองประเทศกล่าวไว้ว่าห้ามไม่ให้รถบรรทุกที่จดทะเบียนในประเทศหนึ่งเข้ามาในเขตของอีกประเทศหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ยังมีรถบรรทุก หรือรถหัวลากที่มีป้ายทะเบียนของทั้งสองประเทศวิ่งให้บริการอยู่ด้วย และนอกจากนั้นยังมีรถยนต์นั่งป้ายทะเบียนของประเทศมาเลเซียวิ่งอยู่ในเขตประเทศไทยอย่างมากมายอีกด้วย



รูปที่ 3.10 ด่านศุลกากรสะเดา



รูปที่ 3.11 แท็งก์บรรทุกน้ำยางข้น



รูปที่ 3.12 รถบรกรทุก 2 ป้ายทะเบียนที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย



รูปที่ 3.13 รถยนต์นั่งทะเบียนมาเลเซียที่มีวงกันอยู่ทั่วไปในบริเวณภาคใต้ของไทย

- ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

สำหรับด้านศุลกากรปาดังเบซาร์นี้เป็นด้านศุลกากรหลักที่เป็นทางผ่านของสินค้าผลิตผลยางพาราจำพวกยางแห้งทั้งหลายที่จะต้องส่งออกทางท่าเรือปีนัง ซึ่งเป็นยางเป็นรมควัน และยางแท่งบรรจุตู้คอนเทนเนอร์แทบทั้งหมด และปริมาณผลิตผลยางจากประเทศไทยที่ผ่านด้านนี้ยังมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี จนกระทั่งถึงปัจจุบัน โดยสำหรับด้านศุลกากรปาดังเบซาร์นี้เป็นด้านที่มีทั้งเส้นทางถนน และทางรถไฟตัดผ่าน ดังนั้นการขนส่งจากโรงงานผู้ส่งออกในไทย ผ่านไปยังประเทศมาเลเซียโดยผ่านด้านดังกล่าวจะมีความสะดวกมาก โดยถ้าเป็นการขนส่งจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยนั้นส่วนใหญ่จะใช้รถบรกรทุก แต่ถ้าเป็นการขนส่งมาจากพื้นที่อื่น เช่น จากพื้นที่ภาคใต้ตอนบนหรือภาคตะวันออกของประเทศไทย ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการขนส่งโดยรถไฟมายังปาดังเบซาร์เลย โดยเมื่อสินค้าถูกขนย้ายมาถึงปาดังเบซาร์ สินค้าดังกล่าวจะถูกเคลื่อนย้ายผ่านชายแดนไทย-มาเลเซียไปกองเก็บไว้ที่ลานวางตู้สินค้าที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ในเขตประเทศมาเลเซีย เพื่อรอการยกขนขึ้นรถไฟในมาเลเซีย ไปยังท่าเรือปีนัง (ถือเป็นท่าเรือต้นทาง) และถูกส่งออกไปยังต่างประเทศต่อไป ซึ่งสำหรับลำดับขั้นตอนการขนส่งโดยละเอียดนั้นจะกล่าวในส่วนของข้อมูลด้านการขนส่งต่อไป

สำหรับด้านศุลกากรทั้งสามด้านที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น อาจกล่าวโดยรวมได้ว่าการขนส่งสินค้าผ่านเข้ามายังด้านศุลกากรแต่ละด้านนั้น มีอยู่ 2 รูปแบบ คือ สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้รับการตรวจปล่อยโดยศุลกากรภาษีและนายตรวจจากโรงงาน

ผู้ส่งออกมาแล้วซึ่งเป็นกรณีส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในการส่งออกทางพารา ดังตัวอย่างที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ กรณีนี้ เมื่อผู้สินค้าถูกขนย้ายมาถึงด่านศุลกากร ก็สามารถส่งผ่านไปยัง Checking Post และดำเนินการขนส่งในขั้นต่อไปได้ทันที โดยเพียงให้บริษัทตัวแทนทำการขอแบบฟอร์มเอกสารใบขนขาออกพิเศษ (ที่ศุลกากรฝั่งไทย) และแบบฟอร์มเอกสารใบขนขาเข้าพิเศษ (ศุลกากรฝั่งมาเลเซีย) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรรับทราบว่าคุณสินค้าใบนี้ รายละเอียดเป็นอย่างไร ได้ถูกทำการขนส่งผ่านเข้า-ออกระหว่างทั้งสองประเทศดังกล่าว (ลักษณะเดียวกันกับเมื่อนำผู้ไปล่าออกจากเขตประเทศมาเลเซียเข้ามายังเขตประเทศไทย ก็จะต้องขอแบบฟอร์มดังกล่าวเหมือนกัน) และในอีกกรณีหนึ่ง คือ กรณีที่สินค้ายังไม่ได้ทำการตรวจปล่อยจากโรงงานมา ต้องผ่านการตรวจปล่อยเสียก่อนจึงจะสามารถขนส่งข้ามแดนต่อไปได้

โดยการตรวจสอบสินค้าของทางศุลกากรนอกสถานที่นั้น ทางด่านศุลกากรที่ผู้ส่งออกต้องการจะส่งสินค้าผ่านจะได้รับการติดต่อจากบริษัทตัวแทนที่ผู้ส่งออกว่าจ้างมาให้ นายตรวจมาทำการตรวจสอบการบรรจุสินค้าเข้าผู้สินค้าที่โรงงานของผู้ส่งออก และเมื่อเสร็จพิธีตรวจปล่อยสินค้าขาออกดังกล่าวแล้ว ศุลกากรักษ์จะเป็นผู้ฉีก (Seal) ตู๋ และประทับตราศุลกากรให้ ทั้งนี้ ทางผู้ประกอบการส่งออกเองจำเป็นต้องเตรียมหลักฐานและเอกสารประกอบพิธีการไว้ให้เรียบร้อยก่อนจึงจะสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรได้ โดยเอกสารต่างๆ เหล่านี้ประกอบไปด้วยใบผ่านด่านศุลกากรในการส่งยางออก (แบบยง 12) ใบเสร็จรับเงินสงเคราะห์สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง บัญชีราคาสินค้า (Invoice) ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101) บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List) แบบธุรกิจต่างประเทศ (แบบ ๕.๓.1) สำหรับของส่งออกที่มีมูลค่ากว่า 500,000 บาท และคำร้องขอทำการตรวจสินค้าและบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ แต่ในทางปฏิบัตินั้น เป็นไปได้ยากที่ศุลกากรจะมีบุคลากรเพียงพอต่อจำนวนผู้ส่งออก หรือจำนวนสินค้าที่จะทำการส่งออก ดังนั้น พิธีศุลกากรอาจเป็นไปในรูปของการสุ่มตรวจผู้สินค้าที่ผู้ส่งออกได้บรรจุสินค้าไว้เรียบร้อยแล้ว (ซึ่งจะมี Seal ของผู้ส่งออกเองเป็นสัญลักษณ์ โดย Seal อันนี้ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรมีสิทธิอย่างเต็มที่ในการแกะเพื่อที่จะทำการตรวจสอบสินค้าในตู้สินค้าเหล่านั้นได้ทุกเมื่อ และหลังจากการตรวจปล่อยสินค้าแล้วจะมีการ Seal ของทางศุลกากรให้ทุกครั้ง)

เมื่อสินค้าในตู้สินค้าได้ผ่านการตรวจปล่อยจากศุลกากร และได้รับ Seal ตู้สินค้าของทางศุลกากรเรียบร้อยแล้ว จากนั้นก็สามารถขนย้ายตู้สินค้าเหล่านั้นไปกองเก็บไว้ยังลานเก็บตู้สินค้าในเขตท่าเทียบเรือ เพื่อรอขนถ่ายขึ้นเรือต่อไปได้ โดยก่อนหน้านั้นทางผู้ส่งสินค้าจะต้องนำเอกสารที่ได้จากทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปแสดงกับตัวแทนเรือ เพื่อให้เห็นว่าสินค้าได้ผ่านการตรวจสอบแล้ว ทางตัวแทนเรือก็จะ Seal ตู้สินค้าให้อีกอันหนึ่ง (ดังแสดงในรูปที่ 3.14) ซึ่ง Seal ทั้งสองอันนี้จะต้องไม่มีร่องรอยการถูกแกะออก หรือถูกทำลายระหว่างการขนส่งทางเรือจนกว่าจะได้รับการตรวจปล่อยสินค้าที่ท่าเรือปลายทางอย่างถูกต้อง



รูปที่ 3.14 Seal ของศุลกากร และบริษัทตัวแทนสายเรือ

- หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

การส่งออกผลิตผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังต่างประเทศนั้น นอกจากจะมีหน่วยธุรกิจฝ่ายต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้องแล้ว ยังมีหน่วยงานทางราชการเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ได้แก่

1. สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร เป็นสถาบันมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบริหาร ค้นคว้า วิจัย และพัฒนากิจการยางในทุกสาขาอย่างครบวงจร ตั้งแต่ด้านการผลิต เศรษฐกิจและการตลาดยาง การแปรรูปยาง การผลิต

ผลิตภัณฑ์ยาง ไม้ยางพารา ซึ่งดำเนินการและปฏิบัติตามพระราชบัญญัติควบคุมยาง ปีพุทธศักราช 2481 และการถ่ายทอดเทคโนโลยีโดยประสานงานกับหน่วยงานอื่นในประเทศ และต่างประเทศ ทั้งระดับเกษตรกรชาวสวนยาง ผู้ประกอบการแปรรูปยาง ผู้ประกอบการค้ายาง ผู้ส่งออก/นำเข้า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง องค์การยางระหว่างประเทศ และสถาบันวิจัยยางประเทศต่างๆ โดยในทางปฏิบัติ เมื่อผู้ประกอบการส่งออกต้องการส่งออกผลิตผลยางพารา จะต้องดำเนินการขอเอกสารใบขออนุญาตส่งออกยาง จากเจ้าพนักงานประจำท้องที่ที่ออกใบอนุญาตการค้ายาง จากฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง นั่นเอง

2. สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการช่วยเหลือ สาธิต และส่งเสริมชาวสวนยางในการปลูกยางพันธุ์ดี หรือไม่ยืนต้นชนิดอื่นที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจทดแทนสวนยางเก่า (Reparation) ให้การสงเคราะห์ปลูกยางพันธุ์ดีแก่เกษตรกรที่ไม่มีสวนยางมาก่อน รวมทั้งดูแลส่งเสริมอาชีพการทำสวนยางอย่างครบวงจรนับตั้งแต่การผลิต การตลาด การแปรรูป และส่งเสริมอาชีพเสริมตลอดจนการช่วยเหลือเกษตรกรชาวสวนยางที่ประสบภัยธรรมชาติ โดยในทางปฏิบัตินั้นทางสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยางดังกล่าวนี้จะทำการสนับสนุนทุนให้กับเกษตรกรชาวสวนยางไร่ละ 6,900 บาท ซึ่งเป็นรายได้มาจากรัฐบาล และเงินที่เก็บจากผู้ส่งออกทุกครั้งที่มีการส่งออก (เรียกว่า เงิน cess) เป็นจำนวนกิโลกรัมละ 0.90 บาท หรือ 90 สตางค์

3. องค์การสวนยาง มีหน้าที่รับผิดชอบในการทำสวนยางพารา ผลิตยางดิบต่างๆ เช่น ยางเครพขาว ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง STR และน้ำยางชั้น ประกอบธุรกิจการค้าเกี่ยวกับผลิตผลที่เกิดจากยางพารา รวมทั้งอำนวยความสะดวกและให้บริการแก่รัฐและประชาชนในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับยางพารา

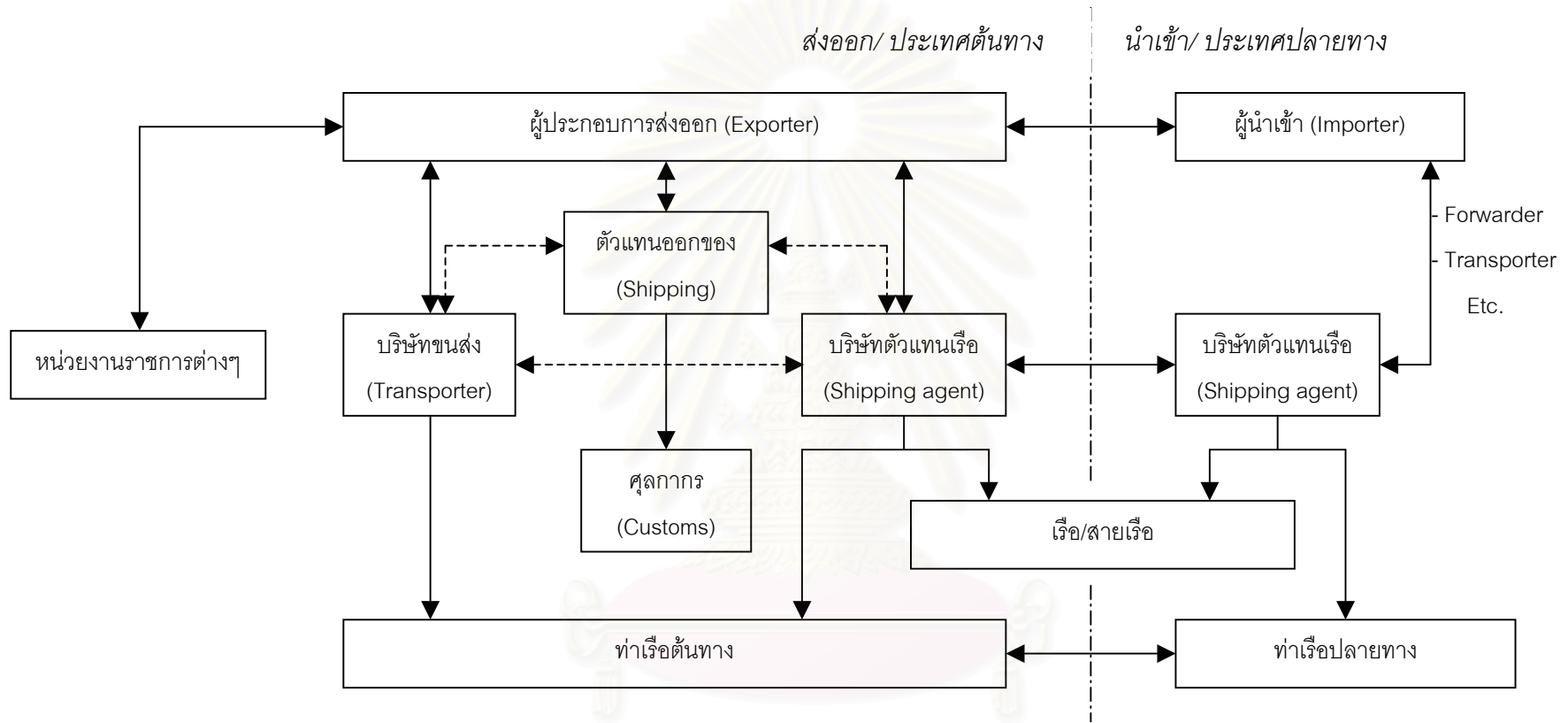
โดยทั่วไป ลักษณะการทำงานของหน่วยงานราชการเหล่านี้ จะมีการส่งบุคลากรของแต่ละหน่วยงานไปประจำที่ด่านศุลกากรที่มีการส่งออกผลิตผลยางพาราเลย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ดำเนินการส่งออก และเพิ่มความสะดวกรวดเร็วใน

การติดต่อประสานงานระหว่างองค์กร ตลอดจนเพื่อเป็นลดความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นให้เหลือน้อยที่สุด

จากที่กล่าวมาทั้งหมดได้ฉายภาพให้เห็นถึงสิ่งที่เกิดขึ้นจริงในเชิงปฏิบัติเรียงลำดับตามลำดับการไหล (Flow) ของสินค้า และลำดับการติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรให้มากที่สุด ดังนั้น อาจกล่าวโดยสรุปให้เห็นเป็นแผนภาพแสดงถึงลำดับของการติดต่อสื่อสารระหว่างแต่ละฝ่าย หรือระหว่างหน่วยธุรกิจ ได้ดังต่อไปนี้



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 3.15 แผนภาพแสดงการติดต่อระหว่างแต่ฝ่าย หรือแต่ละองค์กรที่มีความเกี่ยวข้องในธุรกิจการส่งออกผลผลิตยางพารา

บทที่ 4

ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง และ ปัญหาที่พบ

4.1 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐาน

สำหรับในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานในการส่งออกผลิตภัณฑ์ผลยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยที่จะกล่าวถึงในที่นี้ จะประกอบไปด้วยข้อมูลของท่าเรือ จุดรวบรวมสินค้านอกเขตท่าเทียบเรือ เส้นทางคมนาคมต่างๆ ทั้งทางรถไฟ และรถยนต์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะกล่าวทั้งในเส้นทางที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา (ร่วมกับท่าเรือแหลมฉบัง) และเส้นทางที่ส่งออกทางท่าเรือปีนัง ดังนี้

4.1.1 เส้นทางส่งออกทางท่าเรือสงขลา

- ท่าเรือสงขลา

ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรืออเนกประสงค์หลักที่ใหญ่ที่สุดในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย ตั้งอยู่บริเวณปากทะเลสาบสงขลา บริเวณตำบลหัวเสา อำเภอสิงหนคร จ.สงขลา ห่างจากกรุงเทพมหานครไปตามถนนเพชรเกษมทางภาคใต้ของประเทศไทยเป็นระยะทาง 1,285 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองหาดใหญ่เป็นระยะทาง 30 ถึง 40 กิโลเมตร ซึ่งเป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 ถึง 2529) มีวัตถุประสงค์หลักในการก่อสร้างเพื่อต้องการขนถ่ายสินค้าส่งออกโดยเฉพาะยางพารา อาหารแช่แข็ง อาหารกระป๋อง และสินค้านำเข้าจำพวกปลาทูน่า ปู และสินค้าสำคัญเพื่อการบริโภคในเขตจังหวัดภาคใต้เข้าประเทศโดยไม่ต้องผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ และช่วยกระตุ้นและพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้ เพื่อช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจและสนับสนุนการส่งออกสินค้าของภาคใต้

การก่อสร้างดำเนินการโดยกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม โดยภายหลังสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ.2530 กรมเจ้าท่าได้มอบท่าเรือให้อยู่ในความดูแลของกรมธนารักษ์ กระทรวงการคลัง และด้วยนโยบายของรัฐบาลในสมัยนั้นให้มีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ ดังนั้นจึงได้กำหนดให้เอกชนเข้าเป็นผู้บริหารท่าเรือ ในลักษณะการเช่าดำเนินการ ภายใต้สัญญาเช่าเป็นระยะเวลา ในรูปของการเก็บค่าเช่ารายปี (โดย

กรมธนารักษ์) และแบ่งกำไรจากการประกอบการของผู้ได้รับสัมปทาน ซึ่งในปัจจุบันคือ บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (Chao Phraya Terminal International Co.Ltd. : CTI) โดยทางบริษัทเจ้าพระยาฯ นี้จะเป็นผู้ดูแล และบริหารพื้นที่ส่วนที่เป็นท่าเรือเท่านั้น ส่วนการดูแลรักษาในส่วนของร่องน้ำ เขื่อนกันคลื่น และเครื่องช่วยการเดินเรือ (Navigation Aids) ต่างๆ จะเป็นความรับผิดชอบของทางราชการ

ในปัจจุบันท่าเรือสงขลามีพื้นที่ตามสัมปทานประมาณ 59 ไร่ และพื้นที่เช่าต่างหากอีก 12 ไร่ มีโรงพักสินค้า 1 หลัง พื้นที่ประมาณ 6,700 ตารางเมตร เก็บสินค้าได้ประมาณ 8,000 ตัน ลานคอนเทนเนอร์มีพื้นที่รวม 50,000 ตารางเมตร กองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 5,400 ตู้ มีรถยกตู้คอนเทนเนอร์ 12 ตัว รถยกสินค้าทั่วไป 34 ตัว รถลากตู้คอนเทนเนอร์ 10 ชุด และมีพนักงานประมาณ 160 คน รวมทั้งแรงงานอีกประมาณ 450 คน สำหรับท่าเรือนี้ มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า ยาวรวม 510 เมตร สามารถรับเรือขนาดยาว 173 เมตร (ขนาดบรรทุกประมาณ 400-500 TEUs หรือประมาณ 15,000-20,000 DWT) พร้อมกันได้ 3 ลำ มีร่องน้ำลึก (ตามที่ได้ออกแบบไว้) 9 เมตร มีวิสัยสามารถรับสินค้าได้ประมาณปีละ 1.35 ล้านตัน เป็นสินค้าทั่วไปประมาณ 550,000 ตัน และสินค้าคอนเทนเนอร์ประมาณ 120,000 TEUs ซึ่งจากที่กล่าวมาแม้จะเห็นว่าทางท่าเรือสามารถรองรับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้ แต่การยกขน การขนถ่าย และการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นหรือลงจากเรือนั้นจะใช้เครนที่อยู่บนเรือ (Ship's Crane) ทั้งสิ้น เนื่องจากทางท่าเรือไม่มีเครื่องมือยกขนติดตั้งอยู่บนฝั่งบริเวณเขื่อนท่าเทียบเรือ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะโครงสร้างของท่าเรือที่ได้รับการออกแบบมานั้นไม่สามารถรองรับอุปกรณ์เหล่านี้ได้ นั่นเอง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.1 พื้นที่หน้าท่า และ โรงพักสินค้าในเขตท่าเรือสงขลา



รูปที่ 4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการยกขนตู้สินค้าภายในท่าเรือสงขลา



รูปที่ 4.3 เครื่องมือที่ใช้ยกขนสินค้า
ทั่วไปภายในท่าเรือสงขลา

รูปที่ 4.4 พื้นที่กองเก็บตู้สินค้าหน้าท่า
ที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้ว รอการขนย้ายขึ้นเรือ



รูปที่ 4.5 พื้นที่กองเก็บตู้สินค้าเปล่า ภายในเขตท่าเรือสงขลา

ตารางที่ 4-1 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือสงขลา

Berth Name (Type of Berth)	Length (m)	Width (m)	Depth (m)	Maximum Size	Operator	Designed for / Main Cargo handled in
1. Songkhla Ocean Terminal						
(1) Multi-Purpose Berth (2 berths)	510 m in total of	30 m	9.0 m at LLW	LOA 173 m.	CTI	20,000 DWT General cargo and container cargo
				DRAFT 8.23 m.		
				BEAM 25 m.		
(2) Container Berth (1 berth)	3 berths	30 m	9.0 m at LLW	LOA 173 m.	CTI	20,000 DWT Container cargo
				DRAFT 8.23 m.		
				BEAM 25 m.		
2. PTT jetty						
(1) Jetty A	-	-	-	Disp. 3000 T	PTT	LPG, Premium Regular Mogas
				DRAFT 6.0 m.		
				LOA 75 m.		
(2) Jetty B	-	-	-	Disp. 500 to 30,000 T	PTT	Liquid bulk, Gas Oil, Mogas, Jet-AI
				DRAFT 8.0 m.		
				LOA 200 m.		

Note : Tidal range at spring tide 0.6 m. mean sea level varies seasonally and from year to year.

Mean low water +0.3 m. C.D. with water levels below this predicted to occur rarely.

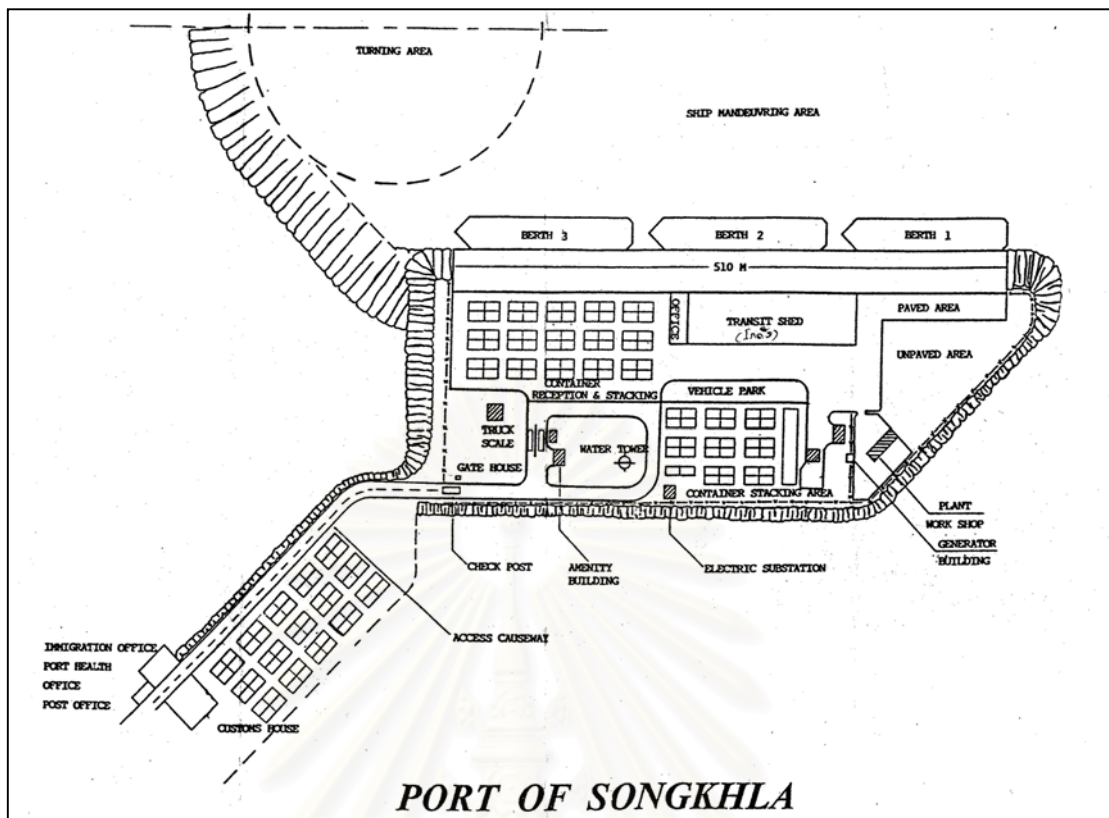
Source : CTI, Songkhla and Guide to Port Entry, 1993/1994

ตารางที่ 4-2 ข้อมูลละเอียดเกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ความจุ และสินค้าของท่าเรือสงขลา

Names/Nos	General cargo/Bulk berths : Total Length 510 m.
Berth No.1	Used mainly for the import of cargo
Berth No.2	Used mainly for the export of rubber
Berth No.3	Container berths : TEU capacity (a present) 72,000 TEUs)
Current Capacity	There is 32,600 sq.m. for 3,300 TEU, stacking in 3 tiers
Reefer Plugs	There are 136 reefer points. Emergency power supply available
Handling Equipment	Top loader 3*36t; 2*25t; 2*10t; 1*7t
	Container trailers 7*40t; 15*5-11t
	forklift for stuffing 26*3-3.5t
Ro-ro berths	Berth No.1, 2 and 3 are all suitable for ro-ro vessel berthing
Facilities	Mobile crane 2*16t
Storage	There is a 6,720 sq.m. transit shed
	There are no storage facilities for IMDG, which have to immediately dispatched after discharge
Barges	None
Ballast/Slop Reception	Available
Security	Available if requested (both port watchman an local police)
Safety	Prior notice required for IMDG code cargoes

ที่มา : Fairplay Ports Guide 1999-2000 Volume 3

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4.6 แปลนของท่าเรือสงขลา

นอกจากนี้ ยังสามารถแสดงถึงปริมาณและประเภทสินค้าที่ผ่านเข้าออก ณ ท่าเรือสงขลาในปี พ.ศ.2539-2545 ปริมาณยางพาราที่ส่งออกผ่านทางท่าเรือสงขลา และ ปริมาณและประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเรือสงขลา ได้ดังตารางที่ 4-3 ถึง 4-5 ดังต่อไปนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4-3 ปริมาณและประเภทสินค้าที่ผ่านท่าเรือสงขลา ทั้งขาเข้าและขาออก

หน่วย : ตัน

รายการสินค้า		ปี พ.ศ.						
		2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545 (PLAN)
สินค้านำเข้า	Import Cargo							
- ปลาแซ่แซ็ง	Tuna Fish	86,572	98,062	106,750	115,650	112,328	129,163	124,500
- เครื่องมืออุปกรณ์	Equipment	25,109	24,757	27,678	13,037	27,821	19,815	20,500
- อาหารสัตว์	Animal Feed	20,384	1,388	20,937	20,532	27,365	38,189	36,500
- อื่นๆ	Other	60,079	43,139	35,576	34,068	87,817	59,634	71,000
รวมสินค้านำเข้า	Total Import Cargo	192,144	167,346	190,941	183,287	255,331	246,801	252,500
สินค้าส่งออก	Export Cargo							
- ยางพารา	Rubber & Latex	470,267	389,514	376,635	334,946	435,150	442,573	453,000
- ไม้และเฟอร์นิเจอร์	Wood & Furniture	39,215	60,382	50,968	160,262	190,065	167,226	157,500
- อาหารทะเลแช่แข็ง	Frozen Food	79,572	92,718	106,592	119,063	101,832	111,870	112,000
- อาหารกระป๋อง	Canned Food	96,048	112,474	140,336	148,008	133,552	147,139	150,000
- อื่นๆ	Other	45,154	46,502	53,716	90,481	69,494	78,376	77,800
รวมสินค้าส่งออก	Total Export Cargo	730,256	701,590	728,247	852,760	930,093	947,184	950,300
รวมสินค้าทั้งหมด	GRAND TOTAL	922,400	868,936	919,188	1,036,047	1,185,424	1,193,985	1,202,800
รวมตู้สินค้าทั้งหมด	TOTAL CONTAINER (TEUs)	58,336	70,992	79,187	95,876	107,585	106,535	110,440

ที่มา : ฝ่ายคอมพิวเตอร์ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล ท่าเรือสงขลา

ตารางที่ 4-4 ปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา

หน่วย : ตัน

ปี พ.ศ.	รูปแบบการขนส่ง	ประเทศปลายทาง							รวม
		จีน	ฮ่องกง	ญี่ปุ่น	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา	ยุโรป	อื่นๆ	
2542	Container : Rubber & Latex	127,379	14,427	16,103	54,207	6,418	68,206	5,575	292,315
	Conventional : Rubber & Latex	42,628	-	-	-	-	-	-	42,628
2543	Container : Rubber & Latex	219,262	6,816	4,511	44,984	14,149	92,479	4,277	386,478
	Conventional : Rubber & Latex	48,668	-	-	-	-	-	-	48,668
2544	Container : Rubber & Latex	273,621	5,297	4,189	40,379	19,215	70,875	4,531	418,107
	Conventional : Rubber & Latex	22,500	-	-	-	-	-	1,964	24,464
2545 (ม.ค. - พ.ค.)	Container : Rubber & Latex	110,935	589	4,876	18,852	9,183	20,830	3,241	168,506
	Conventional : Rubber & Latex	-	-	-	-	-	-	1,407	1,407

ที่มา : ฝ่ายคอมพิวเตอร์ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล ท่าเรือสงขลา

ตารางที่ 4-5 จำนวน และประเภทเรือที่เข้าเทียบท่าเรือสงขลา

จำนวนเรือ		ปี พ.ศ.						
		2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545 (PLAN)
- เรือสินค้าทั่วไป	General Vessel	148	87	81	59	83	48	63
- เรือคอนเทนเนอร์	Container Vessel	183	258	375	467	398	344	365
- เรือสินค้าห้องเย็น	Reefer Vessel	64	46	57	65	73	53	54
- เรือสินค้าเทกอง	Bulk Vessel	0	0	0	0	0	0	0
- เรือโดยสาร	Passenger Vessel	3	11	16	0	1	1	0
- อื่นๆ	Other Vessel	9	7	2	1	4	3	0
- เรือส่งปัจจัยเพื่อการขุดเจาะน้ำมัน	Supply Boat	111	67	24	12	10	4	12
- เรือลำเลียง	Barge, Lighter	3	13	6	4	0	3	0
รวม	TOTAL	521	489	561	608	569	456	494

ที่มา : บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผลิตผลยางพาราที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลาในส่วนใหญ่มักจะมีปลายทางอยู่ที่ประเทศจีน ซึ่งเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละประมาณ 60 ของผลิตผลยางพาราที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลาทั้งหมด (ถ้าส่งออกไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่น จะส่งออกทางท่าเรือปีนังเป็นส่วนใหญ่) เนื่องจากการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางประเทศจีนจะได้รับอัตราค่าระวางสำหรับการขนส่งด้วยเรือ Feeder จากท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์ที่ถูกลงกว่าปลายทางประเทศอื่น (ดังจะกล่าวในรายละเอียดในส่วนของบทที่ 6 ต่อไป) ซึ่งจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ อาจประมาณได้ว่าผลิตผลยางพาราที่ส่งออกทางท่าเรือสงขลา มีเพียงร้อยละ 3 เท่านั้นที่เป็นน้ำยางข้น (Concentrate Latex) ส่วนอีกร้อยละ 97 แบ่งเป็นยางแผ่นรมควันและยางแท่งอย่างละครึ่งหนึ่ง โดยเป็นยางแผ่นรมควันชั้น 3 และยางแท่ง STR20 แทบทั้งหมด (ข้อมูลซึ่งได้จากการประมาณของเจ้าหน้าที่ระดับหัวหน้าที่มีความเกี่ยวข้องในท่าเรือสงขลา)

นอกจากข้อมูลที่แสดงในตารางดังกล่าวแล้ว จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพบว่าสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างดินแดนหลังท่ากับท่าเรือสงขลานั้นติดต่อกันได้เพียงทางถนนเท่านั้น ไม่มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกัน และสำหรับเรือที่แล่นให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่เข้าเทียบท่าเรือสงขลาจะเป็นเรือ Feeder ทั้งหมดเมื่อแล่นออกจากท่าเรือสงขลาจะต้องแวะท่าเรือที่สิงคโปร์ทุกลำ (ในปัจจุบันเริ่มมีการลำเลียงสินค้าด้วยเรือ Feeder จากท่าเรือสงขลา ไปถ่ายลำ ณ ท่าเรือในประเทศฮ่องกงด้วย แต่ก็ยังมีอยู่น้อยมาก) เพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือใหญ่หรือเรือแม่ โดยมีสายเรือหลักที่เข้าเทียบท่าเรือสงขลาเพียง 3 สายเรือ (รวมประมาณ 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) เท่านั้น ได้แก่

สายเรือ RCL : เส้นทาง สีหนุ (กัมพูชา) – สงขลา – สิงคโปร์

สายเรือ BMC (Bangkok Marine) : เส้นทาง สิงคโปร์ – ตันจุง – เบลาบัตต์

สายเรือ PIL Jadine : เส้นทาง สงขลา – ปาเซกูดัง – สิงคโปร์

นอกจากนั้น ยังมีเรือชายฝั่งที่แล่นให้บริการขนส่งชายฝั่งประเภทต่างๆ อีกมากมาย แต่สำหรับเรือชายฝั่งที่แล่นให้บริการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์อยู่ในขณะนี้ มีเพียง 5 ลำ หรือ 85 GRT เท่านั้น (เพิ่มจากเมื่อปี พ.ศ.2537 ซึ่งมีเพียง 3 ลำ หรือ 74 GRT) (ข้อมูลจาก Transport Statistics กระทรวงคมนาคม)

- **ทำเทียบเรือชายฝั่งอื่นๆ บริเวณปากทะเลสาบสงขลา**

- **ท่าเรือ MPP**
เป็นท่าเรือเอกชนขนาดเล็กตั้งอยู่ปากทะเลสาบสงขลา ในตัวเมืองสงขลา มีหน้าท่ายาวประมาณ 100 เมตร ความลึกประมาณ 6 เมตร มีพื้นที่หลังท่าประมาณ 1500 ตารางเมตร มีเครื่องมือเป็นรถเครนที่ขนาดยกได้ 120 ตันหน้าท่า 1 ตัว โดยในขณะนี้ได้ให้บริการแก่เรือชายฝั่งขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือสงขลากับท่าเรือแหลมฉบังเที่ยวละ 20-40 ตู้ซึ่งประกอบการโดยบริษัท นามเย็นยง จำกัด นอกจากนี้ทางท่าเรือยังให้บริการแก่เรือสนับสนุนแทนชุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยที่จะเข้ามาเทียบท่าเป็นประจำอีกด้วย
- **ท่าเรือชายฝั่งของบริษัทหะรินสุท ขนส่ง 1 และ 2**
เป็นท่าเรือขนาดเล็กอยู่ในบริเวณตลาดสงขลา โดยส่วนใหญ่จะใช้บริการขนส่งสินค้าทั่วไป มีหน้าท่ายาวประมาณ 20 เมตร ไม่มีพื้นที่ว่างหลังท่า มีเพียงแต่โกดังซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 500 ตารางเมตร ใช้สำหรับกองเก็บสินค้าและขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรถบรรทุก
- **ท่าเรือของหน่วยงานราชการ (กรมเจ้าท่า การรถไฟ ทหาร)**
ท่าเรือของหน่วยงานราชการ ทั้งหมดเป็นท่าเรือขนาดเล็ก มีหน้าท่ายาวประมาณ 20 เมตร มีพื้นที่หลังท่าไม่มาก เนื่องจากไม่มีกิจกรรมจำเป็น อีกทั้งยังเป็นท่าที่มีอายุเก่ามากและอยู่ในเขตชุมชน

- **ท่าเรือแหลมฉบัง**

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ในท้องที่ตำบลสุขขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีพื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ ซึ่งมีรายละเอียดต่างๆ ของท่าเรือ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-6 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ ที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือชายฝั่ง (A0)	550/7	1	1,000	2
ท่าเทียบเรือโดยสาร (A1)	365/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (A2)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (A3)	350/14	1	30,000	1
ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง (A4)	350/14	1	40,000	1
ท่าเทียบเรือขนถ่ายถ่านหิน (A5)	450/14	1	70,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B1-B4)*	300/14	4	50,000	4

ตารางที่ 4-7 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ)

ท่าเทียบเรือ	ความยาว/ลึก (เมตร)	จำนวน (ท่า)	ขนาดน้ำหนักเรือ ที่เทียบท่า (DWT)	สมรรถวิสัย (ลำ)
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (B5)	400/14	1	50,000	1
ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (C3)	500/16	1	80,000	1

* ท่าเทียบเรือ B1-B4 ขนาดความยาวท่าละ 300 เมตร ลึก 14 เมตร ยกเว้นท่า B1 ลึก 15 เมตร

ที่มา : รายงานประจำปี 2543 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4-8 สมรรถวิสัย และจำนวนเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง

ประเภทเรือ	สมรรถวิสัย	จำนวน (ลำ)
เรือลากจูง	800 - 3,200 แรงม้า	8
เรือรับขยะ	180 แรงม้า	1
เรือรับเชื้อเพลิง	123.5 - 250 แรงม้า	4
เรือวางทุ่น	1,000 แรงม้า	1
เรือบริการ	445 แรงม้า	1

ที่มา : รายงานประจำปี 2543 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4-9 รายละเอียดของเครื่องมือทุ่นแรงภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

รายการ	ขนาด	จำนวน (คัน)
ปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าชนิดเดินบนราง	40 ตัน	15
	30.5 ตัน	1
รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้า	30.5 - 41 ตัน	34
รถยกตู้สินค้าหนัก	8 - 30.5 ตัน	10
รถยกตู้สินค้าเปล่า	8 - 45 ตัน	13
รถปั้นจั่นเคลื่อนที่	40 ตัน	1
	50 ตัน	1
รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า	36 ตัน	110
รถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า	-	134
รถยก	2.5 - 6 ตัน	48
รถยนต์บรรทุก	6 ตัน	10

ที่มา : รายงานประจำปี 2543 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4-10 รายละเอียดของพื้นที่วางสินค้าภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

พื้นที่วางสินค้า	พื้นที่ (ตารางเมตร)				
	หน้าท่า	ลานกองเก็บ	โรงพักสินค้า	อื่นๆ	รวม
ท่าเทียบเรือ (B1-B5)	40,000	574,430	15,384	43,286	673,100
ท่าเทียบเรือ (A1, A4, A5)	28,250	100,550	29,570	-	158,370
ท่าเทียบเรือ (C3)	22,500	125,000	3,960	73,540	225,000
ลานตู้สินค้ารถไฟ	-	57,750	-	-	57,750
ลานภายนอกรอบคลังฯ	-	51,490	-	-	51,490
ลานสำรวจตู้สินค้าเปล่า	-	160,400	-	-	160,400
คลังสินค้าทับบน	-	-	4,800	-	4,800
คลังสินค้าตักค้าง	-	-	4,800	-	4,800
คลังสินค้าอันตราย	-	119,943	10,478	4,776	135,197
คลังสินค้า Basin 2	-	-	4,800	-	4,800
รวม	90,750	1,189,563	73,792	121,602	1,475,707

ที่มา : รายงานประจำปี 2543 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

- ICD (Inland Container Depot)

สำหรับโรงพักสินค้าเพื่อตรวจสินค้าขาเข้าและบรรจุสินค้าขาออกที่ขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือหรือ ICD นั้น จากการสำรวจพบว่ามี ICD หลักอยู่แห่งเดียว คือ ที่อำเภอสะเดา จ.สงขลา อยู่บนทางหลวงหมายเลข 4 ห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซียเพียงประมาณ 4 ถึง 5 กิโลเมตร ซึ่งผู้ส่งออกทางพาราทางภาคใต้ไม่นิยมใช้กัน เนื่องจากคิดว่าเป็นการสิ้นเปลืองจากการขนส่งหลายทอดโดยไม่จำเป็น

- ชุมทางรถไฟหาดใหญ่

เป็นชุมทางรถไฟขนาดค่อนข้างใหญ่ ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะใช้ในการรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถไฟภายในประเทศเสียมากกว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้าไม่มากนัก โดยจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพบว่าเริ่มมีผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟให้บริการขนส่งสินค้าบ้างแล้ว (ขณะนี้ใน จ.สงขลามีประมาณ 2 ราย) แต่สินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการขนส่งมักจะเป็นสินค้าจำพวกไม้ ซึ่งจะขนส่งด้วยรถไฟไปยังท่าเรือแกลง (Port Klang) ในประเทศมาเลเซีย (ตามโครงการ landbridge¹) กล่าวอย่างง่าย ๆ ก็คือผู้ประกอบการเหล่านี้จะประกอบกิจการในลักษณะเหมือนกับผู้ประกอบการขนส่ง และมีพื้นที่กองเก็บสินค้าเป็นของตัวเอง (โดยผู้สินค้าเป็นของสายเรือ) ในเขตชุมทางรถไฟดังกล่าว (ดังรูปที่ 4.8) นั่นเอง

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ landbridge คือ โครงการขนส่งสินค้าทางบกข้ามประเทศเพื่อใช้เป็นสะพานเชื่อมต่อการขนส่งทางทะเล โดยในปัจจุบันด้วยความร่วมมือกันระหว่างบางประเทศในเอเชีย ได้แก่ ไทย จีน เวียดนาม พม่า มาเลเซีย และ กัมพูชา มีความคิดริเริ่มเกี่ยวกับการวางเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างประเทศเหล่านี้ 4-5 เส้นทาง ซึ่งใช้สำหรับการขนส่งสินค้าในระบบตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถไฟข้ามประเทศ โดยทุกๆ เส้นทางจะมีกรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลาง



รูปที่ 4.7 ชุมทางรถไฟหาดใหญ่



รูปที่ 4.8 ลานกองเก็บตู้สินค้าภายใน
ชุมทางรถไฟหาดใหญ่



รูปที่ 4.9 สินค้าประเภทบรรจุตู้ และ
สินค้าเทกองที่อยู่บนรถไฟ
ในเขตชุมทางรถไฟหาดใหญ่

สำหรับการขนส่งด้วยรถไฟข้ามประเทศระหว่างไทยกับมาเลเซียนั้น เมื่อจะทำการขนส่งข้ามแดน ณ ด่านปาดังเบซาร์ จะต้องทำการเปลี่ยนหัวลากเป็นของประเทศนั้นๆ กล่าวคือ รถหัวลากของประเทศหนึ่งห้ามวิ่งเข้าสู่อีกประเทศหนึ่งตามข้อตกลงระหว่างสองประเทศ เช่นเดียวกับหัวลากรถบรรทุก แต่สำหรับตู้รถไฟที่ใช้ขนส่งสินค้า ไม่จำเป็นต้องมีการสับเปลี่ยน เพราะ เป็นตู้ที่เกิดจากความร่วมมือกันระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียเอง

- **เส้นทางขนส่งภายในประเทศ**

- ขนาดใหญ่ - ท่าเรือสงขลา

เส้นทางทางถนนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากโรงงานผู้ส่งออกในภาคใต้ไปยังท่าเรือส่วนใหญ่ จะเป็นถนน 4 ช่องทางจราจรวิ่งแยกกัน ไม่มีปัญหาในเรื่องของการใช้งาน เช่น ถนนชำรุดเสียหาย การซ่อมทาง ถนนขาดเมื่อฝนตกหรือน้ำท่วม เป็นต้น จะมีบางช่วง คือ จากสะพานติณสูลานนท์ถึงท่าเรือจะมีเพียง 2 ช่องทางเท่านั้น ซึ่งอาจจะเกิดความแออัดได้ในอนาคตถ้ามีปริมาณการขนส่งมากกว่านี้

4.1.2 เส้นทางส่งออกทางท่าเรือปีนัง

- **ท่าเรือปีนัง**

ท่าเรือปีนังเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ด้านฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมาเลย์ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งมีวิสัยสามารถรองรับการขนส่งทั้งสินค้าคอนเทนเนอร์ สินค้าเทกอง (เหลว/แห้ง) และสินค้าทั่วไป โดยปริมาณสินค้าที่ทำการยกขนภายในท่าเรือในปี 1997 นั้นมีจำนวนถึง 19,690,000 ตัน แบ่งเป็นสินค้าขาเข้า 12,440,000 ตัน และสินค้าขาออก 7,250,000 ตัน โดยทั้งหมดนี้เป็นสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 506,863 TEUs ซึ่งนับได้เป็นปริมาณสินค้าทั้งหมด 9,620,000 ตัน และมีเรือเข้าเทียบท่าตลอดทั้งปีจำนวน 7,071 ลำ (เฉลี่ย 136 ลำต่อสัปดาห์ จากสายเรือมากกว่า 10 สาย เช่น MEARSK LINE, Hyundai, K-Line, NYK, HANJIN, Senator, MITSUI, P&O Nedlloyd ฯลฯ) โดยมีสินค้าขาเข้าหลักๆ ของท่าเรือ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เหล็ก และน้ำตาลดิบ ส่วนสินค้าขาออกหลักๆ ของท่าเรือ ประกอบไปด้วย สินค้าจำพวกเครื่องใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์ยางพารา และผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยสำหรับโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือปีนัง มีดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-11 รายละเอียดของท่าเทียบเรือภายในท่าเรือปีนัง

Berth name	No. of Berths	Length of quay (m)	Dredged depth (m)	Usage
1. Butterworth				
(1) Wharves	3	549	9.0	Breakbulk
(2) Tanker Pier	1	Dolphin berth	9.0	Bulk liquid vegetable oil
2. Butterworth				
(1) Wharves	3	497	9.0	Containers
3. North Butterworth				
(1) Container Terminal	2	350	11.5	Containers
(2) Prai Bulk Cargo	3 (outer)	588	10.0	Liquid/dry bulk
	1 (outer)	154	7.0	
	1 (DG)	Dolphin berth (44 m.)	10.2	Dangerous cargo, (LPG, VCM), Petroleum products
(3) Prai Wharf		840	3-4 (N end)	Lighterage facility used for a limited range of bulk cargo, (bulk cement from barges)
(4) swettenham Pier	2 (outer)	366		Passenger, fishing vessels and lighter
	1 (outer)			

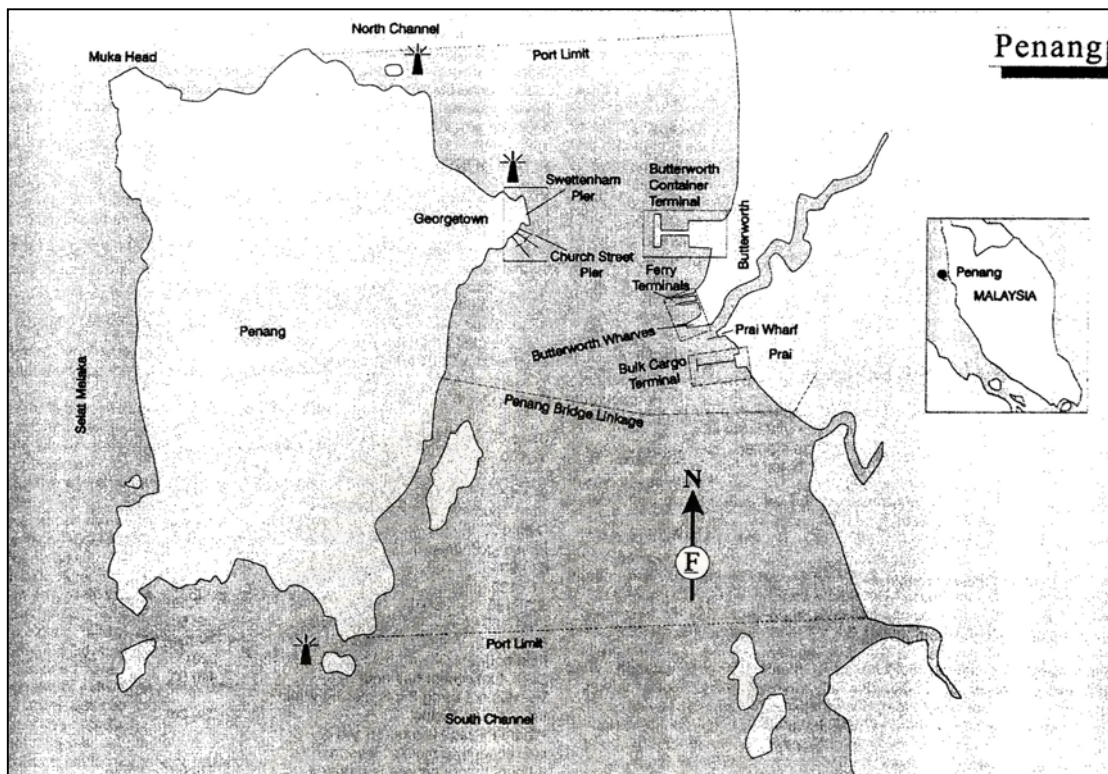
ที่มา : Fairplay Ports Guide 1999-2000 Volume 3

ตารางที่ 4-12 ข้อมูลเกี่ยวกับท่าเทียบเรือ ความจุ และสินค้าของท่าเรือปีนัง

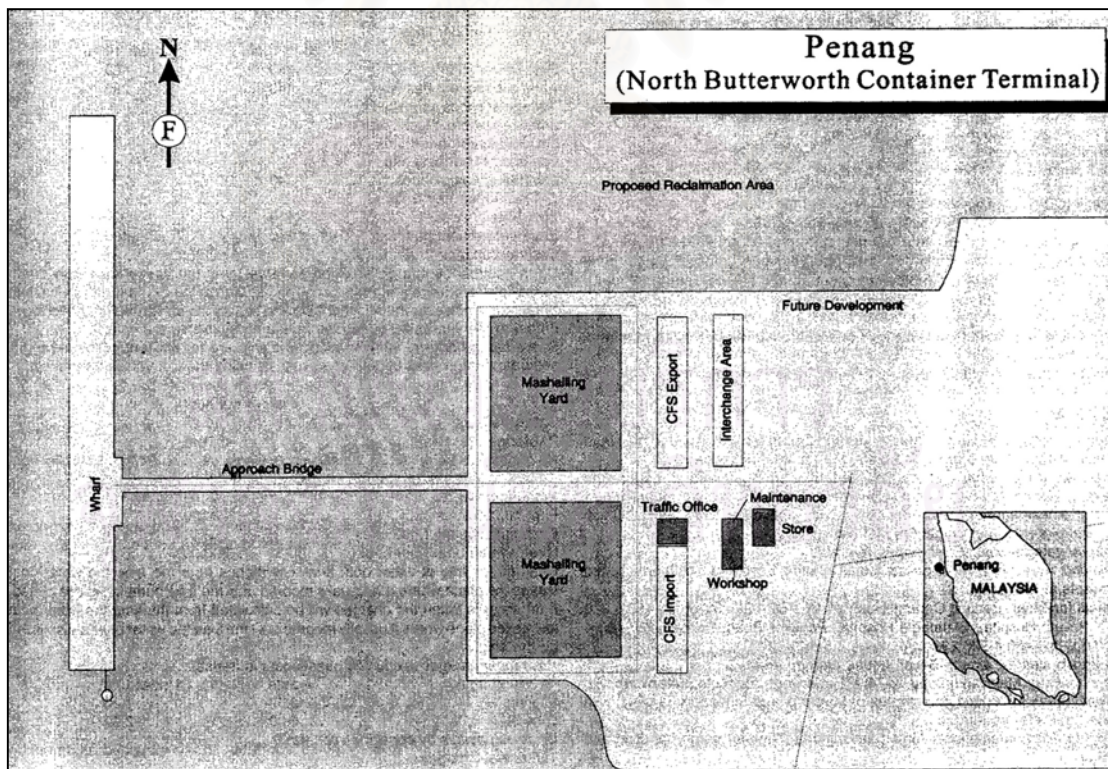
Facilities :

Storage :

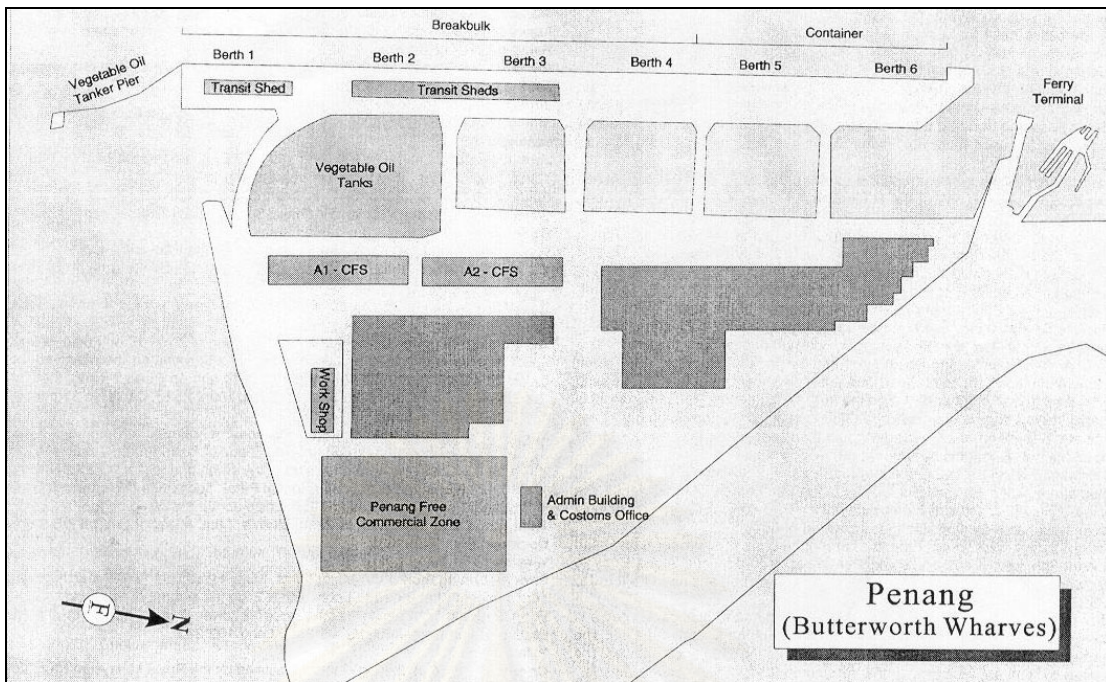
Equipment	Quantity	Capacity (Per Unit)	Storage	Capacity
<i>Butterworth Container Terminal :</i>			<i>Butterworth Container Terminal :</i>	
Gantry cranes	3	2*35t; 1*40t	Container yard * 1	15.8ha (3,150 TEUs ground slot)
Transfer cranes	12	30.5-35.6t	container freight stations * 2	11,892 sq.m.
Front end loaders	3	20-40t	<i>North Butterworth container Terminal :</i>	
Forklifts	16	3t	Back up area	42ha
Trailers	75	6-13m	Berth Capacity	310 TEUs annually
Reach stackers	2	35.6t	Container yard	4,400 TEUs ground slots
Prime movers	28		container freight stations	8,400 sq.m.
Reefer points	122		<i>Butterworth Wharves :</i>	
<i>North Butterworth container Terminal :</i>			Transit sheds * 3	10,033 sq.m.
Gantry cranes	3	40t	Godowns * 1	1,300 sq.m.
Transfer cranes	10	40t	<i>Prai Bulk Cargo Terminal :</i>	
Prime movers	36		Godowns * 13	88,885 sq.m.
Trailers	78	6-13	Stockpile area	4.7ha
Reefer points	360		<i>Vegetable Oil Tanker Pier :</i>	
<i>Butterworth Wharves :</i>			Tanks * 92	114,200t
Forklifts	39	3t	Others :	
Prime movers	8	16t	Barges	Private lighterage is available for vessels to discharge cargo at anchorage
Trailers	8	16t		
<i>Prai Bulk Cargo Terminal :</i>			Ballast/slop reception	Private facilities are available to receive limited amounts of slop from barges
Gantry crane	1	300tph		
Kangaroo crane	1	60tph	Security	Private companies provide security throughout 24 hrs.



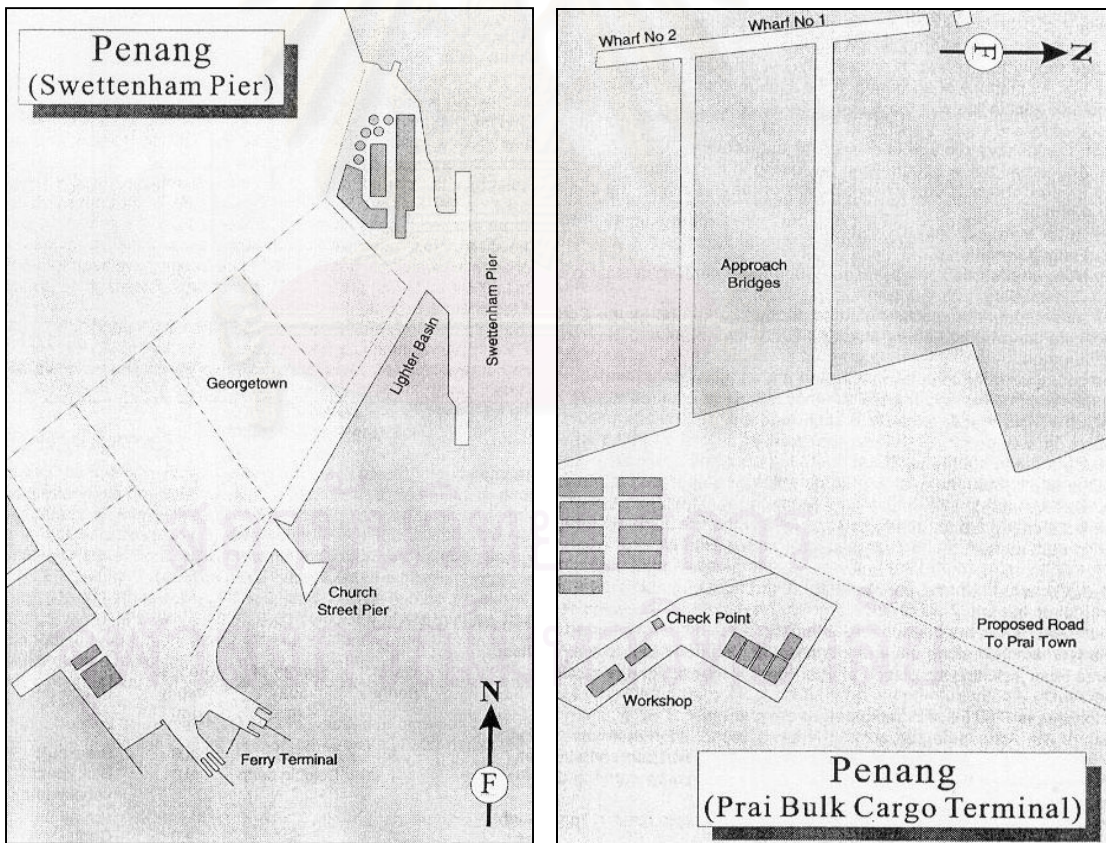
รูปที่ 4.10 อาณาบริเวณของท่าเรือปีนัง



รูปที่ 4.11 ท่าเรือปีนังในส่วนของ North Butterworth Container Terminal



รูปที่ 4.12 ท่าเรือปิ้งในส่วนของ Butterworth Wharves



รูปที่ 4.13 ท่าเรือปิ้งในส่วนของ Swettenham Pier และ Prai Bulk Cargo Terminal

- ชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์

สำหรับชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์นี้ เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางถนนโดยรถยนต์บรรทุกในประเทศไทยกับการขนส่งทางรถไฟในประเทศมาเลเซียที่สำคัญที่สุด กล่าวคือเป็น Terminal ที่มีประสิทธิภาพสูง มีเครื่องมืออำนวยความสะดวกครบครัน มีลานจัดเก็บตู้สินค้าเปล่า และตู้สินค้าหนักถึง 14,000 ตารางเมตร หรือสามารถวางตู้สินค้าได้ถึง 500 TEUs และมีเครื่องมือยกขนสินค้าลงจากรถบรรทุกเพื่อยกขึ้นขึ้นรถไฟต่อไปยังท่าเรือปีนังตลอด 24 ชั่วโมง โดยไม่มีการอนุญาตให้ทำการบรรทุกสินค้าเข้าตู้ในบริเวณนี้

สำหรับปริมาณตู้สินค้าจากประเทศไทยที่ผ่านด่านปาดังเบซาร์ในปี 2000 ที่ผ่านมานั้นมีจำนวน 48,239 TEUs ซึ่งนับได้เป็นผลิตผลยางพาราจำนวน 43,820 TEUs (เฉลี่ยประมาณ 3,650 ตู้ต่อเดือน) หรือประมาณร้อยละ 90 ของปริมาณสินค้าที่ผ่านทั้งหมด และในปี 2001 เฉพาะผลิตผลยางพาราที่ส่งผ่านด่านนี้มีปริมาณเฉลี่ยประมาณ 3,000-4,000 TEUs ต่อเดือน โดยร้อยละ 90 ของทั้งหมดมีปลายทางที่ประเทศญี่ปุ่นซึ่งถูกขนส่งออกทางท่าเรือปีนัง



รูปที่ 4.15 ด้านควบคุมรถบรรทุกเข้า-ออก
จากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์
(Checking Post)

รูปที่ 4.14 ป้ายสถานีรถไฟปาดังเบซาร์



รูปที่ 4.16 เส้นทางรถไฟในชุมทางปาดังเบซาร์



รูปที่ 4.17 ลานกองเก็บตู้สินค้า ซึ่งตั้งอยู่
ด้านข้างเส้นทางรถไฟ เพื่อความสะดวก
ในการขนถ่ายสินค้า

รูปที่ 4.18 การยกขนตู้สินค้าจากลานกองเก็บ
ตู้สินค้าขึ้น-ลงจากรถไฟ

ในขณะนี้รถไฟที่ลากตู้สินค้าระหว่างปาดังเบซาร์ตรงเข้าท่าเรือปีนังวันละหลายขบวน รวมประมาณ 200 ตู้ นอกจากนี้ตามแผน IMI-GT ของมาเลเซียเอง ยังมุ่งเน้นถึงความสำคัญและความต้องการในการพัฒนาพื้นที่และเครื่องมือของชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ให้มีความทันสมัย และมีความสะดวกมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

● เส้นทางขนส่งไปยังประเทศมาเลเซีย

- หาดใหญ่ – สะเดา – ปีนัง

สำหรับในเส้นทางนี้ส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 97 ของสินค้าที่ผ่านทั้งหมด จะเป็นการขนส่งน้ำยางชั้นซึ่งบรรจุในแท่งกึ่ง (ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในส่วนของคุณภาพการสะเดา) ซึ่งจะขนส่งโดยในรถยนต์บรรทุกทั้งหมด

- หาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ – ปีนัง

ในเส้นทางนี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง คือ เส้นทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นเส้นทางที่อยู่ภายในประเทศไทย ส่วนใหญ่จะทำการขนส่งผลิตผลยางพารา (จากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย) ในรูปของสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ด้วยรถยนต์บรรทุกทั้งสิ้น แต่เมื่อสินค้าดังกล่าวมาถึงที่ด่านปาดังเบซาร์ (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) แล้ว ลักษณะการขนส่งจากปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังจะอาศัยการขนส่งในรูปแบบของรถไฟเป็นหลัก ซึ่งดำเนินการโดยการรถไฟมาเลเซีย (KTM) โดยมีรายละเอียดการให้บริการต่างๆ ตามที่ได้กล่าวไว้แล้วในส่วนของคุณภาพการขนส่งทางรถไฟปาดังเบซาร์

4.2 ข้อมูลด้านการขนส่ง

จากการศึกษาเบื้องต้นและข้อมูลที่ได้จากการสำรวจสามารถแยกเส้นทางการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราได้เป็น 2 เส้นทางตามประเทศปลายทางที่สำคัญ ซึ่งมีเส้นทางการขนส่งที่แตกต่างกัน ได้แก่ หนึ่ง การขนส่งผลิตผลยางพาราไปยังประเทศจีน และ สอง การขนส่งผลิตผลยางพาราไปยังประเทศญี่ปุ่น โดยสำหรับการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังประเทศจีนในปี พ.ศ.2544 ที่ผ่านมานั้น มีปริมาณทั้งหมด 364,904 เมตริกตัน (จากตารางที่ 3-3) ซึ่งเป็นการส่งออกทางท่าเรือสงขลา แวะถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ทำเรือสิงคโปร์ ปริมาณ 296,121 เมตริกตัน (จากตารางที่ 4-4) ซึ่งคิดเป็นร้อยละประมาณ 81.2 ของปริมาณผลิตผลยางพาราที่ส่งออกประเทศจีนทั้งหมด โดยเป็นการขายภายใต้เทอม FOB และ CIF อย่างละประมาณครึ่งหนึ่งของปริมาณยางที่ซื้อขายทั้งหมด (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์) ส่วนในกรณีที่สอง คือ การส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังประเทศญี่ปุ่นนั้น ในปี พ.ศ.2544 ที่ผ่านมานั้น มีปริมาณทั้งหมด 422,010 เมตริกตัน (จากตารางที่ 3-3) ซึ่งเป็นการส่งออกทางท่าเรือปีนัง และเป็นการขายภายใต้เทอม FOB แทบทั้งหมดทีเดียว

สำหรับการขนส่งผลิตผลยางพาราที่จะกล่าวถึงในส่วนนี้ จะกล่าวถึงเฉพาะการขนส่งในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศ จากโรงงานผู้ส่งออกในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งจะพิจารณากระบวนการขนส่งที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่สินค้าผ่านกระบวนการผลิตและบรรจุหีบห่อ (Packaging) จากโรงงานผู้ส่งออก พร้อมทั้งจะทำการขนส่งจนกระทั่งถูกขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทาง โดยสำหรับการขนส่งผลิตผลยางพาราเพื่อส่งออกดังกล่าวนี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ช่วง ได้แก่ ช่วงก่อนที่สินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายถึงท่าเรือส่งออกต้นทาง ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า การขนส่งภายในประเทศ (Inland Transportation) และ ช่วงหลังจากที่สินค้าถูกเคลื่อนย้ายออกจากท่าเรือส่งออกต้นทาง ซึ่งจะเรียกว่า การขนส่งระหว่างประเทศ (International Transportation)

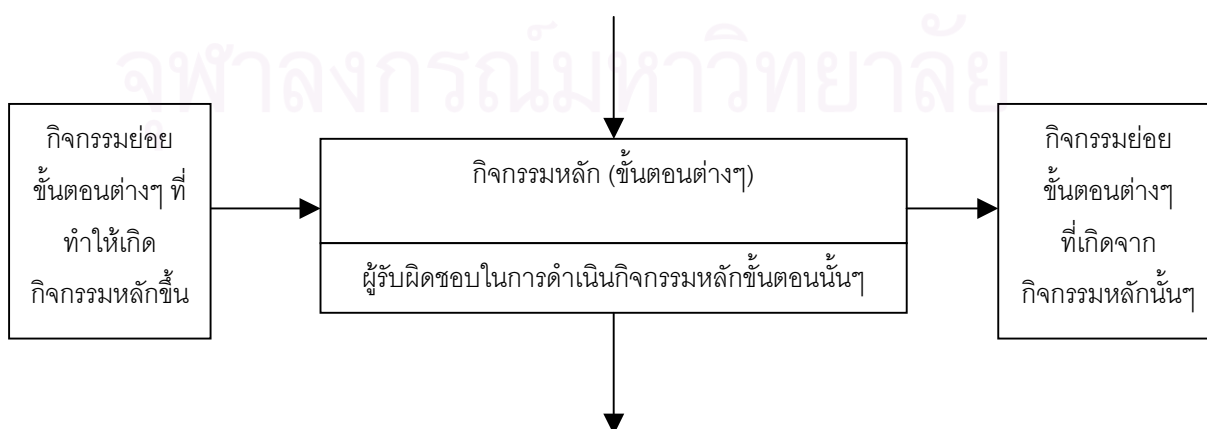
สำหรับการขนส่งในช่วงแรกเป็นกิจกรรมเพื่อที่จะขนส่งสินค้าไปกองเก็บไว้ในท่าเรือต้นทางเพื่อรอการขนถ่ายขึ้นเรือแม่ โดยถ้าเป็นเส้นทางท่าเรือสงขลาการขนส่งในช่วงนี้จะใช้การขนส่งทางถนนด้วยรถยนต์บรรทุกเป็นหลัก (รวมไปถึงส่วนของเส้นทางจากโรงงานผู้ส่งออกไปยังชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ในเส้นทางท่าเรือปีนังด้วย ส่วนจากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังจะใช้การขนส่งโดยรถไฟเป็นหลัก) ทั้งนี้เนื่องมาจากการคมนาคมทางถนนในประเทศไทยนี้ได้รับการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง มีการเพิ่มโครงข่ายถนนจนครอบคลุมและเข้าถึงในทุกๆ พื้นที่ ประกอบกับสภาพถนนในบริเวณภาคใต้ ถือได้ว่าอยู่ในขั้นดี โดยเฉพาะในเส้นทางหลักๆ ที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้กัน ได้แก่ เส้นทางถนนหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) เส้นทางถนนหมายเลข 4054 (ปลายทางปาดังเบซาร์) เส้นทางถนนไปยังท่าเรือสงขลา สะพานติณสูลานนท์ เป็นต้น ตลอดจนจำนวนช่องทางจราจรของถนนส่วนใหญ่ที่ใช้ในการขนส่งนั้นจะมีถึง 4 ช่องทางจราจรอีกด้วย จึงส่งผลให้เกิดความสะดวกต่อผู้ส่งออกและผู้ประกอบการขนส่งเป็นอย่างมาก

โดยสำหรับการขนส่งในช่วงแรกหรือการขนส่งภายในประเทศนี้ การบรรจุตู้ส่วนใหญ่จะทำการบรรจุที่โรงงานหรือโกดังของผู้ส่งออกเอง (พร้อมกับดำเนินพิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาออกโดยศุลกากรควบคู่ไปด้วย) เพราะเป็นการลดขั้นตอนในการทำงานของผู้ส่งออก ประกอบกับทางท่าเรือหรือชุมทางรถไฟที่สำคัญๆ เช่น ปาดังเบซาร์ ไม่มีนโยบายให้ทำการบรรจุตู้สินค้าในสถานที่ ตลอดจนทำให้มีความปลอดภัยกับสินค้าของตนมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับตัวสินค้านี้ด้วย เพราะ ผู้ส่งออกซึ่งเป็นผู้ทราบถึงธรรมชาติของสินค้าของตนมากที่สุดจะทำหน้าที่ในการบรรจุสินค้าเอง โดยสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ในการบรรจุผลิตผลยางพารานั้นสามารถบรรจุได้ประมาณ 18-20 ตัน และ 22-26 ตัน สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 40 ฟุต ตามลำดับ (ในเรื่องของน้ำหนักการบรรทุกสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์นั้น จะ

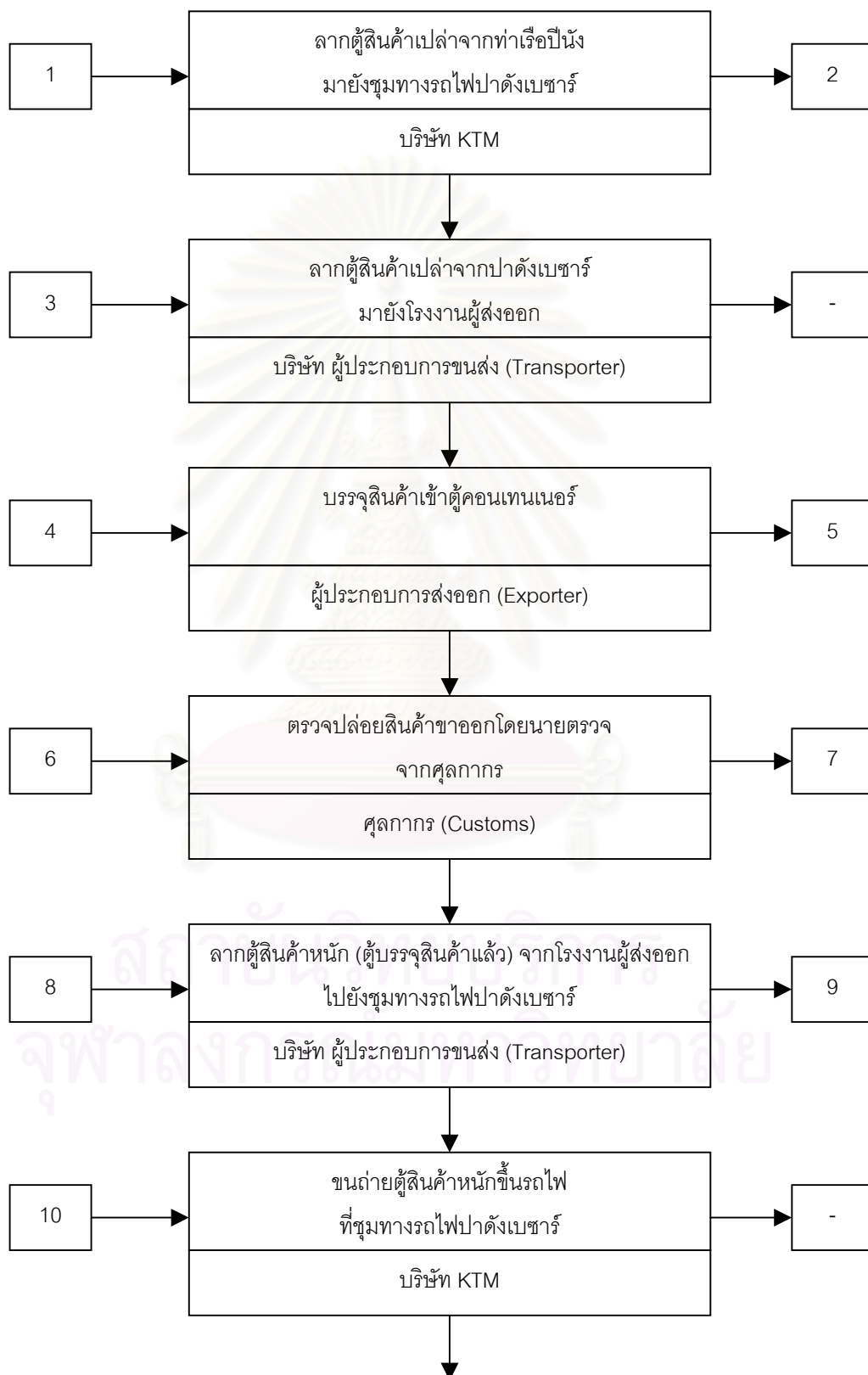
บรรทุกได้มากหรือน้อยเพียงใดจะต้องพิจารณาถึงธรรมชาติของสินค้า และกฎหมายที่ใช้ควบคุม อยู่ในแต่ละประเทศที่สินค้าต้องถูกเคลื่อนย้ายผ่าน ซึ่งได้แก่ ประเทศไทย มาเลเซีย และประเทศปลายทางด้วย)

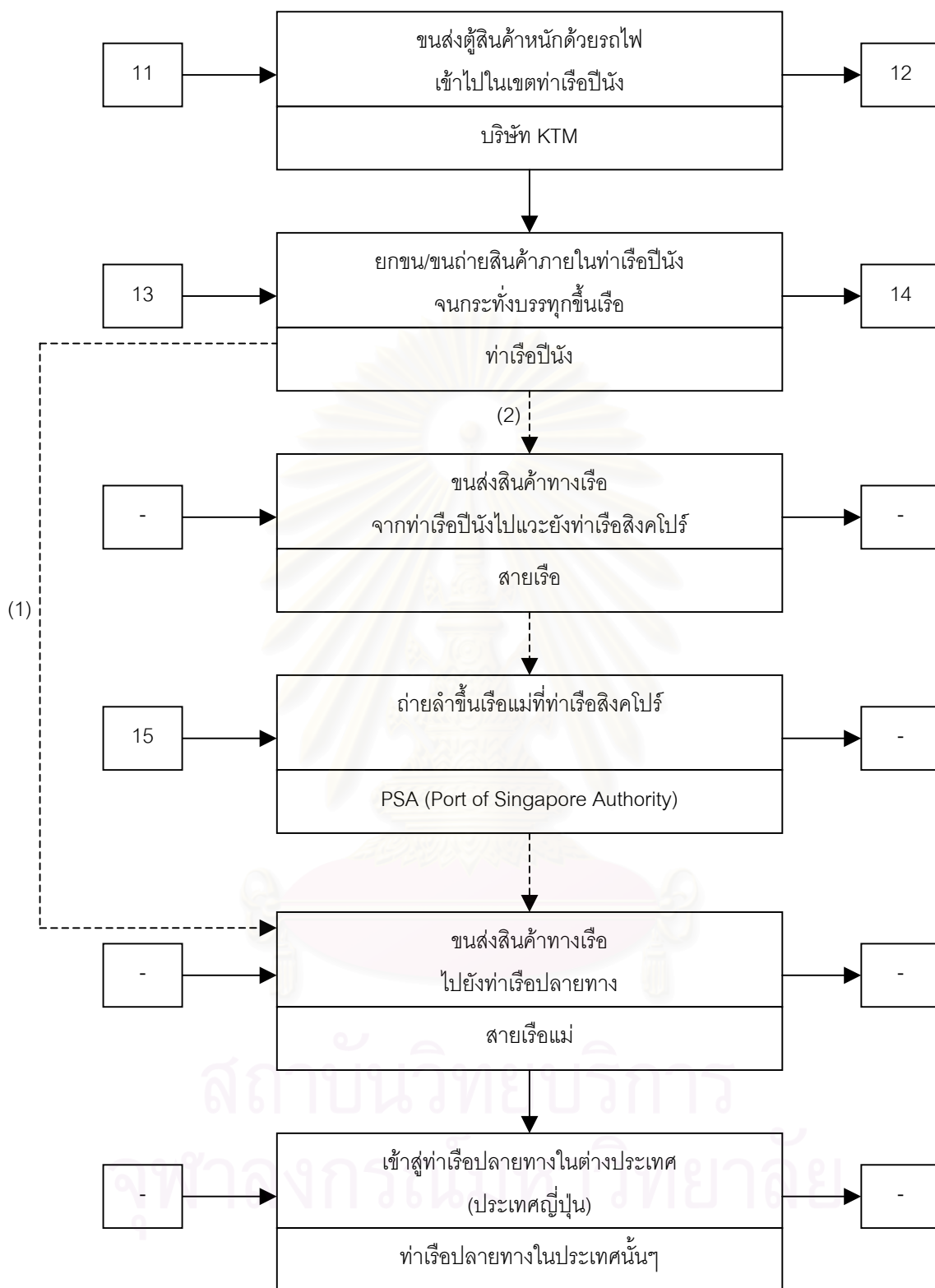
ส่วนในการขนส่งช่วงที่สอง เมื่อผู้ประกอบการขนส่งทำหน้าที่ขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกเข้าไปในเขตท่าเรือส่งออกต้นทางแล้ว ผู้สินค้านี้จะถูกกองเก็บไว้ในลานเก็บผู้สินค้านี้ที่จัดเตรียมไว้ เพื่อรอเรือเที่ยวที่ผู้ส่งสินค้าได้จองระวางไว้เข้ามาถึง หลังจากนั้นทางท่าเรือ (หรือผู้ปฏิบัติการยกขนภายในท่า) จะทำการขนย้ายสินค้านี้ลงเรือเพื่อขนส่งไปยังประเทศปลายทางต่อไป

จากที่กล่าวทั้งหมดตั้งแต่บทที่ 3 จนถึงขณะนี้ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ากระบวนการส่งออกสินค้านั้นจะต้องมีการติดต่อประสานงานกันระหว่างหลายๆ ฝ่าย มีขั้นตอนต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย อาจกล่าวโดยสรุปเพื่อให้เห็นชัดเจนถึงกิจกรรมการขนส่งหลักที่เกิดขึ้นในแต่ละเส้นทางของการขนส่งในการส่งออกผลผลิตผลยางพาราจากพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย ไปยังปลายทางในประเทศกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อนำไปใช้เป็นพื้นฐานในการเก็บข้อมูลในเรื่องของค่าใช้จ่าย ระยะเวลา และความเชื่อมั่นของผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ต่อไป ได้วางแผนภาพที่แสดงในรูปที่ 4.19 4.20 และ 4.21 โดยสำหรับในที่นี่คำว่ากิจกรรมหลักในการขนส่งแต่ละขั้นตอน หมายถึง กิจกรรมที่มีส่วนโดยตรงที่ทำให้สินค้าถูกเคลื่อนย้ายตำแหน่ง ส่วนกิจกรรมย่อย (หรือกิจกรรมรอง) หมายความว่า กิจกรรมที่มีหน้าที่ส่งเสริม และสนับสนุนให้กิจกรรมหลักในการขนส่งต่างๆ ดำเนินไปได้อย่างสะดวก นั่นเอง โดยสำหรับกิจกรรมการขนส่งขั้นตอนต่างๆ เหล่านี้ ผู้ศึกษาจะนำเสนอในรูปแบบของแผนภาพซึ่งมีโครงสร้างที่สามารถแสดงถึงรายละเอียดของกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างชัดเจน ดังนี้



สำหรับกิจกรรมการขนส่งหลักๆ ที่เกิดขึ้นในเส้นทางการส่งออกผลิตภัณฑ์ผลยางพาราทางท่าเรือปีนัง ในประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่น มีดังนี้





รูปที่ 4.19 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่ง สำหรับเส้นทางท่าเรือปีนัง
(สำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่น)

โดยสำหรับกิจกรรมย่อยในแต่ละขั้นตอนที่เกิดขึ้นนั้น สามารถแจกแจงได้ดังต่อไปนี้

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 1

- ผู้ส่งออกในประเทศไทยติดต่อซื้อขายกับผู้ซื้อในต่างประเทศ
- ผู้ส่งออกอาจดำเนินการเอง หรือ ทำการติดต่อบริษัทนายหน้า หรือตัวแทนออกของ (forwarder) ให้ดำเนินการส่งออกแทน
- ผู้ส่งสินค้า (อาจเป็นบริษัทผู้ส่งออกเอง หรืออาจเป็นบริษัท forwarder ก็ได้) ติดต่อบริษัทเรือ หรือตัวแทนสายเรือเพื่อการจองตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุตู้สินค้าพร้อมจองระวางเรือและเที่ยวเรือตามตารางที่ทางตัวแทนเรือได้ออกไว้ล่วงหน้าแล้ว ซึ่งผู้ส่งสินค้าจะได้รับหมายเลขจองระวางเรือ (Booking Number) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าต่อไป
- ผู้ส่งสินค้าติดต่อกกรมศุลกากร และจัดเตรียมเอกสารประกอบการขออนุญาตส่งออก (ระบुरายละเอียดไว้ในภาคผนวก ก.) ก่อนนำไปตรวจปล่อยสินค้าขาออก
- มีการประสานงานกันระหว่างบริษัท KTM กับตัวแทนเรือ และทำเรื่องในเรื่องของการลากตู้สินค้าออกจากท่าเรือป็นิ่ง โดยจะต้องเป็นผู้ส่งสินค้าที่ได้รับจองจากผู้ส่งสินค้าแล้ว

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 2

- ตู้เปล่าถูกกองเก็บไว้ในลานเก็บตู้สินค้าเปล่าของสายเรือ/ตัวแทนเรือในเขตชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ เพื่อรอการมาลากไป

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 3

- ผู้ส่งสินค้าติดต่อบริษัทขนส่ง (transporter) รถบรรทุก โดยออก Shipping Instruction (S.I.) ให้ ซึ่งระบुरายละเอียดต่างๆ ของตู้สินค้า เพื่อให้สามารถทำการลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ที่ได้จองไว้ออกมาได้อย่างถูกต้อง โดยคนขับรถหัวลากจะต้องแสดงใบสั่งขอรับตู้สินค้าซึ่งระบุเลขหมายจองระวางเรือไว้

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 4 และ 6

- ผู้ส่งสินค้าติดต่อตัวแทนสายเรือ และศุลกากรส่วนพิธีการส่งออก พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้าขาออกระหว่างการบรรจุสินค้าเข้าตู้ ณ โรงงาน หรือโกดังของผู้ส่งออก

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 5 และ 7

- seal ตู้สินค้าของสายเรือ/ตัวแทนเรือ และศุลกากร
- นายตรวจจากศุลกากรมอบต้นฉบับใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Slip) ให้ผู้ส่งสินค้าใช้กำกับตู้สินค้าเพื่อนำไปมอบให้แก่บริษัทตัวแทนเรือ/สายเรือเมื่อบรรจุทุกสินค้าลงเรือต่อไป

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 8

- ผู้ส่งสินค้าติดต่อบริษัทขนส่ง (Transporter) รถบรรทุก เพื่อให้มาทำการลากตู้สินค้าที่บรรจุแล้วไปยังชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 9

- ศุลกากรมาเลเซีย (อยู่ในเขตด่านปาดังเบซาร์) ได้รับทราบถึงสินค้าที่ลากผ่านเข้ามายังเขตประเทศมาเลเซีย โดยได้รับใบขนจากผู้ขนส่ง
- ตู้สินค้านัก (Laden) ถูกยกเก็บไว้ในที่ที่กำหนดไว้ให้ เพื่อรอการขนถ่ายขึ้นรถไฟต่อไป
- รถหัวลากที่ปลดขอเรียบร้อยแล้ว อาจมีการลากตู้เปล่าสำหรับการขนส่งเที่ยวต่อไปกลับไปยังผู้ส่งออกรายอื่นต่อไปด้วย

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 10 และ 11

- ทางศุลกากรมาเลเซียตรวจสอบสินค้าและผู้สินค้าอีกครั้ง
- มีการติดต่อประสานงานกันระหว่างบริษัท KTM ผู้ดำเนินการขนส่งทางรถไฟกับทางสายเรือ/ตัวแทนเรือถึงรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับตู้สินค้า
- ผู้ส่งสินค้าแนบเอกสาร Container Delivery Note (ใบกำกับตู้หนัก) ซึ่งระบุหมายเลขของระวางเรือ และรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมากับตู้สินค้าด้วย

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 12

- ผู้ส่งสินค้าถูกขนย้ายเข้าไปกองเก็บไว้ในที่ที่ตัวแทนเรือ และท่าเรือจัดเตรียมไว้ให้ภายในเขตท่าเรือเพื่อรอการขนถ่ายขึ้นเรือต่อไป
- ตัวแทนเรือ/สายเรือลงนามและคืนสำเนา Container Delivery Note ให้กับผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานว่าทาง CY ได้รับผู้ส่งสินค้าไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 13

- ผู้ส่งสินค้าส่งเอกสาร Shipping Particulars ซึ่งจะระบุรายละเอียดที่ผู้ส่งสินค้าประสงค์ให้ปรากฏในใบตราส่ง (Bill Of Lading : B/L) ให้กับตัวแทนเรือก่อนที่เรือจะออกจากท่า

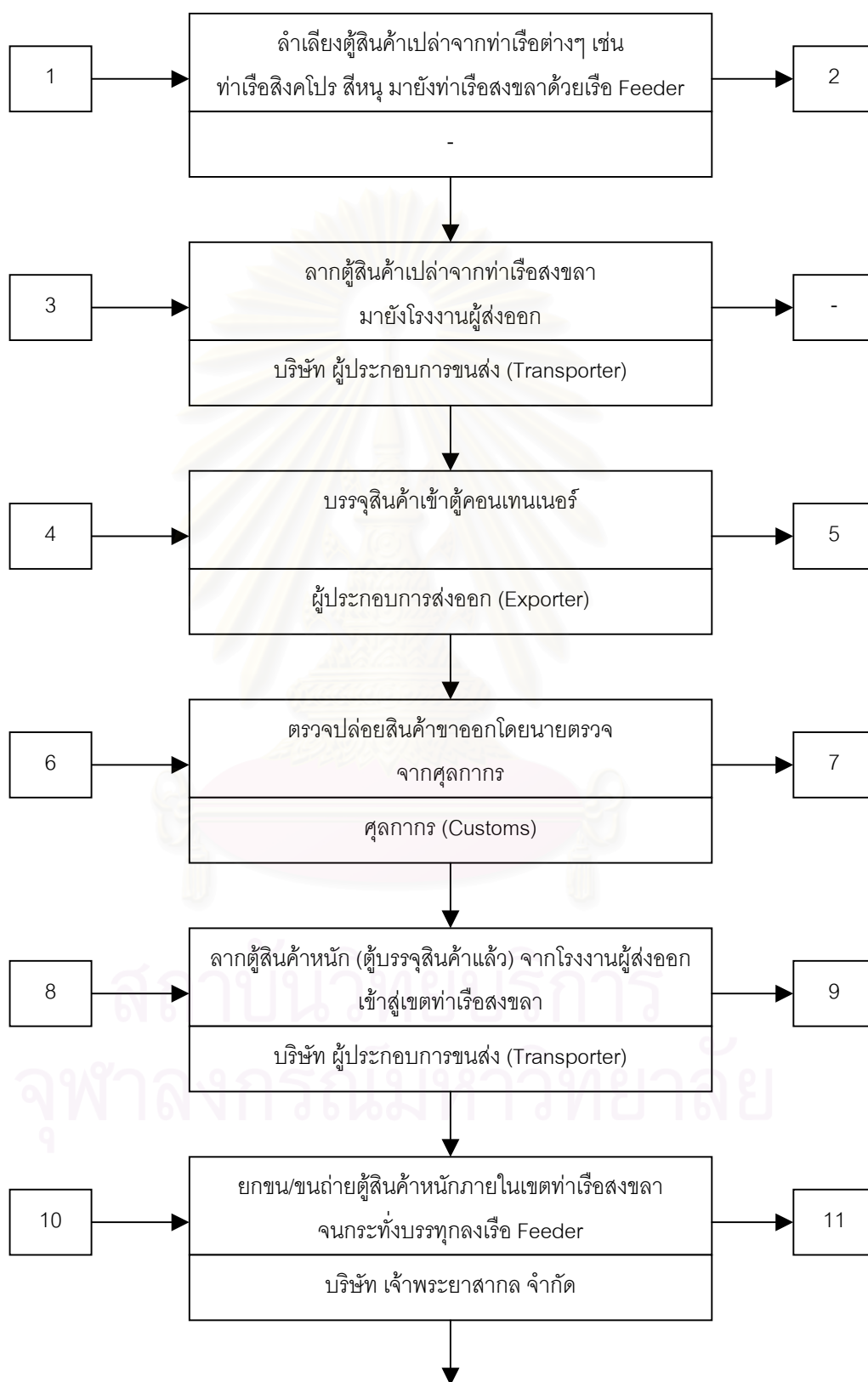
กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 14

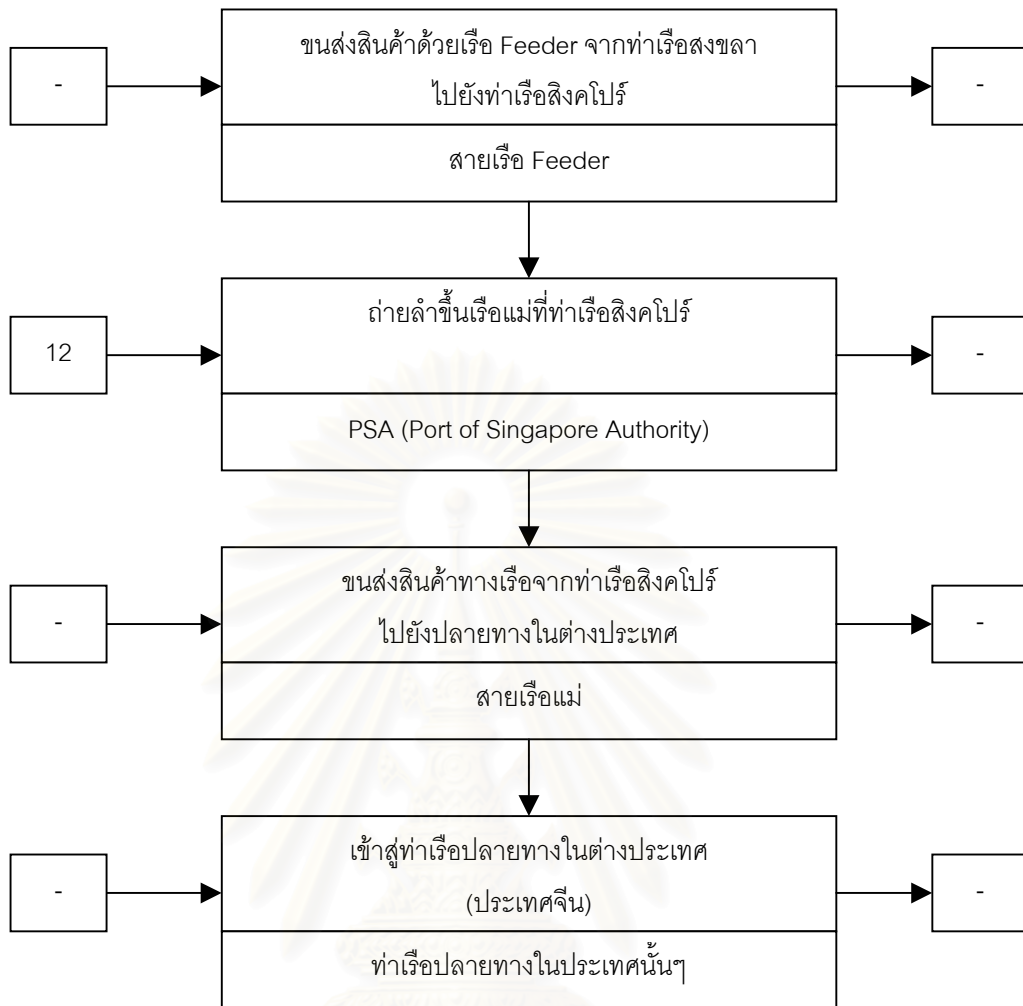
- สายเรือ/ตัวแทนเรือออกใบตราส่ง (B/L) ให้กับผู้ส่งสินค้าหลังจากบรรจุทุกสินค้าลงเรือ และเรือออกจากท่าไปแล้ว (สำหรับในกรณี Loaded On Board B/L)
- ผู้ส่งออกนำใบตราส่งพร้อมกับเอกสารต่างๆ ที่กำหนดใน B/L ไปขอขึ้นเงินค่าสินค้าจากธนาคาร (ในกรณีตกลงซื้อขายโดยเปิด L/C) (แต่อาจจะมีสัญญาการชำระเงินในรูปแบบอื่นแล้วแต่ข้อตกลง เช่น D/P D/A เป็นต้น)
- ผู้ส่งสินค้าส่งสำเนาเอกสารที่จำเป็นให้กับผู้ซื้อในต่างประเทศ เช่น สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice) สำเนาใบตราส่ง (B/L) เป็นต้น

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 15

- จะถ่ายลำขึ้นเรือแม่ลำไหน ขึ้นอยู่กับภาระงานของทางตัวแทนเรือกับเรือ Feeder

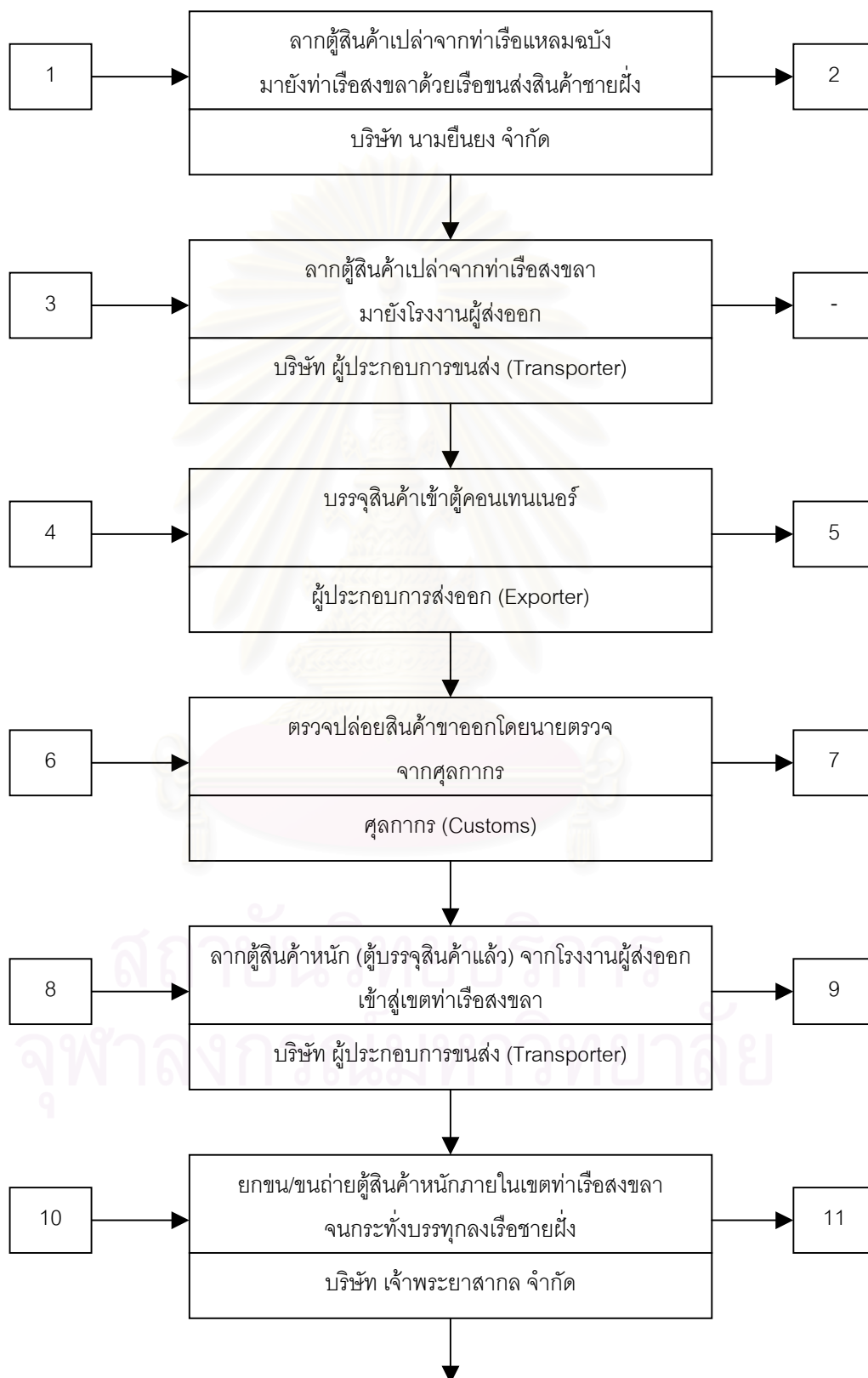
ส่วนสำหรับกิจกรรมการขนส่งหลักๆ ที่เกิดขึ้นในเส้นทางการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราทางท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งเป็นเส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งไปยังปลายทางประเทศจีน มีดังนี้

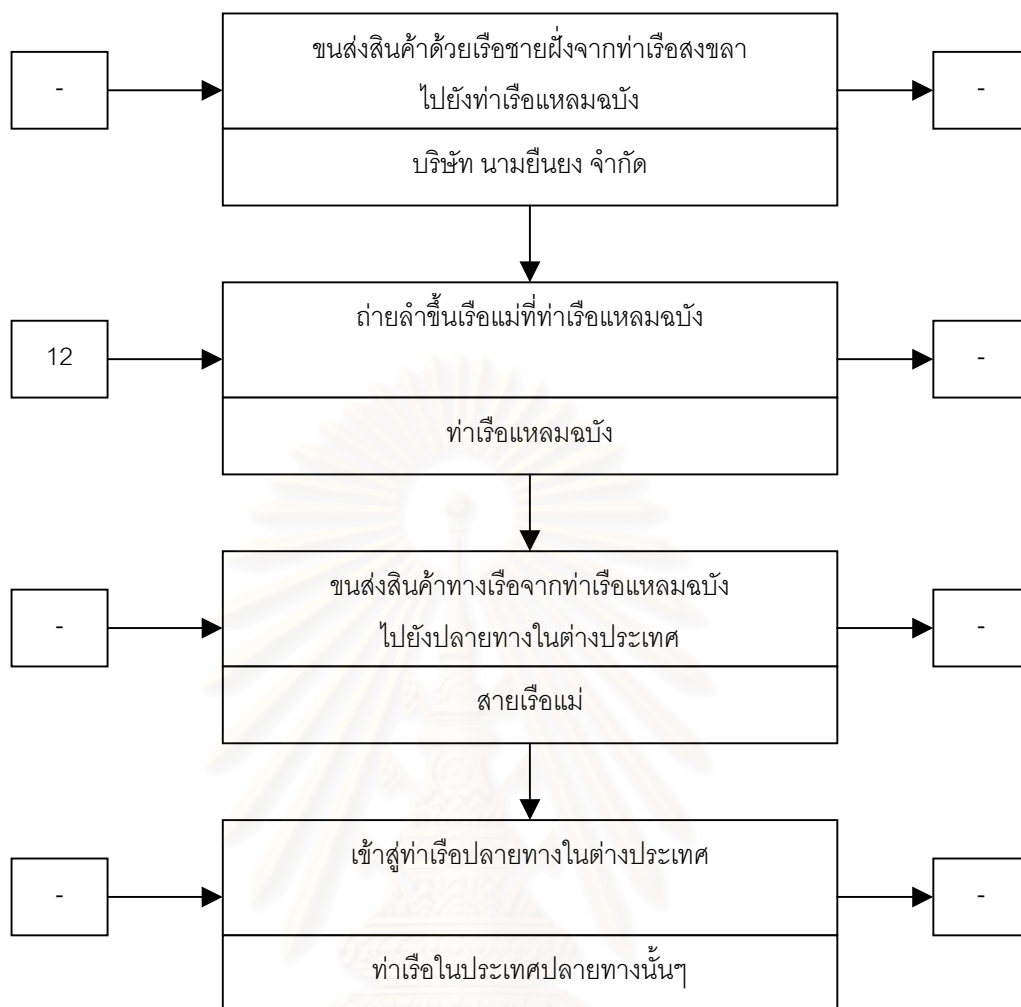




รูปที่ 4.20 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่ง
สำหรับเส้นทางท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์
(สำหรับปลายทางประเทศจีน)

และสำหรับกิจกรรมการขนส่งหลักๆ ที่เกิดขึ้นในเส้นทางการส่งออกผลิตภัณฑ์ผลยางพาราทางท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบังในประเทศไทย มีดังต่อไปนี้





รูปที่ 4.21 แผนภาพแสดงกิจกรรมหลักที่เกิดขึ้นในการขนส่ง
สำหรับเส้นทางท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบัง

โดยสำหรับกิจกรรมย่อยในแต่ละขั้นตอนที่เกิดขึ้นจากรูปที่ 4.20 และ 4.21 นั้น สามารถแจกแจงได้ดังต่อไปนี้

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 1

- การบริหารตู้เปล่าของสายเรือ/ตัวแทนเรือ ประกอบกับการประสานงานกันระหว่างสายเรือ และบริษัทผู้ดำเนินการขนส่งตู้เปล่าระหว่างท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบัง

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 2

- ผู้เป่าลู่ถูกนำมากองเก็บไว้ในลานเก็บตู้สินค้าเปล่าของสายเรือ/ตัวแทนเรือ ภายในเขตท่าเรือสงขลา รอการมาลากออกไป

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 3

- ผู้ส่งออกในประเทศไทยติดต่อซื้อขายกับผู้ซื้อในต่างประเทศ
- ผู้ส่งออกอาจดำเนินการเอง หรือ ทำการติดต่อบริษัทนายหน้า หรือตัวแทนออกของ (Forwarder) ให้ดำเนินการส่งออกแทน
- ผู้ส่งสินค้า (อาจเป็นบริษัทผู้ส่งออกเอง หรืออาจเป็นบริษัท Forwarder ก็ได้) ติดต่อบริษัทเรือ หรือตัวแทนสายเรือเพื่อการจองตู้คอนเทนเนอร์สำหรับบรรจุตู้สินค้าพร้อมจองระวางเรือ และเที่ยวเรือตามตารางที่ทางตัวแทนเรือได้ออกไว้ล่วงหน้าแล้ว ซึ่งผู้ส่งสินค้าจะได้รับหมายเลขของระวางเรือ (Booking Number) เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าต่อไป
- ผู้ส่งสินค้าติดต่อกรมศุลกากร และจัดเตรียมเอกสารประกอบการขออนุญาตส่งออก (ระบุรายละเอียดไว้ในภาคผนวก ก.) ก่อนนำไปตรวจปล่อยสินค้าขาออก
- ผู้ส่งสินค้าติดต่อบริษัทขนส่ง (Transporter) รถบรรทุกโดยออก Shipping Instruction (S.I.) ให้ซึ่งระบุรายละเอียดต่างๆ ของตู้สินค้า เพื่อให้สามารถทำการลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากชุมทางรถไฟไปดั่งเบชาร์ที่ได้จองไว้ออกมาได้อย่างถูกต้อง โดยคนขับรถหัวลากจะต้องแสดงใบสั่งขอรับตู้สินค้าซึ่งระบุเลขหมายของระวางเรือไว้

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 4 และ 6

- ผู้ส่งสินค้าติดต่อตัวแทนสายเรือ และศุลกากรส่วนพิธีการส่งออก พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่างๆ เพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้าขาออกระหว่างการบรรจุสินค้าเข้าตู้ ณ โรงงาน หรือโกดังของผู้ส่งออก

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 5 และ 7

- seal ตู้สินค้าของสายเรือ/ตัวแทนเรือ และศุลกากร
- นายตรวจจากศุลกากรมอบต้นฉบับใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Slip) ให้ผู้ส่งสินค้าใช้กำกับตู้สินค้าเพื่อนำไปมอบให้แก่บริษัทตัวแทนเรือ/สายเรือเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือต่อไป

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 8

- ผู้ส่งสินค้าติดต่อบริษัทขนส่ง (Transporter) รถบรรทุก เพื่อให้มาทำการลากตู้สินค้าที่บรรจุแล้วไปยังท่าเรือ โดยมีการประสานงานกันระหว่างสายเรือ/ตัวแทนสายเรือกับท่าเรือ

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 9

- ตู้สินค้าหนัก (Laden) ถูกกองเก็บไว้ในที่ที่กำหนดไว้ให้ภายในเขตท่าเรือสงขลา เพื่อรอการขนถ่ายลงเรือต่อไป โดยผู้ส่งสินค้าจะแนบเอกสาร Container Delivery Note (ใบกำกับตู้หนัก) ซึ่งระบุหมายเลขของระวางเรือ และรายละเอียดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมากับตู้สินค้าด้วย
- ตัวแทนเรือ/สายเรือลงนามและคืนสำเนา Container Delivery Note ให้กับผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานว่าทาง CY ได้รับตู้สินค้าไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 10

- ผู้ส่งสินค้าส่งเอกสาร Shipping Particulars ซึ่งจะระบุรายละเอียดที่ผู้ส่งสินค้าประสงค์ให้ปรากฏในใบตราส่ง (Bill Of Lading : B/L) ให้กับตัวแทนเรือก่อนที่เรือจะออกจากท่า

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 11

- สายเรือ/ตัวแทนเรือออกใบตราส่ง (B/L) ให้กับผู้ส่งสินค้าหลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือ และเรือออกจากท่าไปแล้ว (สำหรับในกรณี Loaded On Board B/L)
- ผู้ส่งออกนำใบตราส่งพร้อมกับเอกสารต่างๆ ที่กำหนดใน B/L ไปขอขึ้นเงินค่าสินค้าจากธนาคาร (ในกรณีตกลงซื้อขายโดยเปิด L/C) (แต่อาจจะมีสัญญาการชำระเงินในรูปแบบอื่นแล้วแต่ข้อตกลง เช่น D/P D/A เป็นต้น)
- ผู้ส่งสินค้าส่งสำเนาเอกสารที่จำเป็นให้กับผู้ซื้อในต่างประเทศ เช่น สำเนาบัญชีราคาสินค้า (Invoice) สำเนาใบตราส่ง (B/L) เป็นต้น

กิจกรรมย่อยขั้นตอนที่ 12

- จะถ่ายขึ้นเรือแม่ลำไหน ขึ้นอยู่กับการประสานงานของทางตัวแทนเรือ ผู้นำเข้า และเรือขนส่งชายฝั่ง

4.3 ปัญหาที่พบ

ปัญหาที่พบเจอในการสำรวจข้อมูลเบื้องต้นครั้งนี้ เป็นปัญหาคร่าวๆ ที่ได้พบด้วยตัวของนักศึกษาเองซึ่งถือเป็นอุปสรรคในการเก็บและรวบรวมข้อมูลที่สำคัญ นอกจากนั้นยังได้ข้อมูลในเรื่องของปัญหาบางประการจากผู้ที่มีความเกี่ยวข้องในธุรกิจการซื้อ ขาย และส่งออกยางพาราด้วย โดยในเบื้องต้นนี้ สามารถแบ่งปัญหาได้เป็น 3 ประเด็นหลักๆ ดังต่อไปนี้

4.3.1 ปัญหาทางด้านข้อมูล

- ข้อมูลตัวเลขทางสถิติเกี่ยวกับการส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราสามารถหาได้จากหลายแหล่ง แต่ข้อมูลเหล่านั้นในแต่ละแหล่งจะมีตัวเลขที่ไม่ตรงกัน
- ข้อมูลตัวเลขทางสถิติที่ทางการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเก็บและรวบรวมไว้ ไม่สามารถนำไปวิเคราะห์ในเชิงลึกได้ ตัวอย่างเช่น ปริมาณการส่งออกยางพารา ข้อมูลที่เก็บไว้ไม่มีแยกรายละเอียดจนถึงชนิดหรือประเภทยาง จะกล่าวเป็นปริมาณรวมทั้งหมดเสียมากกว่า และข้อมูลในเรื่องของการขนส่ง ไม่มีการรวบรวมข้อมูลตำแหน่งต้นทาง-ปลายทางในการขนส่งทางน้ำ เป็นต้น

4.3.2 ปัญหาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- ท่าเรือสงขลา เป็นท่าเรือที่ไม่มีเครื่องมืออำนวยความสะดวกยกขนตู้สินค้าหน้าท่า ทำให้ประสิทธิภาพการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงจากรือลดน้อยลงไปมากทีเดียว ซึ่งอาจจะส่งผลให้จำนวนเรือที่เข้าเทียบท่ามีน้อยกว่าที่ควรจะเป็น
- จำนวนตู้สินค้าเข้า และออกจากท่าเรือสงขลานั้นไม่สมดุลกัน ทำให้ต้องมีการลากตู้เปล่ามาจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งอาจจะเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น

4.3.3 ปัญหาทางด้านเอกสาร

- ในระบบเอกสารการส่งออกสินค้าจากท่าเรือสงขลาเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศนั้นจะมีความซ้ำซ้อน ยุ่งยาก (ในเอกสารบางอย่างจะต้องทำถึง 2 ครั้ง) กล่าวคือไม่เป็น One Stop Service จะต้องมีการทำเรื่องเกี่ยวกับเอกสารของทางศุลกากรถึง 2 รอบ (ที่ทำเรือสงขลา และท่าเรือแหลมฉบัง แห่งละรอบ) ตามกฎหมายของศุลกากรในเรื่องการค้าชายฝั่ง เพราะถือว่าเรือที่ออกจากท่าเรือสงขลา ยังไม่ได้เป็นเรือที่จะออกไปยังต่างประเทศ ยังอยู่ในประเทศไทย ดังนั้นเมื่อเรือเดินทางไปถึงท่าเรือแหลมฉบังจึงต้องทำเรื่องเกี่ยวกับเอกสารของทางศุลกากรอีกรอบหนึ่งเพื่อปล่อยสินค้าออกไปยังต่างประเทศ หรือในบางกรณีอาจมีการสูญหายของเอกสารอีกด้วย ซึ่งด้วยเหตุเหล่านี้ อาจเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ใช้บริการขนส่งในเส้นทางไม่มีความเชื่อมั่นก็เป็นได้ (โดยสำหรับปัญหานี้ ผู้ศึกษาจะทำการสำรวจให้ละเอียดกว่านี้ในการเก็บและรวบรวมข้อมูลภาคสนามในครั้งต่อไป)

บทที่ 5

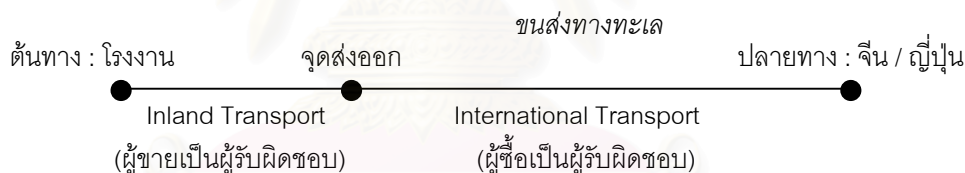
การเก็บและรวบรวมข้อมูล

จากข้อมูลเบื้องต้นที่ผู้ศึกษาได้รวบรวมและกล่าวมาทั้งหมดในส่วนของบทที่ 3 และบทที่ 4 ประกอบกับข้อมูลและปัญหาที่เกิดขึ้นในการทดลองเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ตลอดจนพิจารณา รวมถึงวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้แล้ว ผู้ศึกษาสามารถสรุปถึงขั้นตอนและรายละเอียดต่างๆ ในการเก็บและรวบรวมข้อมูลได้ ดังจะกล่าวในส่วนของบทที่ 5 ในลำดับต่อไปนี้

5.1 กล่าวนำ

ในปัจจุบันตลาดการซื้อขาย ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพาราจากผู้ขายในบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังผู้ซื้อปลายทางทั้งในประเทศจีนและญี่ปุ่นนั้น มีแนวโน้มของรูปแบบการขายไปทางการขายผ่านตัวแทนจำหน่าย (Dealer) ซึ่งอยู่ในประเทศสิงคโปร์มากขึ้น โดยมีสาเหตุสำคัญเนื่องมาจากผู้ส่งออกหรือผู้ขายต้องการลดความเสี่ยงจากการซื้อขายที่อาจจะเกิดกับตนเองลง และนอกจากนั้นในหลายๆ ครั้งยังขายได้ราคาที่ดีกว่าการขายโดยตรงให้ผู้นำเข้าในต่างประเทศอีกด้วย (เนื่องจากตัวแทนจำหน่ายเหล่านั้นอาศัยกลไกของตลาดล่วงหน้าเป็นตลาดซื้อขายหลัก) โดยในทางปฏิบัติผู้ส่งออกไทยจะขายเฉพาะสัญญาไปยังตัวแทนจำหน่ายเหล่านั้น แต่สำหรับตัวสินค้าผู้ส่งออกสามารถจัดส่งไปยังประเทศปลายทางได้โดยตรงเลย กล่าวคือ ตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้จะทำหน้าที่เสมือนเป็นพ่อค้าคนกลางซึ่งจะได้รับผลกำไรในการประกอบธุรกิจจากส่วนต่างของการซื้อ-ขายไป หรือที่เรียกกันว่า Trading Firm นั่นเอง ส่วนสำหรับผู้ซื้อรายต่างๆ ที่ทำการติดต่อซื้อผ่านตัวแทนจำหน่ายในลักษณะดังกล่าวนี้ ส่วนใหญ่จะมีความเห็นว่าได้รับความมั่นใจในการซื้อ ขาย และส่งมอบสินค้ามากขึ้น โดยสำหรับผู้ซื้อที่ใช้ระบบการซื้อขายในลักษณะนี้ก็ได้แก่ บริษัท Bridgestone (ประเทศญี่ปุ่น) ซึ่งในปัจจุบันเริ่มหันมาใช้ยางแท่ง STR20 เป็นวัตถุดิบในการผลิตยางรถยนต์แท่นยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS3) เพิ่มมากขึ้น เพื่อยกระดับคุณภาพยางรถยนต์ของตนให้สูงขึ้น บริษัท Michelin (ประเทศฝรั่งเศส) และบริษัท Goodyear (ประเทศสหรัฐอเมริกา) ซึ่งล้วนเป็นธุรกิจที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนแบ่งตลาดรวมมากถึงร้อยละ 70 ถึง 80 ของอุตสาหกรรมแปรรูปยางธรรมชาติทั่วโลกเลยทีเดียว

ส่วนสำหรับในด้านการขนส่ง ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพบว่า ผู้ซื้อที่อยู่ในประเทศญี่ปุ่น โดยมากมักจะมีการซื้อขายภายใต้เทอม “FOB ปีนัง” โดยมีการขนส่งในเส้นทางจากโรงงาน – ปาดังเบซาร์ – ท่าเรือปีนัง – (ท่าเรือสิงคโปร์) – ประเทศญี่ปุ่น แต่ถ้าผู้ซื้อเป็นผู้นำเข้าซึ่งอยู่ในประเทศจีน โดยมากมักจะมีซื้อขายกันในเทอม “FOB สงขลา” (มี CIF หรือ C&F อยู่บ้างบางส่วน) โดยมีการขนส่งในเส้นทางจากโรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือสิงคโปร์ (หรือ ท่าเรือฮ่องกง) – ประเทศจีน ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวมา จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการขายผลิตผลยางพาราไปยังประเทศคู่ค้าหลักที่สำคัญที่สุด 2 ประเทศเหล่านี้ อยู่ในรูปแบบ FOB แทบทั้งสิ้น แสดงให้เห็นว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดจุดส่งออก ซึ่งจะมีผลถึงการเลือกใช้เส้นทางขนส่งภายในประเทศก่อนถึงจุดส่งออกด้วย หรืออีกนัยหนึ่ง อาจกล่าวได้ว่า ผู้ส่งออกไทยไม่มีส่วนในการตัดสินใจเลือกใช้จุดส่งออก และเส้นทางขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศมากนัก (ยกเว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นกรณีๆ ไป) แต่อย่างไรก็ตาม บนพื้นฐานของการขายในรูปแบบ FOB นั้น ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (International Transport) หลังจุดส่งออกทันทีที่สินค้าถูกบรรจุขึ้นเรือแม่ และผู้ส่งออกในประเทศไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบสินค้าและค่าขนส่งในช่วงการขนส่งภายในแผ่นดิน (Inland Transportation) ก่อนที่สินค้าจะถูกยกขึ้นเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง (จุดส่งออก) ดังแสดงได้ในแผนภาพด้านล่าง



รูปที่ 5.1 ขอบเขตความรับผิดชอบในสินค้าและค่าใช้จ่ายในการขนส่งของทั้งผู้ส่งออกในประเทศไทยและผู้นำเข้าในต่างประเทศ กรณีการขายในเทอม FOB

นอกจากข้อมูลเบื้องต้นในส่วนของการตลาดและการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการออกแบบวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลดังที่ได้กล่าวให้ทราบไปแล้วนั้น จากข้อมูลที่ได้ศึกษาได้จากการสัมภาษณ์ยังพบอีกว่า ตามลักษณะการซื้อขายที่เป็นอยู่ในขณะนี้ ปัจจัยสำคัญๆ ที่ผู้ส่งออกไทย หรือผู้นำเข้าในต่างประเทศคำนึงถึงเป็นอันดับต้น เมื่อทำการซื้อขายในแต่ละครั้งนั้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งในส่วนที่ตนต้องรับผิดชอบ (Expenses) ระยะเวลา (Transit Time) และความถูกต้องของเวลาในการขนส่ง (ซึ่งบางส่วนของทั้งสองปัจจัยดังกล่าวข้างต้นมีผลมาจากระยะทางการขนส่งด้วย) ความสะดวกสบาย (Comfortability) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

ของบริการขนส่งที่มีให้บริการอยู่และได้เลือกใช้ กอปรกับเมื่อผู้ศึกษาได้พิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของงานวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งได้แก่

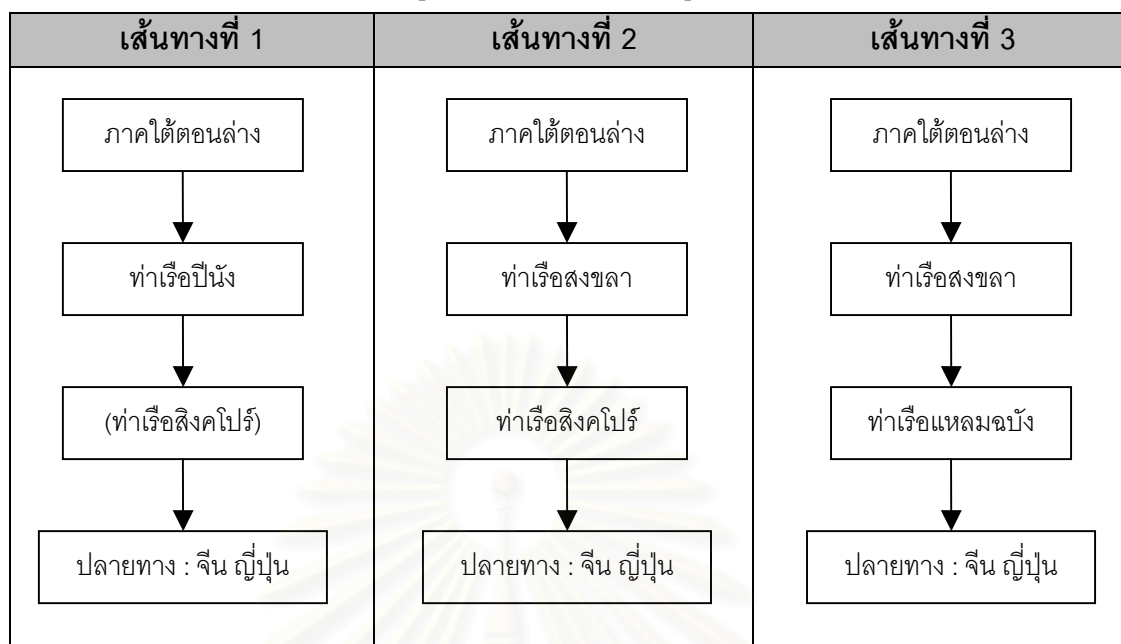
1. เพื่อศึกษาลักษณะโดยทั่วไปของการขนส่งผลิตผลยางพาราในระบบตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ประกอบการบริเวณใกล้ชายแดนภาคใต้ เพื่อส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก ได้แก่ ประเทศจีน และญี่ปุ่น
2. เพื่อศึกษาสถานการณ์การขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งของประเทศไทย
3. เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพ ประโยชน์ที่จะได้รับ และผลดีผลเสียของเส้นทางการส่งออกผลิตผลยางพาราผ่านประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ กับเส้นทางการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
4. เพื่อกำหนดแนวทางในการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง ในกรณีการส่งออกผลิตผลยางพาราไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออก

ตลอดจนเมื่อพิจารณาประกอบกับปัญหาต่างๆ ที่พบในการทดลองเก็บข้อมูลภาคสนามเบื้องต้นนั้น ผู้ศึกษาสามารถกล่าวถึงรายละเอียดต่างๆ ในการเก็บและรวบรวมข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

5.2 การเก็บและรวบรวมข้อมูล

จากที่ได้กล่าวมาจะเห็นได้ว่าเส้นทางสำคัญที่มีการใช้ในการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย (ตั้งแต่จังหวัดนครศรีธรรมราชลงมา ไม่นับรวมจังหวัดสุราษฎร์ธานี) ไปยังประเทศจีนและญี่ปุ่นนั้น มักจะใช้อยู่สองเส้นทางหลักๆ ซึ่งได้แก่ เส้นทางที่ 1 และ 2 (ดังแสดงในตารางที่ 5-1) ดังนั้นเพื่อเป็นการตอบสนองวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้ศึกษาจึงได้ทำการรวบรวมข้อมูลในส่วนของปัจจัยสำคัญต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การตัดสินใจของผู้ส่งออกในประเทศไทยและผู้นำเข้าในต่างประเทศในการเลือกเส้นทางการขนส่ง โดยเพื่อที่จะให้ได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน มีประสิทธิภาพ ง่ายต่อการวิเคราะห์ และสามารถตอบสนอง วัตถุประสงค์ดังกล่าวได้ การเก็บและรวบรวมข้อมูลนั้นจะอยู่บนสมมติฐานที่ว่า “ผู้ส่งออก ในประเทศไทยมีความเข้าใจในกระบวนการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางของผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อ ในต่างประเทศ” โดยจะแบ่งเส้นทางที่พิจารณาเป็น 3 เส้นทางการส่งออก ดังนี้

ตารางที่ 5-1 เส้นทางการส่งออกที่อยู่ในขอบเขตการเก็บข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้



โดยสำหรับในแต่ละเส้นทางนั้น ผู้ศึกษาได้ทำการย่อยกิจกรรมการขนส่งต่างๆ เป็นลำดับขั้นตอนย่อยๆ ที่เกิดขึ้น รวมถึงหน่วยงาน/องค์กรผู้ให้บริการ และลำดับของผู้ใช้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้น เพื่อให้เห็นถึงลำดับของความรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในกิจกรรมต่างๆ ซึ่งในที่สุดจะต้องถูกแบกรับโดยผู้ส่งออกทุกรายการ นอกจากนั้นยังเพื่อให้ทราบถึงหน้าที่และความเกี่ยวข้องขององค์กรธุรกิจแต่ละประเภท และยังสามารถจะนำไปใช้ในการวางแผนเก็บข้อมูลภาคสนามได้อีกด้วย ดังนี้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Node & Link	กิจกรรม	ผู้ดำเนินการกิจกรรม (ผู้ให้บริการ)	ลำดับของผู้ใช้บริการ					รูปแบบของค่าใช้จ่ายที่ ผู้ส่งออกต้องชำระ
			1	2	3	4	5	
โรงงาน - ปาดังเบซาร์	ลากตู้เปล่าจากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์มายังโรงงาน	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Thai Shipping	ผู้ส่งออก				Transportation Charge
	บรรจุสินค้า (Stuffing)	ผู้ส่งออก						-
	ลากตู้หนักจากโรงงานไปยังชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Thai Shipping	ผู้ส่งออก				Transport. Charge (Insurance Incl.)
ศุลกากรปาดังเบซาร์	ฝั่งไทย	ศุลกากรไทย	Thai	ผู้ส่งออก				Shipping Charge
	ตรวจเอกสาร		Shipping,					ค่าธรรมเนียมศุลกากร
	ตรวจปล่อยสินค้า							ค่าตรวจปล่อยนอกสถานที่
	มัดลวดตะกั่ว (seal)							ค่า seal
	ฝั่งมาเลเซีย	ศุลกากรมาเลเซีย	MAS	Thai	ผู้ส่งออก			Malaysia Forwarding Charge
	ตรวจปล่อยเอกสารและออกเอกสารสินค้าผ่านแดน		Shipping	Shipping				
ชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์	ยกขนตู้เปล่าลงจากแคร่รถไฟ	KTM	ผู้ประกอบการ ตู้สินค้า (Container Operator)	MAS	Thai	ผู้ส่งออก	Shipping	Shipping
	เคลื่อนย้ายตู้เปล่าภายในท่ารถไฟ							
	ยกขนตู้เปล่าขึ้นรถหัวลาก							
	ยกขนตู้สินค้าหนักลงจากรถหัวลาก							
	เคลื่อนย้ายตู้สินค้าหนักภายในท่ารถไฟ							
	ยกขนตู้สินค้าหนักขึ้นแคร่รถไฟ							
ปาดังเบซาร์ - ท่าเรือปีนัง	ขนส่งตู้เปล่าจากท่าเรือปีนังมายังปาดังฯ ด้วยรถไฟ	KTM	Container Oper.	MAS	Thai	ผู้ส่งออก	Shipping	Shipping
	ขนส่งตู้สินค้าหนักจากปาดังฯ ไปยังท่าเรือปีนังด้วยรถไฟ							

ตารางที่ 5-2 กิจกรรม ค่าใช้จ่าย และลำดับการชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละ node และ link สำหรับเส้นทางที่ 1 (ต่อ)

Node & Link	กิจกรรม	ผู้ดำเนินกิจกรรม (ผู้ให้บริการ)	ลำดับของผู้ใช้บริการ					รูปแบบของค่าใช้จ่ายที่ ผู้ส่งออกต้องรับภาระ
			1	2	3	4	5	
ท่าเรือปิ้ง	เก็บรักษาตู้เปล่า (Storage)	ท่าเรือปิ้ง	Container Oper.	MAS Shipping	Thai Shipping	ผู้ส่งออก		Included in THC
	ยกขนตู้เปล่าขึ้นเครื่อไฟฟ้า	ท่าเรือปิ้ง	MAS	Thai	ผู้ส่งออก			Port Charge
	ยกขนตู้สินค้าหนักลงจากเครื่อไฟฟ้า		Shipping	Shipping				
	ซึ้งน้ำหนักตู้สินค้า							
	เก็บรักษาตู้สินค้า (Storage)							
	เคลื่อนย้ายตู้เปล่าภายในเขตท่าเรือ (Wharfage)	ท่าเรือปิ้ง	สายเรือ	Container Oper.	MAS Shipping	Thai Shipping	ผู้ส่งออก	
ยกขนตู้สินค้าขึ้นเรือ (Stevedore)								
ท่าเรือปิ้ง - ปลายทาง	ออกเอกสาร B/L	สายเรือ	Cont Oper.	Thai Shipping	ผู้ส่งออก			B/L Fee
	ขนส่งสินค้าทางทะเล	สายเรือ						Ocean Freight
	ถ่ายลำ (Transshipment)						ผู้นำเข้า (กรณีการขายในเทอม FOB)	
อื่นๆ	การให้บริการต่างๆ ของบริษัทตัวแทนออกของ (Shipping)	Thai Shipping	ผู้ส่งออก					Shipping Charge
		MAS Shipping	Thai Shipping	ผู้ส่งออก				Malaysia Forwarding Charge

สถาบันวิทยบริการ

Node & Link	กิจกรรม	ผู้ดำเนินกิจกรรม (ผู้ให้บริการ)	ลำดับของผู้ให้บริการ				รูปแบบของค่าใช้จ่ายที่ ผู้ส่งออกต้องรับภาระ
			1	2	3	4	
โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	ลากตู้เปล่าจากท่าเรือสงขลามายังโรงงาน	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Shipping	ผู้ส่งออก			Transportation Charge
	บรรจุสินค้า (Stuffing)	ผู้ส่งออก					-
	ลากตู้หนักจากโรงงานไปยังท่าเรือสงขลา	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Shipping	ผู้ส่งออก			Transport. Charge (Insurance Incl.)
ศุลกากรสงขลา	ตรวจเอกสาร	ศุลกากรไทย	Shipping	ผู้ส่งออก			ค่าธรรมเนียมศุลกากร
	ตรวจปล่อยสินค้า						ค่าตรวจปล่อยนอกสถานที่
	มัดลวดตะกั่ว (seal)						ค่า seal
							Shipping Charge
ท่าเรือสงขลา	ลำเลียงตู้เปล่ามาจากท่าเรืออื่น เช่น สิงคโปร์ สีนหุ	สายเรือ feeder	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก		Frieght Inward
	ยกขนตู้เปล่าลงจากเรือ (Stevedore)	ท่าเรือสงขลา	สายเรือ	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก	
	เคลื่อนย้ายตู้เปล่าภายในเขตท่าเรือสงขลา (Wharfage)	feeder					
	เก็บรักษาตู้เปล่า (Storage)	ท่าเรือสงขลา	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก		included in THC
	รถหัวลากผ่านท่า	ท่าเรือสงขลา	Shipping	ผู้ส่งออก			Gate Charge
	ยกขนตู้เปล่าขึ้น/ ตู้หนักลงจากรถหัวลาก						Lift On/Lift Off Charge
	ชั่งน้ำหนักตู้เปล่า และตู้สินค้า						Weighing Charge
	เก็บรักษาตู้สินค้า (Storage)	ท่าเรือสงขลา	Shipping	ผู้ส่งออก			Storage Charge
	เคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในเขตท่าเรือสงขลา (Wharfage)		สายเรือ	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก	THC
	ยกขนตู้สินค้าขึ้นเรือ (Stevedore)	feeder					
ท่าเรือสงขลา - ปลายทาง	ออกเอกสาร B/L	สายเรือ feeder	Cont Oper.	Shipping	ผู้ส่งออก		B/L Fee
	ขนส่งสินค้าทางทะเล	สายเรือ feeder					Ocean Frieght
	ถ่ายลำ (Transshipment)					...ผู้นำเข้า (กรณีการขายในเทอม FOB)	
อื่นๆ	การให้บริการต่างๆ ของบริษัทตัวแทนออกของ (Shipping)	Thal Shipping	ผู้ส่งออก				Shipping Charge

Node & Link	กิจกรรม	ผู้ดำเนินการกิจกรรม (ผู้ให้บริการ)	ลำดับของผู้ให้บริการ				รูปแบบของค่าใช้จ่ายที่ ผู้ส่งออกต้องชำระ
			1	2	3	4	
ท่าเรือแหลมฉบัง	เคลื่อนย้ายตู้เปล่าภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง (Wharfage)	ท่าเรือแหลมฉบัง	สายเรือ ชายฝั่ง	Shipping	ผู้ส่งออก		Transport by Coastal Ship Charge
	ยกขนตู้เปล่าขึ้นเรือชายฝั่ง (Stevedore)						
	ยกขนตู้หนักลงจากเรือชายฝั่ง (Stevedore)						
	เคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง (ขาเข้า)						
	ถ่ายลำสินค้าขึ้นเรือแม่ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง		สายเรือแม่	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก	
ศุลกากรแหลมฉบัง	ผ่านพิธีการศุลกากรอย่างถูกต้องตามระเบียบ	ศุลกากรไทย	Shipping	สายเรือชายฝั่ง	ผู้ส่งออก		ค่าธรรมเนียมศุลกากร
ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง	ออกเอกสาร B/L	สายเรือแม่	Cont Oper.	Shipping	ผู้ส่งออก		B/L Fee
	ขนส่งสินค้าทางทะเล	สายเรือแม่	...ผู้นำเข้า (กรณีการขายในเทอม FOB)				Ocean Freight
	ถ่ายลำ (Transshipment) (ถ้ามี)						
อื่นๆ	การให้บริการต่างๆ ของบริษัทตัวแทนออกของ (Shipping)	Thai Shipping	ผู้ส่งออก				Shipping Charge

Node & Link	กิจกรรม	ผู้ดำเนินกิจกรรม (ผู้ให้บริการ)	ลำดับของผู้ให้บริการ				รูปแบบของค่าใช้จ่ายที่ ผู้ส่งออกต้องรับภาระ
			1	2	3	4	
โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	ลากตู้เปล่าจากท่าเรือสงขลามายังโรงงาน	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Shipping	ผู้ส่งออก			Transportation Charge
	บรรจุสินค้า (Stuffing)	ผู้ส่งออก					-
	ลากตู้หนักจากโรงงานไปยังท่าเรือสงขลา	ผู้ประกอบการรถหัวลาก	Shipping	ผู้ส่งออก			Transport. Charge (Insurance Incl.)
ศุลกากรสงขลา	ตรวจเอกสาร	ศุลกากรไทย	Shipping	ผู้ส่งออก			ค่าธรรมเนียมศุลกากร
	ตรวจปล่อยสินค้า						ค่าตรวจปล่อยนอกสถานที่
	มัดลวดตะกั่ว (seal)						ค่า seal
							Shipping Charge
ท่าเรือสงขลา	ยกขนตู้เปล่าจากเรือชายฝั่ง (Stevedore)	ท่าเรือสงขลา	สายเรือ ชายฝั่ง	Shipping	ผู้ส่งออก		Transport by Coastal Ship Charge
	เคลื่อนย้ายตู้เปล่าภายในเขตท่าเรือสงขลา (Wharfage) ขาเข้า						
	เก็บรักษาตู้เปล่า (Storage)	ท่าเรือสงขลา	Cont. Oper	Shipping	ผู้ส่งออก		included in THC
	รถหัวลากผ่านท่า	ท่าเรือสงขลา	Shipping	ผู้ส่งออก			Gate Charge
	ยกขนตู้เปล่าขึ้น/ ตู้นักลงจากรถหัวลาก						Lift On/Lift Off Charge
	ชั่งน้ำหนักตู้เปล่า และตู้สินค้า						Weighing Charge
	เก็บรักษาตู้สินค้า (Storage)	ท่าเรือสงขลา	Shipping	ผู้ส่งออก			Storage Charge
	เคลื่อนย้ายตู้สินค้าภายในเขตท่าเรือสงขลา (Wharfage) ขาออก						
	ยกขนตู้สินค้าขึ้นเรือชายฝั่ง (Stevedore)						
ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือ แหลมฉบัง	ลำเลียงตู้เปล่ามาจากท่าเรือแหลมฉบังด้วยเรือชายฝั่ง	สายเรือชายฝั่ง	Shipping	ผู้ส่งออก			Transport by Coastal Ship Charge
	ลำเลียงตู้สินค้าจากท่าเรือสงขลาไปยังท่าเรือแหลมฉบังด้วยเรือชายฝั่ง						

โดยสำหรับในแต่ละเส้นทางการขนส่งนั้น ผู้ศึกษาจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนของปัจจัยสำคัญต่างๆ ดังที่ได้กล่าวไว้แล้ว ดังต่อไปนี้

- ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (Expenses)

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะถูกแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนก่อนที่สินค้าจะถูกขนส่งถึงจุดส่งออก ซึ่งจะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ส่งออก (Exporter) และส่วนของสินค้าหลังจากถูกขนส่งออกจากจุดส่งออก ซึ่งจะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อในต่างประเทศ (Importer) ภายใต้สัญญาการขายในเทอม FOB โดยสำหรับการเก็บและรวบรวมข้อมูลในส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งนี้ สามารถทำได้โดยการสอบถามและรวบรวมข้อมูลจากใบเสร็จรับเงินจากผู้ให้บริการ และใบเสร็จชำระจากผู้ให้บริการในการขนส่งทุกๆ ขั้นตอนในทั้งสามเส้นทาง

- ระยะเวลาการขนส่ง (Transit Time)

ข้อมูลในส่วนของระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งนี้ จะทำการรวบรวมข้อมูลในทุกๆ ขั้นตอนของการขนส่ง ทุกๆ Node และ Link ในแต่ละเส้นทาง โดยผู้ศึกษาสามารถรวบรวมได้จากการสอบถามผู้ที่เคยใช้บริการ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องในบริการในขั้นตอนต่างๆ และจากข้อมูลทฤษฎีภูมิ เช่น ตารางเรือที่กำหนดโดยสายเดินเรือต่างๆ ทั้งจากนิตยสาร Logistics Manager (LM) และจากข้อมูลข่าวสารที่ทางสายเดินเรือส่งให้กับผู้ให้บริการทั้งบริษัทตัวแทนออกของ และผู้ส่งออกเป็นประจำทุกเดือนอีกด้วย

- ระยะทางการขนส่ง (Distance)

ข้อมูลในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะทำการรวบรวมระยะทางทุกๆ Link ที่เกิดขึ้นในทั้งสามเส้นทางการขนส่ง โดยสามารถรวบรวมได้จากข้อมูลทฤษฎีภูมิจำพวกแผนที่เส้นทางการเดินเรือของสายการเดินเรือต่างๆ ที่ออกให้ไว้กับตัวแทนทั้งหลาย ประกอบกับการสอบถามจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการใช้บริการของการขนส่งในแต่ละขั้นตอน

- ความสะดวกสบาย (Comfortability) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

ข้อมูลในส่วนของความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือนี้ เป็นการสำรวจถึงความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องในการใช้บริการการขนส่งได้รับจากบริการการขนส่งแต่ละขั้นตอน โดยจะทำการเก็บและรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ด้วยแบบสอบถาม โดยให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้ความคะแนนความคิดเห็นว่าในขั้นตอนนั้นๆ ตนได้รับความ

สะดวกสบายและความน่าเชื่อถือจากบริการขนส่งที่มีอยู่ในระดับใด โดยมีคะแนนให้ เลือกรายจากระดับ 1 ถึงระดับ 5 ซึ่งมีนิยามของคำว่า “ความสะดวกสบาย (Comfortability)” และ “ความน่าเชื่อถือ (Reliability)” ดังนี้

“ความสะดวกสบาย” หมายถึง ความสะดวกสบายที่ผู้ใช้บริการได้รับจาก กิจกรรมการบริการการขนส่งในขั้นตอนนี้ เมื่อเทียบกับทรัพยากรที่ต้องใช้ไป โดยระดับ คะแนน 1 มีความหมายว่า ได้รับความสะดวกสบายในระดับน้อยที่สุด และระดับคะแนน 5 หมายความว่า ได้รับความสะดวกสบายในระดับมากที่สุด ส่วนคำว่า “ความน่าเชื่อถือ” นั้นหมายความว่า ถึง ความถูกต้อง ความแม่นยำ และความตรงต่อเวลาของกิจกรรม การบริการการขนส่งในขั้นตอนนี้ โดยระดับคะแนน 1 มีความหมายว่า กิจกรรม ดังกล่าวมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับน้อยที่สุด ส่วนระดับคะแนน 5 หมายความว่า กิจกรรมดังกล่าวมีความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับมากที่สุด นั่นเอง

นอกจากข้อมูลด้านปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวไปแล้ว ผู้ศึกษายังได้ทำการเก็บและรวบรวมข้อมูล ในส่วนของปัญหาและสาเหตุของปัญหา ข้อบกพร่อง และแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ เกิดขึ้นเหล่านั้นในแต่ละขั้นตอนการขนส่งในทั้งสามเส้นทาง โดยจะเน้นเส้นทางที่ 3 เป็นหลัก ซึ่ง สำหรับข้อมูลเหล่านี้ ผู้ศึกษาสามารถรวบรวมได้จากการสัมภาษณ์ความคิดเห็น ของผู้มี ประสบการณ์และเกี่ยวข้องกับการขนส่งในเส้นทางต่างๆ ทั้งจากมุมมองของผู้ให้บริการ ผู้ใช้ บริการ และหน่วยงานราชการต่างๆ โดยจะเน้นที่บริษัทผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็นบริษัทผู้ส่งออก (Exporter หรือ Shipper) 5 แห่ง ตัวแทนสายเรือ (และตู้สินค้า) (Shipping Line and Shipping Agent) 5 แห่ง สายเดินเรือชายฝั่ง 1 แห่ง บริษัทตัวแทนออกของ (Forwarding หรือที่เรียกกันว่าบริษัท Shipping) 3 แห่ง บริษัทขนส่ง ทางถนน (Transporter) 2 แห่ง ท่าเรือสงขลา ท่าเรือแหลมฉบัง ศุลกากรสงขลา (และป่าดงเบขาร์) ศุลกากรแหลมฉบัง และกรมเจ้าท่า ซึ่งรวมแล้วเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 95 ขององค์กร ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยเรือค้าชายฝั่งทั้งหมดเลยทีเดียว ทั้งหมดนี้ก็เพื่อที่จะนำข้อมูลต่างๆ ที่ได้รับมาไปใช้ในการวิเคราะห์การขนส่งในแต่ละเส้นทาง และเปรียบเทียบกันระหว่างเส้นทางถึง ประสิทธิภาพการขนส่งในด้านต่างๆ เพื่อนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการขนส่ง ในเส้นทางที่ 3 อย่างรอบคอบและเป็นระบบ รวมไปถึงการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่การขนส่ง ในเส้นทางนี้จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของงานการนำการขนส่งด้วยเรือขนส่ง สินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบังมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของการส่งออกในกรณี

ศึกษานี้ ทั้งนี้ก็เพื่อที่จะยกระดับศักยภาพการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ให้สามารถแข่งขันกับเส้นทางที่ 1 และ 2 ที่กำลังครองตลาดการขนส่งเพื่อการส่งออกอยู่ในปัจจุบันนี้ได้ นั่นเอง

จากตารางที่ 5-2 5-3 และ 5-4 และข้อมูลที่ได้กล่าวมาทั้งหมด ผู้ศึกษาจึงได้ออกแบบแบบสัมภาษณ์และแบบสอบถามพร้อมกับตารางบันทึกข้อมูลที่ใช้ในการเก็บและรวบรวมข้อมูลภาคสนามไว้ในภาคผนวก ค.



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

การวิเคราะห์ข้อมูล

การขนส่งเพื่อการส่งออกสินค้าผลิตผลยางพาราระหว่างผู้ส่งออก (Exporter หรือ Shipper) ซึ่งมีฐานะเป็นผู้ขายในประเทศไทย และผู้นำเข้าหรือผู้ซื้อในประเทศจีนและญี่ปุ่นนั้น ปัจจัยที่สำคัญและได้รับการคำนึงถึงมากที่สุด คือ ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนการขนส่งรวมของสินค้านั้น ๆ ในส่วนที่ตนเองต้องรับผิดชอบ ซึ่งไม่แตกต่างไปจากมุมมองด้านเศรษฐกิจในระดับประเทศ หรือการมองในภาพรวมเท่าใดนัก กล่าวคือ ถ้ามองในมุมมองของภาครัฐ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการขนส่งเพื่อส่งออกสำหรับสินค้าประเภทยางพาราจากบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกนี้ มีการเลือกใช้เส้นทางอื่นๆ ที่ไม่ได้อยู่ในประเทศไทยเป็นหลัก ทั้งๆ ที่ในประเทศไทยของเราก็มีศักยภาพเพียงพอต่อความต้องการการขนส่งสินค้าเหล่านี้ได้ ไม่ใช่เพียงสินค้าจำพวกผลิตผลยางพาราที่ผู้ศึกษากำลังศึกษาอยู่ในขณะนี้เท่านั้นแต่ยังรวมไปถึงสินค้าอื่นๆ ที่เป็นสินค้าส่งออกหลักจากภาคใต้ของไทยเราด้วย จากสถานการณ์ที่เป็นอยู่ในขณะนี้ ไม่ใช่เพียงแต่เป็นการผลักรายได้ที่ประเทศไทยควรจะได้ให้ประเทศเพื่อนบ้านข้างเคียงอย่างไม่มีเหตุผล และทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้จากการประกอบธุรกิจการขนส่งและธุรกิจภาคต่อเนื่องไปเท่านั้น แต่ยังทำให้เกิดความสูญเสียในด้านการสร้างงาน การสร้างรายได้เข้าประเทศ การสร้างแหล่งเงินทุน การพัฒนาการขนส่งระบบต่างๆ อีกมากมาย และยังรวมไปโอกาสการเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ตามความได้เปรียบด้านสภาพที่ตั้งและสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมของประเทศไทยอีกด้วย

ดังนั้น ในส่วนของบทที่ 6 ที่ผู้ศึกษาจะกล่าวต่อจากนี้ นั้น จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะประเมินให้เห็นถึงประสิทธิภาพของเส้นทางกาขนส่งแต่ละเส้นทาง เปรียบเทียบระหว่างเส้นทางขนส่งผ่านประเทศเพื่อนบ้านข้างเคียงที่ใช้กันอยู่อย่างแพร่หลายในปัจจุบัน (เส้นทางที่ 1 และ 2) และเส้นทางกาขนส่งภายในประเทศไทยของเราเอง (เส้นทางที่ 3) รวมไปถึงการวิเคราะห์ในเรื่องของศักยภาพ ปัญหาที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะหาแนวทางการแก้ไขที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 (ดูในตาราง 6-2) โดยจะเน้นในส่วนของกาขนส่งด้วยเรือขนส่งชายฝั่งเป็นสำคัญ ทั้งนี้ ก็เพื่อจะประเมินถึงความเป็นไปได้ของการใช้กาขนส่งในเส้นทางที่ 3 ทดแทนเส้นทางกาขนส่งที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน นั้นเอง

6.1 กล่าวนำ

ในปัจจุบันนี้ อาจกล่าวได้ว่าในแต่ละปีมีผลผลิตผลยางพารา (เฉพาะยางแผ่นรมควันชั้น 3 และยางแท่ง STR20) ที่ส่งออกไปยังประเทศจีน และญี่ปุ่น รวมแล้วเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 40 ของปริมาณยางที่ประเทศไทยส่งออกทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2545 ที่ผ่านมา ประเทศไทยส่งออกยางไปยังประเทศญี่ปุ่นรวมทั้งสิ้นเป็นมูลค่าประมาณ 16,162 ล้านบาท จากปริมาณทั้งหมด 502,700 ตัน และสำหรับประเทศจีน ประมาณ 15,382 ล้านบาท จากปริมาณทั้งหมด 478,432 ตัน ตามลำดับ จากมูลค่ารวมของการส่งออกทั้งสิ้น 74,604 ล้านบาท (ข้อมูลจากข่าวสมาคมยางพาราไทย ปีที่ 9 ฉบับที่ 1 มกราคม 2546)

โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าที่ถูกส่งออกจากบริเวณภาคใต้ตอนล่างของไทยนั้น ได้ถูกขนส่งออกทางด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ผ่านประเทศมาเลเซีย ไปยังท่าเรือปีนังซึ่งถูกใช้เป็นจุดส่งออกเฉลี่ยเดือนละประมาณไม่ต่ำกว่า 4,000 TEUs ซึ่งในจำนวนนี้เป็นยางพาราประมาณเดือนละไม่ต่ำกว่า 3,500 TEUs และในจำนวน 3,500 ตู้นี้เป็นยางพาราที่มีปลายทางที่ประเทศญี่ปุ่นอย่างต่ำเดือนละ 2,000 TEUs (ส่วนที่เหลือมีปลายทางที่ประเทศอื่น) ซึ่งถือได้ว่าเป็นตัวเลขที่มีจำนวนสูงมาก โดยทั้งนี้ทั้งนั้นสามารถแสดงให้เห็นได้ในตารางที่ 6-1 (ในหน้าถัดไป) ซึ่งเป็นตารางแสดงจำนวนตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าประเภทต่างๆ ที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (Keretapi Tanah Melayu Berhad : KTM) ทำการลากจูงจากด่านปาดังเบซาร์ (ชายแดนไทย-มาเลเซีย) ไปยังท่าเรือปีนังในปี พ.ศ. 2543 และ 2544

นอกจากนี้ ในส่วนของผลผลิตผลยางพาราที่มีปลายทาง ณ ประเทศจีนนั้น ส่วนใหญ่จะถูกส่งออกทางท่าเรือน้ำลึกสงขลา ด้วยเรือ Feeder เพื่อส่งสินค้าไปถ่ายลำขึ้นเรือแม่ (Transship) ที่ท่าเรือสิงคโปร์ หรือท่าเรือฮ่องกง เพื่อขนส่งต่อไปยังประเทศจีนอีกทอดหนึ่ง โดยมีปริมาณเฉลี่ยเดือนละไม่ต่ำกว่า 1,500 TEUs ดังนั้นเมื่อทำการพิจารณาอย่างคร่าวๆ จะเห็นได้ว่า เพียงเฉพาะสินค้าประเภทยางพาราจากทางภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยที่ขนส่งไปยังปลายทางทั้ง 2 ประเทศสำคัญนี้ รวมแล้วเป็นจำนวนอย่างน้อยเดือนละ 3,500 TEUs ซึ่งเป็นปริมาณสินค้าจำนวนที่ทำให้ประเทศไทยเราสูญเสียโอกาสการขนส่งที่ควรจะได้เกิดขึ้นได้ในประเทศไทยเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยวิธีการนำระบบการขนส่งและลำเลียงด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือน้ำลึกสงขลา – ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง ประกอบกับการนำศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังที่ยังมีอยู่อย่างพอเพียงมาใช้เป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการขนส่งเพื่อการส่งออกสินค้าเหล่านี้

ตารางที่ 6-1 จำนวนผู้ส่งออกสินค้าประเภทต่างๆ ที่บริษัท KTM สกัดจากใบแจ้งเบรคการส่งออกปี 2543 และ 2544

2000	Rubber		Glove		Furniture		R/Wood		Particle		C/Goods		W/Toys		Powder		Gypsum		J/Fish		Betel Nut		Bags		Coconut		Charcoal		MT		TOTAL		TEUS
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'			
ม.ค.	3,397	-	1	3	-	18	1	65	1	6	38	-	1	2	1	-	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	1	3,446	96	3,638	
ก.พ.	3,660	106	-	9	3	32	2	105	10	1	69	1	-	1	3	-	-	-	2	-	8	-	-	-	-	-	27	-	3,784	255	4,294		
มี.ค.	3,744	210	4	8	-	17	1	138	10	-	68	-	3	1	-	6	-	2	-	24	-	-	-	-	-	-	1	-	3,863	374	4,611		
เม.ย.	2,784	170	1	11	-	10	2	137	11	6	75	-	4	1	-	35	-	3	-	16	-	-	-	-	-	-	1	1	2,932	336	3,604		
พ.ค.	3,170	162	3	8	-	8	1	123	2	3	103	-	-	4	-	35	-	1	-	14	-	-	-	-	-	-	6	1	3,335	309	3,953		
มิ.ย.	3,059	222	1	11	1	11	3	92	10	2	110	-	2	5	-	5	-	2	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	3,206	343	3,892		
ก.ค.	2,608	225	6	7	1	19	-	93	5	-	105	-	-	-	-	-	-	3	-	4	-	8	1	-	-	-	-	-	2,740	345	3,430		
ส.ค.	3,709	161	3	6	1	4	2	87	6	1	68	-	4	2	-	31	-	1	-	-	-	5	1	-	-	-	-	-	3,830	262	4,354		
ก.ย.	3,418	269	2	7	2	14	31	90	-	-	64	-	1	8	-	-	-	-	-	-	-	38	8	-	-	-	-	-	3,556	396	4,348		
ต.ค.	3,721	228	-	22	1	12	3	78	19	2	74	-	-	1	-	-	-	-	-	4	-	9	4	-	-	-	-	-	3,831	347	4,525		
พ.ย.	2,863	128	1	15	1	1	4	34	54	5	81	-	1	2	-	6	-	-	2	-	-	-	1	-	-	1	-	-	3,014	186	3,386		
ธ.ค.	3,631	147	2	5	-	9	2	83	17	5	63	1	1	6	-	-	-	-	-	2	-	-	-	12	-	-	2	-	3,732	236	4,204		
รวม	39,764	2,028	24	112	10	155	52	1,106	145	31	918	2	17	33	4	121	-	14	-	90	-	60	14	13	-	-	1	37	3	41,269	3,485	48,239	

2001	Rubber		Glove		Furniture		R/Wood		Particle		C/Goods		W/Toys		Plastic		Gypsum		J/Fish		Betel Nut		Machinery		Coconut		R/Band		MT		TOTAL		TEUS
	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'			
ม.ค.	3,277	62	-	9	1	5	23	14	-	1	57	-	-	1	4	2	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	3,366	94	3,554	
ก.พ.	3,334	87	2	43	1	8	4	138	-	1	52	-	-	-	6	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3,400	282	3,964	
มี.ค.	3,698	131	6	109	-	10	3	138	-	5	83	-	-	3	2	12	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	1	-	3,797	408	4,613	
เม.ย.	2,647	183	14	131	-	8	2	155	23	36	60	-	4	4	7	8	-	-	-	6	-	-	-	1	-	-	-	2	-	2,766	525	3,816	
พ.ค.	2,871	218	45	185	-	9	5	219	-	18	68	-	7	17	-	65	-	15	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	3,078	667	4,412	
มิ.ย.	3,408	355	33	96	-	-	3	268	-	73	63	7	-	5	8	11	16	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	10	1	3,541	816	5,173	
ก.ค.	3,197	221	55	114	-	-	5	242	15	66	85	-	-	-	6	15	84	-	1	-	7	-	1	-	1	-	-	-	-	3,457	658	4,773	
ส.ค.	3,748	155	33	107	2	30	3	175	-	84	79	-	-	-	-	44	-	2	-	23	-	-	-	1	-	4	5	-	-	3,939	556	5,051	
ก.ย.	3,011	210	14	130	-	23	2	181	12	129	74	-	-	10	2	3	115	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	2	-	3,236	686	4,608	
ต.ค.																																	
พ.ย.																																	
ธ.ค.																																	
รวม	29,191	1,622	202	924	4	93	50	1,530	50	413	621	7	11	40	33	56	324	-	19	-	47	-	2	-	5	-	4	5	17	2	30,580	4,692	39,964

Remark : Rubber is included rubber in bale, in pallet and latex in drum

ที่มา : KTM data

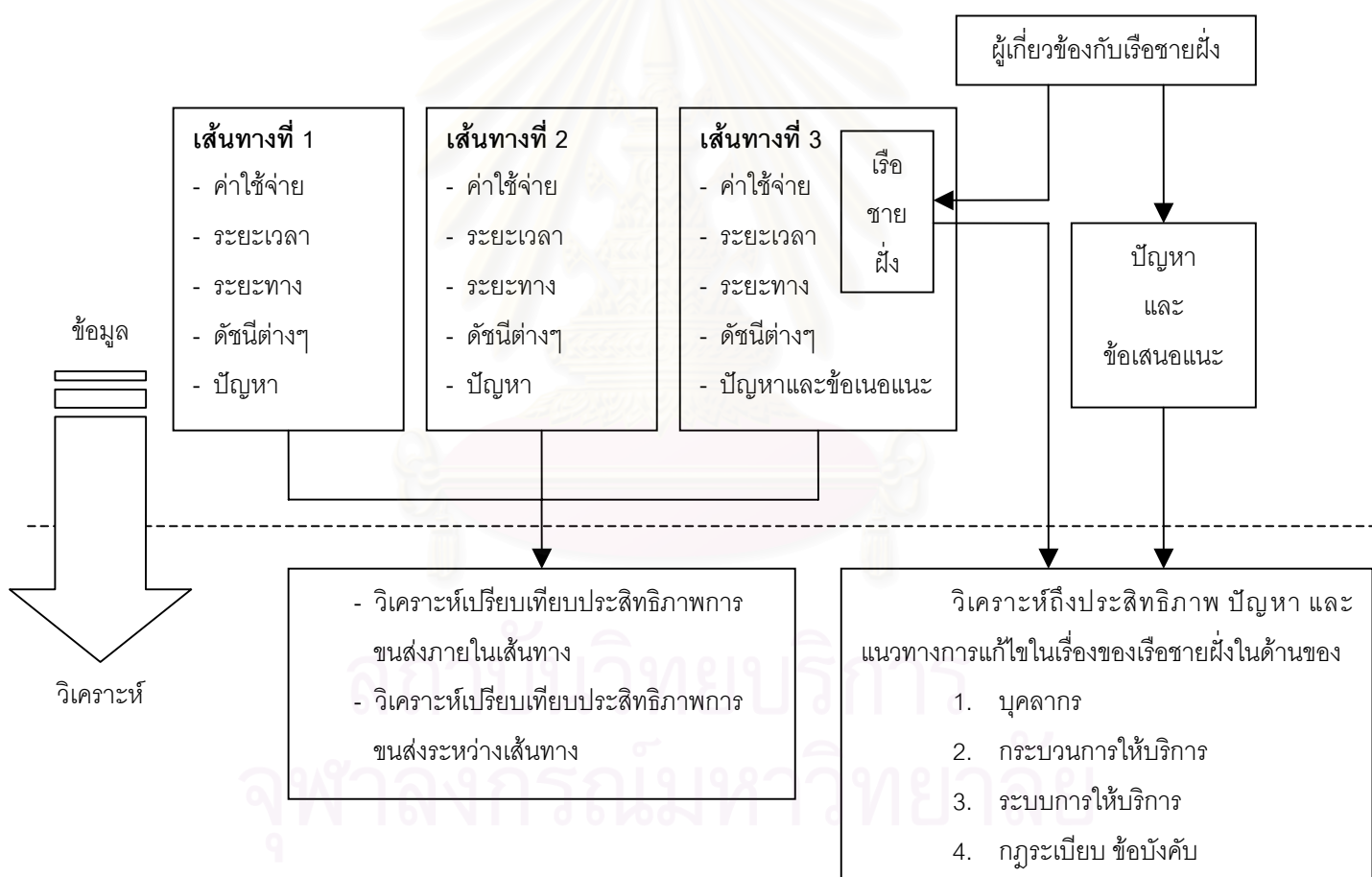
Particle board is included fibreboard

W/Toys in January has included 1*40' pillow

จากตัวเลขทางสถิติที่กล่าวมาทั้งหมด ก็เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสูญเสียต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์การขนส่งในลักษณะนี้ว่ามีมากและน่าสนใจเพียงใด รวมไปถึงการแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการนำการขนส่งในเส้นทางที่ 3 มาใช้ ซึ่งก็คือ เส้นทางท่าเรือสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบัง – ปลายทางประเทศจีน/ญี่ปุ่น (ดูในตาราง 6-2) ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งที่อยู่ภายในประเทศไทยเอง

6.2 วิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูลนี้ ผู้ศึกษาได้วางแนวทางการวิเคราะห์เพื่อให้สามารถตอบสนองวัตถุประสงค์ของงานวิจัยครั้งนี้ได้ทั้งหมด ดังแผนภาพต่อไปนี้



หมายเหตุ สำหรับ “ผู้ที่เกี่ยวข้อง” กับเรือชายฝั่งทั้งหมด ได้แก่ ผู้ให้บริการเรือขนส่งชายฝั่ง ผู้ส่งออก (Exporter) ศุลกากร (Customs) ตัวแทนออกของ (Shipping) และท่าเรือ

รูปที่ 6.1 แผนภาพแสดงแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล

โดยทั้งนี้ ผู้ศึกษาจะแบ่งการวิเคราะห์ทั้งหมดออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 เป็นส่วนของการวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพการขนส่งในแต่ละเส้นทาง รวมถึงการเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างเส้นทาง (รวม 3 เส้นทาง) และในส่วนที่ 2 จะเป็นส่วนของการวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น และแนวทางในการแก้ไขสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง โดยสำหรับทั้งสามเส้นทางการขนส่งที่ผู้ศึกษาได้พิจารณาถึงนั้น สามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-2 เส้นทางการขนส่งทั้ง 3 เส้นทางที่อยู่ในขอบเขตการพิจารณา

Route	Origin : Thailand	Mode	Intermodal Transfer	Mode	Intermodal Transfer	Mode	Transshipment	Mode	Destination
1	Songkhla Prov.	Road	Padang Besar	Rail	Penang Port	Sea	(Singapore Port)	Sea	China / Japan
2	Songkhla Prov.	Road	Songkhla Port	Sea	-	-	Singapore Port	Sea	China /
							Hongkong Port	Sea	Japan
3	Songkhla Prov.	Road	Songkhla Port	Coastal Sea	-	-	Leam Chabang Port	Sea	China / Japan

หมายเหตุ มีแผนที่แสดงเส้นทางอยู่ในภาคผนวก ง.

6.2.1 การวิเคราะห์เส้นทาง

การวิเคราะห์ในส่วนแรกนี้ จะเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปัจจัยสำคัญต่างๆ เชิงปริมาณในแต่ละเส้นทางซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการเก็บและรวบรวมจากสนามระหว่างการประชุม อันได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ระยะทางการขนส่ง ความสะดวกสบาย และความน่าเชื่อถือของบริการการขนส่งในขั้นตอนต่างๆ โดยสำหรับส่วนของข้อมูลด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งนั้น เป็นข้อมูลที่เป็นราคาตลาด (Market Rate) สำหรับการขนส่งสินค้าในตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตตู้เดียว (1 TEU) ซึ่งในทางปฏิบัติ ราคาอาจจะมีการต่อรองและลดหย่อนกันได้ตามข้อตกลงต่างๆ ระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการแล้วแต่กรณี เช่น ถ้ามีการขนส่งเที่ยวละหลายๆ ตู้ หรือมีการทำสัญญาระยะยาวระหว่างกันก็จะทำให้ราคาค่าขนส่งต่อตู้ลดลง เป็นต้น อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายในการขนส่งแต่ละขั้นตอนที่ผู้ศึกษาได้รวบรวมมานั้น เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับการขนส่งด้วยระบบบรรจุตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตอย่างเดียวนั้น เนื่องจากในตลาดการขนส่งผลิตผลยางพารา มากกว่าร้อยละ 95 จะถูกขนส่งด้วยตู้สินค้าประเภทนี้แทบทั้งสิ้น และสำหรับข้อมูลในส่วนขอระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละขั้นตอน ผู้ศึกษาก็สามารถทำ

การรวบรวมได้ระหว่างการสัมภาษณ์กับผู้ให้สัมภาษณ์กลุ่มเดียวกันนั้นด้วย โดยจะอยู่บนสมมติฐานที่ว่าระยะเวลาการขนส่งอยู่ในภาวะปกติ คือ ไม่มีความล่าช้าเกิดขึ้น และจะสมมติว่าสินค้าจะเริ่มถูกเคลื่อนย้ายจากโรงงานที่อยู่ ณ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาในตอนเช้าวันจันทร์ที่ 1 (day 1) นอกจากนั้นสำหรับข้อมูลในส่วนของคุณภาพและความน่าเชื่อถือของบริการการขนส่งในขั้นตอนต่างๆ นั้น ผู้ศึกษาสามารถรวบรวมได้จากผู้ที่มีประสบการณ์และมีความเกี่ยวข้องในการใช้บริการขนส่งในแต่ละขั้นตอนของการขนส่งแต่ละเส้นทาง ซึ่งจะแสดงให้เห็นในรูปของระดับคะแนนความสะดวกรวดสบาย และระดับคะแนนความน่าเชื่อถือ โดยการเก็บข้อมูลภาคสนามในครั้งนี้ มีหน่วยงานที่สละเวลาให้สัมภาษณ์ประมาณ 25 ถึง 30 ราย ซึ่งประกอบไปด้วยทั้งฝ่ายของผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ และผู้ออกกฎระเบียบควบคุมด้วย ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 5

สำหรับในส่วนของการวิเคราะห์ข้อมูลในแต่ละเส้นทางที่จะกล่าวต่อจากนี้ไป ผู้ศึกษาจะกล่าวบนพื้นฐานของการขนส่งสินค้าผลิตผลยางพาราด้วยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต 1 ตู้ ซึ่งเฉพาะตู้สินค้าเปล่ามีน้ำหนักประมาณ 2 ตัน ซึ่งโดยทั่วไป จะบรรจุสินค้าจำพวกยางแห้งหรือยางก้อนเฉพาะยางแผ่นรมควันชั้น 3 (RSS3) และยางแท่ง STR20 ได้ประมาณ 180 ก้อน (น้ำหนักมาตรฐานก้อนละ 111.11 กิโลกรัม) จากโรงงานที่อยู่ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา รวมมีน้ำหนัก สินค้าทั้งสิ้นประมาณ 20 ตันต่อตู้ โดยมีราคาขายในเทอม FOB กรุงเทพฯ สงขลา และปีนัง (โดยทั่วไปราคา FOB ปีนังจะแพงกว่าราคา FOB สงขลาอยู่ที่โลกรัมละ 0.01 เหรียญสหรัฐฯ โดย 1 เหรียญสหรัฐฯ มีค่าเท่ากับ 42.50 บาท ซึ่งเป็นอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงเดือนมิถุนายน และกรกฎาคม พ.ศ. 2546) เป็นดังนี้

ตารางที่ 6-3 ราคาเสนอขายยางในเทอม FOB ของตลาดในประเทศไทย

ชนิดยาง	ราคา FOB (บาท/กิโลกรัม)					
	มิถุนายน 2546			กรกฎาคม 2546		
	กรุงเทพฯ	สงขลา	ปีนัง	กรุงเทพฯ	สงขลา	ปีนัง
RSS 3	43.25	43.00	43.43	43.45	43.20	43.63
STR 20	37.30	37.05	37.48	37.50	37.25	37.68

ที่มา : สมาคมยางพาราไทย

(ราคาประกาศ ณ วันที่ 30 พ.ศ. 2546)

ในลำดับต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ถึงประสิทธิภาพของการขนส่งในแต่ละช่วงสำหรับแต่ละเส้นทาง โดยในแต่ละเส้นทางนั้นจะมีลำดับการวิเคราะห์โดยเริ่มจากการกล่าวถึงสภาพทั่วไป

ของการใช้เส้นทางนั้นๆ ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือที่ผู้ให้บริการการขนส่งได้รับ และตามด้วยเรื่องของค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ตามลำดับ โดยจะมีการแทรกในเรื่องของสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นพอสังเขป (สำหรับรายละเอียดในส่วนของปัญหาจะกล่าวในส่วนต่อไป) ซึ่งทุกประเด็นดังกล่าวนี้ ผู้ศึกษาจะทำการวิเคราะห์ทั้งในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) และการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport) ตลอดจนการกล่าวเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่าง 3 เส้นทางนี้ในแต่ละปัจจัยที่ผู้ศึกษาได้เก็บรวบรวมข้อมูลมา อีกด้วย

เส้นทางที่ 1 : โรงงาน - ปาดังเบซาร์ - ท่าเรือปีนัง - (ท่าเรือสิงคโปร์) - ปลายทาง

ตาราง 6-4 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 1

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n. day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability			
1	โรงงาน - ปาดังเบซาร์	Road	1.5 - 2 hrs.	60 km.	3,500-4,000 bht	4.33	4.00			
	- transport									
	- inland insurance									
-	บุคลากรปาดัง :	-	-	-	-	-	-			
	ฝั่งไทย							277 bht	4.00	4.00
	- ค่าธรรมเนียม							270 bht**		
	- seal							7 bht		
	ฝั่งมาเลเซีย							MAS shipping incl.	4.00	4.00
- เอกสารนำสินค้าเข้า										
3	ชุมทางรถไฟปาดังฯ	-	1 - 2 days		R.M. 65	3.00	2.67			
	- Lift On/Lift Off									
4	ปาดังฯ - ท่าเรือปีนัง	Rail	4 - 6 hrs.	200 km.	R.M. 275	3.20	3.00			
	- transport by rail									
7	ท่าเรือปีนัง	-	2 - 3 days							
	- Port Charge							R.M. 140	2.75	3.00
	- THC							R.M. 295	2.25	2.00
	stevedorage									
	Wharfage									
	Rail Transfer									
	B/L Fee	-			R.M. 80	2.33	2.60			

ตาราง 6-4 ตารางแสดงข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 1 (ต่อ)

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	Tea Money	-					
	- คลงการ						
	ฝั่งไทย					2.50	2.33
	ฝั่งมาเลเซีย					2.67	2.67
	- ท่าเรือ					2.50	2.50
	Other Charges	-			R.M. 320		
	- Malaysia Forwarding Charge				R.M. 110	3.00	3.00
	- Shipping Charge				2,000 bht	2.33	2.33
	- Banking & Document Charge						
	INLAND TOTAL		6 days	260 km.	17,437 bht	2.99	2.93

ส่วนระหว่างประเทศ (International Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
9	ท่าเรือปิ่นัง - ท่าเรือสิงคโปร์	Sea	2 days	680 km.		3.86	4.00
	Singapore Charge	-				3.25	3.75
11	Singapore Transship	-	2 days			3.75	3.50
	ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศจีน					3.00	3.25
20	- Shanghai		8 - 9 days	4,300 km.	250 US\$		
	- Xiamen			3,450 km.	300 US\$		
	- Dalian			3,100 nm.	350 US\$		
	ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					3.40	3.20
23	- MAIN PORT (Tokyo)		11 - 12 days	5,800 km.	360 US\$		
	- Moji			2,900 nm.			
	INTERNATIONAL TOTAL	CHINA	13 days	4,980 km.	10,625 baht	3.45	3.54
		JAPAN	16 days	6,480 km.	15,300 baht		
	TOTAL	CHINA	19 days	5,240 km.	28,062 baht	3.12	3.10
		JAPAN	22 days	6,740 km.	32,737 baht		

หมายเหตุ ค่า Ocean Freight เป็น all in price หมายถึง ราคาที่แจ้งรวมค่า BAF (Bunker Adjustment Factor) แล้ว

* assuming no delay

** ค่าธรรมเนียมคลงการในอัตราตรวจปล่อยนอกสถานที่

1 R.M. = 10-11 baht and 1 US\$ = 42.5 baht

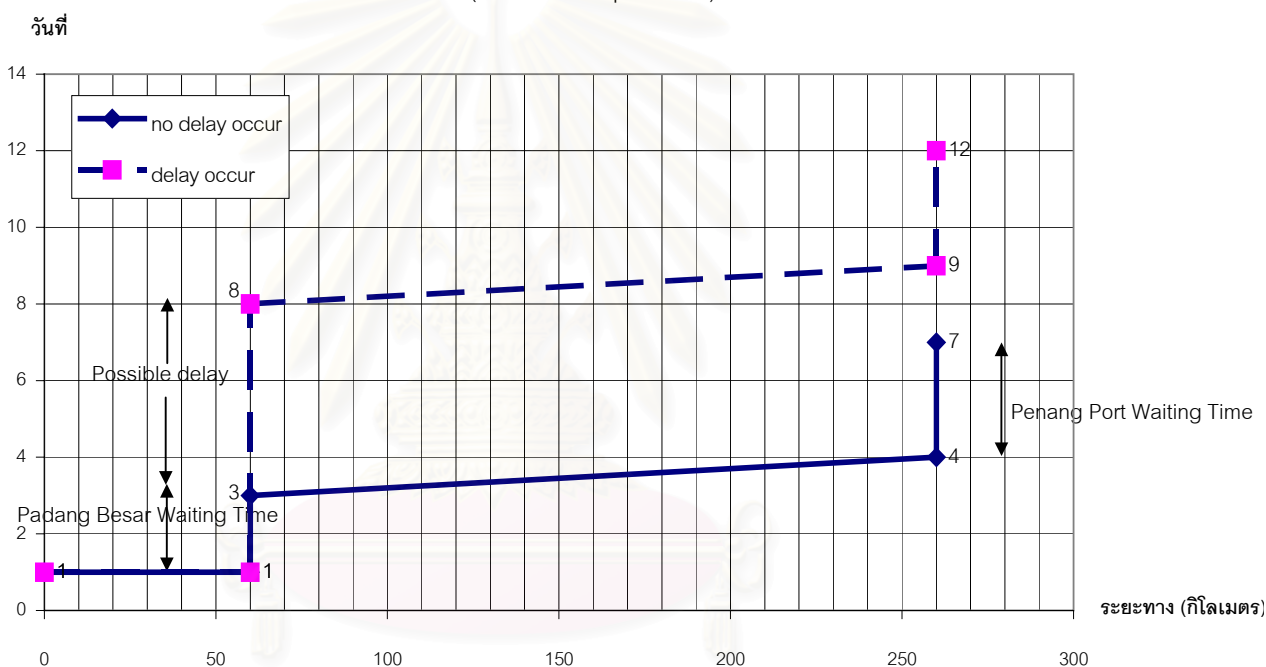
1 nautical mile (nm.) = 1.86 kilometres

สำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 1 (ดูแผนที่แสดงเส้นทางในภาคผนวก ง.) นี้ เป็นเส้นทางที่ผู้ส่งออกในประเทศไทยใช้กันมานาน เนื่องจากเป็นเส้นทางการส่งออกที่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำที่สุดในปัจจุบัน โดยการขนส่งสินค้าจะต้องขนส่งออกจากประเทศไทยทางด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์ ซึ่งเป็นชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในเขตจังหวัดสงขลา โดยเมื่อรถหัวลากลากสินค้าจากโรงงานไปถึงป่าดงเบซาร์แล้ว ณ บริเวณนั้นทางประเทศมาเลเซียจะจัดระบบการขนส่งโดยรถไฟซึ่งได้รับการควบคุมและพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ ภายใต้การดำเนินการและความดูแลรับผิดชอบของการรถไฟมาเลเซีย (KTM) มารองรับการขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังท่าเรือปีนัง (ซึ่งผู้ศึกษาได้แสดงรายละเอียดไว้ในบทที่ 4 แล้ว) โดย ณ ด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์ (ฝั่งไทย) นั้น ตัวแทนผู้ส่งออก (บริษัท Shipping) จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรด้านการส่งออกอย่างถูกต้องตามระเบียบ และส่งมอบหน้าที่ให้กับตัวแทนออกของในประเทศมาเลเซีย (Malaysia Forwarding) ที่ได้มีการติดต่อกันไว้ล่วงหน้าแล้ว ต่อไป ทั้งในเรื่องของพิธีการศุลกากรฝั่งมาเลเซียซึ่งจะมีการตรวจสอบสภาพตู้สินค้าและตราครุฑ (Seal) ว่าอยู่ในสภาพถูกต้องไม่เสียหาย และออกเอกสารการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Goods In Transit) ที่เรียกกันว่าเอกสาร form 8 และยังคงดูแลในเรื่องของการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟจากชุมทางรถไฟป่าดงเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังอีกด้วย โดยสำหรับที่ชุมทางรถไฟป่าดงฯ นั้น ปกติตู้สินค้าจะได้รับการเก็บรักษา (Storage) ไว้ประมาณไม่เกิน 2 วัน แต่ในบางช่วง เช่น ในช่วงที่ขาดแคลนแคลร์รถไฟ การบริหารการหมุนเวียนของตู้สินค้าไม่ดี หรือในช่วงเทศกาล เช่น หารันระยอ ซึ่งคนงานชาวมาเลเซียจะหยุดทำงานพร้อมๆ กันทั้งหมด สินค้าดังกล่าวจะต้องค้างอยู่ที่ชุมทางรถไฟป่าดงฯ นานถึง 1 สัปดาห์เลยทีเดียว ทั้งนี้ที่ชุมทางดังกล่าวมีรถไฟให้บริการลำเลียงสินค้าไปยังท่าเรือปีนังทุกวัน วันละหลายขบวน ในช่วงเวลาประมาณ 17.00 น. รวมประมาณ 200 ตู้คอนเทนเนอร์ และยังสามารถที่จะยืดระยะเวลาทำการออกไปเป็นตลอด 24 ชั่วโมงได้อีกด้วยในกรณีสินค้าเข้ามามากเกินไปจนภาวะปกติ ซึ่งถือได้ว่ามีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานอยู่ในระดับสูงทีเดียว ยิ่งไปกว่านั้นทางท่าเรือปีนังเองก็ยังมี การปฏิบัติงานให้บริการตลอดทั้ง 24 ชั่วโมงอีกด้วย

ดังนั้นสำหรับในส่วนของระยะเวลาการขนส่งในเส้นทางที่ 1 นี้ ในกรณีที่ไม่มีความล่าช้าเกิดขึ้น ถ้าสินค้าได้รับการขนส่งออกจากโรงงานผู้ส่งออกตอนเช้าวันจันทร์ที่ 1 ด้วยรถหัวลาก ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง สินค้าดังกล่าวจะมาถึงป่าดงเบซาร์ หลังจากนั้นในเวลา 17.00 น. ของวันพุธที่ 3 สินค้าจะถูกลากโดยรถไฟเพื่อขนส่งต่อไปยังท่าเรือปีนัง โดยในส่วนนี้จะใช้เวลาไม่เกิน 6 ชั่วโมง จากนั้นสินค้าจะถูกกองเก็บไว้ในท่าเรือปีนังประมาณ 2 – 3 วัน เพื่อรอเรือแม่ (หรืออาจเป็นเรือ Feeder) เข้ามารับช่วงต่อ ทั้งนี้ทั้งนั้น ทางท่าเรือปีนังได้มีข้อกำหนดไว้ว่าถ้าจะขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางป่าดงฯ – ท่าเรือปีนัง สินค้าจะต้องถูกขนย้ายมาถึงชุมทางรถไฟป่าดงฯ ก่อนเรือแม่เข้าที่

ท่าเรืออย่างน้อยเป็นเวลา 3 วัน สุดท้ายสินค้าดังกล่าวจะถูกขนถ่ายขึ้นเรือ ณ ท่าเรือปีนังในเช้าวันอาทิตย์ที่ 7 และเอกสารใบตราส่ง (B/L : Bill Of Lading) จะถูกส่งมาถึงมือผู้ส่งออกในประเทศไทยในอีก 1 – 2 วันถัดมา รูปที่ 6.2 เป็นกราฟที่แสดงให้เห็นถึงระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งแต่ละขั้นตอน รวมไปถึงความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นได้ในขั้นตอนที่สินค้าอยู่ที่ชุมทางรถไฟต่างๆ โดยระยะเวลาการขนส่งทั้งหมดตั้งแต่โรงงานจนถึงจุดส่งออก (Inland Transport) จนกระทั่งสินค้าได้รับการยกขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนังนั้น อย่างเร็วที่สุดใช้เวลาประมาณ 6 วัน และอย่างช้าที่สุดอาจถึง 11 วัน ในกรณีที่มีปัญหาต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความล่าช้าขึ้น โดยสามารถแสดงให้เห็นได้ดังนี้

รูปที่ 6.2 กราฟแสดงระยะเวลาการขนส่ง และความล่าช้าที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transportation) ในเส้นทางที่ 1



หลังจากที่สินค้าดังกล่าวถูกขนส่งออกจากท่าเรือปีนัง เพื่อส่งต่อไปยังประเทศปลายทางนั้น เวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงนี้จะขึ้นอยู่กับการจัดตารางการเดินทางของแต่ละสายเดินเรือ หรือตัวแทนสายเรือ โดยที่บางสายถ้ามีการแวะเมืองท่าระหว่างทางหลายแห่งก็จะทำให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งมากขึ้นไป โดยส่วนใหญ่เรือที่ออกจากท่าเรือปีนังไปยังประเทศญี่ปุ่นนั้น มักจะมีการถ่ายลำ (Transshipment) ขึ้นเรือแม่อีกลำหนึ่งที่ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งสำหรับการขนส่งในส่วนนี้ (ท่าเรือปีนัง – ท่าเรือสิงคโปร์) มักจะไม่มี ความล่าช้าเกิดขึ้นมากนัก เนื่องจากมีระยะทางไม่ไกล และการปฏิบัติงานการถ่ายลำของท่าเรือสิงคโปร์มีมาตรฐานค่อนข้างสูง แต่โดยส่วนใหญ่สาเหตุของความล่าช้าในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนี้มักจะเกิดมาจาก

เหตุการณ์ทางธรรมชาติเสียมากกว่า เช่น คลื่นลมแรง หรือมรสุมเข้า ซึ่งเป็นเหตุให้เรือลำดังกล่าว ต้องลดความเร็วในการเดินทางลง

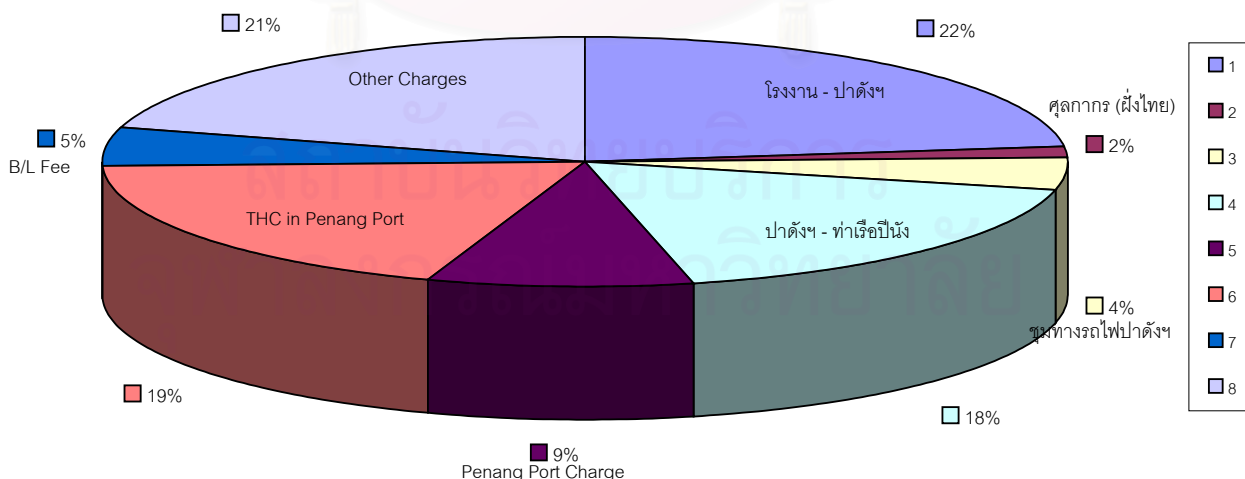
ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าตลอดช่วงของการขนส่งตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทางโดยใช้เส้นทางที่ 1 นี้ ไม่มีจุดใดที่ทำให้เกิดความล่าช้าขึ้นอย่างไม่มีเหตุผล ยกเว้นที่ชุมทางรถไฟปางเบซาร์ ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าขึ้นไปกว่าเวลาขนส่งปกติประมาณ 5 - 6 วัน และอาจเกิดความล่าช้าในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างท่าเรือสิงคโปร์จนถึงปลายทาง ซึ่งสาเหตุการเกิดความล่าช้านั้นเป็นเหตุจากธรรมชาติซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุม และเป็นปัจจัยที่สามารถเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางทะเลได้ในทุกๆ เส้นทาง

ส่วนสำหรับดัชนีความสะดวกสบาย (Comfortability) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) รวมของทั้งเส้นทางที่ 1 นี้ อยู่ในระดับใกล้เคียงกันคือประมาณ 3.12 และ 3.10 ตามลำดับ และในแต่ละขั้นตอนดัชนีทั้งสองนี้ก็มีแนวโน้มไปในแนวทางเดียวกัน โดยสามารถแบ่งได้เป็นช่วงของการขนส่งจากโรงงานจนถึงท่าเรือปิ่นัง (Inland Transport) อยู่ที่ระดับ 2.99 และ 2.93 ซึ่งเป็นค่าที่อยู่ในระดับไม่สูงนัก ทั้งที่เส้นทางนี้ถูกใช้เป็นเส้นทางหลักในการส่งออกสินค้าหลายประเภทจากบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยเลยทีเดียว ทั้งนี้เนื่องมาจากเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออก (Exporter) ต่างเห็นว่าสินค้าไม่ได้อยู่ในความควบคุมดูแลของตนเองโดยตลอด โดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งผ่านแดนประเทศมาเลเซียซึ่งสินค้าจะตกอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของบริษัทผู้ประกอบการขนส่งและบริษัทตัวแทนออกของมาเลเซียแทน ดังนั้นถ้าเกิดปัญหาอะไรขึ้นมากับสินค้าหรือกระบวนการขนส่ง เจ้าของสินค้าเหล่านั้นไม่สามารถที่จะเข้าไปดูแลสินค้าของตนด้วยตนเองได้อย่างใกล้ชิด นั่นเอง นอกจากนั้นจากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ รวบรวมคะแนนและความคิดเห็นมานั้น นอกจากคะแนนความน่าเชื่อถือซึ่งอยู่ในระดับต่ำซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการปฏิบัติงานในชุมทางป่าตอง อันก่อให้เกิดความล่าช้า ความแออัด และเรียกได้ว่าเป็นคอขวดในระบบการขนส่งแล้ว (ดูได้จากตารางที่ 6-4) ยังพบอีกว่าในส่วนของการทำเรือปิ่นังก็มีค่าดัชนีทั้งสองดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำด้วย ทั้งนี้เนื่องมาจากค่าใช้จ่ายที่เจ้าของสินค้าต้องรับภาระในท่าเรือค่อนข้างสูง ประมาณ R.M.435 (R.M. 1 ประมาณ 10 บาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 28 ของค่าใช้จ่ายของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด (Total Inland Transportation Cost) (ดูในรูปที่ 6.3 และ 6.4) รวมไปถึงค่าใช้จ่ายสำหรับเอกสารใบตราส่ง (B/L : Bill Of Lading) ที่สูงถึง R.M.80 ซึ่งในความเป็นจริงเมื่อประมาณ 4 ปีก่อนหน้านั้น สายเรือหรือตัวแทนเรือไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เลย และในขณะเดียวกันยังมีมูลค่าสูงกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่าเอกสารดังกล่าวที่ออกให้โดยตัวแทนสายเรือที่ให้บริการอยู่ในประเทศไทยถึงประมาณ 300

บาทอีกด้วย นอกจากนี้สำหรับดัชนีความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือในส่วนของค่าบริการ บริษัทตัวแทนออกของในประเทศไทยเองซึ่งอยู่ในระดับต่ำเพียง 2.33 นั้น ผู้ศึกษาได้รับความเห็นว่าค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่สูงจนเกินไป เนื่องมาจากความรับผิดชอบส่วนใหญ่จะอยู่ที่บริษัทตัวแทนของประเทศมาเลเซียมากกว่า และยิ่งกว่านั้น ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ยังเป็นค่าใช้จ่ายในส่วนที่มีเงินนอกระบบ (Tea Money) ที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานราชการอย่างศุลกากรแฝงรวมอยู่ด้วย และนอกจากเงินนอกระบบเหล่านี้จะมีเกิดขึ้นอย่างเป็นปกติวิสัยและแทรกซึมอยู่ในกระบวนการทำงานทุกๆ ขั้นตอนเพื่อซื้อความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการบริการแล้ว ยังจะมีเกิดขึ้นทั้งศุลกากรฝั่งไทย ฝั่งมาเลเซีย และแม้กระทั่งในท่าเรือปีนังเองอีกด้วย แต่สำหรับค่าใช้จ่ายรายการนี้ผู้ศึกษาไม่สามารถรวบรวมรายละเอียดของข้อมูลต่างๆ ในภาคสนาม เช่น จำนวนเงินหรือหนทางและรูปแบบการจ่ายเงินจำนวนนี้มาได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะถูกเรียกเก็บแฝงผ่านมาทางองค์กรต่างๆ ที่ต้องติดต่อระหว่างกันทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนผู้สินค้า ตัวแทนสายเรือ และตัวแทนออกของ (บริษัท Shipping) ซึ่งไม่ว่าค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะเกิดขึ้นกับกิจกรรมในขั้นตอนใดก็ตาม ล้วนจะต้องตกมาเป็นต้นทุนการขนส่งของผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และด้วยสถานการณ์อย่างนี้เองจึงทำให้ขั้นตอนที่กล่าวถึงดังกล่าวได้รับความสะดวกสบาย และความน่าเชื่อถืออยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ (ดูจากตารางที่ 6-4 ในส่วนของ Tea Money ข้างต้น)

รูปที่ 6.3

แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตภัณฑ์ทางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 1



นอกจากนั้น จะสังเกตได้ว่าสำหรับในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือปีนังไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศญี่ปุ่น (และประเทศจีน) โดยทำการถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์นั้น (International Transport) ค่าดัชนีความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือในส่วนนี้มีค่าสูงถึง 3.45 และ 3.54 ตามลำดับ ซึ่งถือได้ว่าอยู่ในระดับที่สูง กล่าวคือ ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายและความไว้วางใจอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากในท่าเรือปีนังมีเที่ยวเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศเหล่านี้อยู่มาก มีการแข่งขันกันค่อนข้างสูง ดังนั้นจึงส่งผลให้มาตรฐานการให้บริการสูงขึ้นตามมา ทั้งในส่วนของเรือ เที่ยวเรือ และสายเดินเรือที่ให้บริการอยู่ รวมทั้งในส่วนของบริการของท่าเรือปีนังเองด้วย และยังเป็นกลไกทางอ้อมซึ่งก่อให้เกิดการลดราคาค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือปีนังลงอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้นความมีชื่อเสียงของท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่ในอันดับต้นๆ ของโลก การที่มีเรือใหญ่ของสายการเดินเรือต่างๆ เข้ามาเทียบท่าอย่างมากมายและต่อเนื่อง และยังมีมาตรฐานในการปฏิบัติงานสูงมาก ก็ล้วนมีผลทำให้ความไว้วางใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการขนส่งในส่วนนี้สูงขึ้นอีกด้วย

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าสำหรับในเรื่องของความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือที่ผู้บริการได้รับจากบริการการขนส่งแต่ละขั้นตอนในเส้นทางที่ 1 นี้ ปัญหาหลักๆ ที่เกิดขึ้นก็คือเรื่องของค่าใช้จ่ายที่สูงเกินไปในส่วนของท่าน่าเรือปีนัง ค่าเอกสารใบตราส่ง (B/L) และปัญหาในเรื่องของเงินนอกระบบที่เกิดขึ้นในหน่วยงานศุลกากรและท่าเรือปีนัง นั่นเอง

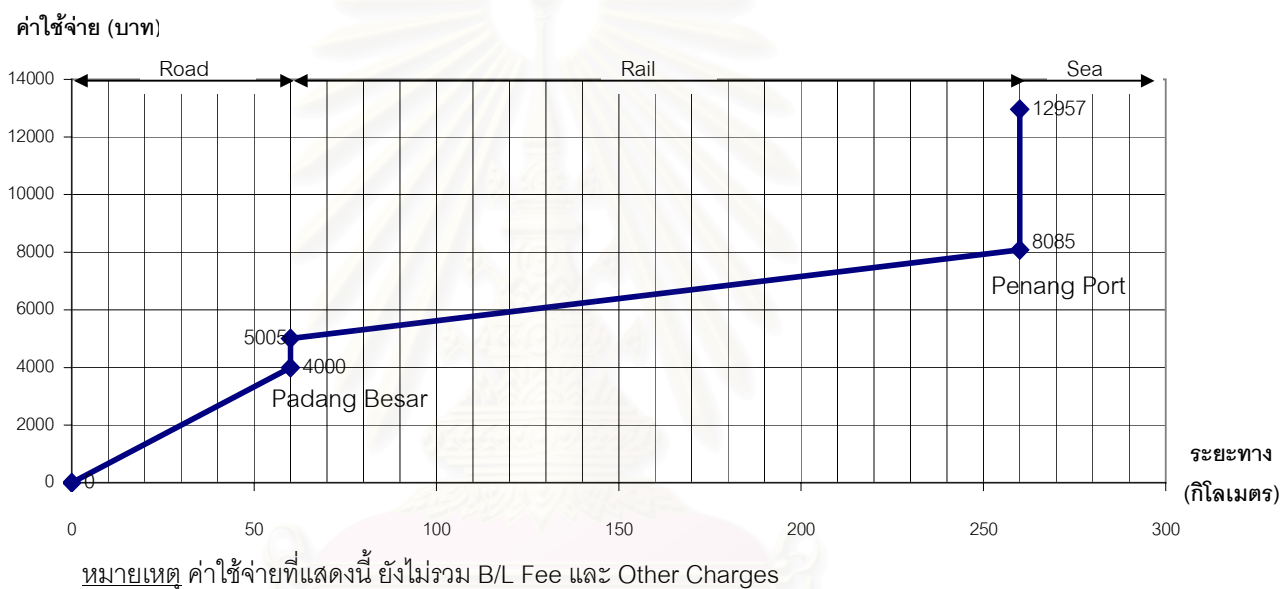
จากตารางที่ 6-4 ซึ่งแสดงข้อมูลที่รวบรวมได้มาข้างต้น จะเห็นว่าการขนส่งสินค้าจากโรงงานไปยังประเทศปลายทางซึ่งได้แก่ ประเทศจีนและญี่ปุ่น ภายใต้สัญญาการขาย FOB ปีนัง โดยใช้เส้นทางขนส่งปาดังฯ – ปีนัง ในเส้นทางที่ 1 นี้ มีค่าใช้จ่ายรวมในส่วนที่เจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบ (Inland Total) เท่ากับตู้ละ 17,437 บาท (1 ตู้ มีสินค้าประมาณ 20 ตัน) ซึ่งคิดเป็นค่าขนส่งต่อหน่วยน้ำหนักสินค้าเท่ากับ 871.85 บาทต่อตัน หรือ 0.872 บาทต่อกิโลกรัม ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 1.97 ของราคาขาย FOB ปีนัง (จากตาราง 6-3) และถ้าพิจารณาค่าขนส่งต่อหน่วยสินค้าตลอดเส้นทางที่เกิดขึ้นนั้นคิดได้เป็น 1.4 บาทต่อกิโลกรัม และ 1.64 บาทต่อกิโลกรัม สำหรับปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่นตามลำดับ

เป็นที่น่าสังเกตว่าระยะทางการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศญี่ปุ่นจากท่าเรือปีนังนั้นคิดเป็นร้อยละ 96.62 ของระยะทางตลอดเส้นทาง แต่ใช้ค่าใช้จ่ายเพียงร้อยละ 46.74 (International Total) ของค่าใช้จ่ายในการขนส่งตลอดเส้นทางเท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) จากโรงงานจนถึงท่าเรือปีนังคิดเป็น

สัดส่วนร้อยละ 53.26 ภายใต้ระยะทางเพียงร้อยละ 3.38 ของระยะทางทั้งหมดเท่านั้น ซึ่งสำหรับค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ผู้ศึกษาได้แจกแจงให้เห็นอย่างชัดเจนในแผนภูมิรูปที่ 6.3 เรียบร้อยแล้ว ส่วนรูปที่ 6.4 เป็นกราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นกับระยะทางที่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ โดยมีสมมติฐานว่าค่าใช้จ่ายในการขนส่งแต่ละรูปแบบมีความสัมพันธ์กับระยะทางในรูปเส้นตรง (รูดิ พนมยงค์) ทั้งนี้เพียงเพื่อแสดงให้เห็นค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ ของการขนส่งในแต่ละช่วงได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

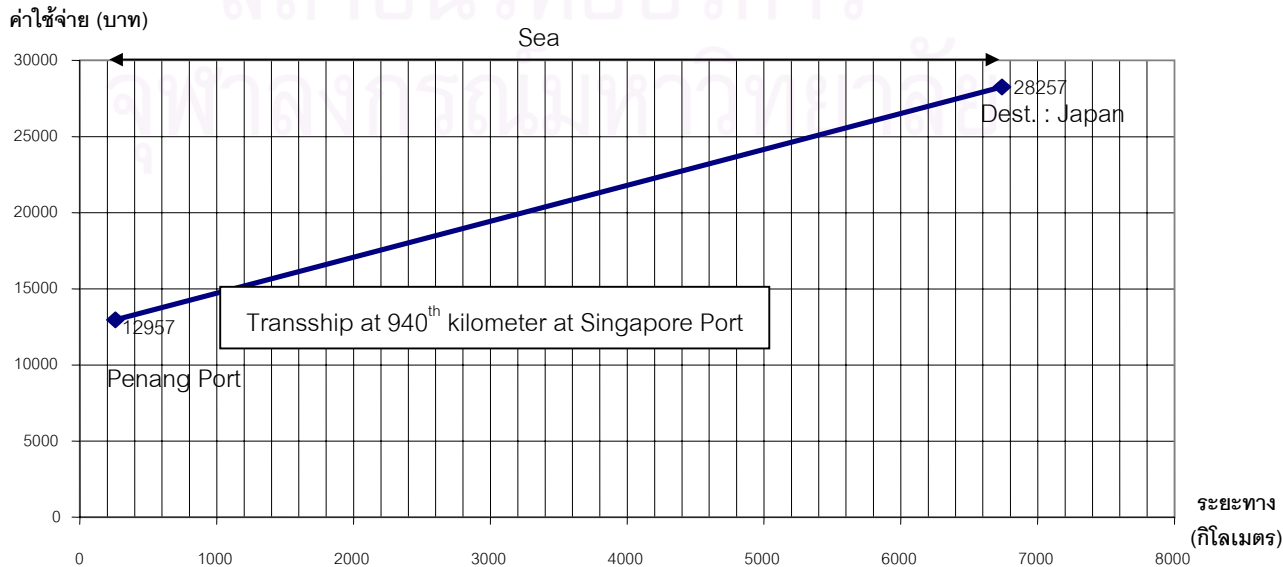
รูปที่ 6.4

กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นในช่วง Inland Transport กับระยะทางการขนส่ง



รูปที่ 6.4 (ต่อ)

กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นในช่วง International Transport กับระยะทางการขนส่ง



จากแผนภูมิในรูปที่ 6.3 และกราฟในรูปที่ 6.4 สามารถกล่าวได้ว่าช่วงของการขนส่งทางถนนจากโรงงานไปยังชุมทางรถไฟป่าดงเบงชาร์ท และในช่วงที่สินค้าค้างอยู่ในท่าเรือปีนังนั้น เป็นสัดส่วนค่าใช้จ่ายที่สูงมากเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ทั้งหมดซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22 และร้อยละ 28 ตามลำดับ และนอกจากนั้นเมื่อพิจารณากราฟในรูปที่ 6.4 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางซึ่งสามารถหาได้จากความชันของกราฟแต่ละช่วง สำหรับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนั้นอยู่ที่ระดับต่ำที่สุดเพียง 2.06 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งถูกกว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางของการขนส่งทางรถไฟและถนน ซึ่งอยู่ที่ระดับ 15.40 และ 66.67 บาทต่อกิโลเมตรตามลำดับ โดยในขณะที่การขนส่งทางทะเลในเส้นทางนี้ไปยังประเทศจีน ค่าขนส่งทางทะเลต่อหน่วยระยะทางคิดเป็น 2.00 บาทต่อกิโลเมตรเท่านั้น โดยสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายเหล่านี้ผู้ศึกษาได้พิจารณาให้อยู่บนพื้นฐานของการขนส่งผลิตภัณฑ์อาหาร 1 ตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีน้ำหนักสินค้าตู้ละประมาณ 20 ตันทั้งหมด

เส้นทางที่ 2 : โรงงาน - ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือสิงคโปร์ (ท่าเรือฮองกง) - ปลายทาง

ตาราง 6-5 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 2

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time**	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
1	โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	Road	1 - 1.5 hrs.	30 - 40 km.	3,500-4,000	3.83	3.83
		สะพานติณฯ		3 km.	bht	3.25	3.25
	- ค่ายตู้ (ตู้อยู่นอกเขตท่าเรือ)				300 bht*		
	- Transport						
	- Inland Insurance						
1	ศุลกากรสงขลา	-	-	-	277 bht	3.14	3.29
	- ค่าธรรมเนียม				270 bht***		
	- seal				7 bht		
4	ท่าเรือสงขลา	-	-	-			
	- Freight Inward (JAPAN Only)				205 US\$	2.29	2.14
	- Gate Charge (ค่าผ่านทาง)				100 bht*	2.86	2.86
	- Weighing				150 bht*	2.29	2.29
	- Lift On/Lift Off				225 bht	3.13	3.13
	- Storage		3 days		3*30 bht	3.13	3.13
	- THC				2,600 bht	2.43	2.43
	Stevedorage (Wharfage Incl)						
B/L Fee	-			500 bht	3.00	3.00	

ตาราง 6-5 ตารางแสดงข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 2 (ต่อ)

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time**	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability		
	Tea Money	-							
	- ศุลกากร							2.17	2.33
	- ท่าเรือ							2.80	2.80
	Other Charges	-			2,000 bht.				
	- Shipping Charge				2.83			2.83	
	- Banking & Document Charge								
INLAND TOTAL		CHINA	3 days	40 km.	10,242 bht	2.91	2.93		
		JAPAN			18,955 bht	2.86	2.87		

ส่วนระหว่างประเทศ (International Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time**	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
9	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือฮ่องกง	Sea	5 days	2,600 km.		3.67	3.50
	Hongkong Charge	-				3.33	3.00
11	Hongkong Transship	-	2 days			2.75	2.50
	ท่าเรือฮ่องกง - ปลายทาง	Sea					
ปลายทางประเทศจีน					3.50	3.50	
16	- Shanghai		4 - 5 days	1,600 km.	390 US\$		
	- Xiamen			750 km.	300 US\$		
	- Dalian			1,600 nm.			
INTERNATIONAL (CHINA) TOTAL			12 days	4,200 km.	16,575 baht	3.31	3.13
CHINA TOTAL			15 days	4,240 km.	26,817 baht	3.01	2.98
หรือ							
6	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือสิงคโปร์	Sea	2 days	940 km.		4.00	4.00
	Singapore Charge	-				2.80	3.20
8	Singapore Transship	-	2 days			3.67	3.67
	ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง	Sea					
ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					3.57	3.29	
20	- MAIN PORT (Tokyo)		11 - 12 days	5,800 km.	680 US\$		
	- Moji			2,900 nm.	800 US\$		
INTERNATIONAL (JAPAN) TOTAL			16 days	6,740 km.	28,900 baht	3.51	3.54
JAPAN TOTAL			19 days	6,780 km.	47,855 baht	3.01	3.03

หมายเหตุ - ค่า Ocean Freight เป็น All In price หมายถึง ราคาที่แจ้งรวมค่า BAF (Bunker Adjustment Factor) แล้ว

- สำหรับดัชนีต่างๆ ของการขนส่งที่มีปลายทางประเทศจีน จะไม่พิจารณา รวมถึงดัชนีในส่วนของ Freight Inward

* ยังไม่รวมอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม 7 เปอร์เซ็นต์

** assuming no delay

สำหรับเส้นทางที่ 2 (ดูแผนที่แสดงเส้นทางในภาคผนวก ง.) เป็นเส้นทางขนส่งที่ใช้ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ซึ่งอยู่ในความควบคุมดูแลของทางภาครัฐ ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นจุดส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยอาศัยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ในด้านที่ตั้งของประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคนี้ โดยจะต้องขนส่งสินค้าออกทางด่านศุลกากรสงขลา ซึ่งตั้งอยู่ด้านหน้าของท่าเรือสงขลา โดยเมื่อเจ้าของสินค้า (หรือบริษัทตัวแทนออกของ) ทำการผ่านพิธีการศุลกากรตามระเบียบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 6.5 ด่านศุลกากรสงขลา



รูปที่ 6.6 ท่าเรือสงขลา

สินค้าจะถูกส่งผ่านเข้าไปยังท่าเรือสงขลาด้วยรถหัวลาก และจะได้รับการเก็บรักษา (Storage) ในเขตท่าเรือโดยเฉลี่ยประมาณ 3 วันเพื่อรอเรือ Feeder สินค้ามารับและลำเลียงสินค้าดังกล่าวไปถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ โดยเที่ยวเรือระหว่างท่าเรือสงขลา – ท่าเรือสิงคโปร์ที่กล่าวถึงนี้มีอยู่ทั้งหมด 6 เที่ยวต่อสัปดาห์ แบ่งเป็นของ 3 สายเรือดังที่เคยได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 4 หรือไปทำการถ่ายลำที่ท่าเรือฮ่องกง (ในกรณีไปยังประเทศจีน) ซึ่งโดยทั่วไปการลำเลียงสินค้าจากท่าเรือสงขลาไปยังท่าเรือสิงคโปร์นี้จะใช้เวลาประมาณ 2 วัน และการถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์อีก 2 วัน ดังนั้น ถ้าสินค้าเริ่มต้นถูกขนย้ายออกจากโรงงานผู้ส่งออกในเช้าวันจันทร์ที่ 1 สินค้าจะมาถึงท่าเรือสงขลาในอีก 1 ถึง 2 ชั่วโมงถัดมาด้วยรถหัวลาก หลังจากนั้นประมาณเช้าวันพฤหัสบดีที่ 4 สินค้าจะถูกยกขึ้นเรือ Feeder เพื่อขนส่งไปถึงท่าเรือสิงคโปร์ในวันเสาร์ที่ 6 ต่อจากนั้นในวันจันทร์ที่ 8 เมื่อทำการถ่ายลำขึ้นเรือแม่เสร็จเรียบร้อยแล้ว เรือแม่จึงเริ่มออกจากท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าไปยังประเทศญี่ปุ่นโดยจะใช้เวลาอีกไม่เกิน 12 วัน ดังนั้นประมาณวันเสาร์ที่ 20 สินค้าเหล่านั้นจะถึงท่าเรือปลายทางในประเทศญี่ปุ่น เมื่อรวมระยะเวลาทั้งหมดแล้วประมาณ 19 วัน ซึ่งแบ่งเป็น 16 วันสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport) และอีก 3 วันสำหรับการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport)

ส่วนสำหรับในกรณีการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านเส้นทางที่ 2 นี้ นั้น จากตารางที่ 6-5 แสดงให้เห็นว่า ในปัจจุบันเริ่มมีการหันมาใช้การถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ทำเรือฮ่องกงมากขึ้น เนื่องจากเป็นท่าเรือที่ใกล้กับประเทศจีน และเรือแม่เที่ยวนี้ๆ ยังสามารถที่จะแวะท่าเรือในประเทศไต้หวันและเกาหลีใต้สะดวกขึ้นอีกด้วย โดยการถ่ายลำ ณ ท่าเรือฮ่องกงนี้จะทำการถ่ายลำกลางน้ำ โดยใช้วิธีเทียบข้างลำแทนการเทียบท่า สำหรับระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างท่าเรือสงขลากับท่าเรือฮ่องกงนี้ จะใช้เวลาประมาณ 5 วัน ถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ทำเรือฮ่องกงอีก 2 วัน และใช้เวลาอีกไม่เกิน 5 วัน เรือแม่ลำดังกล่าวจะนำสินค้าส่งถึงท่าเรือปลายทางในประเทศจีน รวมระยะเวลาขนส่งทั้งสิ้น 15 วัน โดยแบ่งเป็น 12 วันสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport) และอีก 3 วันสำหรับการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport)

สำหรับในเรื่องของระยะเวลาการขนส่งในเส้นทางที่ 2 นี้ มักจะไม่ค่อยมีความล่าช้าเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานและการขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากการขนส่งในส่วนนี้เป็นการขนส่งที่อยู่ในพื้นที่ของประเทศไทยเอง และผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้ายังสามารถดูแลได้อย่างใกล้ชิด ตลอดจนไม่ต้องมีขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรูปแบบการขนส่งกันหลายรอบ แต่อย่างไรก็ตามความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั้น ก็คือความล่าช้าในการขนส่งสินค้าทางทะเล อันเนื่องมาจากสาเหตุต่างๆ ทางธรรมชาติ นั่นเอง

ในส่วนของดัชนีความสะดวกรวดสบาย และความน่าเชื่อถือรวมตลอดเส้นทางที่ 2 นี้ สำหรับปลายทางประเทศจีนอยู่ในระดับ 3.01 และ 2.98 โดยแบ่งได้เป็นการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ซึ่งอยู่ที่ระดับ 2.91 และ 2.93 และการขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport) อยู่ที่ระดับ 3.31 และ 3.13 ตามลำดับ เป็นที่น่าสังเกตว่าในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 2 นี้ มีค่าดัชนีต่างๆ อยู่ในระดับที่ไม่สูงมากนักและยังต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับอีกสองเส้นทางด้วย ทั้งนี้ ที่ถูกใช้เป็นเส้นทางหลักในการส่งออกยางพาราไปยังประเทศจีน เมื่อพิจารณาจากตาราง 6-5 จะเห็นได้อย่างชัดเจนที่เดียวว่ามีสาเหตุหลักเนื่องมาจากผู้ให้บริการไม่ได้รับความสะดวกรวดสบายและความน่าเชื่อถือจากการปฏิบัติงานของท่าเรือสงขลา และหน่วยงานศุลกากรมากเท่าที่ควร กล่าวคือ ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายในท่าเรือสงขลา เช่น ค่าชั่งน้ำหนักตู้ (Weighing Charge) ซึ่งมีระดับความน่าเชื่อถือและความสะดวกรวดสบายอยู่ที่ระดับเพียง 2.43 เป็นค่าใช้จ่ายที่รถหัวลากต้องชำระก่อนผ่านเข้าไปในเขตท่าเรือ เพราะต้องผ่านการชั่งน้ำหนักทุกคันโดยไม่มีข้อยกเว้น ซึ่งไม่เหมือนกับท่าเรือมาตรฐานทั่วไปที่สามารถเลือกได้ว่าควรจะได้รับการชั่งน้ำหนักหรือไม่ ถึงแม้จะเป็นจำนวนเงินที่ไม่มากแต่มีเหตุผลไม่เพียงพอสำหรับผู้ให้บริการที่จะต้องจ่าย ส่วนค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าเก็บรักษาตู้สินค้า (Storage Charge) นั้นมี

อัตราค่าบริการค่าใช้จ่ายเอาเปรียบผู้ให้บริการมากเกินไป กล่าวคือ ในท่าเรือทั่วไป คิด 1 วันเป็นวันตามปฏิทิน คือ มี 24 ชั่วโมง แต่สำหรับท่าเรือสงขลา ถ้าเวลาเกิน 24.00 น. จะถือว่าเป็นวันใหม่ ไม่ว่าตู้ดังกล่าวจะเข้ามาในเขตท่าเรือ ณ เวลาเท่าไรก็ตาม ตัวอย่างเช่น ถ้าตู้สินค้าถูกยกขนเข้ามาในเขตท่าเรือตอน 18.00 น. ของวันที่ 1 และถูกยกขนขึ้นเรือชายฝั่ง ตอนเช้า 8.00 น. ของวันที่ 3 ค่าเก็บรักษาตู้สินค้าซึ่งเก็บในอัตรา 30 บาทต่อวัน จะถูกคิดในอัตรา 3 วัน คือ 90 บาท ส่วนถ้าเป็นในท่าเรืออื่นทั่วไปจะคิดเพียง 2 วันเท่านั้น ยิ่งไปกว่านั้นถ้าทางท่าเรือ มีกิจกรรมอะไรก็ตามกับตู้สินค้า ก็จะถูกคิดเป็นค่าใช้จ่ายทั้งหมดถึงแม้ว่ากิจกรรมนั้นๆ จะเป็น กิจกรรมที่ไม่สร้างคุณค่าให้กับการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าเลยก็ตาม

นอกจากนั้นสำหรับค่า THC (Terminal Handling Charge) ที่เจ้าของสินค้าจะต้องรับ ภาระถึง 2,600 บาทต่อตู้ (เป็นอัตราที่เท่ากันทุกๆ ท่าเรือทั่วประเทศไทย) จากข้อมูลที่ได้จาก การสัมภาษณ์จากกลุ่มผู้ให้บริการพบว่า เป็นค่าใช้จ่ายที่แพงจนเกินไป เนื่องจากผ่านการบวก กำไรเพิ่มหลายทอด โดยเริ่มจากท่าเรือเรียกเก็บจากสายเดินเรือ สายเดินเรือเรียกเก็บจากตัวแทน ตู้สินค้า ตัวแทนตู้สินค้าเรียกเก็บจากตัวแทนออกของ จนท้ายที่สุดมาถึงผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้า ในรูปของค่า THC (ดูจากตารางที่ 5-3) ในขณะที่ค่าใช้จ่ายการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ภายในท่าเรือสงขลาโดยใช้เครนบนเรือสำหรับตู้เปล่าและตู้บรรจุสินค้าอยู่ในอัตราเพียง 735 และ 825 บาทต่อตู้ จึงเป็นเหตุทำให้ดัชนีความสะดวกรสบายและความน่าเชื่อถือที่ผู้ให้บริการได้รับ ในส่วนนี้อยู่ที่เพียง 2.43 เท่านั้น นอกจากนี้จากตารางที่ 6-5 จะเห็นอีกว่ามีค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า Freight Inward เป็นเงิน 205 เหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 8,700 บาทต่อตู้ ซึ่งค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ เป็นค่าใช้จ่ายที่เจ้าของสินค้าจะต้องจ่ายให้กับสายเรือที่ทำการลำเลียงตู้เปล่าจากท่าเรืออื่นๆ เช่น ท่าเรือสิงคโปร์หรือสีหนุ เข้ามายังท่าเรือสงขลาเพียงเพื่อเฉพาะจะนำเข้ามาบรรจุสินค้าของเจ้าของ สินค้ารายนั้นๆ แล้วส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าที่มีปลายทาง ประเทศญี่ปุ่น เพราะ ในเส้นทางนี้ทางท่าเรือสงขลามีตู้เปล่าที่หมุนเวียนอยู่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ แต่สำหรับปลายทางประเทศจีนไม่มีค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เกิดขึ้น ทั้งนี้ อาจจะเป็นเนื่องจาก สายเรือ RCL ซึ่งเป็นสายเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปลายทางประเทศจีน เป็นหลักนั้น เป็นสายเรือหลักที่มีการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือ Feeder ในเส้นทางสีหนุ - สงขลา - สิงคโปร์ ซึ่งอาจเป็นเส้นทางที่มีการจัดลำดับท่าเรือที่เหมาะสมสำหรับการถ่ายเทและ หมุนเวียนของตู้สินค้า ทั้งตู้สินค้าและตู้สินค้าเปล่า กล่าวคือ อาศัยหลักการที่ว่าในแต่ละท่าเรือมี สินค้าขาเข้าและ/หรือสินค้าขาออกในระบบบรรจุตู้คอนเทนเนอร์มากน้อยแตกต่างกันไป ซึ่งจาก ลำดับของท่าเรือในเส้นทางขนส่งนั้น ส่งผลให้มีการถ่ายเทและหมุนเวียนทั้งตู้สินค้าและตู้เปล่า ระหว่างท่าเรือได้อย่างสมดุล โดยไม่ได้ทำให้เกิดต้นทุนเพิ่มขึ้นแต่อย่างใดสำหรับการขนส่งตู้เปล่า

กลับเข้ามายังท่าเรือสงขลา และในทางกลับกัน ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน (Utilization) กองเรือและตู้สินค้าในครอบครองของตนที่มีอยู่ให้คุ้มค่ามากขึ้นอีกด้วย และด้วยสาเหตุนี้เองจึงทำให้ระดับความสะดวกรสบายและความน่าเชื่อถือในส่วนนี้สำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่นอยู่ในระดับต่ำเพียง 2.29 และ 2.14 เท่านั้น และยังเป็นเหตุผลหลักที่เส้นทางที่ 2 นี้ มักจะถูกเลือกใช้เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งผลิตภัณฑ์ยางพาราไปยังประเทศจีนโดยแทบไม่มีปลายทางที่ประเทศญี่ปุ่นเลย นอกจากนี้ ก็ยังมีปัญหาที่เกิดจากหน่วยงานศุลกากร ซึ่งก็เป็นปัญหาในเรื่องของเงินนอกระบบดังที่ได้กล่าวไปบ้างแล้วในส่วนของ การวิเคราะห์เส้นทางที่ 1 กล่าวคือ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนจำเป็นต้องใช้เงินในส่วนนี้ซื้อความสะดวกรวดเร็วในกระบวนการศุลกากรขั้นตอนต่างๆ มิฉะนั้นการดำเนินการต่างๆ จะไม่ได้รับความสะดวกรสบายและจะผ่านไปได้ อย่างไม่รวดเร็วนัก ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าถ้าตัดค่าใช้จ่ายในส่วนเงินนอกระบบออกไปได้นั้น ระดับของดัชนีความสะดวกรสบาย และดัชนีความน่าเชื่อถือที่ผู้ใช้บริการได้รับจะสูงขึ้นมากกว่า 3.10 ถึง 3.15 เลยทีเดียว

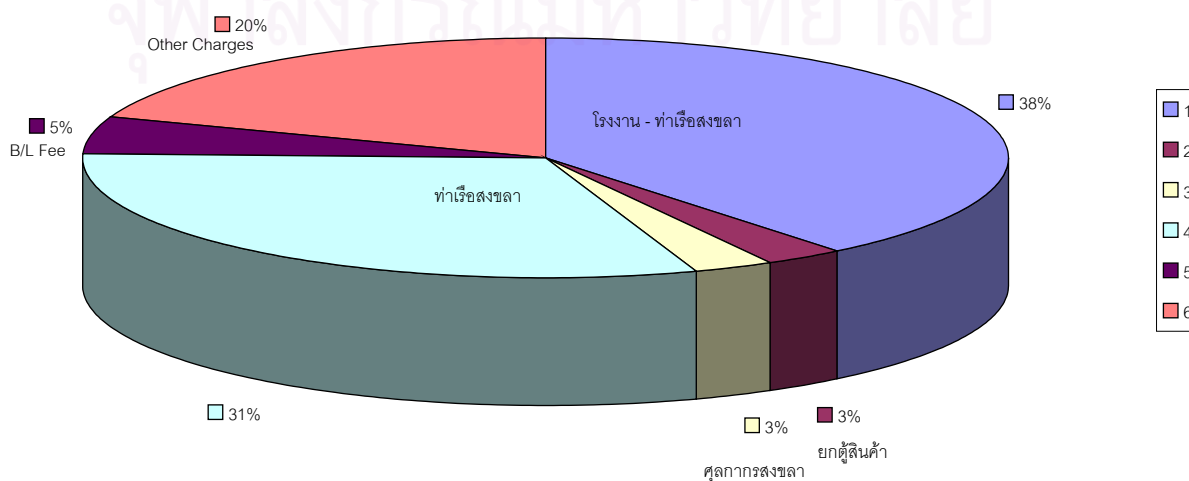
สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Transport) ในเส้นทางที่ 2 จากท่าเรือสงขลาไปยังประเทศจีนมีระดับความสะดวกรสบายและความน่าเชื่อถืออยู่ที่ระดับ 3.31 และ 3.13 และจากท่าเรือสงขลาไปยังประเทศญี่ปุ่นอยู่ที่ระดับ 3.51 และ 3.54 ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นว่ามีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้มีสาเหตุหลักเนื่องมาจากความแตกต่างของท่าเรือที่ใช้ในการถ่ายลำ ซึ่งถ้าเป็นในกรณีการขนส่งไปยังปลายทางประเทศจีน จะทำการถ่ายลำ ณ ท่าเรือฮ่องกง และมีการถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์ในกรณีการขนส่งไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่น กล่าวคือ ค่าดัชนีความสะดวกรสบาย และความน่าเชื่อถือสำหรับการถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์นั้นสูงถึง 3.67 ทั้งสองค่า ในขณะที่การถ่ายลำที่ท่าเรือฮ่องกงอยู่ที่ระดับต่ำเพียง 2.75 และ 2.50 เท่านั้น ทั้งนี้เนื่องมาจากการถ่ายลำที่ท่าเรือฮ่องกงเป็นการถ่ายลำโดยใช้วิธีการเทียบข้างลำกลางน้ำแทนการเทียบท่า ซึ่งส่งผลให้ความน่าเชื่อถือและความสะดวกรสบายโดยเฉพาะในด้านของความปลอดภัย ลดลงอย่างมาก นั่นเอง

ดังนั้นจากกล่าวได้ว่าสำหรับในเรื่องของความสะดวกรสบายและความน่าเชื่อถือที่ผู้ใช้บริการได้รับจากบริการการขนส่งแต่ละขั้นตอนในเส้นทางที่ 2 นี้ ปัญหาหลักๆ ที่เกิดขึ้นในส่วนของ การขนส่งภายในประเทศไทยเองก็คือเรื่องของค่าใช้จ่ายที่มีเหตุผลไม่เพียงพอต่อการเรียกเก็บ จากท่าเรือสงขลา และปัญหาในเรื่องของเงินนอกระบบที่เกิดขึ้นในหน่วยงานศุลกากร ส่วนสำหรับ ในช่วงของการขนส่งระหว่างประเทศนั้น จะมีปัญหาหลักๆ ก็คือ เรื่องของความไม่มั่นใจในการถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือฮ่องกง นั่นเอง

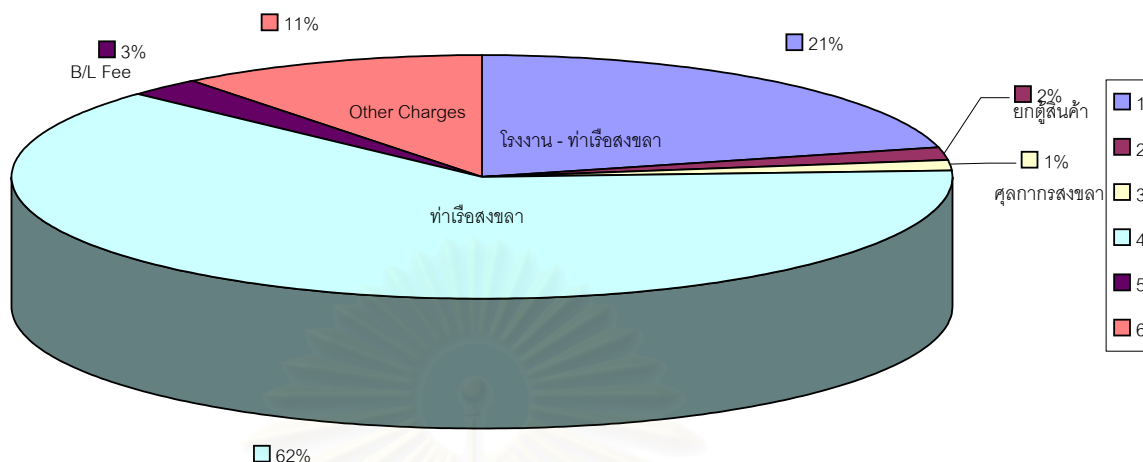
ดังที่ได้แสดงไปแล้วในตารางที่ 6-5 ว่าการขนส่งผลิตผลยางพาราจากโรงงานไปยังปลายทางประเทศจีน (ถ่ายลำที่ทำเรือฮ่องกง) ภายใต้เทอมการขายแบบ FOB นั้นผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าต้องรับภาระในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) คือจากโรงงานจนถึงท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นจุดส่งออกเป็นเงิน 10,242 บาทต่อตู้ หรือน้ำหนักสินค้าประมาณ 20 ตัน ซึ่งคิดเป็น 512 บาทต่อตัน หรือ 0.51 บาทต่อกิโลกรัม และคิดเป็น 947.75 บาทต่อตัน หรือ 0.95 บาทต่อกิโลกรัมสำหรับการขนส่งไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่น โดยส่วนที่เพิ่มขึ้นมาประมาณ 0.44 บาทต่อกิโลกรัมหรือเกือบร้อยละ 90 นั้นมาจากค่านำเข้าตู้เปล่าจากท่าเรืออื่นๆ (Freight Inward) นั้นเอง และถ้าพิจารณาตลอดเส้นทางของการขนส่ง ค่าขนส่งที่เกิดขึ้นนี้จะคิดได้เป็น 1.34 บาทต่อกิโลกรัม และ 2.39 บาทต่อกิโลกรัมสำหรับปลายทางประเทศจีนและประเทศญี่ปุ่นตามลำดับ

นอกจากนั้นถ้าทำการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการขนส่งเทียบกับระยะทางที่เคลื่อนย้ายสินค้าได้นั้น พบว่าระยะทางการขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือสงขลา – ท่าเรือฮ่องกงไปยังประเทศจีน มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 4,200 กิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 99 ของระยะทางทั้งหมด ในขณะที่ใช้ค่าใช้จ่ายเพียงร้อยละ 61.8 ของค่าใช้จ่ายตลอดเส้นทางเท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนส่งสินค้าภายในประเทศอื่กร้อยละ 38.2 ภายในระยะทางเพียง 40 กิโลเมตร หรือร้อยละ 1 นั้นเป็นสัดส่วนค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงมาก ซึ่งแบ่งได้เป็นค่าลากตู้ด้วยรถหัวลากถึงร้อยละ 39.1 และค่าใช้จ่ายภายในท่าเรือสงขลาอีกประมาณร้อยละ 31 ของค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด เพื่อความชัดเจนผู้ศึกษาจะแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศที่เกิดขึ้นในแต่ละขั้นตอนทั้งปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่นให้เห็นในรูปแบบของแผนภูมิดังต่อไปนี้

รูปที่ 6.7 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 2 สำหรับปลายทางประเทศจีน

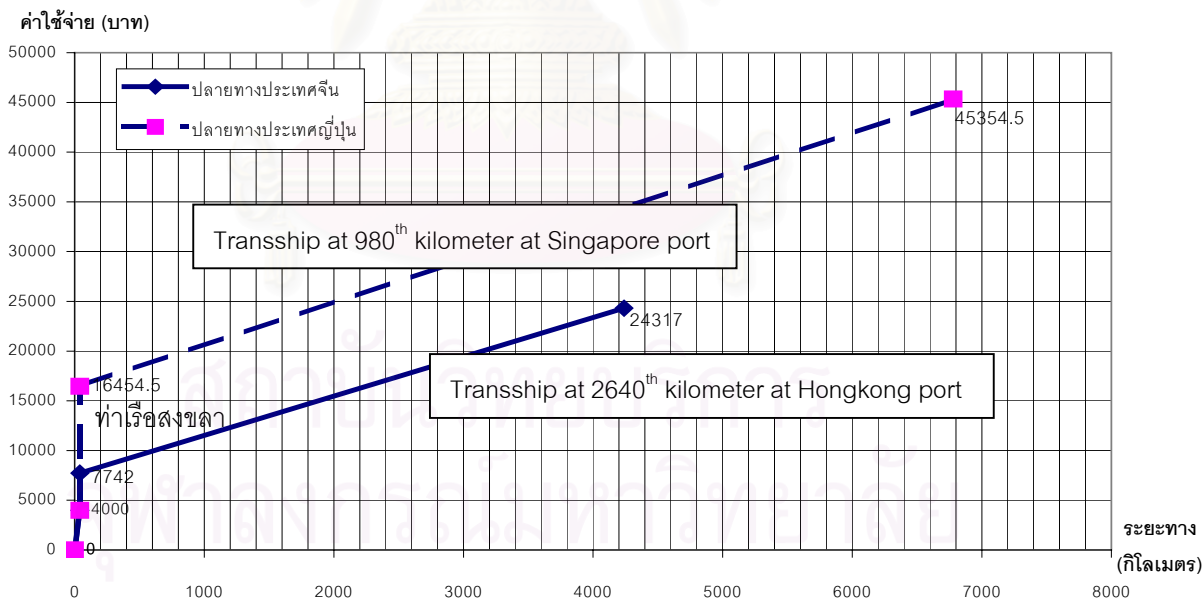


รูปที่ 6.8 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งผลผลิตยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 2 สำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่น



และนอกจากนี้ยังสามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งเทียบกับระยะทางที่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ เพื่อความชัดเจนในการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไปได้ดังนี้

รูปที่ 6.9 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายกับระยะทางการขนส่งตลอดทั้งเส้นทางที่ 2



หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายที่แสดงนี้ ยังไม่รวม B/L Fee และ Other Charges

จากกราฟจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในท่าเรือสงขลาสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีปลายทางประเทศญี่ปุ่นสูงกว่าปลายทางประเทศจีนประมาณ 2 เท่า ทั้งนี้เนื่องมาจากค่าลากตู้เปล่ามาจากท่าเรืออื่นเข้ามา (Freight Inward) นั้นเอง นอกจากนี้สำหรับค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางซึ่งสามารถหาได้จากความชันของกราฟแต่ละช่วง จะเห็นว่าสำหรับปลายทางประเทศจีน การขนส่งทะเลระหว่างประเทศมีค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางอยู่ที่ระดับ 3.95 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งถูกกว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางของการขนส่งทางถนนซึ่งสูงมากถึงกิโลเมตรละ 100 บาท ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศปลายทางประเทศญี่ปุ่น มีค่าขนส่งต่อหน่วยระยะทางเท่ากับ 4.29 บาทต่อกิโลเมตร โดยสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายเหล่านี้ ผู้ศึกษาได้พิจารณาให้อยู่บนพื้นฐานของการขนส่งผลิตภัณฑ์ยางพารา 1 ตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีน้ำหนักสินค้าตู้ละประมาณ 20 ตันทั้งหมด

เส้นทางที่ 3 : โรงงาน - ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง

ตารางที่ 6-6 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
1	โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	Road	1 - 1.5 hrs.	30 - 40 km.	3,500-4,000 bht	3.20	3.40
		สะพานติณห์		3 km.		3.00	3.00
	- Transport						
	- Inland Insurance						
	ศุลกากรสงขลา	-	-		277 bht	2.80	2.80
	- ค่าธรรมเนียม				270 bht**		
	- seal				7 bht		
1	ท่าเรือสงขลา	-					
4	- Storage		3 days		3*30 bht	2.80	3.00
	- Gate Charge (ค่าผ่านทาง)				2*100 bht	2.60	2.60
	- Weighing				150 bht	2.40	2.40
	- Lift On/Lift Off				2*225 bht	3.20	3.20
6	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง	Coastal Sea	2 days	660 km.	9,700 bht	3.00	3.00
	- บริการตู้เปล่า (Empty Container)	-				3.20	3.20
	- Handling On/Off (ท่าเรือสงขลา)					3.00	3.00
	ตู้เปล่าขาเข้า				735 bht		
	ตู้หนักขาออก				825 bht		
	- Transport						
	- ศุลกากรแหลมฉบัง		-		270 bht**	2.67	2.67

ตารางที่ 6-6 ข้อมูลสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 (ต่อ)

ส่วนภายในประเทศ (Inland Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	- Handling On/Off (ท่าเรือแหลมฉบัง)					2.67	2.67
	ตู้เปล่าขาออก				585 bht		
	ตู้หนักขาเข้า				715 bht		
6	ท่าเรือแหลมฉบัง						
8	- LCB Transship		1 - 3 days			3.00	3.00
	- THC (เรือแม่)				2,600 bht	2.75	2.75
	Stevedorage						
	Wharfage						
	B/L Fee				500 bht	3.00	3.25
	Tea Money						
	- ศุลกากร						
	ด้านสงขลา					2.33	3.00
	ด้านแหลมฉบัง					2.50	2.50
	- ท่าเรือ						
	ท่าเรือสงขลา					4.00	4.00
	ท่าเรือแหลมฉบัง					4.00	4.00
	Other Charges				2,000 bht		
	- Shipping Charge					3.50	3.50
	- Banking & Document Charge						
	INLAND TOTAL		7 days	700 km.	19,967 bht	2.98	3.05

ส่วนระหว่างประเทศ (International Transport)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศจีน					3.00	2.50
17	- Shanghai		9 days	4,200 km.	300 US\$		
	- Xiamen			3,350 km.	320 US\$		
	- Dalian			3,350 nm.	410 US\$		
	ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					3.00	3.00
19	- MAIN PORT (Tokyo)		11 days	5,700 km.	450 US\$		
	- Moji			2,700 nm.	500 US\$		
	INTERNATIONAL TOTAL	CHINA	9 days	4,200 km.	12,750 baht	3.00	2.75
		JAPAN	11 days	5,700 km.	19,125 baht		
	TOTAL	CHINA	16 days	4,900 km.	32,717 baht	2.98	3.02
		JAPAN	18 days	6,400 km.	39,092 baht		

* assuming no delay

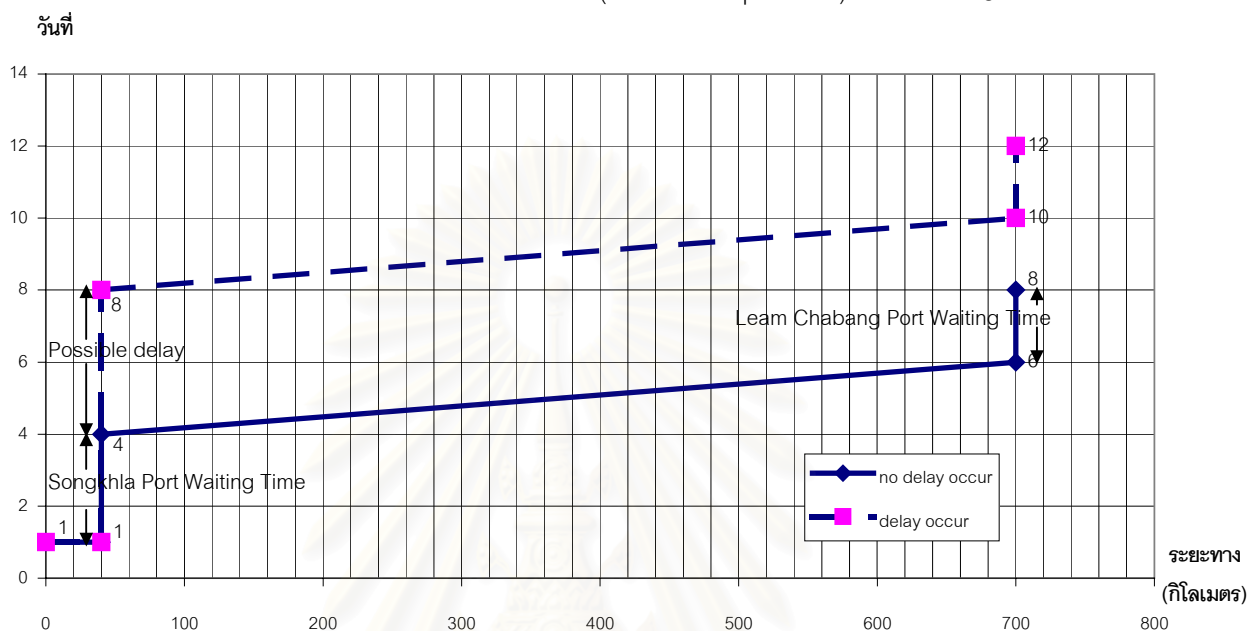
** ค่าธรรมเนียมศุลกากรในอัตราตรวจปล่อยนอกสถานที่

สำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้ ได้มีการนำระบบการขนส่งและลำเลียงสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือน้ำลึกสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบังเข้ามาสนับสนุนการขนส่งเพื่อการส่งออก โดยถูกนำมาใช้ให้มีหน้าที่เสมือนหนึ่งเป็นรถหัวลากเพื่อลำเลียงสินค้าจำพวกผลิตผลยางพาราซึ่งมีการผลิต / คำขาย / ส่งออกจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือแหลมฉบังในเขตจังหวัดชลบุรีไปยังปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่น ทั้งนี้จากสถานการณ์การขนส่งจริงที่เกิดขึ้นเมื่อเจ้าของสินค้าเลือกที่จะทำการขนส่งเพื่อส่งออกด้วยเส้นทางที่ 3 (ดูแผนที่แสดงเส้นทางได้ในภาคผนวก ง.) นี้ จะต้องทำการผ่านพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรสงขลาด้วยตนเองหรือตัวแทนตามระเบียบอย่างถูกต้องเสียก่อน หลังจากนั้นจึงสามารถนำสินค้าของตนเข้าสู่เขตท่าเรือสงขลาเพื่อรอเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งเข้ามาที่ท่าเรือซึ่งใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 3 วัน หลังจากทำการยกขนส่งสินค้าขึ้นเรือแล้ว เรือจะขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังโดยใช้เวลาประมาณ 2 วัน ดังนั้นถ้าเจ้าของสินค้าพร้อมที่จะทำการลากตู้บรรจุสินค้าของตนเองด้วยรถหัวลากจากโรงงานในเช้าวันจันทร์ที่ 1 อีกไม่เกิน 2 ชั่วโมงถัดมาในวันเดียวกันนั่นเอง สินค้าดังกล่าวจะถูกลากมาตั้งท่าเรือสงขลา จนกระทั่งเข้าวันพฤหัสบดีที่ 4 จึงได้เริ่มทำการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง โดยเรือชายฝั่งลำดังกล่าวจะเทียบท่า ณ ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในเช้าวันเสาร์ที่ 6 และสินค้าดังกล่าวจะต้องรออยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 2 วัน เพื่อรอผ่านกระบวนการถ่ายลำและยกขนขึ้นเรือแม่ลำที่ผู้ซื้อในต่างประเทศได้ติดต่อจองไว้ล่วงหน้าแล้ว (ในกรณี FOB) ดังนั้นเช้าวันจันทร์ที่ 8 เรือแม่จึงจะสามารถออกเรือเพื่อขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังปลายทางได้

อย่างไรก็ตาม การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งในประเทศไทยโดยทั่วไปในปัจจุบันนี้ยังไม่ได้ได้รับความนิยมใช้ในการส่งออกมากนัก เนื่องจากมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นมาก จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ พบว่าเรือชายฝั่งที่กำลังดำเนินการให้บริการอยู่ในขณะนี้ ไม่มีกำหนดการเรือเข้า-ออกที่แน่นอน กล่าวคือจะสามารถให้บริการได้ก็ต่อเมื่อได้รับการตกลงจากลูกค้าหรือผู้ใช้บริการเป็นจำนวนตู้สินค้ารวมได้มากกว่า 40 ตู้ต่อเที่ยวเสียก่อน ซึ่งด้วยเหตุนี้เองอาจทำให้มีความล่าช้าในระบบการขนส่งเกิดขึ้น โดยเฉพาะความล่าช้าที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือสงขลาซึ่งอาจทำให้ระยะเวลาที่สินค้าต้องค้างอยู่ที่ท่าเรือซึ่งจากเดิมประมาณ 3 วันกลายเป็นนานถึง 7 วันเลยทีเดียว โดยสำหรับระยะเวลาการขนส่งในช่วงต่างๆ รวมถึงความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นนั้น ผู้ศึกษาสามารถแสดงให้เห็นในรูปกราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลา (วันที่) และระยะทางการขนส่งเพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไปได้ดังรูปที่ 6.10 ซึ่งจากกราฟจะเห็นได้ว่าถ้าไม่มีความล่าช้าเกิดขึ้น เพียง 7 วันสินค้านี้สามารถที่จะถูกขนส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบังได้ ซึ่งถือได้ว่าเป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างเร็ว ต่อจากนั้นก็จะเป็นหน้าที่ของเรือแม่ที่ต้องทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังปลายทางโดยถ้าเป็นประเทศจีนจะใช้เวลาอีกประมาณ 9 วัน

และสำหรับปลายทางประเทศญี่ปุ่นจะใช้เวลาประมาณ 11 วัน ทั้งนี้ในส่วนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศอาจเกิดความล่าช้าขึ้นจากสาเหตุทางธรรมชาติต่างๆ ไปได้อีกด้วย

รูปที่ 6.10 กราฟแสดงระยะเวลาการขนส่งและความล่าช้าที่เกิดขึ้น
สำหรับการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transportation) ในเส้นทางที่ 3



ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าตลอดการขนส่งตั้งแต่ต้นทางไปยังปลายทางในเส้นทางที่ 3 นี้ มีความล่าช้าในจุดที่สำคัญที่เกิดขึ้นเพียงจุดเดียว ซึ่งก็คือ ระยะเวลาที่สินค้าถูกเก็บรักษาค้างอยู่ในท่าเรือสงขลานานถึง 7 วัน เนื่องมาจากความไม่แน่นอนของเที่ยวเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดจากมีสาเหตุต่างๆ มากมาย ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวรายละเอียดในส่วนของปัญหาในลำดับต่อไป

สำหรับข้อมูลในส่วนของดัชนีความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือสำหรับการขนส่งรวมตลอดเส้นทางที่ 3 ซึ่งอยู่ที่ระดับ 2.98 และ 3.02 ซึ่งถือเป็นระดับคะแนนที่อยู่ในอันดับท้ายสุดเมื่อเทียบกับอีก 2 เส้นทางข้างต้น โดยสามารถแบ่งได้เป็นช่วงของการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) คือจากโรงงานไปยังท่าเรือแหลมฉบัง มีดัชนีอยู่ที่ระดับ 2.98 และ 3.05 ซึ่งเรียกได้ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างดี ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ใช้บริการพอใจในความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือจากบริการการขนส่งที่ได้รับ แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาละเอียดไปในกิจกรรมการขนส่งที่เกิดขึ้นแต่ละขั้นตอนนี้ นอกจากความไม่สะดวกสบายและความไม่น่าเชื่อถือที่ได้รับจากท่าเรือสงขลา และในเรื่องของการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเงินนอกระบบของหน่วยงานศุลกากรทั้งด้านสงขลาและแหลมฉบังคล้ายที่ได้กล่าวไปแล้วในส่วนของการวิเคราะห์ในส่วน

เส้นทางที่ 1 และ 2 แล้ว ยังมีความไม่สะดวกสบายและความไม่น่าเชื่อถืออันเกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการศุลกากรที่มีขั้นตอนการดำเนินงานช้าช้อนและไม่ทันต่อเวลา (ดูจากค่าดัชนีในตารางที่ 6-6) ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่สำคัญทำให้การขนส่งในเส้นทางนี้ไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรตั้งแต่อดีตจนกระทั่งปัจจุบัน ดังจะกล่าวในรายละเอียดอีกครั้งในส่วนของภาวะวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นในลำดับต่อไป

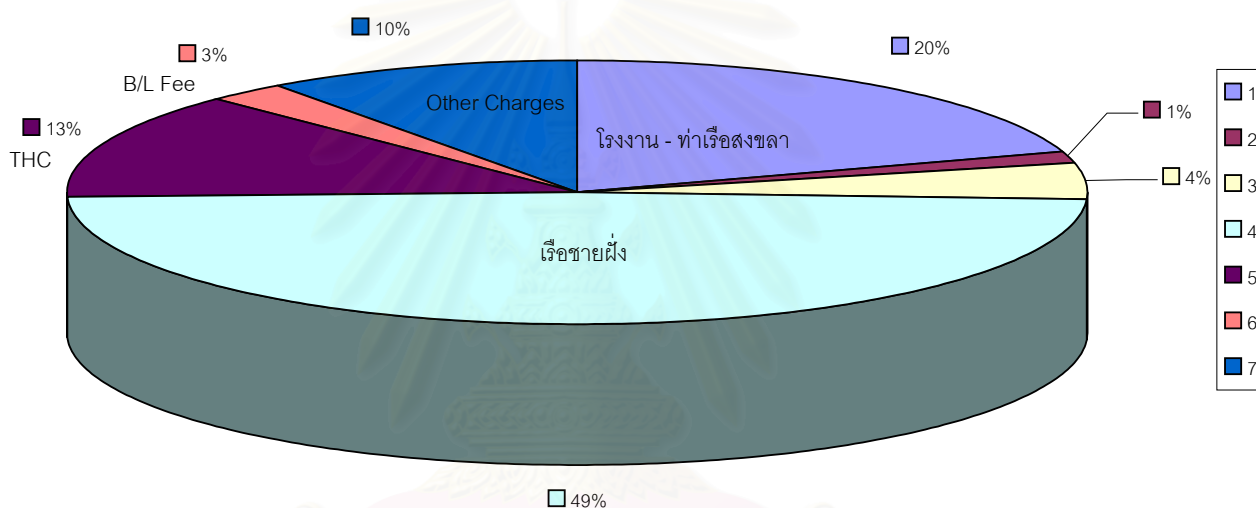
สำหรับในส่วนของ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังปลายทาง ซึ่งมีระดับความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถืออยู่ที่ 3.00 และ 2.75 นั้น ด้วยการค้นคว้าข้อมูลจากแหล่งต่างๆ ในเรื่องของสายการบินเรือเที่ยวเรือ และตารางเรือที่ให้บริการอยู่ในเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ประเทศจีนและญี่ปุ่นพบว่าในแต่ละสัปดาห์มีเที่ยวเรือที่ให้บริการอยู่จากสายการบินเรือหลายสาย ตลอดจนเมื่อพิจารณาประกอบกับควมมีมาตรฐานในการปฏิบัติการด้านต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบังเองแล้ว (ซึ่งโดยรวมมีศักยภาพสูงกว่าท่าเรือปีนัง) สามารถกล่าวได้ว่าไม่มีปัญหาในส่วนของ การขนส่งระหว่างประเทศเกิดขึ้นอย่างแน่นอน แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากตารางที่ 6-6 แล้วพบว่าดัชนีในส่วนนี้อยู่ในระดับที่ไม่สูงเท่าท่าเรือสิงคโปร์ หรือท่าเรือปีนังในเส้นทางที่ 1 และ 2 นั้น มีสาเหตุเนื่องมาจากผู้ให้สัมภาษณ์อยู่ห่างไกลจากแหล่งข้อมูลที่ผู้ศึกษาได้สอบถามถึง กล่าวคือ มีผู้ให้สัมภาษณ์ไม่มากรายนักที่จะทราบข้อมูลในเรื่องของท่าเรือแหลมฉบังอย่างละเอียดเพราะส่วนใหญ่ไม่มีความเกี่ยวข้องและไม่เคยใช้บริการมาก่อน

ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าสำหรับในเรื่องของความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือที่ผู้ใช้บริการได้รับจากบริการการขนส่งแต่ละขั้นตอนในเส้นทางที่ 3 นี้ จะเป็นความไม่สะดวกสบายและความไม่น่าเชื่อถือที่เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งภายในประเทศทั้งสิ้น โดยนอกจากปัญหาในท่าเรือสงขลาและเงินนอกระบบที่ได้กล่าวไปแล้ว ยังมีปัญหาที่เกิดขึ้นและควรให้ความสำคัญเพิ่มเติมอีกด้วย อันได้แก่ ปัญหาในเรื่องของความไม่แน่นอนในการให้บริการเรือขนส่งชายฝั่ง และปัญหาในเรื่องของความยุ่งยาก ช้าช้อน วุ่นวาย และความล่าช้าในเรื่องของกระบวนการศุลกากร

จากตารางที่ 6-6 สำหรับข้อมูลในด้านของค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทางจากโรงงานไปยังปลายทางนั้นเป็นเงินทั้งสิ้นคู่ละ 32,717 บาท และ 39,092 บาท สำหรับปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่น ตามลำดับ โดยมีค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศที่เท่ากัน คือ 19,967 บาทต่อตู้ ซึ่งคิดเป็นค่าขนส่งต่อหน่วยน้ำหนักสินค้าเท่ากับ 998.35 บาทต่อตัน หรือประมาณ 1 บาทต่อกิโลกรัม และถ้าพิจารณาค่าขนส่งต่อหน่วยน้ำหนักสินค้าตลอดเส้นทางที่เกิดขึ้นนั้น คิดได้เป็นกิโลกรัมละ 1.64 บาท และ 1.95 บาท สำหรับปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่น ตามลำดับ

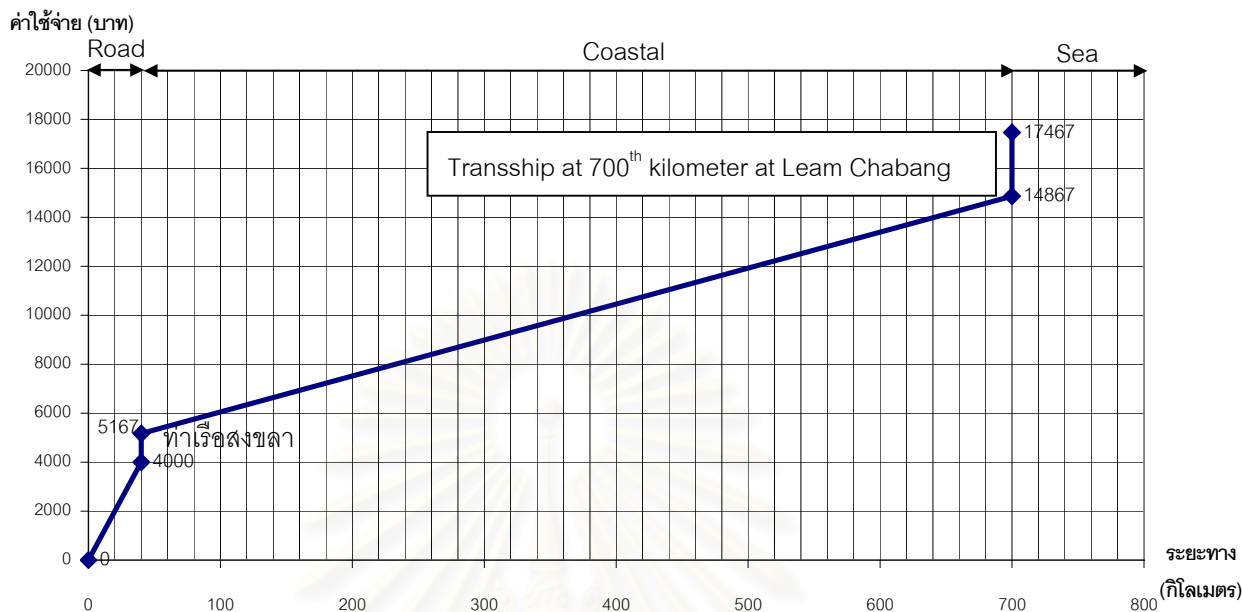
นอกจากนั้นเมื่อทำการพิจารณาค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วยระยะทางที่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ พบว่าระยะทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศจีนนั้นเท่ากับ 4,200 กิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.7 ของระยะทางการขนส่งตลอดเส้นทาง โดยเสียค่าใช้จ่ายเพียงร้อยละ 39 เท่านั้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าระยะทางการขนส่งภายในประเทศเพียง 700 กิโลเมตรหรือคิดเป็นร้อยละ 14.3 ของระยะทางทั้งหมด จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 61 ซึ่งคิดเป็นเงิน 19,967 บาท โดยแบ่งได้เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับกิจกรรมการขนส่งต่างๆ ในแต่ละขั้นตอนดังแผนภูมิต่อไปนี้

รูปที่ 6.11 แผนภูมิแสดงสัดส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่ง
ผลิตผลยางพาราภายในประเทศ (Inland Transport) ในเส้นทางที่ 3



จากแผนภูมิข้างต้นจะสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายในส่วนของ การขนส่งด้วยเรือชายฝั่งมีสัดส่วนสูงมากถึงเกือบร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาต่างๆ มากมายที่ทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงและยังมีผลต่อเนื่องให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ส่งออกมีสัดส่วนที่สูงมากตามไปด้วย ซึ่งผู้ศึกษาจะกล่าวต่อไปใน ส่วนการวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหา นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายในส่วนของ การลากตู้สินค้าจากโรงงานไปยังท่าเรือสงขลาซึ่งคิดเป็นสัดส่วนค่อนข้างสูงอีกด้วย นอกจากการแสดงให้เห็นในรูปของแผนภูมิดังกล่าวแล้ว ยังสามารถแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการขนส่งกับระยะทางที่สามารถขนส่งได้ในรูปแบบของกราฟเพื่อความสะดวกและชัดเจนยิ่งขึ้นสำหรับการวิเคราะห์ในลำดับถัดไป ดังนี้

รูปที่ 6.12 กราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่าย
กับระยะทางการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) ของเส้นทางที่ 3



หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายที่แสดงนี้ ยังไม่รวม B/L Fee และ Other Charges

จากกราฟที่แสดงข้างต้น จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางของการขนส่งแต่ละรูปแบบซึ่งสามารถหาได้จากความชันของกราฟในแต่ละช่วงนั้น สำหรับการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือแหลมฉบัง (ไม่ได้แสดงอยู่ในกราฟนี้) คิดเป็น 3.04 บาทต่อกิโลเมตร และ 3.73 บาทต่อกิโลเมตร สำหรับปลายทางประเทศจีนและญี่ปุ่น ตามลำดับ ซึ่งถูกกว่าค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งและถนนซึ่งอยู่ที่ระดับ 14.70 บาทต่อกิโลเมตร และ 100 บาทต่อกิโลเมตร ตามลำดับ โดยสำหรับการคำนวณค่าใช้จ่ายเหล่านี้ ผู้ศึกษาได้พิจารณาให้อยู่บนพื้นฐานของการขนส่งผลิตผลยางพารา 1 ตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีน้ำหนักสินค้าตู้ละประมาณ 20 ตันทั้งหมด

6.2.2 วิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างเส้นทาง

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบการขนส่งในแต่ละเส้นทางในส่วนที่ผ่านมานั้นสามารถแสดงให้เห็นได้ว่าในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ที่ใช้ในการส่งออกแต่ละเส้นทางนั้น ต่างก็มีทั้งข้อดี ข้อเสีย และปัญหาที่ล้วนมีผลกระทบต่อ การตัดสินใจเลือกใช้แตกต่างกันออกไปโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับในเส้นทางที่ 3 ซึ่งยังไม่ได้รับความนิยมมากเท่าที่ควร ดังนั้นในส่วนการวิเคราะห์ 6.2.2 นี้ นอกจากจะเป็นส่วนของการวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างทั้งสามเส้นทาง การขนส่งในด้านของปัจจัยต่างๆ เติงปริมาณแล้ว

ก็ยังคงเป็นส่วนสำคัญที่จะกล่าวนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นและแนวทางแก้ไขสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ในหัวข้อถัดไปอีกด้วย

ตารางที่ 6-7 และ 6-9 เป็นตารางแสดงการเปรียบเทียบปัจจัยเชิงปริมาณที่สำคัญต่างๆ อันได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง และดัชนีความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือระหว่างทั้งสามเส้นทาง โดยแยกวิเคราะห์ตามประเทศปลายทาง ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน ตามลำดับ ดังนี้

ตารางที่ 6-7 การเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ เชิงปริมาณระหว่างเส้นทางขนส่งทางพาราไปยังประเทศญี่ปุ่น

Dest. :	Transit Time (Days)			Cost (Baht)			Comfortability Index			Reliability Index		
	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total
JAPAN												
route 1	6	16	22	17,437	15,300	32,737	2.99	3.45	3.12	2.93	3.54	3.10
route 2	3	16	19	18,955	28,900	47,855	2.86	3.51	3.01	2.87	3.54	3.03
route 3	7	11	18	19,967	19,125	39,092	2.98	3.00	2.98	3.05	2.75	3.02

จากตารางที่ 6-7 เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง จะเห็นว่าในเส้นทางที่ 1 เป็นเส้นทางที่ใช้เวลายาวนานที่สุด ไม่ว่าจะเป็นทั้งในช่วงการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) หรือระหว่างประเทศ (International Transport) เนื่องจากการขนส่งในเส้นทางนี้มีจุดเชื่อมต่อเพื่อเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งหลายจุดทั้งที่ชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ ท่าเรือปิ่นัง และท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งรวมเวลาที่สินค้าต้องค้างอยู่โดยไม่ได้เคลื่อนย้ายเป็นเวลาทั้งหมด 7 วัน และเป็นเวลา 5 วันสำหรับในเส้นทางที่ 2 และ 3 ตามลำดับ อย่างไรก็ตามปัจจัยทางด้านระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญและถูกค่านึงถึงจากเจ้าของสินค้าในการส่งออกสินค้าจำพวกผลิตภัณฑ์พาราจำนวนมาก (ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์) ส่วนสำหรับปัจจัยด้านความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือของบริการขนส่งนั้น ในทุกๆ เส้นทางมีแนวโน้มที่ใกล้เคียงกัน จะมีความแตกต่างอย่างเห็นได้ชัดตรงจุดที่การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังปลายทาง (ในเส้นทางที่ 3) ซึ่งมีระดับคะแนนอยู่ในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำ และส่งผลกระทบต่อระดับคะแนนรวมของทั้งเส้นทางด้วย ทั้งนี้เนื่องมาจากความไม่เกี่ยวข้องและค่อนข้างห่างไกลจากแหล่งพื้นที่ที่อยู่ของเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งออกซึ่งอยู่ในบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว

จากข้อมูลที่รวบรวมและวิเคราะห์มาได้ แสดงให้เห็นว่าราคาค่าใช้จ่ายในการขนส่งในแต่ละเส้นทางที่ค่อนข้างต่างกันอย่างเห็นได้ชัด เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางที่ 1 ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศก็ตาม ค่าใช้จ่ายในค่าขนส่งสำหรับเส้นทางที่ 1 จะต่ำที่สุด ทั้งนี้เนื่องมาจากในส่วนของ การขนส่งภายในประเทศ ทางประเทศมาเลเซียเองมีระบบขนส่งทางรถไฟที่มีการบริหารทรัพยากรได้ดี และสามารถขนส่งสินค้าได้มากถึงวันละ 200 ตู้ ซึ่งเป็นการขนส่งที่มีปริมาณมากและมีเที่ยวบริการที่แน่นอน จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่สามารถทำให้ลดต้นทุนการดำเนินการลงได้ และในส่วนของ การขนส่งระหว่างประเทศจากท่าเรือปีนังนั้น มีสาเหตุมาจากความรุนแรงของการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการหลายๆ รายในบริเวณนั้น ทั้งนี้จากสวนของหน้าที่ที่เหมือนกัน เมื่อพิจารณาการขนส่งด้วยรถไฟของมาเลเซียเปรียบเทียบกับเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งที่มีการดำเนินการอยู่ในประเทศไทยเรานั้น พบว่าการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งหนึ่งเที่ยวนี้สามารถขนได้เพียงไม่เกิน 40 ถึง 50 ตู้เท่านั้น (สำหรับเรือขนาดเล็กที่ใช้กันทั่วไป) และยิ่งไปกว่านั้นยังมีเวลาหรือเที่ยวการให้บริการไม่แน่นอน ไม่สม่ำเสมอ และไม่มีสินค้าเที่ยวกลับในทิศทางกลับจากท่าเรือแหลมฉบัง อีกด้วย

ในส่วนของ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสำหรับเส้นทางที่ 1 2 และ 3 นั้น เส้นทางที่ 2 มีค่าใช้จ่ายสูงที่สุด กล่าวคือ มีค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจากท่าเรือสงขลาไปยังประเทศญี่ปุ่นแพงที่สุดเมื่อเทียบกับอีก 2 เส้นทาง โดยเส้นทางนี้ไม่เป็นที่นิยมในการขนส่งไปยังประเทศญี่ปุ่น เนื่องจาก ข้อจำกัดของท่าเรือสงขลาที่ไม่สามารถรับเรือแม่มาเทียบท่าได้ จึงทำให้ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือนอกเส้นทาง ดังนั้นเมื่อไม่มีเรือแม่เข้ามาเทียบท่า ก็จะมีแต่เรือ Feeder ซึ่งเป็นเรือที่มีขนาดเล็กไม่ใหญ่ ขนสินค้าได้เที่ยวละไม่มากเข้ามาให้บริการ ซึ่งก็จะส่งผลให้ค่าระวางการขนส่งแพงขึ้นตามมา เพราะ ไม่มีความประหยัดต่อขนาด และยังคงต้องมีการยกขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือแม่อีกรอบด้วย ดังนั้นเจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จึงหันไปใช้เส้นทางท่าเรือปีนัง (เส้นทางที่ 1) เป็นหลัก จากสถานการณ์ภายในท่าเรือสงขลาดังกล่าว จะเห็นได้จากในช่วง 1 เดือนมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือสงขลาไปยังท่าเรือในประเทศญี่ปุ่นเพียง 1 - 2 เที่ยวเท่านั้น และยังมีค่าระวางที่แพงมาก (เมื่อเทียบกับปลายทางประเทศจีนซึ่งเฉลี่ยประมาณ 5 - 6 เที่ยวต่อสัปดาห์) ส่วนสำหรับค่าระวางการขนส่งระหว่างประเทศระหว่างเส้นทางที่ 1 และ 3 นั้น ถือได้ว่าไม่แตกต่างกันมากนัก โดยสำหรับที่ท่าเรือแหลมฉบัง ถ้าความต้องการการขนส่งในอนาคตมีมากขึ้น ก็จะมีสายเดินเรือเข้ามาให้บริการมากขึ้น ซึ่งจะผลต่อเนื่องให้เกิดการแข่งขันกันมากขึ้น และเกิดการลดราคาค่าระวางการขนส่งลงในที่สุด

ยิ่งไปกว่านั้น จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่าปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการพิจารณาคัดเลือกเส้นทางการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นในมุมมองของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า ก็คือค่าใช้จ่ายที่ตนต้องรับผิดชอบ แต่ด้วยสถานการณ์ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการส่งออกในประเทศไทยส่วนใหญ่ทำการขายภายใต้เทอม FOB ซึ่งมีผู้นำเข้าในต่างประเทศเป็นผู้เลือกเส้นทางและจุดส่งออก ดังนั้นก่อนจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนต่อหน่วยน้ำหนักที่ผู้นำเข้าต้องรับภาระ ผู้ศึกษาจะแจกแจงราคาค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ ที่เกิดขึ้นในกระบวนการซื้อ ขาย และส่งออกผลิตผลยางพาราในรูปของสมการอย่างง่ายๆ ได้ดังนี้

ราคาขาย = ต้นทุนประกอบการผลิตยางพารา + กำไร + ค่าขนส่งภายในประเทศ

ราคาซื้อ = ราคาขาย + ค่าขนส่งระหว่างประเทศ

โดยในที่นี้ ราคาขาย หมายถึง ราคาขายพาราที่ผู้ส่งออกตั้งไว้ขาย ณ ท่าเรือที่ใช้ในการส่งออก โดยทั่วไปจะอยู่ในหน่วยของบาทต่อกิโลกรัม (ดังในตารางที่ 6-3) และ ราคาซื้อ หมายถึง ราคาที่ผู้นำเข้าในประเทศปลายทางต้องชำระทั้งหมดในการนำยางพาราปริมาณหนึ่งมายังท่าเรือที่ประเทศตน และสำหรับค่าใช้จ่ายที่ผู้นำเข้าต้องจ่ายสำหรับปริมาณยางแต่ละกิโลกรัมสามารถแจกแจงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-8 ราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมที่ผู้นำเข้าในประเทศญี่ปุ่นต้องรับภาระ

ค่าใช้จ่ายต่อ หน่วยกิโลกรัม	ราคาขาย FOB (บาท ต่อ ก.ก.)		ค่าขนส่งระหว่างประเทศ (บาท ต่อ ก.ก.)	รวม (บาท ต่อ ก.ก.)	
	RSS3	STR20		RSS3	STR20
เส้นทางที่ 1	43.43	37.48	0.765	44.195	38.245
เส้นทางที่ 2	43.00	37.05	1.445	44.445	38.495
เส้นทางที่ 3	43.25	37.30	0.956	44.206	38.256

หมายเหตุ - สำหรับราคา FOB แลคมบ่งในเส้นทางที่ 3 นำราคา FOB กรุงเทพฯมาใช้แทน

- ใช้ราคาขายเมื่อเดือนมิถุนายนปี 2546

จากการวิเคราะห์ที่ผ่านมา สามารถกล่าวได้ว่าเส้นทางที่ 1 คือเส้นทางจากโรงงาน – ชุมทางรถไฟปางเบซาร์ – ท่าเรือปีนัง – ปลายทางนั้น เป็นเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่จะรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าเหล่านี้ไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด ไม่ว่าจะเป็นความเหมาะสมทั้งในด้านของค่าใช้จ่ายที่ผู้นำเข้าต้องรับภาระอยู่ในระดับที่ต่ำที่สุด ระดับคะแนนความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือที่ได้รับในระดับสูงที่สุด แม้ว่าจะใช้ระยะเวลาการขนส่งนานที่สุด แต่ก็ถือ

ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้และไม่ซ้ำจนเกินไป (เพราะสำหรับในการวิเคราะห์ด้านระยะเวลาการขนส่งในเส้นทางที่ 2 และ 3 ผู้ศึกษาไม่ได้พิจารณารวมระยะเวลาในการลากตู้เปล่าจากท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือแหลมฉบังเข้ามายังท่าเรือสงขลา เนื่องจากเห็นว่าเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยตรง) และยังเป็นการประเมินที่ตรงกับสถานการณ์จริงที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ได้กล่าวไปแล้วในตอนต้นของบทที่ 6 อีกด้วย ทั้งนี้ล้วนมีสาเหตุประกอบกันขึ้นมาจากประสิทธิภาพการขนส่งแต่ละรูปแบบของเส้นทางนี้เอง ซึ่งสามารถแสดงได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-9 ประสิทธิภาพการขนส่งแต่ละรูปแบบในแต่ละเส้นทาง (ปลายทางญี่ปุ่น)

Route	Mode	Cost / km.(Baht / km)	Proportion by Distance Km. (Percent)	Index	
				C.I.	R.I.
1. โรงงาน – ปาดังฯ - ท่าเรือปีนัง – ญี่ปุ่น	Road	66.67	60 (0.89)	4.33	4.00
	Rail	15.40	200 (2.97)	3.20	3.00
	Sea (Feeder + Main)	2.36	6,480 (96.14)	3.63	3.60
2. โรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือสิงคโปร์ - ญี่ปุ่น	Road	100	40 (0.59)	3.54	3.54
	Rail	-	-	-	-
	Sea (Feeder + Main)	4.29	6,740 (99.41)	3.79	3.65
3. โรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบัง – ญี่ปุ่น	Road	100	40 (0.63)	3.10	3.20
	Rail	-	-	-	-
	Coastal Sea	14.70	660 (10.31)	3.00	3.00
	Sea (Main)	3.36	5,700 (89.06)	3.00	3.00

จากตารางข้างต้น สำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 1 นี้ นอกจากค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมตลอดเส้นทางจะถูกที่สุด และค่าดัชนีความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือจะอยู่ในระดับที่สูงที่สุดแล้ว ในแต่ละรูปแบบการขนส่งก็ยังสามารถมอบความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการได้ในระดับที่สูงมากที่สุดทีเดียว โดยมีจุดที่น่าสังเกตคือ การขนส่งด้วยรถหัวลากทางถนนนั้นมีค่าดัชนีดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูงกว่าอีกสองเส้นทางอย่างมาก ทั้งนี้เนื่องมาจากอัตราค่าบริการขนส่งต่อระยะทางถูกกว่ากันในอัตราที่เห็นได้ชัดเจน ยิ่งไปกว่านั้นสำหรับรูปแบบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศในเส้นทางที่ 1 และ 2 จะเห็นได้ชัดเจนว่าค่าดัชนีดังกล่าวอยู่ในระดับที่สูงกว่าเส้นทางที่ 3 อย่างมากอีกด้วย ทั้งนี้มีสาเหตุมาจากท่าเรือปีนังซึ่งถูกใช้เป็นที่ท่าเรือส่งออกในเส้นทางที่ 1 นั้น มีสินค้าหมุนเวียนทั้งส่งออกและนำเข้าอย่างมากและต่อเนื่องจึงทำให้มีสายเดินเรือเข้ามาให้บริการกันมาก ส่งผลทำให้เกิดการแข่งขันกันสูง และเป็นกลไกที่นำไปสู่

การปรับระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการแต่ละรายให้อยู่ในระดับสูงโดยอัตโนมัติตลอดจนยังส่งผลให้เกิดการแข่งขันกันนโยบายด้านการตลาดและด้านราคาระหว่างผู้ให้บริการด้วยกันเองเพื่อดึงดูดลูกค้าให้เข้ามาใช้บริการ อีกด้วย และนอกจากนี้ทางท่าเรือปีนังเองก็ยังมี การประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงรูปแบบการทำงาน ศักยภาพของท่าเรือ ฯลฯ ซึ่งจะจัดขึ้นในประเทศรอบข้างที่เป็นตลาดเป้าหมายเป็นประจำทุกปี ซึ่งสำหรับในประเทศไทยจะมีการประชุมอย่างนี้เกิดขึ้นปีละ 2 ครั้ง (จัดขึ้นที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา) โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจากหลายฝ่าย ได้แก่ ตัวแทนออกของ ตัวแทนผู้สินค้า ผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้า ตัวแทนสายเรือ เป็นต้น และเนื่องจากมีสายเดินเรือที่เข้ามาให้บริการอยู่มาก ระดับการให้บริการที่อยู่ในระดับที่ค่อนข้างสูงก็จะเกิดขึ้นในรูปของการเพิ่มความถี่ของเที่ยวเรือที่ให้บริการ และสามารถจัดเส้นทางได้อย่างครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายปลายทาง ดังนั้นจึงทำให้ความมั่นใจในการขนส่งสินค้าของเจ้าของสินค้าจากท่าเรือปีนังนี้เพิ่มสูงขึ้น เพราะ ถ้ามีการสินค้าตกรเรือเกิดขึ้น สินค้าจำนวนนั้นก็ยังมีเรือเที่ยวต่อไปมารองรับและขนส่งทดแทนได้ภายในอีกไม่เกิน 2 ถึง 3 วันถัดมา และด้วยสาเหตุทั้งหมดที่กล่าวมานี้เองจึงส่งผลเกี่ยวเนื่องให้ค่าระวางในการขนส่งจากท่าเรือปีนังไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นนี้ถูกกว่าจากท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบังมาก จนเป็นที่ดึงดูดใจกับผู้เลือกใช้บริการซึ่งก็คือผู้ซื้อผลิตภัณฑ์บางพาราที่อยู่ในต่างประเทศ (ในกรณีซื้อ-ขายภายใต้เทอมการค้า FOB) นั่นเอง

นอกจากความได้เปรียบจากการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นในท่าเรือปีนังแล้ว การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศทั้งในเส้นทางที่ 1 และ 2 นี้จะมีการแวะถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นท่าเรือที่มีชื่อเสียงอยู่ในอันดับต้นๆ ของโลก มีมาตรฐานในการปฏิบัติงานค่อนข้างสูง ทั้งๆ ที่ประเทศตนเป็นประเทศที่มีประชากรน้อยและไม่ได้มีความต้องการใช้สินค้าจากพื้นที่หลังท่าที่ถูกนำเข้ามายังท่าเรือเหล่านั้นทั้งหมด แต่สินค้าส่วนใหญ่ที่เข้าและออกจากท่าเรือสิงคโปร์นี้ เป็นสินค้าผ่านท่าหรือสินค้าถ่ายลำแทบทั้งสิ้น กล่าวคือ เป็นสินค้าที่จะต้องถูกทำการเปลี่ยนถ่ายลำเรือเพื่อความคุ้มค่าสำหรับการเดินเรือในแต่ละเที่ยว และด้วยสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศต่างๆ ในแถบเอเชียด้วยกันเองและกับทวีปอื่นๆ ที่สะดวก จึงทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านเข้าและออกจากท่าเรือสิงคโปร์จำนวนมากถึงประมาณ 10 – 15 ล้าน TEUs ต่อปี

สำหรับการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของเส้นทางการขนส่งเพื่อส่งออกผลผลิตผลยางพาราไปยังปลายทางประเทศจีนนั้น มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6-10 การเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ เชิงปริมาณระหว่างเส้นทางการขนส่งยางพาราไปยังประเทศจีน

Dest. :	Transit Time (Days)			Cost (Baht)			Comfortability Index			Reliability Index		
	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total	Inland	Inter-national	Total
CHINA												
route 1	6	13	19	17,437	10,625	28,062	2.99	3.45	3.12	2.93	3.54	3.10
route 2	3	12	15	10,242	16,575	26,817	2.91	3.31	3.01	2.93	3.13	2.98
route 3	7	9	16	19,967	12,750	32,717	2.98	3.00	2.98	3.05	2.75	3.02

จากตารางที่ 6-10 ไม่ว่าจะพิจารณาในปัจจัยด้านใดก็ตามจะเห็นได้ว่าในแต่ละเส้นทางมีปัจจัยในแต่ละด้านอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน จึงทำให้ปัจจัยทางด้านค่าใช้จ่ายเป็นปัจจัยที่มีผลมากที่สุดต่อการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางในการส่งออก แต่จุดที่น่าสังเกตก็คือ การขนส่งภายในประเทศ (Inland Transport) สำหรับเส้นทางที่ 2 นั้น อยู่ในระดับที่ถูกลงกว่าในเส้นทางที่ 1 และ 3 อย่างมาก ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากเจ้าของสินค้าไม่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายในการลากตู้เปล่าด้วยเรือ Feeder จากท่าเรืออื่นๆ เช่น ท่าเรือสิงคโปร์หรือสีหนุ เข้ามายังท่าเรือสงขลา เพื่อนำเข้ามาบรรจूसินค้าที่เขavnั้นๆ โดยเฉพาะ (Freight Inward) เหมือนในกรณีการขนส่งไปปลายทางในประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากสายเดินเรือที่ให้บริการขนส่งอยู่ในขณะนี้ โดยหลักแล้วเป็นสายเดินเรือ RCL ซึ่งมีทั้งการให้บริการขนส่งด้วยเรือ Feeder ภายในภูมิภาค และการขนส่งระหว่างประเทศในปลายทางประเทศจีนเป็นหลัก เป็นสายเรือที่มีการบริหารการหมุนเวียนและถ่ายเท (Flow) ตู้สินค้าได้ดีจนอาจมองได้ว่าเป็นแนวทางการส่งเสริมการขายในอีกแนวทางหนึ่ง จนมีผลทำให้ค่าขนส่งสินค้าภายในประเทศที่เกิดกับผู้ส่งออกอยู่ในระดับต่ำที่สุดในทั้งสามเส้นทาง

ยิ่งไปกว่านั้น จากสถานการณ์จริงที่เกิดขึ้น ผู้ศึกษาพบว่าเส้นทางที่ 2 หรือเส้นทางจากโรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือสิงคโปร์ (ท่าเรือฮองกง) – ปลายทาง เป็นเส้นทางที่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศจีนมากที่สุดอีกด้วย ทั้งนี้ที่ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะอยู่ในระดับสูงที่สุด อันมีสาเหตุเนื่องมาจากข้อจำกัดต่างๆ ของท่าเรือสงขลาเองทั้งในเรื่องของท่าเลที่ตั้ง การให้บริการและการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการที่มีอยู่ภายในท่าเรือ ซึ่งล้วนส่งผลบังคับถึงประเภทเรือ จำนวนเที่ยวเรือที่เข้าเทียบท่า และยังคงส่งผลทำให้ต้นทุน

ต่อหน่วยการขนส่งอยู่ในระดับสูง และการแข่งขันทางด้านกลไกราคาเกิดขึ้นอย่างไม่สมบรูณ์ก็ตาม แต่ด้วยรูปแบบการขายซึ่งเป็นไปในเทอม FOB เป็นหลัก เมื่อค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ส่งออกอยู่ในระดับที่ต่ำ ส่งผลให้ราคาขาย FOB สงขลาที่เสนอโดยผู้ส่งออกในประเทศไทยในกรณีนี้มีราคาถูกลงไปอีกมาก และเมื่อรวมเข้ากับค่าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในเส้นทางที่ผู้นำเข้าเป็นผู้ตัดสินใจเลือกแล้ว จะเป็นราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยที่ถูกที่สุดในทั้งสามเส้นทาง นั่นเอง ดังแสดงให้เห็นได้อย่างชัดเจนในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-11 ราคาผลิตผลยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมที่ผู้นำเข้าในประเทศจีนต้องรับภาระ

ค่าใช้จ่ายต่อ หน่วยกิโลกรัม	ราคาขาย FOB (บาท ต่อ ก.ก.)		ค่าขนส่งระหว่างประเทศ (บาท ต่อ ก.ก.)	รวม (บาท ต่อ ก.ก.)	
	RSS3	STR20		RSS3	STR20
เส้นทางที่ 1	43.43	37.48	0.531	43.961	38.011
เส้นทางที่ 2	43.00	37.05	0.829	43.829	37.879
เส้นทางที่ 3	43.25	37.30	0.638	43.888	37.938

หมายเหตุ - สำหรับราคา FOB แหลมฉบับในเส้นทางที่ 3 นำราคา FOB กรุงเทพมาใช้แทน

- ใช้ราคาขายเมื่อเดือนมิถุนายนปี 2546

จากตารางที่ 6-11 พบว่าในเส้นทางที่ 2 นี้เอง เป็นเส้นทางที่ผู้นำเข้ารับภาระต้นทุนยางพาราต่อหน่วยกิโลกรัมอยู่ในเกณฑ์ต่ำที่สุด ถึงแม้ว่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ระหว่างท่าเรือสงขลา – ประเทศจีนจะสูงกว่าท่าเรือปีนัง – ประเทศจีนถึงเกือบ 6,000 บาท ก็ตาม

ดังนั้น น่าจะกล่าวได้ว่าเส้นทางที่ 2 นี้เป็นเส้นทางที่เหมาะสมที่จะรองรับปริมาณการขนส่งผลิตผลยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยไปยังประเทศจีนมากที่สุด ทั้งในมุมมองของทั้งผู้ส่งออกในประเทศไทยและผู้นำเข้าในต่างประเทศ ทั้งในด้านของค่าใช้จ่ายในการขนส่งรวมตลอดเส้นทางที่ต่ำที่สุด ระยะเวลาที่สั้นที่สุด และด้วยระดับคะแนนความสะดวกสบายและความน่าเชื่อถืออยู่ในเกณฑ์ที่พอยอมรับได้ ทั้งนี้สามารถแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพของแต่ละรูปแบบการขนส่งในแต่ละเส้นทางสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนได้ดังตารางที่ 6-12 ดังนี้

ตารางที่ 6-12 ประสิทธิภาพการขนส่งแต่ละรูปแบบในแต่ละเส้นทาง (ปลายทางจีน)

Route	Mode	Cost / km. (Baht / km)	Proportion by Distance Km. (Percent)	Index	
				C.I.	R.I.
1. โรงงาน – ปาดังฯ - ท่าเรือปิ่นัง – จีน	Road	66.67	60 (1.15)	4.33	4.00
	Rail	15.40	200 (3.82)	3.20	3.00
	Sea (Feeder + Main)	2.13	4,980 (95.03)	3.43	3.63
2. โรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือฮ่องกง - จีน	Road	100	40 (0.94)	3.54	3.54
	Rail	-	-	-	-
	Sea (Feeder + Main)	3.95	4,200 (99.06)	3.59	3.50
3. โรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบัง - จีน	Road	100	40 (0.82)	3.10	3.20
	Rail	-	-	-	-
	Coatal Sea	14.70	660 (13.47)	3.00	3.00
	Sea (Main)	3.04	4,200 (85.71)	3.00	2.50

จากตารางพบว่าแนวโน้มของปัจจัยต่างๆ ล้วนเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการขนส่งไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่น (ในตารางที่ 6-9) แต่ด้วยสาเหตุหลักที่ว่าในเส้นทางที่ 2 ไปยังประเทศจีนนี้มีค่าใช้จ่ายรวมที่เกิดกับผู้นำเข้าในต่างประเทศต่ำที่สุด ซึ่งมีสาเหตุหลักเนื่องมาจากส่วนของการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งเจ้าของสินค้าจะได้รับการยกเว้นค่าใช้จ่ายในกิจกรรมการลากตู้สินค้าเปล่าจากท่าเรืออื่นอย่างท่าเรือสิงคโปร์หรือท่าเรือสีหนุเข้ามายังท่าเรือสงขลา ซึ่งมีผลต่อราคาประกาศขายยางพาราของผู้ส่งออกโดยตรง นั่นเอง นอกจากนี้ยังด้วยสาเหตุจากความสะดวกในการเข้าถึงเขตท่าเรือสงขลา (Accessibility) จากพื้นที่หลังท่าซึ่งอยู่ในระดับที่น่าพอใจต่อเจ้าของสินค้า เส้นทางนี้จึงได้รับความพึงพอใจเลือกใช้ตรงกันจากทั้งผู้ขายในประเทศไทยและผู้ซื้อในประเทศจีนสำหรับการขายภายใต้เทอม FOB นั่นเอง

นอกจากนั้นจากตารางที่ 6-9 และ 6-12 นั้น เมื่อพิจารณาโดยรวมทั้งสามเส้นทาง พบว่าค่าขนส่งต่อระยะทางของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนั้นอยู่ในเกณฑ์ต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ในลำดับต่อมาจะเป็นการขนส่งด้วยรถไฟและเรือขนส่งชายฝั่งซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกัน และท้ายสุดจะเป็นการขนส่งด้วยรถหวลากทางถนนซึ่งมีค่าขนส่งต่อระยะทางที่สูงที่สุด และยังพบอีกว่าสำหรับค่าขนส่งต่อระยะทางในการขนส่งบางรูปแบบนั้นก็อยู่ในเกณฑ์สูงจนเกินไปอีกด้วย เช่น การขนส่งทางถนน การขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง หรือในส่วนของ การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศจากท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบังที่ยังไม่สามารถแข่งขันกับทาง

ท่าเรือปิ้งได้ เป็นต้น โดยสาเหตุของปัญหาเหล่านี้จะกล่าวถึงในหัวข้อ 6.3 ซึ่งเป็นปัญหาที่จำเป็นจะต้องได้รับการแก้ไขทั้งสิ้น

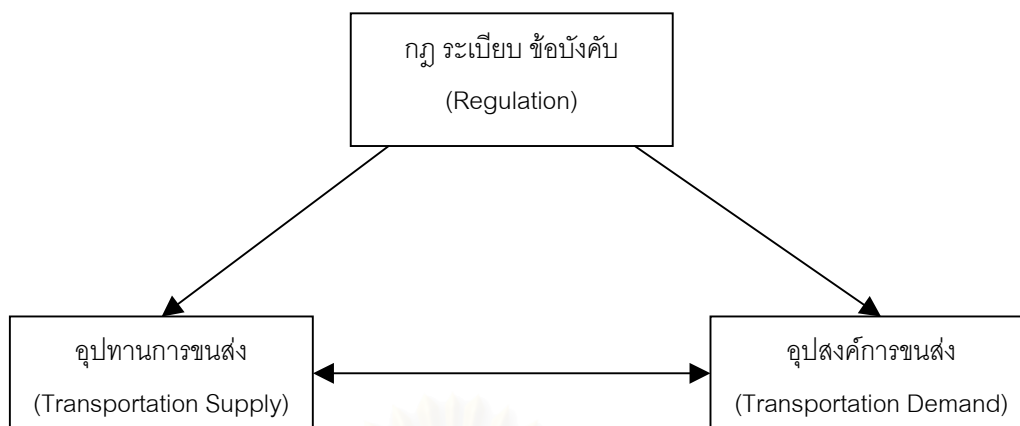
6.3 ปัญหาที่เกิดขึ้นสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 และแนวทางแก้ไข

ปัญหาที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่ได้กล่าวถึงไปบ้างแล้วในส่วนของการวิเคราะห์เส้นทางที่ผ่านมา แต่ในส่วนนี้จะเป็นการกล่าววิเคราะห์อย่างละเอียดและขยายปัญหาดังกล่าวไปสู่สาเหตุของปัญหา และแนวทางในการแก้ไขทั้งในเชิงทฤษฎี (Theoretical) และที่สามารถรวบรวมได้จากแนวคิดระหว่างการประชุมโดยเน้นไปในเชิงปฏิบัติ (Practical) โดยจะกล่าวถึงปัญหาการขนส่งต่างๆ ส่วน (ทุก Node และ Link) ที่เกิดขึ้นในเส้นทางขนส่งที่ 3 คือเส้นทางจากโรงงาน – ท่าเรือสงขลา – ท่าเรือแหลมฉบัง – ปลายทาง ซึ่งล้วนแต่มีผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้น ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางมากที่สุด โดยจะเน้นการขนส่งในส่วนของการขนส่งลำเลียงสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบังเป็นสำคัญ

สำหรับปัญหาแต่ละประการที่ผู้ศึกษาได้รับรู้มานั้น ได้มาทั้งจากการสัมภาษณ์ การศึกษาจากข้อมูลทุติยภูมิ และจากการสังเกตการณ์จริง ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มของปัญหาได้ตามหลักการขนส่งทั่วไป ได้ดังนี้

1. ปัญหาด้านอุปสงค์การขนส่ง (Demand)
2. ปัญหาด้านอุปทานการขนส่ง (Supply)
3. ปัญหาด้านกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ (Regulation)

โดยทั้งสามกลุ่มของปัญหานี้เป็นสิ่งที่ไม่สามารถแยกออกจากกันได้ กล่าวคือ เป็นสามสิ่งที่มีความสัมพันธ์กันอยู่ตลอดเวลา ทั้งด้านอุปสงค์และอุปทานที่จะต้องมีการดำเนินควบคู่กันไป ภายใต้การควบคุมของกฎหมาย ข้อบังคับต่างๆ ที่กำหนดโดยภาครัฐ ซึ่งความสัมพันธ์ดังกล่าวสามารถเขียนเป็นแผนภาพเพื่อให้เห็นความชัดเจนยิ่งขึ้นได้ ดังนี้



รูปที่ 6.13 แผนภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัญหาสามด้าน

และด้วยเหตุผลดังกล่าว ในแต่ละปัญหาและแนวทางแก้ไขที่ผู้ศึกษาจะกล่าวถึงตั้งแต่หัวข้อ 6.3.1 ต่อจากนี้ไป จะกล่าวโดยเรียงตามลำดับ Node และ Link ของการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ตั้งแต่สินค้าถูกขนส่งออกจากโรงงานผู้ส่งออกจนกระทั่งถึงปลายทางในต่างประเทศ ซึ่งในแต่ละขั้นตอนการขนส่งนั้นก็จะมีปัญหาที่เกี่ยวข้องเนื่องถึงทั้งทางด้านของบุคลากร ระบบการบริการ กระบวนการให้บริการ รวมทั้งทางด้านกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ อยู่ โดยสามารถแยกประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละส่วนได้ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 6-13 รูปแบบปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละ Node และ Link การขนส่ง

Node & Link	รูปแบบปัญหา			
	บุคลากร	ระบบการบริการ	กระบวนการให้บริการ	กฎระเบียบและข้อบังคับ
1. โรงงานผู้ส่งออก				
2. การขนส่งทางถนน				/
3. ท่าเรือสงขลา		/	/	/
4. การขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง	/	/	/	/
5. ท่าเรือแหลมฉบัง			/	
6. การขนส่งด้วยเรือแม่ทางทะเลระหว่างประเทศ	/			/
7. ศุลกากร	/	/	/	/
8. ปลายทาง				

หมายเหตุ สำหรับที่โรงงานผู้ส่งออกและประเทศปลายทางนั้นอยู่นอกขอบเขตการวิจัย ผู้ศึกษาจึงไม่ได้ทำการพิจารณาไว้ ณ ที่นี้

จากตารางดังกล่าวจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าสำหรับการขนส่งในเส้นทางนี้ ส่วนที่เป็นปัญหามากมายและหลายรูปแบบที่สุดนั้น ได้แก่ ส่วนของท่าเรือสงขลา ส่วนของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง และส่วนของศุลกากร

6.3.1 ปัญหาที่พบ

6.3.1.1 โรงงานผู้ส่งออก

สำหรับในส่วนนี้เป็นส่วนที่อยู่นอกระบบการขนส่งที่ผู้ศึกษาพิจารณา และไม่ได้เกี่ยวข้องกับขอบเขตของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

6.3.1.2 การขนส่งทางถนนด้วยรถหัวลาก

สำหรับปัญหาการขนส่งทางถนนสำหรับการบรรทุกสินค้าจำพวกยางแห้ง (หรือ ยางก้อน : Bale Rubber) เพื่อการส่งออกนี้ โดยหลักแล้วเป็นผลสืบเนื่องมาจากข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกที่ได้ประกาศไว้โดยกรมทางหลวง (ซึ่งมีรายละเอียดระบุอยู่ในภาคผนวก จ.) ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าการบรรทุกสินค้าเพื่อส่งออกสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่แล้วจะใช้การบรรจุในตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต (ตู้สั้น) ซึ่งมีขีดจำกัดทางด้านน้ำหนักกำหนดไว้ว่า น้ำหนักตู้รวมน้ำหนักสินค้าทั้งหมด (Max Gross Weight) บรรทุกได้ 30,480 กิโลกรัม (67,200 lbs) น้ำหนักตู้สินค้าเปล่า (Tare Weight) ประมาณ 2,230 กิโลกรัม (ประมาณ 4,920 lbs) ซึ่งสามารถบรรจุสินค้า (Pay Load) ได้ 28,250 กิโลกรัม (62,280 lbs) และมีปริมาตร (Cap. Cube) 33.2 ลบ.ม. (1,170 ลบ.ฟุต) ดังนั้นยานพาหนะที่จะใช้ขนส่งทางถนน ก็คือ รถบรรทุกสิบล้อ ซึ่งหมายถึง รถที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 และ 3 เป็นเพลาคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ (ตามประกาศกรมทางหลวง) ซึ่งมีขนาดสามารถขนตู้สินค้าได้เที่ยวละ 1 ตู้สั้น และรถกึ่งพ่วง (เรียกกันว่ารถ 18 ล้อ) ซึ่งจะประกอบไปด้วยรถหัวลาก หรือตัวลากจูงชนิดที่มี 3 เพลา 6 ล้อ เพลาที่ 2 และ 3 เป็นเพลาคู่ (Tandem Axle) (รถบรรทุกสิบล้อ) และตัวรถพ่วงชนิดเพลาคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ ซึ่งมีขนาดสามารถขนตู้สินค้าขนาด 20 ฟุตได้เที่ยวละ 2 ตู้ ทั้งนี้ในปัจจุบันน้ำหนักของการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกทั้งสองประเภทนั้นอยู่ภายใต้การควบคุมของประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้

กำหนดเดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2535 ซึ่งมีข้อกำหนดสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั้งสองชนิดดังกล่าว ดังต่อไปนี้

ข้อความจากข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกตามประกาศฯ ณ วันที่ 1 กันยายน 2535 ตอนหนึ่งว่า

(4) ยานพาหนะ ที่มี 3 เพลา 6 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 และ 3 เป็นเพลาคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ 8,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม

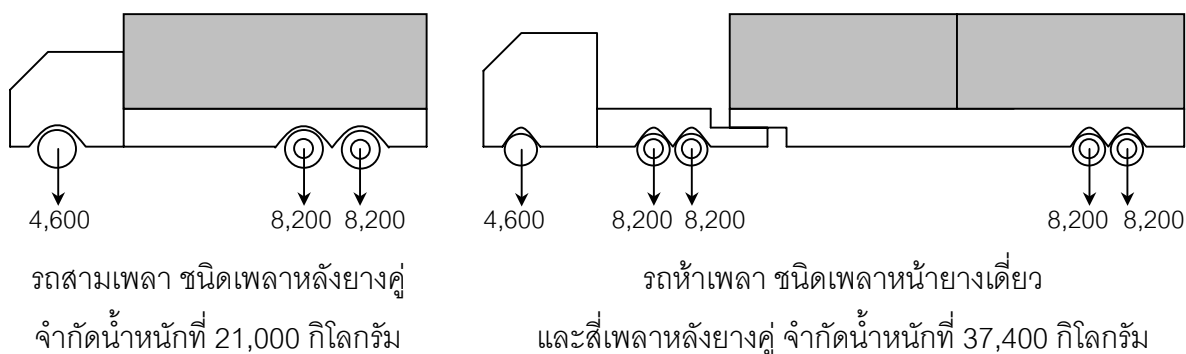
(9) ยานพาหนะชนิดลากจูง และกึ่งพ่วง (Semi Trailer)

ข. ตัวรถกึ่งพ่วงชนิดไม่เกิน 2 เพลาต้องมีน้ำหนักลงเพลา ดังนี้

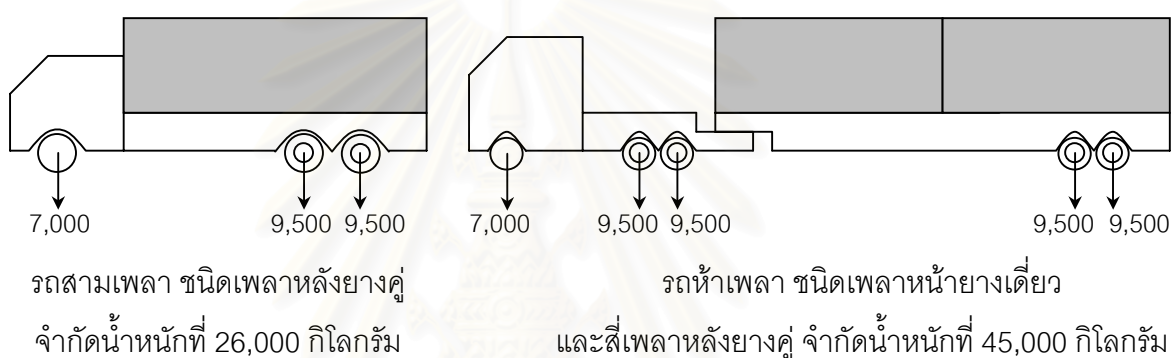
4) ชนิดเพลาคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่หรือเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน 8,200 กิโลกรัม

หลังจากนั้น เนื่องจากกรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการขนส่งและความเสียหายที่เกิดกับเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบกับเพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากการขนส่งสูงสุด วันที่ 28 มกราคม 2546 จึงได้ประกาศผ่อนผันเป็นการชั่วคราวให้เพิ่มขีดจำกัดน้ำหนักลงเพลาหน้า (ยางเดี่ยว) และเพลาหลัง (ยางคู่) เป็นเพลาละ 7,000 และ 9,500 กิโลกรัม ตามลำดับ ซึ่งแสดงได้ดังรูปที่ 6.14 และ 6.15 ในหน้าถัดไป

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าสำหรับผู้สินค้าเปล่าขนาด 20 ฟุตนั้น มีน้ำหนักประมาณ 2 ตัน และรถบรรทุก 10 ล้อสำหรับขน 1 ตู้สินค้านั้น มีน้ำหนักอยู่ประมาณ 8 ตัน ดังนั้นเมื่อเทียบกับข้อกำหนดจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ 26 ตันแล้ว ผู้ส่งออกและผู้ขนส่งจะสามารถบรรทุกสินค้าได้น้ำหนักเพียงตู้ละ $26 - 2 - 8 = 16$ ตัน (ไม่เต็มทั้งน้ำหนักและปริมาตร เพราะยาง 1 ก้อนมีปริมาตรประมาณไม่เกิน 6 ลบ.ฟุต) เท่านั้น ส่วนสำหรับรถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi Trailer) 18 ล้อ ที่สามารถขนได้เที่ยวละ 2 ตู้สินค้าน้ำหนักของตัวรถลากรวมกับตัวรถกึ่งพ่วงอยู่ที่ประมาณ 15 ตัน น้ำหนักตู้สินค้าเปล่าอีก 2 ตัน 2 ตู้ ดังนั้นเมื่อเทียบกับน้ำหนักที่กำหนด ผู้ส่งออกและ/หรือผู้ขนส่งจะสามารถบรรทุกน้ำหนักสินค้าได้ $45 - 15 - 2(2) = 26$ ตัน หรือ เพียงตู้ละ 13 ตันเท่านั้น ในขณะที่ตู้สินค้า 20 ฟุต 1 ตู้ สามารถบรรทุกน้ำหนักสินค้าประเภทยางก้อนนี้ได้ถึง 20 ตัน (เต็มที่ปริมาตรก่อนน้ำหนัก) เลยทีเดียว ด้วยสาเหตุนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมา คือ



รูปที่ 6.14 ขีดจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกสิบล้อ และรถบรรทุกกึ่งพวงตามประกาศในปี พ.ศ.2535



รูปที่ 6.15 ขีดจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกสิบล้อ และรถบรรทุกกึ่งพวงซึ่งได้รับการผ่อนผัน
ในปี พ.ศ.2546

ที่มา : พ.ร.บ. จาก website ของกรมทางหลวง

1. ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้รถกึ่งพวง (Semi Trailer) ของตนเองขนส่งสินค้าได้เพียงเที่ยวละ 1 ตู้สั้นเท่านั้น มิฉะนั้นน้ำหนักจะเกินกว่าที่ทางการกำหนดไว้ ซึ่งมีผลทำให้กระบวนการทำงานช้าลง ต้องขนส่งหลายเที่ยวมากขึ้น และต้นทุนการขนส่งต่อตู้และต่อเที่ยวการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งเองก็สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งของผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าสูงขึ้นตามมาอีกด้วย
2. สำหรับในการขนส่งสินค้าจำพวกยางก้อนจากโรงงานเพื่อการส่งออกนี้ ในทางปฏิบัติ ผู้ส่งออกและผู้ขนส่งจะบรรทุกเกินกว่าน้ำหนักที่ทางการกำหนด คือ โดยทั่วไปจะใช้รถบรรทุกสิบล้อขนตู้สินค้านี้ดังกล่าว 1 ตู้ หรือจะใช้รถกึ่งพวง (18 ล้อ)

ขนตู้สินค้าดังกล่าวเที่ยวละ 2 ตู้ โดยบรรจุสินค้าตู้ละประมาณ 20 ตันทั้งหมด ซึ่งในจุดนี้เอง จึงเกิดการจับกุมโดยด่านต่างๆ ตามเส้นทางที่ตำรวจทางหลวงได้จัดขึ้น และเมื่อการประนีประนอมเกิดขึ้นก็จะเป็นสาเหตุของปัญหาเรื่องเงินนอกระบบตามรายการในการขนส่งทางถนนเกิดขึ้นตามมา จนในปัจจุบันถือเป็นเรื่องปกติและเป็นอีกปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นมาจนกระทั่งทุกวันนี้ (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ส่งออก) ถึงแม้ใน 3 เดือนที่ผ่านมา (เม.ย. ถึง มิ.ย. 46) จะมีความเข้มงวดในการจับกุมเพิ่มมากขึ้นก็ตาม

ทั้งนี้ การที่ผู้ส่งออกต้องบรรทุกสินค้าถึง 20 ตันต่อตู้ อาจเป็นเพราะว่ากฎหมายที่ประเทศของผู้ซื้อหรือประเทศปลายทางอนุญาตให้รองรับน้ำหนักสินค้าในปริมาณนี้ได้ นอกจากนั้นเรื่องน้ำหนักบรรทุกนี้ยังมีผลในเรื่องของค่าระวางการขนส่งอีกด้วย กล่าวคือถ้าบรรทุกสินค้าด้วยน้ำหนักสินค้าตามเกณฑ์ที่กรมทางหลวงได้กำหนดไว้ สำหรับสินค้าปริมาณเท่าเดิม ผู้ส่งออกจำเป็นจะต้องใช้จำนวนตู้สินค้ามากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องรับภาระค่าระวางการขนส่งสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีการคิดคำนวณค่าระวางตามจำนวนตู้สินค้าเป็นหลัก ยิ่งไปกว่านั้น สำหรับการขายภายใต้เทอม FOB ซึ่งผู้ซื้อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ก็คิดค่าระวางตามจำนวนตู้สินค้าด้วยเช่นกัน ดังนั้นเมื่อมีตู้สินค้าจำนวนมากขึ้น ผู้ซื้อก็ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ราคาต่อหน่วยน้ำหนัก (กิโลกรัมหรือตัน) ของผลิตภัณฑ์พาราสูงขึ้นตามไปด้วย ตลอดจนอาจมีผลกระทบไปถึงตลาดการซื้อขายยางโดยรวมทั้งในด้านการแข่งขันกันระหว่างผู้ส่งออกไทยด้วยกันเอง คือ ผู้ส่งออกรายที่บรรทุกน้ำหนักสินค้าในหนึ่งตู้้น้อยกว่า จะต้องรับภาระค่าระวางสูงกว่าผู้ส่งออกรายอื่น ซึ่งจะทำให้เสียลูกค้าและไม่สามารถแข่งขันกับผู้ส่งออกรายอื่นๆ ได้ เนื่องจากมีต้นทุนการประกอบกิจการที่สูงกว่า ตลอดจนอาจมีผลต่อการซื้อขายยางฯ ในระดับประเทศ คือ อาจทำให้ผู้ซื้อหันไปซื้อยางฯ จากประเทศคู่แข่งอื่นๆ ที่เป็นแหล่งขายที่มีต้นทุนต่ำกว่ามากขึ้น และซื้อยางฯ จากประเทศไทยในปริมาณน้อยลงก็เป็นได้

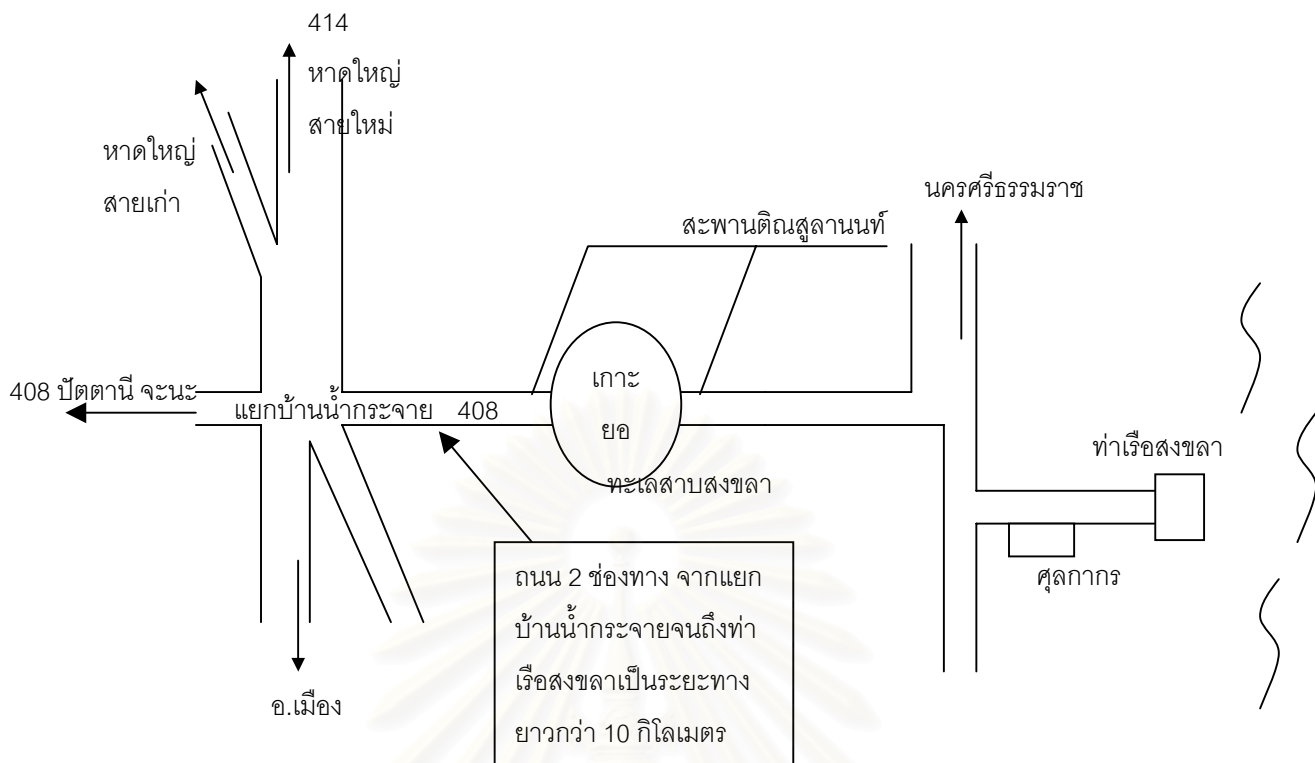
6.3.1.3 ท่าเรือสงขลา (Songkhla Port)

ท่าเรือน้ำลึกสงขลาถือได้ว่าเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญที่สุดในภาคใต้ของประเทศไทยในปัจจุบันนี้ และยังเป็นส่วนที่สำคัญมากสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ซึ่งมีหน้าที่เสมือนประตูเชื่อมต่อบานแรกที่จะนำสินค้าจากการขนส่งทางบกสู่การขนส่งทางทะเล ซึ่ง

ในขณะนี้ ในส่วนของท่าเรือสงขลามีปัญหาต่างๆ เกิดขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งล้วนมีผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดในการพิจารณาเลือกใช้เส้นทางของทั้งผู้ซื้อในต่างประเทศและผู้ขายหรือผู้ส่งออกในประเทศไทยด้วย ดังจะกล่าวต่อไป

- ด้านการเชื่อมต่อและการเข้าถึง (Accessibility) จากพื้นที่หลังท่า

สำหรับการขนส่งสินค้าจากพื้นที่หลังท่าจะมาถึงในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลาได้นั้น สามารถขนส่งเข้ามาได้เพียงรูปแบบเดียวเท่านั้น คือ ทางถนน เนื่องจากท่าเรือสงขลาไม่มีทางรถไฟเชื่อมต่อ และยิ่งกว่านั้นสำหรับการเชื่อมต่อทางถนนระหว่างอำเภอหาดใหญ่ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของบริเวณภาคใต้ตอนล่างนั้น มีลักษณะเป็นถนน 2 ช่องทางยาวกว่า 10 กิโลเมตร (จากถนนทั้งหมดประมาณเกือบ 40 กิโลเมตร) ในช่วงจากท่าเรือสงขลา - เกาะยอ - แยกบ้านน้ำกระจาย หรือบนทางหลวงหมายเลข 408 (ดังแสดงได้ดังรูป 6.16) ซึ่งในปัจจุบันแม้จะไม่เกิดการติดขัดขึ้นบ่อยนัก แต่ในช่วงเวลาใกล้ๆ เทียวเรือจะออกจากท่าเรือนั้นจะมีการจราจรที่ค่อนข้างคับคั่งเกิดขึ้น และอาจไม่เพียงพอที่จะรองรับการขยายตัวของท่าเรือสงขลาและปริมาณสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกมากขึ้นในอนาคต



รูปที่ 6.16 ถนน 2 ช่องทางที่เชื่อมต่อจากแยกบ้านน้ำกระจาย (ห้าแยกเกาะยอ) กับท่าเรือสงขลา



สะพานติณสูลานนท์ มี 2 ช่อง ยาวรวมกันกว่า 3 กิโลเมตร



สะพานติณฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงหมายเลข 408 มีเพียง 2 ช่องทาง

รูปที่ 6.17 สะพานติณสูลานนท์ เป็นสะพานเชื่อมระหว่างเกาะยอกับแผ่นดินทั้งสองฝั่ง



ทางหลวงหมายเลข 408
ถนนบนเกาะยอ ซึ่งมี 2 ช่องจราจร



จากปลายสะพานติณฯ ฝั่งท่าเรือฯ
(ห่างจากท่าเรืออีกประมาณ 5 กม.)
มีระยะทาง 9 กม. จากห้าแยกเกาะยอ

รูปที่ 6.18 ถนนทางหลวงหมายเลข 408 มีเพียง 2 ช่องทางจราจร

- ด้านการบริหาร จัดการท่าเรือ (Port Management)

ท่าเรือสงขลาถือว่าเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งของภาคใต้และของประเทศไทยที่มีนโยบายการให้สัมปทานบริหารท่าเรือโดยองค์กรเอกชน (บริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด) ที่มุ่งเน้นการบริหารไปในเชิงกิจการพาณิชย์มากกว่าจะได้รับการมองว่าเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานของประเทศ ซึ่งภาครัฐบาลโดยกรมธนารักษ์ได้ให้สัมปทานกับบริษัทเอกชนผู้บริหารเพียงเฉพาะพื้นที่ท่าเรือเท่านั้น ไม่ได้มีการวางเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการดำเนินกิจการท่าเรือไว้ให้เหมือนการจัดสัมปทานและบริหารจัดการในท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อพิจารณาประกอบกับการที่ท่าเรือสงขลาไม่มีคู่แข่งชั้นระหว่างผู้ให้บริการท่าเรือด้วยตนเอง ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้เกิดลักษณะของตลาดผู้ขายรายเดียว (Monopoly) ขึ้น ด้วยเหตุผลเหล่านี้เอง ท่าเรือสงขลาจึงไม่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพราะการลงทุนและพัฒนาส่วนต่างๆ ของท่าเรือนั้นจะต้องใช้เงินลงทุนที่สูงและมีระยะเวลาการคืนทุนค่อนข้างยาวนาน ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อองค์กรผู้บริหารสูงจนเกินไปถ้าจะให้องค์กรดังกล่าวเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาในด้านต่างๆ ของท่าเรือด้วยตนเอง

ยิ่งไปกว่านั้น ในขณะนี้สัญญาเช่าระหว่างรัฐบาลและบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ผู้รับสัมปทานบริหารจัดการท่าเรือนี้ได้หมดลงแล้ว เหลือเพียงการต่อสัญญาแบบปีต่อปี ซึ่งน่าจะเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ไม่มีการลงทุนใน

สิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นการยับยั้งการพัฒนาการในด้านต่างๆ ที่ควรเกิดขึ้นมากขึ้นไปอีก ทั้งนี้เพราะไม่ทราบว่าในปีหน้าบริษัทใดจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานแทน นั่นเอง

- ด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยีอำนวยความสะดวก (Equipment & Technology)

สืบเนื่องมาจากปัญหาการบริหารและจัดการที่ผิดรูปแบบในหัวข้อที่ผ่านมา ประกอบกับการไม่เห็นความสำคัญของท่าเรือของรัฐบาลเอง ส่งผลให้ท่าเรือสงขลามีเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับการปฏิบัติงานภายในท่าเรือที่ไม่ทันสมัย ไม่เพียงพอ และไม่ได้รับการพัฒนามาเป็นระยะเวลาอันยาวนานจนกระทั่งปัจจุบัน ซึ่งสามารถสังเกตได้จากความยาวหน้าท่าของท่าเรือทั้งหมดยาว 510 เมตร มีพิสัยสามารถรับเรือได้พร้อมกัน 3 ลำในเวลาเดียวกัน แต่ทางท่าเรือมีเครื่องมือและอุปกรณ์ขนถ่ายและย้ายสินค้าสำหรับรองรับเรือที่เข้ามาในเวลาเดียวกันได้เพียง 2 ลำเท่านั้น ถ้าเป็นในกรณีนี้เรือลำที่ 3 ที่เข้ามาเทียบท่าจำเป็นต้องจอดรอ และเครื่องมือที่มีดังกล่าวยังทำงานได้ช้ามาก เนื่องจากเป็นเครื่องมือที่ไม่ทันสมัย คือ ทางท่าเรือยังใช้เครื่องมือ เช่น Top Loader (ไม่มี RTG) และเครนบนเรือ (ไม่มีเครนหน้าท่า หรือ Gantry Crane) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในท่าและการขนย้ายสินค้าระหว่างเรือกับท่าเรือ ตามลำดับ ยิ่งไปกว่านั้นทางท่าเรือยังขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการติดต่อสื่อสารและการปฏิบัติงานภายในท่าอีกด้วย ซึ่งในปัจจุบันใช้ระบบการควบคุมด้วยคน (Manual) และยังใช้วิทยุสื่อสารระยะใกล้ (Walkie-Talkie) ในการติดต่อกันระหว่างการปฏิบัติงาน

ดังนั้น จากสาเหตุการขาดแคลนเครนหน้าท่า เรือที่จะสามารถเข้ามาเทียบท่าเรือสงขลาได้นั้นจะต้องมีเครนบนเรือเอง ซึ่งถือเป็นสาเหตุสำคัญในการจำกัดประเภทเรือที่จะเข้ามาในเขตท่าเรือ ยกตัวอย่างกรณีที่เคยเกิดขึ้น คือ เครนของเรือที่เข้ามาเทียบท่าเกิดเสีย ทางสายเดินเรือดังกล่าวจำเป็นต้องจ้างบริษัทยกขนและขนถ่ายสินค้าข้างนอกมาทำการยกขนและลำเลียงสินค้าลงจากเรือแทน ซึ่งบริษัทดังกล่าวก็มีพฤติกรรมการคิดค่าใช้จ่ายที่เอาเปรียบผู้ใช้บริการอย่างมาก



หน้าท่าไม่มีเครื่องมืออำนวยความสะดวกใดๆ
พร้อมก็ต้องใช้ระบบควบคุมด้วยคนเป็นหลัก



เรือที่เข้ามาเทียบท่าต้องมีเครนบนเรือเอง



การขนถ่ายสินค้าจากเรือสู่ท่า



ตู้สินค้าที่ยกขนลงมาแล้วจะถูกขนย้ายไปเก็บ



รถบรรทุกจะนำตู้สินค้ามาเก็บยัง
ลานบริเวณหน้าท่าเรือ



เครื่องมือยกขนตู้สินค้า

รูปที่ 6.19 การปฏิบัติงานในท่าเรือพร้อมทั้งเครื่องมืออำนวยความสะดวกที่ใช้

- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

นอกจากปัญหาของท่าเรือสงขลาทางด้านของการขาดแคลนอุปกรณ์และเทคโนโลยีที่เหมาะสมแล้ว ยังมีปัญหาสำคัญด้านของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ในเรื่องของร่องน้ำอีกด้วย กล่าวคือ ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือที่ประกาศใช้ชื่อว่า “ท่าเรื่อน้ำลึก” ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีวิสัยสามารถรับเรือที่กินน้ำลึกได้ถึง 9.00 เมตร ตามที่ได้ประกาศไว้ ถือเป็นท่าเรือที่ใหญ่และมีความลึกหน้าท่ามากที่สุดภูมิภาคได้ แต่อย่างไรก็ตาม ทางท่าเรือไม่สามารถทำให้เป็นไปดังประกาศได้ ตั้งแต่อดีตจนปัจจุบัน ท่าเรือสงขลาก็ยังได้รับผลกระทบจากปัญหาในเรื่องความตื้นเขินของร่องน้ำอยู่เสมอ กล่าวคือ ในทางปฏิบัติท่าเรือสามารถรับเรือที่มีน้ำลึกได้เพียงไม่ถึง 7.00 เมตรเท่านั้น ซึ่งถ้าเรือกินน้ำลึกมากกว่านี้เล็กน้อยต้องทอดสมอรออยู่ที่เกาะหนูเกาะแมวเพื่อรอจังหวะที่น้ำขึ้นเสียก่อนจึงจะเข้ามาได้ และด้วยสาเหตุนี้เองซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่มีผลในการจำกัดขนาดของเรือที่จะเข้ามาเทียบท่า และยังเป็นข้อจำกัดในเรื่องของปริมาณสินค้าที่เรือสามารถจะขนได้อีกด้วย

นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาประกอบกับปัญหาทางด้านของการขาดแคลนเครื่องมือและอุปกรณ์หน้าท่าด้วยแล้ว เรือที่สามารถจะเข้าเทียบท่าเรือสงขลาได้นั้น จะเป็นได้เพียงเรือ Feeder ขนาดเล็กถึงกลาง ที่สามารถขนตู้สินค้าได้ประมาณเที่ยวละไม่เกิน 200 ถึง 300 ตู้ และยังคงจำเป็นต้องมีเครนบนเรือเองอีกด้วย ดังนั้นด้วยความไม่ยืดหยุ่นของท่าเรือที่จำกัดศักยภาพของกระบวนการขนส่งเหล่านี้เอง จึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือสงขลาไปยังปลายทางต่างประเทศ จำเป็นต้องมีการถ่ายลำขึ้นเรือแม่ที่ท่าเรือใหญ่ทำอื่นเพื่อขนส่งต่อไปยังประเทศปลายทางต่างๆ ซึ่งในกรณีศึกษานี้ก็ได้แก่ การแวะถ่ายลำที่ท่าเรือฮ่องกงและท่าเรือสิงคโปร์ ในกรณีปลายทางประเทศจีน และญี่ปุ่น ตามลำดับ ซึ่งทำให้จะต้องมีการยกขนและขนถ่ายสินค้าหลายรอบ (Double Handling) และด้วยสาเหตุทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ประกอบกับความเป็นท่าเรือนอกเส้นทาง (Out Port) ของเส้นทางบริการของสายเรือแม่ทั้งหลายด้วยแล้ว (ต่างจากป็นที่ที่เป็น International Port) ล้วนแต่จะมีผลทำให้ค่าระวางการขนส่งต่อหน่วยสินค้า (โดยทั่วไปคิดเป็นตู้สินค้า) สูงขึ้นทั้งสิ้น หรืออาจกล่าวได้ว่าไม่ทำให้เกิดการประหยัด

ต่อขนาด (Economy Of Scale) ในการขนส่ง นั้นเอง และยิ่งไปกว่านั้น ด้วยสถานการณ์เหล่านี้ยังจะมีผลกระทบต่อสิ่งของความน่าดึงดูดของท่าเรือที่มีต่อสายเดินเรือต่างๆ ที่จะเข้ามาให้บริการอีกด้วย ซึ่งจะสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ด้วยส่วนหนึ่งของข้อจำกัดเหล่านี้ ทำให้ในขณะนี้ท่าเรือสงขลามีสายเดินเรือทั้งหมดที่เข้ามาให้บริการอยู่เพียง 3 สายเรือรวมทั้งหมด 6 เทียบต่อสัปดาห์เท่านั้น ซึ่งการแข่งขันกันน้อยเพียงนี้ ก็นับเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลทำให้ค่าระวางการขนส่งจากท่าเรือสงขลานั้นอยู่ในระดับสูงกว่าท่าเรืออื่นอยู่อีกด้วย



รูปที่ 6.20

มาตรวัดระดับการกินน้ำลึกของเรือ (Draft)

ซึ่งสำหรับท่าเรือสงขลา

ในขณะนี้เรือที่กินน้ำลึกเกิน 7.00 เมตร

ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้เนื่องจากข้อจำกัดของร่องน้ำ

จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นว่ายังมีปัญหาด้านอื่นๆ เกิดขึ้นตามมาอีกมากมาย จากปัญหาในเรื่องของร่องน้ำ ซึ่งเป็นปัญหาที่มีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ทางธรรมชาติ เช่น กระแสน้ำ ตะกอนใต้พื้นน้ำ ฯลฯ ที่ไม่สามารถแก้ไขอย่างถาวรได้ ดังนั้นจึงต้องมีการขุดร่องน้ำอย่างสม่ำเสมอ โดยสำหรับในกรณีของท่าเรื่อน้ำลึกสงขลานั้น มีสัญญาระหว่างองค์เอกชนผู้บริหาร (บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด) กับทางภาครัฐฯ ว่า ทางรัฐบาล โดยกรมเจ้าท่า กองขุดและรักษาร่องน้ำจะเป็นผู้ดูแลเรื่องการขุดร่องน้ำในส่วนนี้ ซึ่งจากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พบว่าทางภาครัฐบาลเองไม่ได้ให้ความสนใจและเอาใจใส่กับปัญหาเหล่านี้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จนในบางครั้งทางบริษัทเจ้าพระยาท่าเรือสากลต้องลงทุนทำการขุดด้วยตนเอง

- ด้านความสมดุลของสินค้าขาเข้าและขาออก (Balance of Goods)

ดังที่ได้ทราบอยู่แล้วว่าการขนส่งเพื่อการส่งออกสินค้าในปัจจุบันนี้ โดยส่วนใหญ่แล้วจะขนส่งในระบบการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ไม่เว้นแม้กระทั่งผลิตผลยางพาราที่ผู้ศึกษากำลังพิจารณาอยู่นี้ด้วย จากการศึกษาข้อมูลต่างๆ และการสังเกตการณ์จริง พบว่าท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือที่มีสัดส่วนของสินค้าส่งออกต่อสินค้านำเข้าอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก กล่าวคือ มีสินค้าส่งออกมาก แต่มีสินค้านำเข้าน้อย โดยที่สินค้าส่งออกส่วนใหญ่สามารถแบ่งได้เป็นอาหารกระป๋อง ประมาณร้อยละ 60 ยางพาราร้อยละ 30 และอื่นๆ อีกร้อยละ 10 ในขณะที่การนำเข้าสินค้าทางท่าเรือในเรือแต่ละเที่ยววันนั้น ส่วนใหญ่จะมีตู้สินค้าเปล่าเข้ามาด้วยถึงร้อยละ 90 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความไม่สมดุลที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงระหว่างสินค้าขาเข้าและขาออก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปถึงความไม่สมดุลของตู้เปล่าและตู้สินค้าระหว่างขาเข้าและขาออกอีกด้วย

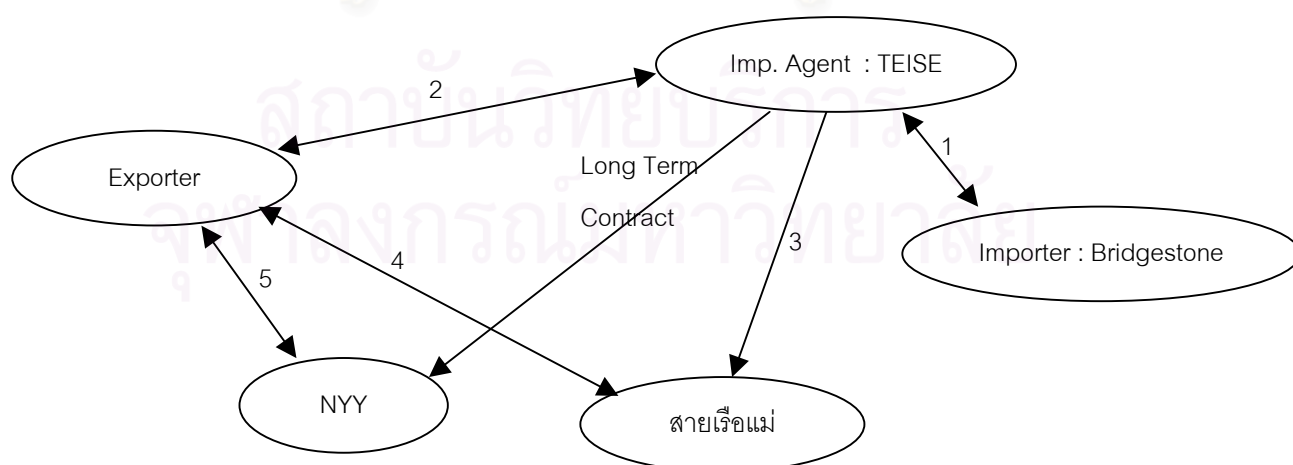
สาเหตุหนึ่ง อาจเนื่องมาจากประเภทของสินค้าที่ส่งออกของประเทศไทยเป็นสินค้าเกษตรกรรมซึ่งเป็นสินค้ามูลค่าต่ำ และในการขนส่งต่อเที่ยววันนั้นจำเป็นต้องใช้ตู้สินค้าจำนวนมาก ในขณะที่สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นสินค้ามูลค่าสูงและใช้จำนวนตู้สินค้าน้อยกว่ากันมากและนอกจากนั้นยังไม่ค่อยมีการนำเข้าสินค้าทางท่าเรือสงขลาอีกด้วย นั่นคือ สามารถกล่าวได้ว่าเมื่อไรก็ตามที่ต้องการส่งสินค้าออกทางท่าเรือสงขลา ท่าเรือจะไม่มีตู้เปล่าตั้งทิ้งไว้ให้บริการอยู่เลย จึงจำเป็นต้องนำเข้ามาจากที่อื่น ซึ่งสามารถสังเกตได้จากการส่งออกในเส้นทางที่ 2 และ 3 ที่มีการใช้ท่าเรือสงขลาเป็นจุดส่งออกที่สำคัญ โดยในการขนส่งในเส้นทางที่ 2 จะมีการลากตู้เปล่าเข้ามาจากท่าเรืออื่นอย่างท่าเรือสิงคโปร์หรือสีหนุด้วยเรือ Feeder และจากท่าเรือแหลมฉบังสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3 และจะเห็นได้อีกว่ากิจกรรมการลากตู้เปล่าจากแหล่งอื่นเข้ามาเพื่อนำมาบรรจุสินค้าโดยเฉพาะนั้นเป็นการลงทุนการขนส่งที่สูงมาก (เทียบได้กับการวิ่งรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเลยทีเดียว) กล่าวได้ว่าเป็นกิจกรรมที่ไม่สร้างคุณค่า (Non Value Added Activity) ในระบบการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งรวมตลอดเส้นทางและการขนส่งต่อหน่วยสูงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะค่ายกขนและขนถ่ายตู้สินค้า (สังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนจากการขนส่งในเส้นทางที่ 2 กรณีปลายทางประเทศญี่ปุ่น)

6.3.1.4 การขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง

นอกจากปัญหาในเรื่องของการขาดแคลนบุคลากรผู้เชี่ยวชาญในกิจการพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นปัญหาสำคัญของการเดินเรือทุกแขนงที่สั่งสมกันมานานในวงการเดินเรือไทยแล้ว สำหรับในส่วนของการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าชายฝั่งในปัจจุบันนี้ ยังมีปัญหาต่างๆ เกิดขึ้นอีกมากมายหลายด้าน ดังจะกล่าวต่อไปนี้

- ด้านการบริการ (Service)

ทุกวันนี้ การให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งระหว่างภาคตะวันออกกับภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย มีผู้ให้บริการอยู่เพียงรายเดียวเท่านั้น คือ บริษัท นามเย็นง ชิปปิ้ง จำกัด (โดยจากข้อมูลภาคสนาม ทราบมาว่าในช่วงเดือนสิงหาคม ปี 2546 นี้ กำลังจะมีผู้ให้บริการเพิ่มอีกหนึ่งราย) โดยมีเรือสินค้าวิ่งขนส่งอยู่ 5 ลำ เป็นเรือขนาดเล็ก 4 ลำ และขนาดใหญ่อีก 1 ลำ (ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในส่วนของบทที่ 3 ที่ผ่านมา) และด้วยบริการที่มีความไม่แน่นอนสูง กล่าวคือเรือที่จะเข้ามารับส่งสินค้านั้น มาไม่ตามเวลาที่กำหนดไว้ จนบางครั้งเกิดความล่าช้าจนทำให้สินค้าตกเรือแม่ที่ทำเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้เพราะสาเหตุหลักในเรื่องของการขาดแคลนตู้สินค้าที่จะนำมาให้กับผู้ส่งออกใช้ในการบรรจุสินค้า ก่อนอื่นผู้ศึกษาจะขอกล่าวให้เห็นถึงกระบวนการติดต่อเพื่อให้ได้มาซึ่งตู้สินค้าเปล่าสำหรับผู้ส่งออกเสียก่อน ซึ่งมีลำดับและขั้นตอนตามแผนภาพนี้



รูปที่ 6.21 แผนภาพแสดงลำดับกระบวนการติดต่อเพื่อให้ได้มาซึ่งตู้สินค้าเปล่าของผู้ส่งออก
ในกรณีการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง

จากแผนภาพข้างต้นสามารถอธิบายได้ดังนี้ เมื่อผู้นำเข้าในต่างประเทศ (Importer) ยกตัวอย่างเช่นบริษัท Bridgestone ในประเทศญี่ปุ่น ต้องการยางพารา RSS3 จากผู้ส่งออกในประเทศไทย ก็จะทำารติดต่อกับตัวแทนซื้อ (Importer's Agent) ของตนที่อยู่ในประเทศไทย ซึ่งก็คือบริษัท TEISE ให้ทำการตกลงซื้อขายกับผู้ส่งออกในไทย พร้อมกับจองระวางเรือ เทียวเรือ ณ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นที่เรียบร้อย หลังจากนั้น ก่อนถึงวันเรือออกประมาณ 1 ถึง 2 สัปดาห์ สายเรือแม่ดังกล่าวจะนำตู้เปล่าตามจำนวนที่ตกลงไว้กับผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามาทิ้งไว้ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะเป็นท่าไหนก็แล้วแต่การจองเวลา เข้าเทียบท่าของเรือแม่ลำนั้นๆ หลังจากนั้นเมื่อได้สมควรแก่เวลา สายเรือชายฝั่ง จะส่งเรือของตนออกตระเวนเข้ารับตู้เปล่าเหล่านั้นทั้งหมดจากทุกๆ ท่า ที่มีตู้เปล่าที่ผู้ส่งออกหรือลูกค้าของตนต้องการในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เมื่อทำการผ่านพิธีศุลกากรตามระเบียบ จากนั้นจึงจะสามารถลากตู้สินค้าเปล่าดังกล่าวออกจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือสงขลา เพื่อนำไปให้กับผู้ส่งออกบรรจุสินค้าได้

โดยสำหรับปัญหาหลักที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่สุดในเส้นทางที่ 3 นี้ก็คือ เรื่องของการขาดแคลนตู้สินค้า กล่าวคือ ปัญหาเกิดขึ้นมาจากการเตรียมตู้สินค้าของสายเรือแม่ให้กับสายเรือชายฝั่งภายในท่าเรือแหลมฉบังไม่ทันเวลา อาจจะเป็นด้วยสาเหตุจากความสัมพันธ์ที่ไม่ดีระหว่างกัน หรือเรือที่ขนส่งเกิดขัดข้อง เสีย เข้าท่าเรือไม่ได้ ล่าช้า ฯลฯ และด้วยความไม่ได้มาตรฐานของตู้สินค้าที่ไม่ผ่านเกณฑ์ที่ผู้ซื้อปลายทางกำหนดไว้ เช่น ผนังตู้ต้องไม่เป็นสนิม เพดานตู้ต้องไม่รั่วซึม ถ้ามีไม้ ไม้ต้องไม่มีเสี้ยน เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าที่ขนส่ง นั่นเอง จึงทำให้มีตู้สินค้าที่สมบูรณ์และสามารถนำมาใช้ได้ไม่เพียงพอกับความต้องการ อย่างนี้เอง เมื่อเกิดความล่าช้าหรือความไม่ตรงเวลาขึ้นตั้งแต่ต้นทาง จึงส่งผลให้กระบวนการขนส่งต่างๆ ที่จะดำเนินตามมาเกิดความล่าช้าและความไม่แน่นอนขึ้นด้วย และยังส่งผลต่อเนื่องไปถึงความมั่นใจและความน่าเชื่อถือของบริการที่มีต่อผู้ใช้บริการอีกด้วย ซึ่งทำให้ผู้ส่งออกต้องรอตู้สินค้านาน โดยไม่มีกำหนดเวลาที่แน่นอน แทนที่จะได้ทำการบรรจุสินค้าทันทีหลังจากที่ผลิตเสร็จ นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของการบริการเรือชายฝั่งนี้ ยังมีสาเหตุเนื่องมาจากผู้ใช้บริการขนส่งชายฝั่งเองรอที่จะรวบรวมสินค้าให้ได้มากพอในเรือ 1 ลำ เพราะถ้ามีสินค้าน้อยเกินไปจะไม่คุ้มกับการลงทุนขนส่งใน 1 เทียว ซึ่งทั้งนี้เป็นเพราะว่าการขนส่ง

สินค้าในรูปแบบนี้ ในปัจจุบันยังขึ้นอยู่กับผู้ใช้บริการเพียงไม่กี่รายหลักๆ ดังนั้นถ้าผู้ใช้บริการเหล่านี้ไม่มีปริมาณสินค้าที่จะต้องส่งก็จะทำให้เกิดความไม่แน่นอนมีสูงขึ้น นั่นเอง ดังเคยเกิดเหตุการณ์สำคัญในวงการค้าขายฯ เมื่อ 2 ปีที่แล้ว คือบริษัทผลิตและส่งออกขายฯ รายใหญ่รายหนึ่งซึ่งเป็นลูกค้าสำคัญของบริษัทเดินเรือชายฝั่ง นามเย็นยง จำกัด ดังกล่าว ได้ปิดกิจการลงด้วยเหตุผลบางประการ จนมีผลทำให้บริษัท นามเย็นยงเอง ต้องหยุดพักกิจการการขนส่งด้วยเรือสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบังลงชั่วคราวด้วยเช่นกัน จนกระทั่งเพิ่งฟื้นตัวกลับมาเมื่อประมาณกลางเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2546 นี้เอง ด้วยการทดลองขนส่งลำเลียงสินค้าประเภทไม้ยางพารา ก่อนในเบื้องต้น

นอกจากผลกระทบต่างๆ ดังที่ได้กล่าวไปแล้ว จากสาเหตุในเรื่องของความไม่แน่นอนในการส่งมอบตู้สินค้าระหว่างเรือแม่และเรือขนส่งชายฝั่งนั้น ยังส่งผลเสียที่สำคัญอื่นให้เกิดขึ้นอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการทำให้เรือขนส่งชายฝั่งไม่สามารถวางแผนล่วงหน้าสำหรับการเข้าไปรับตู้เปล่าในเขตท่าเรือแหลมฉบังได้ ส่งผลให้ไม่มีตารางการใช้ท่า (Window) (ดังแสดงในหน้า 212) ที่แน่นอน ทั้งนี้เนื่องจากทางสายเรือชายฝั่งไม่อาจทราบได้เลยว่าตู้สินค้าเปล่าที่ตนติดต่อไว้จะเข้ามาถึงเมื่อไร ดังนั้นจึงต้องรอเวลาจนกระทั่งได้รับทราบแล้วว่าตู้เปล่าจำนวนดังกล่าวได้มาอยู่ที่ท่านั้นๆ แล้ว พร้อมกับเวลาที่ท่าเรือว่าง หลังจากนั้นจึงจะสามารถเข้าไปรับตู้จำนวนดังกล่าวได้ และทุกเที่ยวในการวนเรือเข้าไปรับตู้เปล่าจากท่าเรือต่างๆ นั้น เรือจะต้องวนเข้าไปรับตู้จากท่าเทียบเรือต่างๆ อย่างน้อย 3 ท่า จากปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดสามารถกล่าวสรุปให้เห็นอย่างชัดเจนยิ่งขึ้นถึงสาเหตุหลักของความไม่แน่นอนในบริการการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งที่เกิดขึ้นในรูปแบบของแผนภาพได้ดังนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 6.22 แผนภาพแสดงปัญหาและสาเหตุของปัญหาในเรื่องของความไม่แน่นอนของบริการการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปัจจุบัน

นอกจากปัญหาที่นำมาซึ่งความล่าช้า ที่ก่อให้เกิดความไม่แน่นอนของบริการแล้ว ปัญหาสำคัญอีกอย่างหนึ่งในด้านการบริการของเรือขนส่งสินค้าชายฝั่ง ก็คือ เรื่องของประสิทธิภาพของเรือที่ใช้อยู่ กล่าวคือ ปัจจุบันเรือที่ทางบริษัท นามเย็นง ใช้ขนส่งและลำเลียงระหว่างท่าเรือสงขลา และแหลมฉบังนั้นเป็นเรือที่มีอายุเกือบ 30 ปี (เช่น เรือเซียงใหม่ ถูกสร้างตั้งแต่ปี ค.ศ.1975) ซึ่งทำให้มีความล้าหลังทั้งในด้านของประสิทธิภาพเทคโนโลยี และที่สำคัญที่สุดและมีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการของผู้ใช้บริการโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านของความปลอดภัย และเมื่อพิจารณาประกอบกับความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าทางทะเล* (ซึ่งมีสูงกว่าทางบก) ด้วยแล้ว จึงเป็นเหตุผลอีกประการหนึ่งที่ก่อให้เกิดผลทางด้านลบต่อความเชื่อถือของผู้ใช้บริการ อีกด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* โดยทั่วไปการรับประกันความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าทางทะเลของบริษัทประกันทั่วไประหว่างปีนั้น จะรับประกันเรือที่มีอายุไม่เกิน 15 ปี เพราะถ้าเป็นเรือที่เก่ากว่านี้ บริษัทประกันจะเก็บค่าเบี้ยประกันแพงมากจนทำให้บริษัทเดินเรือไม่ทำประกันไปเอง ซึ่งสำหรับในกรณีนี้ในต่างประเทศได้นำมาใช้เป็นกลวิธีในการควบคุมคุณภาพของเรือทางอ้อมด้วย

ตารางที่ 6-14 ตารางการใช้ท่าเรือที่ได้รับการจองล่วงหน้าไว้จากเรือที่จะเข้าเทียบท่า

VESSEL - VOYAGE	ETA		ETD		DISCH	LOAD	GANGS	Q/C	T/H	STVD	TALLY	ALS
	DATE	TIME	DATE	TIME								
RATANA THIDA 115D	8-Feb	0700	8-Feb	1400	292	-----	2	TIPS-5 : 0800-1400	TIPS	ST	ETC	PORT-E
								TIPS-6 : 0800-1400	TIPS	ST	ETC	
SAGAR 041S	8-Feb	0900	8-Feb	1800	-----	274	2	TIPS-6 : 1400-1800	TIPS	ST	ETC	STBD-W
								TIPS-7 : 1000-1800	TIPS	ST	ETC	
GURU BHUM 39HB-40BH	8-Feb	1800	9-Feb	0200	88	201	2	TIPS-6 : 1900-0200	TIPS	ST	ETC	STBD-W
								TIPS-7 : 1900-0200	TIPS	ST	ETC	
SUMIRE 93D	9-Feb	0200	9-Feb	1000	320	-----	2	TIPS-5 : 0300-1000	TIPS	ST	ETC	STBD-M
								TIPS-5 : 0300-1000	TIPS	ST	ETC	
YANTRA BHUM 408S	9-Feb	1200	9-Feb	1700	-----	195	2	TIPS-8 : 1300-1700	TIPS	ST	ETC	PORT-M
								TIPS-7 : 1300-1700	TIPS	ST	ETC	
CHIANG TUN 03022	9-Feb	1300	9-Jan	1400	6	---	1	TIPS-5 : 1300-1400	TIPS	ST	ETC	PORT-E
MATHU BHUM 835S (LOAD U/C 1 UNIT)	9-Feb	1700	10-Feb	0100	-----	480	3	TIPS-5 : 1800-2359	TIPS	ST	ETC	PORT-M
								TIPS-6 : 1800-0100	TIPS	ST	ETC	
								TIPS-7 : 1800-0100	TIPS	ST	ETC	
SHIMANAMI 113N-114S	9-Feb	2300	10-Feb	1000	159	232	2	TIPS-5 : 2359-1000	TIPS	ST	ETC	PORT-E
								TIPS-6 : 0100-0800	TIPS	ST	ETC	
RATANA THIDA 115	10-Feb	0100	10-Feb	1000	-----	280	2	TIPS-6 : 0800-1000	TIPS	ST	ETC	PORT-W
								TIPS-7 : 0200-1000	TIPS	ST	ETC	
LONDON EXPRESS 28W03-29E07	10-Feb	1000	11-Feb	0800	439	815	3	TIPS-5 : 1400-0800	TIPS	ST	ETC	PORT-M
								TIPS-6 : 1100-0800	TIPS	ST	ETC	
								TIPS-7 : 1100-0800	TIPS	ST	ETC	
SUMIRE 93 (Shifting 0800 to B4)	11-Feb	0400	11-Feb	1400	-----	400	2	ESCO-2 : 0500-0800	TIPS	B3	ETC	STBD-B3
								ESCO-3 : 0500-0800	TIPS	B3	ETC	
								TIPS-5 : 0830-1400	TIPS	ST	ETC	STBD-M
								TIPS-6 : 0830-1400	TIPS	ST	ETC	
CHIANG YUN 03021	10-Jan	?	?	?	24	---	1	?	TIPS	ST	ETC	PORT-?
NANTA BHUM 837N-S	11-Feb	?	12-Feb	?	?	50	2		TIPS	ST	ETC	PORT-?
									TIPS	ST	ETC	
									TIPS	ST	ETC	
NERVIS BAY 43W02-44E07	12-Feb	0700	13-Feb	?	?	1087	3		TIPS	ST	ETC	PORT-?
									TIPS	ST	ETC	
									TIPS	ST	ETC	
STEAMER PROSPERITY 303S-N	13-Feb	?	14-Feb	?	?	?	2		TIPS	ST	ETC	STBD-
									TIPS	ST	ETC	

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ด้านความร่วมมือระหว่างแต่ละฝ่าย (Cooperation)

เป็นที่ทราบกันดีว่าในปัจจุบันนี้เส้นทางที่ 3 ยังไม่ได้รับความนิยมนอกจากผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะจากทั้งผู้ใช้บริการอย่างผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือผู้ใช้บริการขนส่งจำพวกสายเดินเรือ ตัวแทนสายเรือ หรือตัวแทนผู้สินค้าก็ตาม ทั้งนี้เหตุผลหลักเป็นเพราะเรื่องของค่าใช้จ่ายในกิจกรรมการขนส่งต่างๆ ที่ค่อนข้างสูงกว่าในเส้นทางอื่น จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์และจากการวิเคราะห์ที่ผ่านมาพบว่าต้นทุนการประกอบการขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลา – แหลมฉบังนี้อยู่ในเกณฑ์ที่สูง ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมันดีเซล ค่ายกขนตู้สินค้าที่เกิดขึ้นในทั้งสองท่าเรือ ค่าใช้จ่ายที่ถูกเรียกเก็บจากท่าเรือโดยเฉพาะในท่าเรือสงขลาซึ่งไม่มีมาตรการพิเศษเพื่อรองรับและสนับสนุนการขนส่งรูปแบบนี้ (ต่างจากท่าเรือแหลมฉบังนี้อย่างน้อยก็ยังมีอัตราพิเศษสำหรับค่ายกขนตู้สินค้าในกรณีการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง) จนในบางครั้งเรือขนส่งชายฝั่งเองจำเป็นต้องเลือกใช้ท่าเรือเอกชนอื่นแทนท่าเรือสงขลาในการรับและส่งสินค้าเลยทีเดียว

- ด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ (Regulation)

สำหรับปัญหาทางด้านกฎระเบียบและข้อบังคับที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งในเส้นทางที่ 3 นี้มีอยู่ 2 ส่วนหลักๆ ได้แก่ ส่วนแรก เป็นส่วนของการที่ยังมีการบังคับใช้กฎหมายพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456 อยู่ในปัจจุบัน ซึ่ง พ.ร.บ. นี้ถือเป็นกฎหมายที่เก่าแก่และล้าสมัย เป็นกฎหมายที่ไม่ได้รับการปรับปรุงและทบทวนให้เหมาะสมพอที่จะสามารถรองรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ทั้งนี้อาจมีสาเหตุเนื่องมาจากความไม่มีเสถียรภาพและไม่ต่อเนื่องของคณะผู้บริหารประเทศ ประกอบกับการไม่เห็นความสำคัญทางด้านการขนส่งทางทะเลของภาครัฐบาลเองด้วย

และส่วนที่สอง เป็นส่วนของกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกและตรวจปล่อยสินค้าขาออก ณ จุดตรวจปล่อยของท่าเรือที่ด่านศุลกากรแห่งหนึ่งแล้วขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ หรือเรือลำเลียง เพื่อนำไปบรรทุกลงเรือหรือส่งออก ณ ท่าหรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง ตามประมวล

ระเบียบปฏิบัติศุลกากรข้อ 3 01 09 02 (รายละเอียดแสดงอยู่ในภาคผนวก ข.)
ซึ่งมีลักษณะไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งอย่างยิ่ง

ลำดับความเริ่มจากปัญหาในเรื่องความล่าช้าและการสูญหายของเอกสาร
และขั้นตอนการปฏิบัติงานศุลกากรที่ซ้ำซ้อน (Double Customs Clearance) ที่
เกิดขึ้นตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2540 ในกรณีการขนส่งสินค้าออกด้วยเรือขนส่งสินค้า
ชายฝั่ง และท่าเรือแหลมฉบัง (ดังที่ได้กล่าวไปข้างแล้วในส่วนของการวิเคราะห์
เส้นทางที่ 3) กล่าวคือ เมื่อมีการส่งออกในเส้นทางนี้ สินค้าของเจ้าของสินค้าจะ
ได้รับการตรวจปล่อยที่ด่านศุลกากรสงขลา จากนั้นตัวแทนออกของจะเป็นผู้นำ
ใบขนสินค้าที่ผ่านการตรวจปล่อยที่ด่านแล้วไปยื่นให้กับทางด้านศุลกากร
แหลมฉบัง (ระหว่างเวลาเดียวกันกับที่สินค้ากำลังถูกลำเลียงอยู่ระหว่างท่าเรือ
สงขลาและท่าเรือแหลมฉบัง) เพื่อให้ศุลกากรแหลมฉบังได้รับทราบเมื่อสินค้า
ดังกล่าวถูกขนส่งมาถึง และทำการรับบรรจุทุกเมื่อถูกยกขึ้นเรือแม่ ทั้งนี้
เนื่องมาจากกฎหมายศุลกากรกำหนดให้สามารถทำการรับบรรจุทุกได้เฉพาะที่ทำ
สุดท้ายที่จะทำการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไทยเท่านั้น จากนั้นปัญหา
จะเกิดขึ้นที่เอกสารดังกล่าวมักจะสูญหายและมีจุดผิดพลาด ซึ่งจำเป็นต้อง
ต้องทำการแก้ไข ในขณะที่การแก้ไขนั้นเป็นไปด้วยความล่าช้า ยากลำบาก และ
วุ่นวาย ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้ทั้งระบบการขนส่งเกิดความผิดพลาดและความสับสน
ไปทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นทางด้านขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การรับสินค้าของ
ผู้นำเข้าในต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดปัญหาสำคัญที่ต่อเนื่องมา ซึ่งก็คือ
ความล่าช้าของการขอคืนเอกสารชดเชยภาษี (เช่น แบบ BOI, 19 ทวิ หรือ
แบบชดเชยภาษีมูลค่าเพิ่ม) ที่ผู้ส่งออกควรจะได้รับสิทธิประโยชน์ภายหลัง
การส่งออกสินค้าแล้ว

จากนั้นเมื่อเกิดปัญหาเหล่านี้ขึ้นบ่อยครั้ง ทางกรมศุลกากรจึงได้เล็งเห็น
ความสำคัญ และเพื่อกำจัดการอุปสรรคและอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งและ
ลำเลียงสินค้าในกรณีนี้ให้มากขึ้น ในช่วงปี พ.ศ. 2540 จึงได้มีการเปลี่ยนแปลง
หน้าที่ในส่วนของการนำส่งใบขนฯ ดังกล่าวไปยังท่าเรือแหลมฉบังจากเดิมซึ่งเป็น
หน้าที่ของตัวแทนออกของเอง เปลี่ยนไปเป็นเจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินการแทน
และต่อมาในวันที่ 22 มีนาคม พ.ศ. 2543 จึงได้ประกาศให้การปฏิบัติงาน
ในส่วนของการรับบรรจุทุกในใบขนสินค้าขาออก ในกรณีดังกล่าวนี้ สามารถให้

สถานที่ที่ทำการตรวจปล่อยที่ติดตั้งระบบ EDI (Electronic Data Interchange) แล้ว ตั้งหน่วยรับบรรทุกดำเนินการรับบรรทุกในโบขนฯ นั้นเอง โดยไม่ต้องส่งโบขนฯ ดังกล่าวไปให้ท่าเรือที่ทำการส่งออกให้เป็นผู้ทำการรับบรรทุกอีกต่อไป (พร้อมทั้งให้มีการเปลี่ยนแปลงในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรในปี พ.ศ. 2544 ด้วย)

แต่อย่างไรก็ดี ระเบียบที่ประกาศออกมานั้น ไม่สามารถเกิดขึ้นในทางปฏิบัติได้ เนื่องจากความขัดแย้งในผลประโยชน์กันเองระหว่างหน่วยงานศุลกากร แหลมฉบังกับศุลกากรสงขลา ซึ่งถ้าระเบียบดังกล่าวนี้สามารถปฏิบัติได้สำเร็จ ศุลกากรแหลมฉบังก็จะไม่ได้รับค่าแรงนอกระบบอย่างที่เคยได้ นั้นเอง (สำหรับปัญหาในเรื่องนี้ จะกล่าวในส่วนของหน่วยงานศุลกากรเองในลำดับต่อไป) จึงเป็นปัญหามาจนกระทั่งอีก 3 ปีต่อมา ในวันที่ 17 มีนาคม พ.ศ. 2546 ได้มีการย้าคำสั่งปฏิบัติฯ ดังกล่าวมายังด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องอีกครั้งหนึ่ง (ประกาศของทางกรมศุลกากร ผู้ศึกษาได้แนบไว้ในส่วนของภาคผนวก ฉ.) จนกระทั่งกระบวนการในปัจจุบันเริ่มเป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้นๆ คือ มีความสะดวกกระทั่งว่าเมื่อเจ้าของสินค้าได้รับการตรวจปล่อยสินค้าจากด่านศุลกากรสงขลาเรียบร้อยแล้ว ทางด่านสงขลาเอง ด้วยระบบ EDI จะทำการส่งเอกสารสำแดงรายละเอียดของสินค้า หมายเลขตู้ หมายเลข seal ฯลฯ เพียงใบเดียวทางโทรสารไปยังศุลกากรแหลมฉบังเพื่อรับทราบและควบคุมการยกขนสินค้าขึ้นเรือแม่ หลังจากทางสายเรือได้รับสินค้าขึ้นเรือเรียบร้อยแล้ว ก็จะออกเอกสาร Shipping Manifest เพื่อแสดงให้ทราบว่าสินค้านี้ได้เข้ามาอยู่ในความรับผิดชอบของตนอย่างครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ทางศุลกากรแหลมฉบังเองก็จะส่งเอกสารดังกล่าวด้วยโทรสารกลับมายังด่านศุลกากรสงขลาเพื่อให้ทำการรับบรรทุก นั้นเอง เป็นอันว่าเสร็จสิ้นกระบวนการ ซึ่งภายใต้กระบวนการนี้ ผู้ส่งออกสามารถขอรับเอกสารขอคืนและชดเชยภาษีได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 10 วัน จากที่เคยต้องสิ้นเปลืองเวลารอนานถึง 3 ถึง 6 เดือนภายใต้กระบวนการเดิม อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ในทางทฤษฎี พิธีการศุลกากรจะสามารถปรับปรุงได้สะดวกอย่างนี้ แต่วิถีทางการปฏิบัติที่ผ่านมามาตลอด 3 ปีก็ยังเป็นข้อโต้แย้ง ข้อสงสัย และเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความไม่มั่นใจต่อผู้ส่งออกอยู่นั้นเอง

6.3.1.5 ท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับในกระบวนการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งนี้ ท่าเรือแหลมฉบังจะมีบทบาทสำคัญในการถ่ายลำสินค้า (Transshipment) ที่ได้รับการนำเข้ามาจากท่าเรือสงขลาเพื่อยกขนสินค้าขึ้นเรือแม่ต่อไป จากข้อมูลที่ได้ศึกษาพบว่าในปัจจุบันกระบวนการทำงานในส่วนของการถ่ายลำสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพสูงเพียงพอเมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือสิงคโปร์ กล่าวคือ ยังไม่ทันสมัย และยังมีงานด้านเอกสารอยู่อีกมาก จึงทำให้มีขั้นตอนการดำเนินงานค่อนข้างมาก ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของการถ่ายลำระหว่างเรือขนส่งชายฝั่งกับเรือแม่ระหว่างประเทศ หรือถ่ายลำระหว่างเรือแม่ต่างประเทศด้วยตนเองก็ตาม

6.3.1.6 การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

นอกจากปัญหาที่เกิดขึ้นในเรื่องของการขาดแคลนบุคลากรที่ได้เปรยไว้ในส่วนของการขนส่งสินค้าชายฝั่งแล้ว สำหรับในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศนี้ ยังมีปัญหาในเรื่องของความล่าช้า และความไม่เป็นสากลของกฎหมายการรับขนของระหว่างประเทศ พ.ศ. 2481 ที่ได้มีการบังคับใช้ (ถึงแม้จะได้รับการปรับปรุงใหม่มาจนถึง พ.ศ. 2534 แล้วก็ตาม) ซึ่งควรได้รับการทบทวนและปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันมากขึ้น (ความเห็นจากผู้ประกอบการหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง)

6.3.1.7 ศุลกากร

นอกจากปัญหาทางด้านศุลกากรที่ได้กล่าวไปแล้วในส่วนของการขนส่งและลำเลียงสินค้าชายฝั่ง สำหรับในส่วนนี้จะเป็นปัญหาสำคัญของหน่วยงานศุลกากรเองที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านของบุคลากร ระบบ และกระบวนการให้บริการในกรณีการขนส่งทั่วไป โดยปัญหาหลักที่สำคัญที่สุดในปัจจุบันตามที่ได้ศึกษาได้รับข้อมูลมาจากความคิดเห็นของบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ก็คือ ปัญหาเรื่องของเงินนอกระบบ (Tea Money) ที่เกิดขึ้นระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับผู้มาติดต่อ ซึ่งมักจะเป็นตัวกลางอย่างบริษัทตัวแทนออกของ (บริษัท Shipping) ที่ทำหน้าที่จัดการงานด้านพิธีการเหล่านี้แทนผู้ส่งออก และจากสถานการณ์จริงนั้น อาจกล่าวได้ว่าในวงการการส่งออก มีเงินส่วนนี้เกิด

ขึ้นจนเป็นเรื่องปกติเลยทีเดียว ซึ่งล้วนเป็นการประพุดติมิชอบและใช้อำนาจทางกฎหมาย ในทางที่ผิดของบุคลากรแต่ละระดับในหน่วยงานเอง ซึ่งถ้าผู้ที่มาติดต่อไม่มีค่าใช้จ่ายใน ส่วนนี้ให้ กระบวนการทำงานต่างๆ ก็จะดำเนินไปได้โดยไม่สะดวกลดลง ทั้งๆ ที่ในช่วงหลังกระบวนการทำงานต่างๆ ของกรมศุลกากรเองก็ได้นำระบบ EDI เข้ามาใช้ในการติดต่อและส่งผ่านข้อมูลกันระหว่างหน่วยงาน และส่งผ่านข้อมูลระหว่างตัวแทนและ/หรือผู้ส่งออกด้วย ซึ่งมีผลทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของตัวแทนหรือผู้ส่งออกเหล่านั้นสูงขึ้น ในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงานของหน่วยงานศุลกากรเองกลับลดลงก็ตาม นอกจากนั้นจากการสังเกตการปฏิบัติงานในหน่วยงานศุลกากรเอง ผู้ศึกษาพบว่ายังมีงานที่ใช้ระบบเอกสาร (Paper Work) หลงเหลืออยู่อีกมาก ซึ่งล้วนเป็นระบบที่สามารถนำมาซึ่งความผิดพลาดอันจะก่อให้เกิดการเสียเวลา และความยุ่งยากในการแก้ไข รวมทั้งยังทำให้ต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นอีกด้วย

6.3.2 วิเคราะห์ปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขในการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่ง

จากที่กล่าวมาแล้ว จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการขนส่งสินค้าด้วยเรือชายฝั่งในประเทศไทยระหว่างท่าเรือสงขลา – แหลมฉบังในกรณีศึกษานี้ มีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เกิดขึ้นมากมาย ไม่ว่าจะเป็นในด้านของระบบและกระบวนการให้บริการทั้งของการขนส่งชายฝั่งเอง และส่วนที่เกี่ยวข้องรอบข้าง เช่น ท่าเรือสงขลา ศุลกากร เป็นต้น ซึ่งจากการวิเคราะห์ปัญหาในด้านระบบการบริการและกระบวนการให้บริการทั้งหมดแล้วนั้น สามารถกล่าวได้ว่าสาเหตุของปัญหาสำหรับการขนส่งในส่วนนี้ที่ทำให้ระดับความน่าเชื่อถือและความสะดวกลดลงไม่สูงเท่าที่ควร หรืออาจกล่าวได้ว่าไม่มีความต้องการ (Demand) การขนส่งในส่วนนี้เกิดขึ้นมากเท่าที่ควรนั้น เนื่องจาก การไม่มีอุปทานการขนส่ง (Transportation Supply) ที่จะสามารถรองรับความต้องการหรือปริมาณสินค้าที่มีได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องมาจากหลายๆ สาเหตุ ตลอดจนถึงมีราคาค่าขนส่งที่สูงกว่าในเส้นทางอื่น และในอีกด้านหนึ่ง การขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังก็ยังไม่เป็นที่ดึงดูด (Attraction) กับผู้ซื้อในต่างประเทศซึ่งมักจะเป็นผู้เลือกเส้นทางขนส่งได้มากเพียงพอ อีกด้วย ดังนั้นผู้ศึกษาจึงต้องหาแนวทางและมาตรการในการดึงความต้องการเหล่านี้กลับมาโดยเฉพาะด้วยมาตรการทางด้านราคา นอกจากนี้ นอกจากการแก้ไขปัญหาในส่วนของการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งจะเป็นวัตถุประสงค์หลักข้อหนึ่งของการวิจัยครั้งนี้แล้ว ผู้ศึกษายังเห็นว่าการขนส่งในส่วนนี้ยังเป็นส่วนสำคัญที่มีหน้าที่เชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งหมดตั้งแต่ต้นทางและปลายทางของเส้นทางที่ 3 เข้าด้วยกัน ดังนั้น จึงควรได้รับการพิจารณาให้เป็นจุดสำคัญในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ของระบบ โดยสำหรับแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่ผู้ศึกษาจะมุ่งเน้นไปใน

แนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้นที่สามารถปฏิบัติได้ และจะมีการเสนอแนะแนวทางการแก้ไขเชิงปฏิบัติในระยะยาวไว้อีกด้วย โดยได้กล่าวไว้อย่างค่อนข้างชัดเจนดังต่อไปนี้

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าสำหรับการขาย-ส่งออกผลิตผลยางพาราจากผู้ส่งออกไทยไปยังกลุ่มประเทศจีนและญี่ปุ่นนั้นส่วนใหญ่หรือแทบจะทั้งหมดเป็นการขายในรูปแบบ FOB ซึ่งหมายความว่าผู้นำเข้าในต่างประเทศเป็นผู้เลือกท่าเรือต้นทางที่ใช้ในการส่งออกหรือจุดส่งออก โดยจะพิจารณาเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุดที่เกิดจากการรวมกันระหว่างราคาขายที่ได้รับกับค่าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นสำคัญ และจากที่ได้กล่าวไปแล้วอีกว่า

$$\text{ราคาขาย} = \text{ต้นทุนประกอบการผลิตยางพารา} + \text{กำไร} + \text{ค่าขนส่งภายในประเทศ} \dots (1)$$

$$\text{ราคาซื้อ} = \text{ราคาขาย} + \text{ค่าขนส่งระหว่างประเทศ} \dots (2)$$

ดังนั้น จะเห็นว่าด้วยพฤติกรรมการค้าขาย ส่งออกดังกล่าว ความต้องการ (Demand) การขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งในกรณีการส่งออกผลิตผลยางพาราที่ศึกษาอยู่นี้ เมื่อพิจารณาจากสมการทั้งสองดังกล่าว จะเกิดขึ้นไม่ได้หรืออาจจะเกิดขึ้นได้ยากถ้าค่าใช้จ่ายในส่วน of ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศปลายทาง (จีนหรือญี่ปุ่น) ไม่ได้ถูกทำให้ลดลงจนสามารถแข่งขันกับท่าเรือต้นทางอื่นอย่างท่าเรือปีนัง (ในเส้นทางที่ 1 กรณีปลายทางประเทศญี่ปุ่น) หรือท่าเรือสงขลา-สิงคโปร์ (ในเส้นทางที่ 2 กรณีปลายทางประเทศจีน) ได้ และจนสามารถดึงดูดผู้นำเข้าให้เข้ามาใช้บริการเส้นทางท่าเรือแหลมฉบังได้ ไม่ว่าจะราคาขายจะลดต่ำลงเพียงใด (ในเกณฑ์ที่เป็นไปได้) ก็ตาม ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าการขนส่งในส่วนนี้ควรจะได้รับพิจารณาให้เป็นจุดเริ่มต้นในการแก้ไขปัญหาของระบบการขนส่งในเส้นทางที่ 3 และจึงตามมาด้วยการแก้ปัญหาในส่วนของการขนส่งสินค้าด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยให้การสนับสนุนด้วยมาตรการต่างๆ ที่มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายการขนส่งในส่วนนี้ลดต่ำลง ซึ่งจะมีผลต่อราคาขาย FOB แหลมฉบัง (ในสมการที่ 1) โดยตรงต่อไป

จากข้อมูลในตารางที่ 6-4 ถึง 6-6 จะเห็นว่า ในปัจจุบันค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - ประเทศจีน (ท่าเรือ Shanghai) และประเทศญี่ปุ่น (MAIN PORT) อยู่ที่ระดับ 300 และ 450 US\$ ต่อตู้ ซึ่งสูงกว่าต้นทางท่าเรือปีนัง ซึ่งอยู่ที่ระดับ 250 และ 360 US\$ ไม่มากนัก (ส่วนจากท่าเรือสงขลาไปยังปลายทางจีนและญี่ปุ่นอยู่ที่ระดับ 390 และ 680) ดังนั้นเพื่อเป็นการกระตุ้นให้อุปสงค์การขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้เกิดขึ้น ผู้ศึกษาจึงได้เสนอแนวทางการดำเนินการในการแก้ไขปัญหา ดังนี้

1. อาศัยกลไกการตลาดตกลงและทำสัญญาซื้อขายระหว่างสายเดินเรือที่ให้บริการอยู่ในท่าเรือแหลมฉบังกับผู้ส่งออกไทยซึ่งมีสินค้าที่จะส่งออกเป็นประจำและต่อเนื่องในระยะยาว ซึ่งจะทำให้ผู้ซื้อในประเทศปลายทางได้รับค่าระวางลดลง
2. ให้มีการทำสัญญาบริการ (Service Contract) ระหว่างรัฐบาลหรือองค์กรอย่างสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือ ซึ่งถือได้เป็นตัวแทนหรือศูนย์รวมของการซื้อ ขาย ส่งออก และการขนส่งสินค้าที่มีอำนาจในการต่อรองในระดับสูง กับสายเดินเรือ (อาจเป็นสายที่มีอำนาจต่อรองต่ำ หรือสายเรือที่ยังไม่มีชื่อเสียงมากนัก) ที่ให้บริการในเส้นทางนี้ (แหลมฉบัง - จีน และแหลมฉบัง - ญี่ปุ่น) เพื่อให้ได้รับราคาค่าระวางบริการขนส่งการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศต่ำกว่าราคาตลาด ลักษณะเดียวกันกับสัญญาที่มีอยู่ระหว่างไทย โดยสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยกับสายเดินเรือ COSCO และ China Shipping ของจีนในปัจจุบัน โดยอาจมีข้อแลกเปลี่ยนหรือข้อเสนอคือ เราจะมีปริมาณสินค้าที่ค่อนข้างคงที่ ต่อเนื่อง แน่นนอน และสม่ำเสมอ เท่าไร อย่างไรในแต่ละเดือน
3. อาศัยการทำสัญญาด้านการขนส่ง การค้าระหว่างภาครัฐบาลของประเทศไทยกับรัฐบาลของประเทศปลายทาง โดยมีวัตถุประสงค์ให้ค่าขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศต่ำลง
4. สนับสนุนให้เกิดการขนส่งสินค้าออกโดยใช้เส้นทางภายในประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือสงขลา และท่าเรือแหลมฉบัง โดยปรับเปลี่ยนวิธปฏิบัติในกระบวนการต่างๆ ในเส้นทางนี้ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นทั้งผู้ให้บริการ (Service Provider) ผู้ใช้บริการ (Users) และผู้ควบคุม (Regulator) ในระบบการขนส่ง

จากที่กล่าวมา เป็นเพียงการสร้างความต้องการการขนส่งให้เกิดขึ้นในส่วนปลายของเส้นทางขนส่งที่ 3 เท่านั้น หลังจากแก้ไขปัญหาในส่วนของค่าขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นพจน์ที่สองในสมการที่ (2) เสร็จสิ้นแล้ว ถ้าราคาซื้อที่เกิดกับผู้นำเข้าในเส้นทางที่ 3 ยังสูงกว่าในเส้นทางที่ 1 และ 2 อยู่ การส่งออกในเส้นทางที่ 3 หรือการขนส่งด้วยเรือขนส่งชายฝั่งในกรณีนี้ก็ยังไม่อาจเกิดขึ้นได้อยู่แน่นอน ดังนั้น จากสมการที่ (2) เมื่อแก้ไขปัญหาในพจน์ที่สองเสร็จสิ้นแล้ว จำเป็นจะต้องมีแนวทางในการแก้ปัญหาที่พจน์แรก (ซึ่งถูกกระจายให้เห็นอยู่ในสมการที่ (1)) โดยจะมุ่งเน้นไปยังค่าขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเป็นพจน์สุดท้ายในสมการที่ (1) หรือหมายถึงการขนส่งด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบัง นั่นเอง

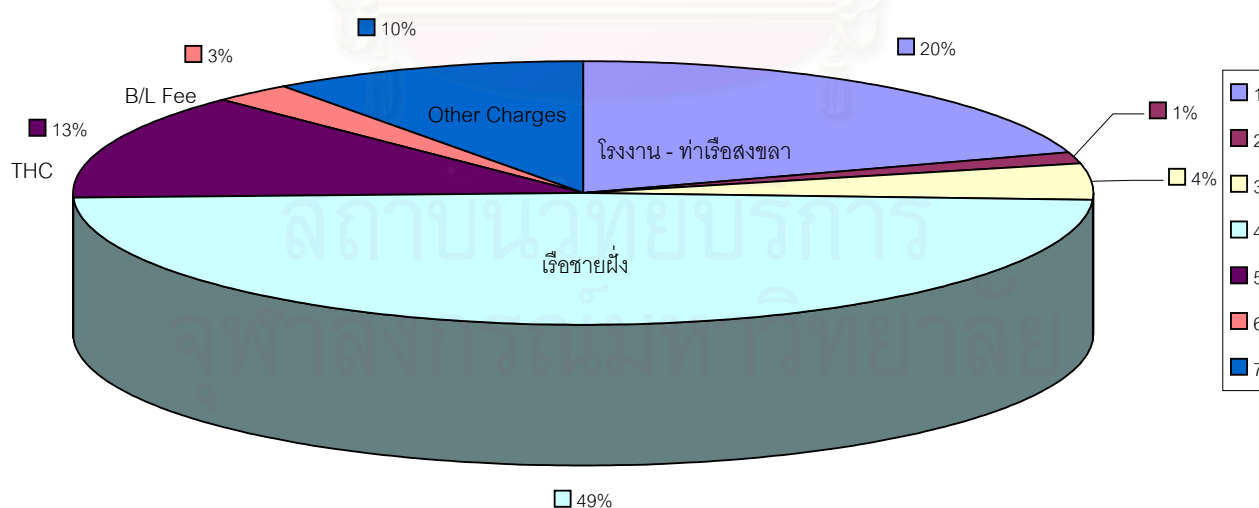
สำหรับแนวทางการแก้ไขในกรณีค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศนั้น ผู้ศึกษาได้เสนอว่า ควรเริ่มต้นมุ่งไปที่ปริมาณยางที่ส่งออกไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่นเสียก่อน เนื่องจาก ในเส้นทางที่ 3 นี้มีค่าขนส่งภายในประเทศ (จนถึงท่าเรือแหลมฉบัง) สูงกว่าค่าใช้จ่ายส่วนเดียวกันในเส้นทางที่ 1 (จนถึงท่าเรือปีนัง) เพียง $19,967 - 17,437 = 2,530$ บาทต่อตู้เท่านั้น ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะช่วยให้ลดลงมาได้อย่างไม่ยากนัก แต่เมื่อเทียบกับในเส้นทางที่ 2 ค่าขนส่งในส่วนดังกล่าว (ในกรณีการขนส่งปลายทางประเทศจีน) มีความแตกต่างกันมากจนเกือบเท่าตัว ดังแสดงในตาราง

ตารางที่ 6-15 การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศ (Inland Transportation) ระหว่าง 3 เส้นทางการขนส่ง (บาท/ตู้สินค้า)

Inland Transportation Expense	Route 1*	Route 2		route 3*
		Japan	China	
Expense	17,437	18,955	10,242	19,967

* ค่าใช้จ่ายที่แสดงในตาราง มีอัตราเท่ากันทั้ง 2 ประเทศปลายทาง (จีน และญี่ปุ่น)

จากการวิเคราะห์ที่ผ่านมาในส่วนของเส้นทางที่ 3 ประกอบกับตารางที่ 6-15 ดังกล่าว พบว่าสำหรับค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศในเส้นทางที่ 3 19,967 บาทต่อตู้นี้ ประกอบไปด้วยค่าขนส่งชายฝั่ง 9,700 บาท หรือเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละเกือบ 50 เลยทีเดียว ดังแสดงในแผนภูมิด้านล่าง (ยกมาจากรูปที่ 6.11)



ดังนั้นค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ซึ่งถือเป็นสัดส่วนที่สูงมาก จึงเป็นค่าใช้จ่ายที่ควรได้รับการแก้ไขให้ลดต่ำลงเป็นอันดับแรก (และค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นอยู่ในเกณฑ์ที่ปกติ) ไม่ว่าจะด้วยวิธีการหรือ

แนวทางใดก็ตามที่พอจะเป็นไปได้ โดยในที่นี้ผู้ศึกษาได้นำเสนอการแก้ไขปัญหามาระยะต่างๆ ไว้หลายแนวทาง ดังจะกล่าวต่อไปนี้

แนวทางการแก้ไขปัญหา

หลังจากอุปสงค์ในเส้นทางการขนส่งที่ 3 นี้ได้รับการกระตุ้นให้เกิดขึ้นแล้วด้วยมาตรการต่างๆ ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ซึ่งไม่เพียงแต่จะทำให้ค่าระวางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลดต่ำลงแล้ว ยังเป็นการเปลี่ยนทิศทางการไหล (Flow) ของสินค้าที่ส่งออกไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กลับมาจากเส้นทางท่าเรือปีนังและท่าเรือสิงคโปร์ให้กลับเข้ามาในประเทศไทยอีกด้วย

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาระยะสั้นในการขนส่งชายฝั่งสำหรับปริมาณยางพาราปลายทางประเทศญี่ปุ่น (เส้นทางที่ 1) ซึ่งมีค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศรวมไม่ต่างจากเส้นทางที่ 3 มากนัก จะมุ่งเน้นที่จะพยายามลดต้นทุนของผู้ประกอบการเรือชายฝั่งที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันลง ซึ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและ/หรือผู้ส่งออกสำหรับการขนส่งในรูปแบบนี้ลดต่ำลง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มอุปสงค์การขนส่งในเส้นทางนี้อีกทางหนึ่ง นั่นเอง ดังนั้นสำหรับการพิจารณาปัญหาในแนวทางนี้ ผู้ศึกษาจึงได้ทำการศึกษาถึงต้นทุนรายการสำคัญ ที่ผู้ให้บริการเรือชายฝั่งต้องรับภาระ และค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการใน 1 เทียบของการขนส่งสินค้า 1 ตู้สินค้า (ขนาด 20 ฟุต) เพื่อจะหาแนวทางซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายการขนส่งที่เกิดขึ้นในส่วนนี้ลง โดยสามารถรวบรวมข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งดังกล่าว ซึ่งก็คือ บริษัท นามยีนยง ชิปปิ้ง จำกัด และจากการอ้างอิงในแบบจำลองการขนส่งที่ทางบริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด ได้เคยศึกษาไว้อีกทางหนึ่ง ซึ่งจะทำให้การศึกษายู่บนสมมติฐานที่ว่า “ความต้องการการใช้การขนส่งในเส้นทางนี้มีมากพอและมีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ด้วยมาตรการต่างๆ ในส่วนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ)” โดยมีลำดับการพิจารณาข้อมูลจากทั้ง 2 แหล่ง ดังต่อไปนี้

- ต้นทุนการประกอบการ : พิจารณาจากแบบจำลองที่ได้มีการศึกษาไว้แล้วของบริษัทที่ปรึกษา โกลเด้น แพลน จำกัด ในโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง ในปี พ.ศ. 2542 และจากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการจริง

สำหรับในส่วนข้อมูลจากแบบจำลองนี้ ผู้ศึกษาจะนำมาใช้เป็นเพียงแนวทางในการพิจารณาถึงต้นทุนที่ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งต้องรับภาระต่อการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ต่อหนึ่งตู้สินค้า (ซึ่งเป็นข้อมูลส่วนที่ไม่สามารถรวบรวมจากการสัมภาษณ์และสอบถามได้ทั้งหมด เนื่องจากข้อมูลต้นทุนเป็นความลับทางธุรกิจ) โดยสำหรับการวิเคราะห์แบบจำลองค่าใช้จ่ายของการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งที่เกิดขึ้นกับผู้ขนส่ง (หรือผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่ง) นี้ มีโครงสร้างต้นทุนการดำเนินการ (Operating Cost) แบบจำลอง และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้สำหรับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ถึง 10,000 DWT เมื่อปี พ.ศ. 2542 เป็นดังนี้

ตารางที่ 6-16 วิเคราะห์สัมประสิทธิ์ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางเรือ

รายการ	ค่าสัมประสิทธิ์			สมการค่าใช้จ่าย เมื่อ $Y = \text{ค่าใช้จ่าย (บาท/วัน)}$
	b0	b1	b2	
Capital	7908.97	-4.1419	0.0021	$Y = b_0 + b_1 \cdot \text{DWT} + b_2 \cdot \text{DWT}^2$
Manning	3119.4	4.4954	-0.0001	$Y = b_0 + b_1 \cdot \text{DWT} + b_2 \cdot \text{DWT}^3$
Maintenance	6805.45	0.1647	-	$Y = b_0 + b_1 \cdot \text{DWT}$
Fuel	7510.02	6.463	-	$Y = b_0 + b_1 \cdot \text{DWT}$
Others	626.076	0.403	-	$Y = b_0 \cdot \text{DWT} + b_1$

ตารางที่ 6-17 ค่าใช้จ่ายการขนส่งทางเรือที่เกิดกับผู้ขนส่ง

รายการ	Vessel Operation Cost at various DWT (baht/Day)							
	500	1000	1500	2000	3000	4000	5000	10000
Capital	6,363	5,867	6,421	8,025	14,383	24,941	39,699	76,490
Manning	5,342	7,515	9,638	1,710	5,706	19,501	23,096	38,073
Maintenance	6,888	6,970	7,053	7,135	7,300	7,464	7,629	8,452
Fuel	10,742	13,973	17,205	20,436	26,899	33,362	39,825	72,140
Others	7,661	10,130	11,929	13,395	15,773	17,712	19,378	25,623
Total	36,996	44,455	52,246	60,701	80,061	102,980	129,627	320,778

หมายเหตุ ค่าที่ได้ในตาราง สามารถคำนวณได้จากสมการในตารางที่ 6-16

ที่มา : รายงานการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง สพว. (2544)

ถึงแม้การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายในตารางดังกล่าวจะสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพก็ต่อเมื่อเรือที่ใช้ในการขนส่งต้องเป็นเรือสินค้าทั่วไปหรือสินค้าเทกองเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดี ก็ยังสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางสำหรับการอ้างอิงในการวิเคราะห์และประมาณการถึงค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งในรูปแบบของเรือบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ได้ โดยจากตารางข้างต้นประกอบกับข้อมูล que ผู้ศึกษาได้เก็บและรวบรวมมาทั้งจากการสัมภาษณ์และได้จากเอกสารต่างๆ พร้อมทั้งพิจารณาร่วมกับตารางที่ 5-4 (ในบทที่ 5) สามารถประมาณต้นทุนที่ผู้ประกอบการเรือขนส่งชายฝั่ง (บริษัท นามเย็นยง ชิปปิ้ง จำกัด) ที่ต้องรับภาระอยู่ในปัจจุบัน ในเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือสงขลา โดยพิจารณาร่วมกับข้อมูลสำคัญๆ ได้ดังต่อไปนี้

- ข้อมูลเรือ

เรือที่ใช้ขนส่งชายฝั่งในกรณีการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์นี้ มีระวางลำละ 1,000 เดทเวทตัน (DWT) และมีเครื่อง 2 ตัว โดยมีกำลังเครื่องๆ ละ 238.48 แรงม้า (HP)

- ข้อมูลการขนส่งและต้นทุน ประกอบไปด้วย

ส่วนแรก ต้นทุนในส่วนของการปฏิบัติงานของเรือ (Vessel Operation Cost) พิจารณาจากตารางที่ 6-17 ที่ขนาดเรือ 1,000 DWT โดยไม่รวมค่าน้ำมัน คิดเป็น $44,455 - 13,973 = 30,482$ บาทต่อวัน แต่ในขณะที่เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบังไปจนถึงท่าเรือสงขลา (ขาเดียว) ใช้เวลาเฉลี่ย 2 วัน ดังนั้น ต้นทุนในส่วนนี้ คิดเป็นประมาณ $2 * 30,482 = 60,964$ บาทต่อขา โดยในแต่ละขา สามารถขนตู้สินค้าได้โดยเฉลี่ย 42 ตู้ ดังนั้น คิดเป็นต้นทุนเฉลี่ยต่อตู้สินค้าเท่ากับ $60,964 / 42 = 1,451.5$ บาทต่อตู้ ดังนั้นถ้าพิจารณาการขนส่งทั้งขาไปและขากลับ (1 เที่ยว) คิดเป็นต้นทุนการปฏิบัติงานรวม $2 * 1,451.50 = 2,903$ บาทต่อตู้

ส่วนที่สอง ค่าน้ำมัน ซึ่งในแต่ละขาของการขนส่ง รวมระหว่างที่เรือแล่นและเรือจอดทั้งหมดแล้ว สำหรับเรือที่ใช้เครื่องยนต์ในระดับนี้ จะใช้น้ำมันวันละประมาณไม่เกิน 1,700 ลิตร (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์) โดยใช้น้ำมันโซล่าดีเซล ซึ่งมีราคาเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 14 บาทต่อลิตร ดังนั้นในการขนส่งทั้ง 2 วัน คิดเป็นต้นทุนค่าน้ำมันทั้งหมด $2 * 14 * 1,700 =$

47,600 บาทต่อขา หรือ $47,600 / 42$ ซึ่งประมาณเท่ากับ 1,133.33 บาทต่อตู้ ดังนั้นถ้าพิจารณาการขนส่งทั้งขาไปและขากลับ (ในหนึ่งเที่ยวการขนส่ง) คิดเป็นต้นทุนการปฏิบัติงานรวม $2 * 1,133.33 = 2,266.67$ บาทต่อตู้

และส่วนที่สาม ส่วนสุดท้ายของต้นทุนรายการสำคัญ ก็คือ ต้นทุนในส่วนของกิจกรรมการยกขนตู้สินค้าที่ทำเรือ ทั้งการขนย้ายภายในท่าเรือ (Wharfage) และ การยกขนขึ้น และลงระหว่างเรือกับ ท่าเรือ (Stevedorage) โดยในที่นี้จะเรียกรวมว่า Handling Charge เนื่องจากทั้งท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลาได้คิดค่าใช้จ่ายทั้งสองกิจกรรมนี้เป็นอัตรารวมรายการเดียว โดยต้นทุนในส่วนการขนย้ายตู้สินค้าที่ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งต้องรับภาระ มีดังนี้

ยกขนตู้เปล่าที่ทำเรือแหลมฉบัง	585 บาทต่อตู้
ยกขนตู้เปล่าที่ทำเรือสงขลา	735 บาทต่อตู้
ยกขนตู้หนักที่ทำเรือสงขลา	825 บาทต่อตู้
ยกขนตู้หนักที่ทำเรือแหลมฉบัง	715 บาทต่อตู้
รวมเป็น	2,860 บาทต่อตู้

รวมต้นทุนทั้งสามส่วนดังกล่าว คิดเป็น $2,903 + 2,266.67 + 2,860 = 8,029.67$ บาทต่อตู้ (โดยต้นทุนที่คิดได้ดังกล่าวเป็นเพียงต้นทุนประมาณอย่างคร่าวๆ เท่านั้น ไม่ใช่ต้นทุนที่แท้จริง เพราะในบางครั้งเรืออาจไม่ได้ใช้เวลาแล่นถึง 2 วัน (ในที่นี้ได้นำระยะเวลาการขนส่งโดยเฉลี่ยมาใช้ในการพิจารณา) และอาจยังมีต้นทุนรายการอื่นๆ เล็กๆ น้อยๆ ที่ยังไม่ได้พิจารณารวมถึงอีกมากมาย เช่น ต้นทุนค่าเสื่อมราคาของทรัพยากร ต้นทุนการติดต่อประสานงาน ต้นทุนค่าเสียเวลาในการรอคอยในขั้นตอนต่างๆ ต้นทุนด้านเอกสาร ฤดูกาลร กิจกรรมการแจ้งเรือเข้าออก การนำร่อง ค่าใช้จ่ายในการเช่าท่าเรือ ค่าบำรุงรักษาดูแลทำความสะอาดตู้สินค้า ฯลฯ และนอกจากนั้นสำหรับต้นทุนรายการที่หนึ่งที่วิเคราะห์ได้มานั้น ยังเป็นการวิเคราะห์ที่ได้จากการประมาณจากแบบจำลองที่เหมาะสมสำหรับเรือขนส่งสินค้าเทกองหรือเรือสินค้าทั่วไป ในสถานการณ์การขนส่งในปี พ.ศ. 2542 อีกด้วย

- ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการ : พิจารณาจากการรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการจริง

นอกจากการรวบรวมข้อมูลจริงโดยการสัมภาษณ์จะมีส่วนช่วยในการวิเคราะห์ถึงปัจจัยทางด้านต้นทุนการประกอบการในส่วนที่แล้วแล้ว ยังเป็นส่วนสำคัญสำหรับการเก็บข้อมูลในส่วนของการขนส่งที่เกิดขึ้นกับผู้ให้บริการด้วย (ประมาณ 9,700 บาทต่อตู้) และยังคงเนื่องไปถึงในส่วนองแนวทางและความเป็นไปได้ในการลดราคาค่าบริการหรือต้นทุนการดำเนินการลงเพื่อพิจารณาว่ามีแนวทางใดบ้างที่สามารถเป็นไปได้ และมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงไร อย่างไร และถ้าเป็นไปได้ มีสาเหตุเนื่องมาจากอะไร

จากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ และจากการวิเคราะห์ถึงโครงสร้างต้นทุนรายการหลักๆ ที่ผ่านมานั้น สามารถสรุปได้ว่าถึงแม้ในเส้นทางดังกล่าว (เส้นทางเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือสงขลา) จะมีความต้องการการขนส่งสูงถึง 1,500 ตู้ต่อเดือน และจะมีความสม่ำเสมอ และแน่นอนเพียงไรก็ตามผู้ประกอบการขนส่งก็ไม่สามารถที่จะลดราคาค่าบริการที่เรียกเก็บจากผู้ให้บริการในอัตราปัจจุบันลงได้อีก (สำหรับในกรณีศึกษา นี้ ต้องการให้ลดลงไปให้ได้ต่ำกว่า 7,200 บาทต่อตู้) เพราะ การที่จะประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งในกรณีนี้ได้นั้น จะต้องอาศัยประโยชน์ของการประหยัดจากขนาด (Economy Of Scale) ของการขนส่ง หรือหมายถึงต้องใช้เรือที่มีระวางที่ใหญ่ขึ้น ซึ่งในปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการมีระวางและศักยภาพของเรืออยู่ในเกณฑ์ที่จำกัด กล่าวคือ ไม่ว่าปริมาณสินค้าจะเพิ่มสูงขึ้นเพียงใดก็ตาม แต่กองเรือยังมีขนาดเท่าเดิม ก็จะมีผลเพียงทำให้ความถี่ในการให้บริการเพิ่มขึ้นเท่านั้น ไม่ได้มีผลต่อการลดลงของต้นทุนการประกอบการอันเนื่องมาจากการประหยัดจากขนาดเลย ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามสมมติฐานดังนี้ ผู้ประกอบการจำเป็นต้องเพิ่มขนาดเรือ หรือเปลี่ยนจากการใช้เรือขนาดเล็กที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economy Of Scale) ขึ้นนั่นเอง แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการก็ไม่สามารถที่จะแบกรับความเสี่ยงจากการเพิ่มกองเรือดังกล่าวได้ เนื่องจากไม่มีความมั่นใจ หรือเชื่อมั่นเพียงพอว่าปริมาณสินค้าจะมาก ต่อเนื่อง และสม่ำเสมอเพียงไรและนานเท่าใด อีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม ก็เชื่อว่าไม่มีทางที่จะสามารถลดค่าบริการการขนส่งอัตราปัจจุบันดังกล่าวที่สูงถึง 9,700 บาทต่อตู้ลงได้เลย เพราะผู้ศึกษายังได้รับข้อมูลเพิ่มเติมอีกว่าถ้ามีการแก้ไขในเรื่องของต้นทุนบางรายการที่ผู้ประกอบการแบกรับอย่างหนักอยู่ คาดว่าโอกาสที่จะมีการปรับราคาค่าขนส่งดังกล่าวลดลงก็มีทางเป็นไปได้สูง โดยก่อนที่จะกล่าวถึงการลดลงของต้นทุนแต่ละรายการนั้น ผู้ศึกษาจะอธิบายให้เห็นถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นที่ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งได้ประสบอยู่ในปัจจุบันและเป็นผลให้ทำให้ต้นทุนการประกอบการสูงขึ้นอย่างไม่ควรจะเป็นเสียก่อน อันได้แก่

- ปัญหาด้านระบบราชการ

ระบบราชการด้านการตรวจปล่อยและพิธีการศุลกากรทางด้านของด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์ (ไปทางท่าเรือปีนัง) ผ่านง่ายและสะดวกกว่าด่านศุลกากรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเส้นทางที่ 3 มาก และยังมีในกรณีการควบคุมตู้สินค้าในกรณีการขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะสำหรับศุลกากรในไทยเอง ตัวอย่างเช่น ในกรณีของตู้สินค้าเปล่าที่ถูกขนส่งออกจากท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อจะไปบรรจุสินค้าที่ท่าเรืออื่น เช่น ท่าเรือท่าทอง ท่าเรือปัญญา จ.สุราษฎร์ธานี หรือท่าเรือสงขลา จ.สงขลา นอกจากจะต้องผ่านขั้นตอนการตรวจสอบต่างๆ ที่ค่อนข้างจะยุ่งยากและวุ่นวายแล้ว ยังถูกกำหนดอีกว่าในขากลับเข้ามาสู่ท่าเรือแหลมฉบังนั้น ตู้ดังกล่าวต้องเป็นตู้หนักทั้งหมด ซึ่งในหลายครั้งไม่อาจเป็นไปได้ จึงทำให้มีตู้สินค้านี้ค้างอยู่ที่ท่าเรือทางภาคใต้อีกจำนวนหนึ่งอีกด้วย เป็นต้น ซึ่งข้อบังคับเหล่านี้เองล้วนส่งผลให้การให้บริการขนส่งของผู้ประกอบการไม่มีความคล่องตัว ไม่ยืดหยุ่น และมีต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นโดยใช้เหตุ

- ปัญหาด้านราคาน้ำมัน

ในปัจจุบันนี้การประกอบการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง (เรือคอนเทนเนอร์) ของผู้ประกอบการดังกล่าว จะต้องใช้น้ำมันโซล่าดีเซลตามราคาในท้องตลาด โดยไม่ได้รับการยกเว้นอากรจากทางภาครัฐแต่อย่างใด ในขณะที่ไม่ว่าจะเป็นเรือประมงในประเทศไทย หรือแม้กระทั่งเรือไทยที่ซักรถต่างประเทศ (จดทะเบียนในต่างประเทศ) ที่เข้ามาให้บริการขนส่งในประเทศไทยนั้น ได้รับการยกเว้นอากร

ดังกล่าวโดยมีการจัดให้ใช้น้ำมันราคาถูก (ที่เรียกกันว่าน้ำมันเขียว) ยิ่งไปกว่านั้น ผู้ประกอบการดังกล่าวได้ให้บริการขนส่งชายฝั่งในอัตราค่าบริการเท่านี้ (9,700 บาทต่อตู้) มาตั้งแต่ น้ำมันดีเซลในตลาดราคาเพียงลิตรละ 7 บาท จนกระทั่งปัจจุบันอยู่ที่ลิตรละ 14 บาท โดยไม่ได้ขึ้นราคาค่าระวางเลย เพราะเกรงว่าถ้าขึ้นราคาไปมากกว่านี้อาจทำให้เสียลูกค้ารายสำคัญ ที่มีอยู่ไปได้ และนี่ก็เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ทำให้ไม่สามารถลดอัตราค่าระวางที่เรียกเก็บอยู่ในอัตราปัจจุบันลงได้

- ปัญหาด้านการยกขนตู้สินค้าระหว่างท่าเรือ

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วก่อนหน้านี้ว่าเรือชายฝั่งที่ทำการขนส่งตู้สินค้าแต่ละลำ เมื่อจะเข้ามารับตู้เปล่าหรือเข้ามาส่งตู้บรรจุสินค้าในท่าเรือแหลมฉบังนั้น จะต้องเข้าเทียบท่าที่ยวละหลาย ๆ ท่า (อย่างน้อย 2-3 ท่าต่อเที่ยว) นอกจากจะเสียเวลารอคอยท่าเรือเหล่านั้นจนกว่าจะว่าง (เพราะการเข้ามาของเรือชายฝั่งไม่ได้ถูกกำหนดอยู่ในตารางการทำงานของท่าเรือ เนื่องจากความไม่แน่นอนเรื่องตู้สินค้าดังที่ได้กล่าวไปแล้ว) แล้วในบางครั้งทำให้เรือชายฝั่งดังกล่าวต้องเข้าและออกร่องน้ำของท่าเรือที่ยวละไม่ต่ำกว่า 2 ถึง 3 รอบ กล่าวคือต้องกลับไปรอที่จุดนำร่อง (Pilot Point) ใหม่อีกหลายครั้ง หรือในบางครั้งอาจต้องรอข้ามคืนจนถึงวันรุ่งขึ้นกว่าจะสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้ ซึ่งเวลารอคอยดังกล่าว นอกจากจะทำให้เสียเวลาแล้ว เรือก็จำเป็นต้องติดเครื่องไว้เพื่อใช้ไฟฟ้าภายในเรือให้ลูกเรือได้ใช้งาน ซึ่งก็จะทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงในอีกทางหนึ่ง ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้ก็ล้วนเป็นการเพิ่มต้นทุนการประกอบการขนส่งเรือชายฝั่งอย่างไม่จำเป็นอีกเช่นกัน

ยิ่งไปกว่านั้น สำหรับท่าเรือแหลมฉบังนั้น ก็มีท่าเรือ A0 ซึ่งจัดไว้สำหรับรองรับเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะอยู่แล้ว แต่ก็ไม่ได้มีเครื่องมือสำหรับการปฏิบัติงานหน้าท่าในท่าเรือนั้นๆ เลย และถึงแม้จะมีก็ตาม ถ้าเรือชายฝั่งดังกล่าวจะนำตู้สินค้าเข้า-ออกผ่านท่าเรือ A0 นี้ ก็จะมีต้นทุนในส่วนของการลากตู้สินค้าบนบกระหว่างท่าเรือ A0 กับท่าเรืออื่นที่รองรับเรือแม่ลำที่จะเชื่อมต่อการขนส่งชายฝั่งในแต่ละเที่ยวสูงมากถึง 1,570 บาทต่อตู้ (พิจารณาจากอัตราค่าบริการในท่าเรือแหลมฉบัง : แบ่งได้เป็นค่าลากตู้ออกจากท่าเรือ 670

บาทต่อตู้ ค่าหางลาก 400 บาทต่อตู้ และค่าลากตู้เข้าอีกท่าเรือหนึ่ง 500 บาทต่อตู้) เพิ่มขึ้นมาอีก

จะเห็นได้ว่าปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนั้นล้วนเป็นปัญหาที่มีผลกระทบในทางลบต่อกระบวนการขนส่งชายฝั่ง ซึ่งควรจะได้รับแก้ไขโดยเร็ว เพื่อให้การขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้เกิดขึ้นได้ในความเป็นจริง โดยมีแนวทางการแก้ไขปัญหาในระยะสั้นในกรณีต่างๆ ตามลำดับดังนี้

- ผู้ประกอบการเรือชายฝั่งควรได้รับการพิจารณาทบทวนในเรื่องเกี่ยวกับอากรน้ำมันที่ต้องเสียอยู่ เพื่อลดต้นทุนค่าน้ำมันที่ในปัจจุบันสูงเกือบถึง 1 ใน 3 ของต้นทุนประกอบการทั้งหมดลง
- แก้ไข ปรับปรุงกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าชายฝั่งให้เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการ ซึ่งไม่เพียงแต่ผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์เท่านั้น ผู้ให้บริการ และผู้ที่เกี่ยวข้องอีกหลายฝ่ายจะได้รับประโยชน์ไปพร้อมกันด้วย ไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบข้อบังคับด้านพิธีการศุลกากร กฎหมายที่ใช้บังคับควบคุมการเดินทางเรือ และการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ซึ่งน่าจะสามารแก้ไขจนนำไปสู่แนวทางปฏิบัติจริงได้ในยุครัฐบาลชุดปัจจุบันซึ่งมีเสถียรภาพค่อนข้างสูง
- ควรสร้างและพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่งโดยเฉพาะ ในเขตท่าเรือแหลมฉบัง โดยดำเนินการให้มีเครื่องมือปฏิบัติงานหน้าท่า อาจจะเป็นในรูปของเครื่องมือเคลื่อนที่เพื่อนำมาใช้ชั่วคราวก่อน (ทั้งนี้เพราะกองเรือขนส่งชายฝั่ง แต่ละลำโดยเฉพาะลำเล็กซึ่งมีอยู่ถึง 4 ลำนั้น ไม่มีเครนบนเรือ) ทั้งนี้เพื่อให้มีท่าเรือที่รองรับเรือขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ เพื่อเป็นการลดต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งจากการเสียเวลารอคอยในขั้นตอนต่างๆ (อันเกิดขึ้นมาจากความไม่เป็นระบบในการประสานงานระหว่างท่าเรือ สายเรือแม่สายเรือชายฝั่ง และตัวแทนผู้สินค้าในแต่ละเที่ยวของการขนส่ง) และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูญเสียไประหว่างการรอกคอยนั้นด้วย นอกจากนี้ในกรณีการใช้ท่าเทียบเรือชายฝั่งดังกล่าว ผู้ประกอบการเรือยังควรได้รับการพิจารณาลดค่าใช้จ่ายในการลากตู้สินค้าบนบกระหว่างท่าเรืออีกด้วย

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทั้งหมดนี้ก็เพื่อที่จะทำให้กองเรือชายฝั่งมีศักยภาพในการให้บริการมากขึ้นด้วยต้นทุนการประกอบการที่ลดลง เมื่อต้นทุนลดลง ก็จะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เกิดกับผู้ให้บริการสามารถลดลงได้ด้วย (แต่ก็ต้องพิจารณาให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้ให้บริการดังกล่าว อยู่ในเกณฑ์ที่สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นรถบรรทุกและรถไฟได้ด้วย) และเมื่อพิจารณาประกอบกับแผนการกระตุ้นอุปสงค์ของการขนส่งจากรัฐบาลด้วยแล้ว น่าจะเป็นแนวทางที่จะดึงดูดให้มีผู้เข้ามาให้บริการขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้อย่างสม่ำเสมอ และต่อเนื่องมากยิ่งขึ้น อันจะเป็นสาเหตุให้ผู้ประกอบการขนส่งชายฝั่งดังกล่าวมีผลกำไรจากการประกอบการมากขึ้น และอาจจะมีการขยายกองเรือให้มีขนาดใหญ่ขึ้นได้ต่อไป

นอกจากแนวทางดังกล่าวแล้ว แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวทั้งในระยะสั้นและระยะอื่นๆ ตามลำดับ ของการขนส่งสินค้าชายฝั่งในส่วนนี้ยังสามารถดำเนินการได้ในอีกหลายๆ แนวทาง ดังนี้

- สนับสนุนให้บริษัทขนส่งชายฝั่งที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน มีการทำสัญญาการขนส่งหรือสัญญาการขายระวางเรือกับผู้ส่งออกสินค้าในระยะยาว เป็นรายๆ ไป เพื่อให้มีสินค้าขนส่งอย่างต่อเนื่อง และมีลูกค้าหลายราย และหลากหลายมากยิ่งขึ้น
- สนับสนุนการเปิดเสรีในด้านการขนส่งสินค้าชายฝั่งในประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างจริงจัง เพื่อให้มีการแข่งขันและความต้องการการขนส่งชายฝั่งเกิดขึ้น
- ในขณะนี้ที่ระบบขนส่งชายฝั่งยังเกิดขึ้นได้อย่างไม่เป็นรูปเป็นร่างและยังไม่มีชัดเจนทั้งด้านระบบหรือกระบวนการให้บริการนั้น เป็นเพราะทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการต่างก็กำลังจดๆ จ้องๆ อยู่ว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะเข้ามาใช้ หรือจะเข้ามาให้บริการหรือไม่ ซึ่งทำให้การเริ่มต้นที่ดีไม่เกิดขึ้นเสียที ดังนั้นจึงควรเป็นหน้าที่ของรัฐบาลในการเป็นตัวกลางเริ่มต้นประสานงานระหว่างทุกฝ่าย
- หามาตรการต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนการดำเนินการขนส่งสินค้าชายฝั่งในจุดที่สามารถลดลงได้ มาใช้เพื่อดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องเข้ามาทำการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่ 3 นี้ให้มากขึ้น เช่น ส่งเสริมการตลาดโดยการลดค่าใช้จ่ายที่เรือต้องเสียในท่าเรือ ฯลฯ สำหรับเรือขนส่งชายฝั่งโดยเฉพาะ เมื่อต้นทุนการดำเนินการขนส่งลดลง ค่าใช้จ่ายที่จะเกิดกับผู้ส่งออกก็จะลดลง

- ควรมีการจัดระดมความคิด (Brainstorm) โดยการประสานงานของภาค รัฐฯ จากทุกๆ ฝ่ายที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออก สายเดินเรือ ท่าเรือ ศุลกากร ตัวแทนต่างๆ และผู้นำเข้าประเทศปลายทางด้วย ตลอดจนจนส่วน ราชการที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ในการวางแนวทางพัฒนาการขนส่งสินค้า ชายฝั่งร่วมกัน ให้มีแนวนโยบายเดียวกัน ซึ่งจะนำไปสู่แนวทางการ ปฏิบัติเพื่อจุดมุ่งหมายอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยอยู่ภายใต้การควบคุมและ กำกับดูแล โดยรัฐบาลอย่างจริงจัง ซึ่งเน้นการมองปัญหาที่เกิดขึ้นแบบ องค์กรรวม (Integrated) ไม่ใช่มองและแก้ปัญหาเป็นจุดๆ (Private) และไป คนละแนวทางเหมือนที่ผ่านมา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความร่วมมือ หาทางออก ที่ลงตัวระหว่างแต่ละฝ่าย และให้มีการเอื้อประโยชน์ระหว่างกัน โดยมี วัตถุประสงค์หลักเพื่อดึงดูดให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าหันมาใช้บริการขนส่งใน เส้นทางที่ 3 โดยใช้เรือลำเลียงและขนส่งชายฝั่งมากยิ่งขึ้น
- แก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ซึ่งเป็นปัญหาที่เป็นอุปสรรคในการ ปฏิบัติงานขนส่งมาตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา และในขณะนี้ด้วย ความต่อเนื่องและความมีเสถียรภาพของรัฐบาล น่าจะสามารถทบทวน ปรับปรุง ติดตาม และแก้ไขให้กฎระเบียบเหล่านี้มีความทันสมัย และ สามารถอำนวยความสะดวกกับกรณีการขนส่งต่างๆ ที่มีปัจจุบันมากยิ่งขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็นในส่วนของกฎหมายพระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ.2456 หรือประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรก็ตาม แต่ที่สำคัญใน กรณีการขนส่งด้วยสินค้าชายฝั่งนี้ต้องสามารถนำข้อบังคับต่างๆ ที่ได้รับ การแก้ไขแล้วจากทฤษฎีไปสู่การปฏิบัติได้จริงและมีประสิทธิภาพ เพื่อดึง ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการและผู้เกี่ยวข้องที่เสียไปกลับคืนมา

6.3.3 การแก้ปัญหาการขนส่งส่วนอื่นๆ ในเส้นทางที่ 3

การแก้ปัญหาในส่วนนี้ เป็นส่วนที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วย เรือชายฝั่งโดยตรง แต่ก็เป็นแนวทางที่จำเป็นจะต้องดำเนินการควบคู่กันไปเพื่อ เป็นการส่งเสริมการขนส่งด้วยเรือสินค้าชายฝั่งในทางอ้อม และเป็นการส่งเสริม การขนส่งในเส้นทางที่ 3 ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นทั้งระบบ จนสามารถแข่งขันกับ เส้นทางอื่นได้ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็นส่วนๆ ดังต่อไปนี้

การขนส่งทางถนน

ด้วยมาตรการจำกัดน้ำหนักที่กรมทางหลวงได้ประกาศออกมานั้น เป็นมาตรการหรือข้อกำหนดที่แลดูจะสวนทางกับนโยบายการส่งเสริมการส่งออกของรัฐบาลอยู่เนืองๆ ดังนั้น ควรมีการพิจารณาทบทวนให้รอบคอบสำหรับในประเด็นนี้โดยคำนึงถึงปัจจัยทางด้านนี้อีกครั้งหนึ่ง กล่าวคือ เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 90 ของการขนส่งทั้งหมด และมีสินค้าเกษตรกรรมและสินค้าเกษตรแปรรูปซึ่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่ำและมีน้ำหนักมากเป็นสินค้าส่งออกหลักที่สำคัญ ดังนั้นการบรรจุสินค้าและขนส่งสินค้าต่อเที่ยวจะต้องอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ที่เหมาะสมที่จะไม่ให้เกิดผลเสียทางเศรษฐกิจ ในด้านการซื้อขายและส่งออกสินค้าหลักของประเทศโดยส่วนใหญ่ ในขณะที่เดียวกัน ก็ต้องเหมาะสมกับสภาพของถนนที่จะสามารถรองรับได้อย่างไม่เสียหาย อีกด้วย

ท่าเรือสงขลา

ด้านการบริหารจัดการ :

- ให้ภาครัฐฯ ลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกอีกแห่งหนึ่งในบริเวณนี้ เนื่องจากโดยทั่วไป เอกชนจะทำการบริหารจัดการได้ดีและมีความเหมาะสมต่อผู้ใช้บริการนั้น จำเป็นจะต้องมีการแข่งขันเกิดขึ้น ดังนั้น ท่าเรือที่แนะนำให้สร้างขึ้นมาใหม่นี้จะต้องมีองค์ประกอบและเครื่องมือต่างๆ ที่จำเป็นให้ครบครัน และเพียงพอในการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพด้วย ค่าใช้จ่ายการบริการที่เหมาะสม ทั้งนี้เพื่อให้มีการแข่งขันระหว่างท่าเรือเกิดขึ้น กล่าวคือ เป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาทั้งทางด้าน การปฏิบัติงาน การบริหารงาน การลดต้นทุน การคิดค่าใช้จ่าย ฯลฯ ของท่าเรือสงขลาเอง ดังตัวอย่างที่เกิดขึ้นจริง เช่น บริเวณหน้าท่าเรือสงขลาทุกวันนี้ จะมีบริษัทเอกชนหลายรายมาเปิดบริการลานวาง เก็บ และรับฝากตู้สินค้า และจะได้รับความนิยมมากกว่าลานตู้สินค้าภายในท่าเรือ เนื่องจากมีขั้นตอนการทำงานที่สะดวกและ

รวดเร็วกว่าจนต้องทำให้ท่าเรือสงขลาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ต่างๆ ในการให้บริการเพื่อให้สามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการรายอื่นๆ เหล่านั้นได้ เป็นต้น และนอกจากนั้นยังเพื่อเป็นการวางแผนรองรับปริมาณสินค้าที่จะถูกส่งออกทางอ่าวไทยเพิ่มขึ้นในอนาคตได้ในอีกหนทางหนึ่งด้วย

- ควรปรับนโยบายการให้สัมปทานบริหารท่าเรือสงขลา โดยมุ่งเน้นให้ได้ผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพและกำหนดค่าบริการได้ต่ำ มากกว่าการมุ่งเน้นหารายได้เข้ารัฐที่เป็น การคัดเลือกจากผู้ที่เสนอค่าตอบแทนสัญญาสัมปทานสูงสุด รวมถึงควรกำหนดนโยบายให้ถือว่าท่าเรือเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานซึ่งรัฐต้องจัดให้มี แทนที่จะถือว่าท่าเรือเป็นกิจการพาณิชย์

ด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวก :

รัฐฯ ควรลงทุนสร้างเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกภายในท่าเรือสงขลาเพิ่มขึ้น เพราะถือว่าเป็นอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ใหญ่และจำเป็นสำหรับการปฏิบัติการท่าเรือ และจำเป็นต้องลงทุนในระยะยาว ซึ่งเกินความสามารถของการบริหารจัดการโดยบริษัทเอกชนที่รับสัมปทานอยู่ แล้วพิจารณาเรื่องของการแบ่งสรรผลประโยชน์จากท่าเรือในรูปค่าเช่าพื้นที่ท่าเรือเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่ยุติธรรมต่อไป (คล้ายกับการบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน :

ภาครัฐบาลควรเห็นความสำคัญของปัญหา ควรควบคุมดูแลและเอาใจใส่ในโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือสงขลาให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในขณะนี้

ด้านความสมดุลระหว่างสินค้าเข้าและออก :

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้น่าจะใช้กลยุทธ์การเน้นนโยบายการนำเข้าสินค้า เพื่อสร้างแรงดึงดูดผู้ใช้บริการให้นำเข้าสินค้าทางท่าเรือสงขลามากขึ้น โดย

1. วรรณคดีให้มีพื้นที่อุตสาหกรรมหลังท่า เนื่องจากพื้นที่อุตสาหกรรมดังกล่าวจะเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดให้มีการนำเขาสินค้าเพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตของตนมากขึ้น เช่น พื้นที่อุตสาหกรรมในบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยเอง หรือพื้นที่หลังท่าในประเทศเพื่อนบ้านอย่างพม่าหรือจีน เพื่อให้เกิดทิศทางการขนส่งใหม่ กล่าวคือ มีการส่งสินค้าไปในรูปบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ไปยังพม่าและจีน และรับเป็นตู้สินค้าเปล่ากลับเข้ายังท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น
2. มีการยกเว้นภาษีนำเข้า ในกรณีมีการนำเขาสินค้าทางท่าเรือสงขลา

นอกจากนั้น ควรสนับสนุนให้เกิดสายเดินเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างหลายๆ ท่าเรือภายในภูมิภาค โดยมีการจัดเส้นทางที่เหมาะสม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เกิดการหมุนเวียนและถ่ายเทตู้สินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลา เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าเปล่า ณ ท่าเรือสงขลาสำหรับการขนส่งในเส้นทางที่ 3

จากการวิเคราะห์ถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขต่างๆ ที่ผ่านมา สามารถกล่าวได้ว่าการมีท่าเรือที่ดีและมีประสิทธิภาพนั้นมีข้อดีมากมาย เช่น สามารถดึงดูดผู้ใช้บริการให้เข้ามาขนส่งสินค้าผ่านทางท่าเรือนั้นๆ ได้ และเมื่อมีอุปสงค์เกิดขึ้น อุปทานก็จะเกิดขึ้นตามมา แต่ก่อนที่อุปสงค์เหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ ระบบดังกล่าวก็ต้องอาศัยการลงทุน ตลอดจนการดูแลและควบคุมโดยรัฐบาลอย่างต่อเนื่องด้วยมาตรการต่างๆ ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับทุกๆ ฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออก สายการเดินเรือ ท่าเรือ หรือแม้กระทั่งบริษัทขนส่งหรือตัวแทนต่างๆ ที่ล้วนแต่จะมีการโอกาสการสร้างงานมากขึ้น และยังรวมไปถึงผลประโยชน์ที่จะเกิดกับภาครัฐบาลในระดับประเทศ อีกด้วย

ศุลกากร

- ควรมีการปรับระเบียบการปฏิบัติในหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านระบบและขั้นตอนพิธีการศุลกากร ให้มี

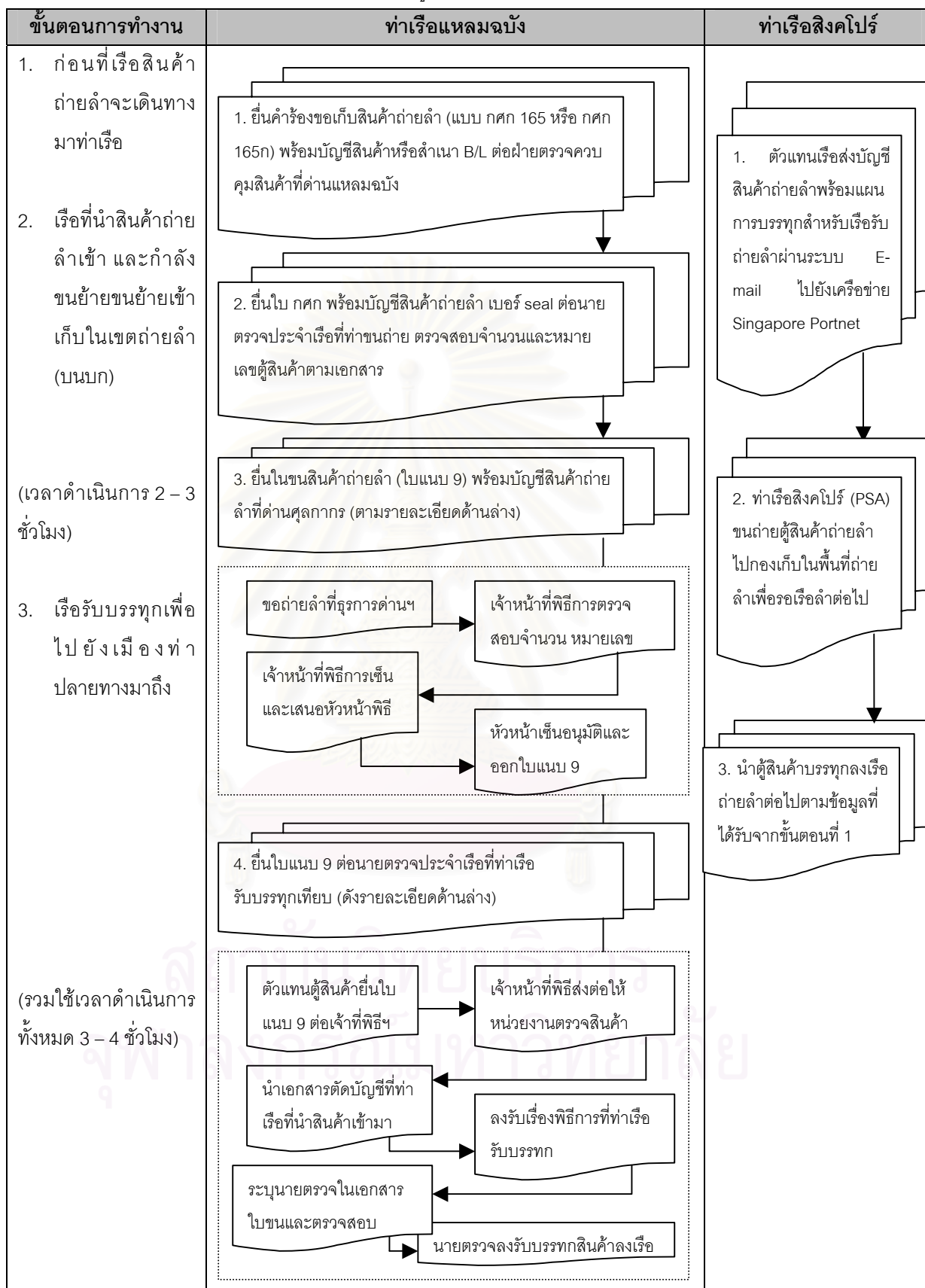
ความรวดเร็วและเอื้ออำนวยต่อการกระบวนการขนส่งสำหรับการส่งออกในเส้นทางนี้ให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งอย่างไรก็ตามในปัจจุบันแนวโน้มของการปรับเปลี่ยนกระบวนการดำเนินงาน ณ จุดนี้มีแนวโน้มเป็นไปในแนวทางที่ดีขึ้นอยู่แล้ว

- ควรแก้ไขกระบวนการและกฎระเบียบต่างๆ ในการขนส่งและลำเลียงสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบัง โดยทำให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นเสมือนท่าเรือในต่างประเทศ ซึ่งสามารถทำตามระเบียบการถ่ายลำของเรือระหว่างประเทศได้เลย
- ดำเนินการตามแนวนโยบายของรัฐบาลชุดปัจจุบัน คือ กำจัดคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นในหน่วยงานตำรวจอย่างจริงจัง หลังจากนั้น ด้วยความไม่เท่าเทียมกันระหว่างหน่วยงานราชการด้วยกันเอง หน่วยงานตำรวจจะทำหน้าที่ในการกำจัดเงินนอกระบบ (Tea Money) ที่เกิดขึ้นในหน่วยงานราชการอย่างสุจริตโดยอัตโนมัติ หรืออาจมีการแบ่งส่วนแบ่งค่าปรับในกรณีต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นกรณีๆ ไป เพื่อหลีกเลี่ยงเงินนอกระบบที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่างองค์กรตำรวจและศุลกากร
- วางระบบ Software ที่มีหน้าที่จัดการงานเอกสารภายในทั้งหมด ให้เหลือไว้เพียงเอกสารน้อยที่สุด (Paperless) เท่าที่จะเป็นไปได้

ท่าเรือแหลมฉบัง

แก้ไขกระบวนการการถ่ายลำสินค้าโดยอาศัยเทคโนโลยีเข้ามาช่วย โดยยึดแนวทางการพัฒนาของกระบวนการถ่ายลำในท่าเรือสิงคโปร์ เนื่องจาก ท่าเรือสิงคโปร์เองเป็นท่าเรือที่มีสินค้าผ่านเข้าและออกเป็นสินค้าถ่ายลำเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นจะมีประสิทธิภาพสูงมากในกระบวนการดำเนินงานเหล่านี้ ดังแสดงในแผนภาพเปรียบเทียบกระบวนการถ่ายลำตู้สินค้าระหว่างท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือแหลมฉบังในหน้าถัดไป ทั้งนี้ เพราะถ้าไม่สามารถทำให้สะดวกขึ้นกว่านี้ได้เส้นทางจากท่าเรือสงขลาและแวะไปถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์ก็ยังคงมีความรวดเร็วและได้รับความสะดวกกว่าอยู่นั่นเอง

ตารางที่ 6-18 ผังแสดงการเปรียบเทียบการถ่ายลำตู้สินค้าระหว่างท่าเรือสิงคโปร์และท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา : บทสรุปจากการศึกษาของ ธีรพล ชินโน (2544)

6.4 สรุปการวิเคราะห์เส้นทาง

จากในส่วน 6.2.1 และ 6.2.2 ที่กล่าวมา ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม นั้น นอกจากผู้ศึกษาจะพบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้เส้นทางการขนส่งไม่ว่าจะเป็นในมุมมองของผู้ส่งออก (เจ้าของสินค้า) ในประเทศไทยเอง หรือผู้นำเข้า (ผู้ซื้อในประเทศจีน และญี่ปุ่น ซึ่งผู้ศึกษาได้รับความเห็นจากผู้ส่งออกในประเทศไทย ซึ่งจะต้องมีการติดต่อกับผู้ซื้อในต่างประเทศเป็นประจำ) นั้น คือ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งในส่วนที่ตนจะต้องรับผิดชอบ และด้วยเทอมการขายที่ส่วนใหญ่เป็น FOB ทำให้การเลือกใช้เส้นทางแต่ละครั้งนั้นจะถูกกำหนดโดยผู้ซื้อในต่างประเทศ ผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดจุดส่งออกให้โดยจะตัดสินใจเลือกท่าเรือใดก็ขึ้นอยู่กับว่าราคาขายกับค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลจากสายเดินเรือ รวมกันแล้วเส้นทางใดถูกกว่ากัน ซึ่งราคาค่าระวางนี้ก็จะมีความสัมพันธ์กับปริมาณสินค้าที่จะทำการขนส่ง ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้และผู้ให้บริการท่าเรือ เส้นทางเดินเรือ ฯลฯ ซึ่งการตัดสินใจเลือกจุดส่งออกของผู้ซื้อในต่างประเทศนี้ก็จะมีความสัมพันธ์ต่อเส้นทางขนส่งภายในประเทศที่ผู้ส่งออกจะต้องใช้อีกด้วย

และยังพบอีกว่าปัจจัยที่สำคัญรองลงมาจากปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ก็คือ ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือและความสะดวกสบายที่ผู้ใช้บริการได้รับจากบริการการขนส่ง และสุดท้ายจะเป็นปัจจัยด้านระยะเวลาการขนส่ง ทั้งนี้ ลำดับความสำคัญของปัจจัยดังกล่าวจะถูกจัดเรียงอย่างไรขึ้นอยู่กับลักษณะของสินค้าที่จะทำการขนส่งด้วย โดยสำหรับผลิตภัณฑ์ยางพาราที่ศึกษาในงานวิจัยนี้ ปัจจัยด้านระยะเวลาการขนส่งไม่ได้เป็นสิ่งสำคัญที่เจ้าของสินค้าและผู้ซื้อในต่างประเทศคำนึงถึงมากนัก เนื่องจากในแต่ละเส้นทางมีระยะเวลาการขนส่งไม่แตกต่างกันมากเกินไปและล้วนอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ และสำหรับคุณสมบัติเฉพาะของยางก้อนทั้งยางแผ่นรมควันชั้นสาม (RSS3) และยางแท่ง STR 20 เองที่สามารถเก็บรักษาไว้ได้นานถึง 2 เดือน (ถ้านานกว่านี้จะมีการเปลี่ยนแปลงสภาพของสารบางอย่างทำให้ยางเสื่อมสภาพได้) ไม่ได้มีกรณีการขนส่งเร่งด่วนบ่อยนัก ดังนั้นสิ่งที่ผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าคำนึงถึงและต้องการ ก็คือ วันที่ที่จะได้รับเอกสารใบตราส่ง (B/L : Bill Of Lading) จากตัวแทนสายเดินเรือ (หรือตัวแทนผู้สินค้า) เนื่องจากเมื่อเอกสารฉบับนี้มาถึงมือ ก็หมายความว่าเจ้าของสินค้าสามารถนำไปเรียกเงินค่าสินค้าจากธนาคารได้ และนอกจากนั้นก็คำนึงถึงความถูกต้องของวัน เวลา และสถานที่ปลายทางของพาหนะดังกล่าวที่จะขนส่งไปถึง ซึ่งจะต้องตอบสนองความต้องการและข้อตกลงระหว่างตนและอีกฝ่ายหนึ่งได้ ซึ่งนั่นก็เป็นส่วนหนึ่งที่แฝงอยู่ในความน่าเชื่อถือและความไว้วางใจในบริการการขนส่งด้วย ด้วยเหตุนี้เองผู้ส่งออกโดยส่วนใหญ่จึงมักจะคำนึงถึงวันและเวลาที่เร็วที่สุดที่จะได้ขนส่งสินค้าออกจากโกดังของตนมากกว่าระยะเวลาที่ใช้ระหว่างการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ตาม ด้วยสภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จากการศึกษาทั้งในเรื่องของปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง ลักษณะทั่วไปของเส้นทางการขนส่ง ข้อดี ข้อด้อยของเส้นทางการขนส่งแต่ละเส้นทาง การวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างเส้นทาง และปัญหาที่เกิดขึ้นในเส้นทางที่ 3 อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งในเส้นทางที่ 1 และ 2 นี้เป็นเส้นทางหลักที่มีความเหมาะสมที่จะรองรับการขนส่งสินค้าจำพวกผลิตภัณฑ์ยางพาราไปยังปลายทางประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน ตามลำดับ ในขณะที่เส้นทางที่ 3 ปัจจุบันมีหน้าที่เป็นเพียงเส้นทางที่ถูกใช้สำหรับลำเลียงผู้สินค้าเปล่าจากท่าเรือแหลมฉบังมายังท่าเรือสงขลาและลำเลียงผู้บรรจุไม้ยางพารากลับเดือนละประมาณ 300 ตู้เท่านั้น ทั้งนี้ ที่ความได้เปรียบของการขนส่งในเส้นทางนี้อยู่ที่ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility) จากพื้นที่หลังท่าไปยังท่าเรือสงขลาซึ่งเป็นที่พอใจสำหรับผู้ประกอบการส่งออก มาตรฐานการให้บริการที่สูงและศักยภาพที่ยังมีอยู่อย่างพอเพียงของท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งเที่ยวเรือและจำนวนสายเดินเรือที่ให้บริการอยู่ในเส้นทางท่าเรือแหลมฉบังกับประเทศปลายทางในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แต่ก็ยังอยู่ภายใต้ความบกพร่องหรือคอขวด (Bottle Neck) ของการขนส่งต่อเนื่องในเส้นทางการส่งออกนี้ ซึ่งก็คือ ส่วนของการลำเลียงสินค้าชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลาและท่าเรือแหลมฉบังซึ่งไม่สามารถทำหน้าที่เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างท่าเรือทั้งสองอย่างมีประสิทธิภาพได้ เนื่องด้วยปัญหาและอุปสรรคต่างๆ มากมาย

ยิ่งไปกว่านั้น จากการพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายการขนส่งสำหรับสินค้าปลายทางประเทศญี่ปุ่น (ดูได้จากตารางที่ 6-7) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นในการแก้ไขปัญหาการขนส่งทั้งหมดในเส้นทางที่ 3 ในส่วนของการขนส่งภายในประเทศด้วยเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งควรจะลดลงประมาณตู้ละ 2,500 บาท เพื่อให้ค่าขนส่งภายในประเทศโดยรวมซึ่งมีผลต่อราคาขายยางพาราโดยตรงลดต่ำลงจนใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายการขนส่งภายในประเทศในเส้นทางที่ 1 และส่วนของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศควรจะลดลงอีกประมาณตู้ละ 4,000 บาท (หรือประมาณ 85 US\$) ซึ่งรวมตลอดเส้นทางแล้วจำเป็นจะต้องลดค่าใช้จ่ายลงถึงเกือบร้อยละ 20 ที่เดียว ซึ่งจากการพิจารณาถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหามาต่างๆ ถึงแม้แนวทางแก้ไขปัญหานั้นแต่ละข้อจะสามารถนำไปสู่แนวทางการปฏิบัติได้ แต่ก็ไม่สามารถจะดำเนินการได้ในเร็ววันและเป็นการยากที่จะสามารถทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งลดลงมากถึงร้อยละ 20 ของค่าใช้จ่ายการขนส่งรวมตลอดเส้นทาง ดังนั้นจึงสามารถกล่าวสรุปได้ว่า ในปัจจุบัน ด้วยสถานการณ์การขนส่งลักษณะนี้ การขนส่งสินค้าชายฝั่งยังไม่มีความเหมาะสมเพียงพอที่จะรองรับปริมาณยางพาราที่จะส่งออกจากภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรืออาจกล่าวได้ว่าการขนส่งในเส้นทางที่ 3 ปัจจุบันนี้ยังมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอที่จะแข่งขันกับการขนส่งในเส้นทางที่ 1 และ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางที่นิยม

ใช้กันอยู่ในปัจจุบันได้ นอกเสียจากระบบการขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้จะได้รับการปรับปรุงตามแนวทางที่วางไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนของการขนส่งด้วยเรือสินค้าชายฝั่ง

ด้วยแนวทางต่างๆ ที่ได้นำเสนอขึ้นมา นั้น ผู้ศึกษาได้รวบรวมมาจากการวิเคราะห์ทั้งในเชิงทฤษฎี ความคิดของผู้มีประสบการณ์ และตัวอย่างและงานวิจัยในต่างประเทศ ซึ่งด้วยแนวทางเหล่านี้ ประเทศไทยไม่เพียงแต่จะสามารถดึงดูดสินค้าที่มีปลายทางประเทศญี่ปุ่นจากเส้นทางท่าเรือปีนังกลับเข้ามาในประเทศไทยได้เท่านั้น แต่ยังสามารถย้ายฐานการถ่ายลำสินค้าจากท่าเรือสิงคโปร์มายังท่าเรือแหลมฉบังแทนด้วยในกรณีสินค้าบางพาราปลายทางประเทศจีน โดยทำการยกเลิกสัญญาในส่วนของการขนส่งและลำเลียงสินค้าจากท่าเรือสงขลาไปถ่ายลำยังท่าเรือสิงคโปร์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งก็จะเป็นการดึงให้ปริมาณสินค้าเหล่านั้นกลับมาใช้การขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้ อีกด้วย ดังนั้น ไม่เพียงแต่สินค้าผลผลิตบางพาราจำนวนเดือนละ 2,000 ตู้ที่มีปลายทางประเทศญี่ปุ่น และ 1,500 ตู้ที่มีปลายทางประเทศจีนที่จะเข้ามาใช้เส้นทางที่ 3 นี้เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงสินค้าประเภทอื่นๆ ที่จะหันเข้ามาใช้เส้นทางนี้ในอนาคต เช่น อาหารกระป๋อง อาหารแช่แข็ง ฯลฯ ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักของทางท่าเรือสงขลาเอง อีกด้วย

ดังนั้น ด้วยวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ล้วนจะส่งผลให้เกิดความต้องการการขนส่งในเส้นทางที่ 3 มากยิ่งขึ้น และยิ่งจะส่งผลต่อเนื่องให้มีผู้ประกอบการให้บริการขนส่งสินค้าชายฝั่งจากภาคเอกชนเข้ามาลงทุนประกอบการมากขึ้นอีกด้วย และเมื่อมีการแข่งขันกันเกิดขึ้น กลไกตลาดจะทำให้ตลาดการขนส่งเติบโตอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนในที่สุด รัฐบาลก็จะเหลือบทบาทและหน้าที่เป็นเพียงผู้ควบคุมดูแล กำกับ และคอยออกมาตรการต่างๆ ที่เหมาะสมเพื่อรักษาระบบต่างๆ ที่ได้เริ่มต้นสร้างไว้ให้สามารถแข่งขันกับเส้นทางที่ 1 และ 2 ได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ไม่เพียงเท่านั้น เมื่อมีความต้องการการขนส่งในเส้นทางที่ 3 นี้มากขึ้น หรือความต้องการการขนส่งเพื่อส่งออกไปยังประเทศจีนและญี่ปุ่น ณ ท่าเรือแหลมฉบังมีมากขึ้น เมื่อจำนวนสินค้าในเส้นทางนี้มีมากขึ้นและต่อเนื่อง อันอาจการต่อรองระหว่างผู้ส่งออกไทยกับสายเรือแม่ระหว่างประเทศที่ให้บริการระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับประเทศจีนและญี่ปุ่นนั้นก็สูงขึ้น ดังนั้น จะส่งผลให้ค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (International Freight) ในช่วงนี้จะมีแนวโน้มลดลงตามกลไกตลาดได้อีก ซึ่งยังเป็นการส่งเสริมการค้าชายในเทอม CIF หรือ C&F ไปพร้อมกันด้วย และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับรัฐบาลจากภาษีการค้าซึ่งคิดจากร้อยละของผลการประกอบการหรือยอดขายของผู้ส่งออกรายต่างๆ ก็จะมีเพิ่มขึ้นอีกด้วย (กล่าวคือ การขายในเทอม

CIF หรือ C&F นั้น ผู้ส่งออกหรือเจ้าของสินค้าจะได้รับเงินจากการขายสินค้ามากขึ้นกว่าการขาย
ในเทอม FOB อยู่แล้วนั่นเอง)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. ธุรกิจพาณิชยนาวิ. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์แห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ. เทคนิคการบริหารการขนส่งทางเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :
โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุดิ และ สุมาลี อคองบุญ. การบริหารท่าเรือ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร :
โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2533.

กรมพาณิชย์สัมพันธ์. เอกสารวิชาการส่งออก ชุดที่ 1 พัฒนาความรู้สู่ตลาดโลก เรื่องที่ 1 ความรู้
เบื้องต้นในการประกอบธุรกิจส่งออก. กรุงเทพมหานคร : กรมพาณิชย์สัมพันธ์, 2530.

กรมศุลกากร. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.customs.go.th>. [สิงหาคม 2545]

กรมส่งเสริมการส่งออก. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.dephtai.go.th>,

<http://www.thaitrade.com>. [กรกฎาคม 2545]

กระทรวงคมนาคม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.motc.go.th>. [กันยายน 2546]

กระทรวงพาณิชย์. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.moc.go.th/thai/dbe>. [มีนาคม 2545]

กระทรวงอุตสาหกรรม. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.diw.go.th>. [มีนาคม 2545]

กัญญารัตน์ เจริญนันท์ และ สายสมร บุญญาสวัสดิ์. รายงานการศึกษา เรื่อง รูปแบบ
การเคลื่อนย้าย ค่าใช้จ่าย และความต้องการในการขนส่งข้าว. ฝ่ายเศรษฐกิจการขนส่ง
และสื่อสาร กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม,
2536.

การทำเรือแห่งประเทศไทย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.pat.or.th>. [กันยายน 2545]

เกียรติศักดิ์ ตูลารวมกุล. การวิเคราะห์ต้นทุนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ของการท่าเรือ
แห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต ภาควิชาการบัญชี คณะพาณิชยศาสตร์
และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

จุมพล สวัสดิยากร. การร่างแบบสอบถาม และ ABC ในการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์การ

ศึกษาฝึกอบรมการวิจัยทางสังคมศาสตร์ สภาวิจัยแห่งชาติ, 2526

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.lcp.pat.or.th>. [กรกฎาคม 2545]

บัญชา อภัย. เหลี่ยมหน้าแลหลังการพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่งของไทยภาค (ภาค 1) 2.

Logistics Manager เดือนมกราคม ปี 2546 : หน้า 25.

- บุญอาจ กฤษณะทรัพย์ และ สมพร กฤษณะทรัพย์. เอกสารประกอบการบรรยาย เรื่อง สภาพและปัญหาของระบบธุรกิจยางไทย. คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2539.
- ประพันธ์ โฉมวิริยศิริ. การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล. คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.
- ฝ่ายควบคุมยางตามพระราชบัญญัติ สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร. รายชื่อโรงงานแปรรูปยางพารา ปี 2537 (และ 2541), 2537.
- พนิตริดา เพชรพูล. การศึกษาระบบตลาดกลางยางพารา อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ปี 2534/35. ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต เศรษฐศาสตร์เกษตร คณะวิทยาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2536.
- ยุพา เลขะกุล. การผลิตและการค้ายางพาราของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ.2512-2516. ปริญญาบัตร มหาบัณฑิต แผนกวิชาการบัญชี บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2518.
- ยุทธนา วรชীন. การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงรายกับเมืองเชียงใหม่ โดยทางบกและทางน้ำ. ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- เลิศชาย นิลสลับ. เอกสารประกอบการอบรม หลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ : ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล. สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- วรพจน์ สุพรรณกุล. เอกสารประกอบการอบรม หลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ : ความรู้ด้านการปฏิบัติงานในท่าเรือ. สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- เหรียญ วรพิพัฒน์กำธร. เอกสารประกอบการอบรม หลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวิ : เอกสารที่ใช้ในธุรกิจการขนส่งทางเรือ. สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.
- สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. รายงานประจำปี., 2542.
- สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. ข้อมูลทางวิชาการยางพารา., 2542.
- สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. สถิติยางประเทศไทย. ปีที่ 30 ฉบับที่ 2 ถึง 4. 2544.
- สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. สถิติยางประเทศไทย. ปีที่ 31 ฉบับที่ 3. 2545.
- สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. สภาะตลาดและราคายางธรรมชาติ. ฉบับที่ 163. เดือนพฤษภาคม 2545.

- สมพร กฤษณะทรัพย์. เอกสารประกอบการประชุมสัมมนาแนวทางการดำเนินงานตามโครงการ
ปลูกยางพาราในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เรื่อง สถานการณ์ยาง การตลาดภายใน
 ประเทศและต่างประเทศ., 2539.
- สมาคมเจ้าของเรือไทย. บทบาทของเรือพาณิชย์ไทยในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งทางทะเล
 ของประเทศ., 2545.
- สมาคมผู้ส่งออกสินค้าทางทะเล. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.tnsc.com>. [สิงหาคม 2546]
- สมาคมยางพาราไทย. ข่าวสมาคมยางพาราไทย ปีที่ 7 ฉบับที่ 12
- สมาคมยางพาราไทย. ข่าวสมาคมยางพาราไทย ปีที่ 8 ฉบับที่ 9 ถึง 12
- สมาคมยางพาราไทย. ข่าวสมาคมยางพาราไทย ปีที่ 9 ฉบับที่ 1 และ 2
- สมาคมยางพาราไทย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.thainr.com>. [ธันวาคม 2544]
- สายสมร บุญญาสวัสดิ์ และ กัญญารัตน์ เจริญนันท์. รายงานการศึกษา เรื่อง รูปแบบการเคลื่อน
 ย้าย ค่าใช้จ่าย และความต้องการในการขนส่งข้าว. ฝ่ายเศรษฐกิจการขนส่งและสื่อสาร
 กองเศรษฐกิจการขนส่งและคมนาคม สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, 2536
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ร่วมกับ บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด. รายงาน
 ผลการประชุมสัมมนาระดมความคิดเห็นโครงการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่ง. สพว., 2543
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ร่วมกับ บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด. รายงาน
 การสัมมนารับฟังความเห็นโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง. สพว.,
 2544.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ร่วมกับ บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด. รายงาน
 การศึกษาชั้นกลางโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง. สพว., 2544.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ร่วมกับ บริษัท โกลเด้น แพลน จำกัด. รายงาน
 ฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง. สพว., 2544.
- สุวิมล ตีรกานันท์ ภาควิชาการประเมินและการวิจัย คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ : แนวทางสู่การปฏิบัติ. : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
 มหาวิทยาลัย, 2543.
- สุภาวค์ จันทวานิช. วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ. พิมพ์ครั้งที่ 9. : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
 มหาวิทยาลัย, 2543.
- เอกสารวิจัยส่วนบุคคล ลักษณะวิชาทางเศรษฐกิจ. ท่าเรือในภูมิภาคแหลมทองหลัง ค.ศ. 2000
 (ค.ศ. 2000 – 2020).
- อุทุมพร จามรมาน. แบบสอบถาม : การสร้างและการใช้, 2530.

ภาษาอังกฤษ

AKSORN – PHILIPS. WORLD ATLAS 2 (ATLAS OF THE COUNTRIES IN OUT WORLD 2).

พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร : อักษรเจริญทัศน์ อจท. จำกัด.

Banomyong R. MULTIMODAL TRANSPORT CORRIDORS IN SOUTH EAST ASIA: A

CASE STUDY APPROACH. Logistics & Operations Management Section Cardiff Business School, Cardiff University, November 2000.

CHAOPRAYA TERMINAL INTERNATIONAL CO.,LTD.,. Port Tariff for Songkhla and Phuket Ports., 1997.

Fairplay Ports Guide. Vol.3. 1999-2000.

Gilbert A. Churchill, Jr.. Basic Marketing Research. Second edition. Orlando USA, 1992.

Ministry of Transport and Communications, Bangkok. TRANSPORT STATISTICS data for 2000., 2001.

Southeast Asia Technology Co., Ltd., Sutthiwatnaruput K.. Final Report “Study on Modal Shift in Thailand” for Japan International Cooperation Agency. December 2000.

The Ministry of Transport. The Maritime cooperation study in the Kingdom of Thailand.

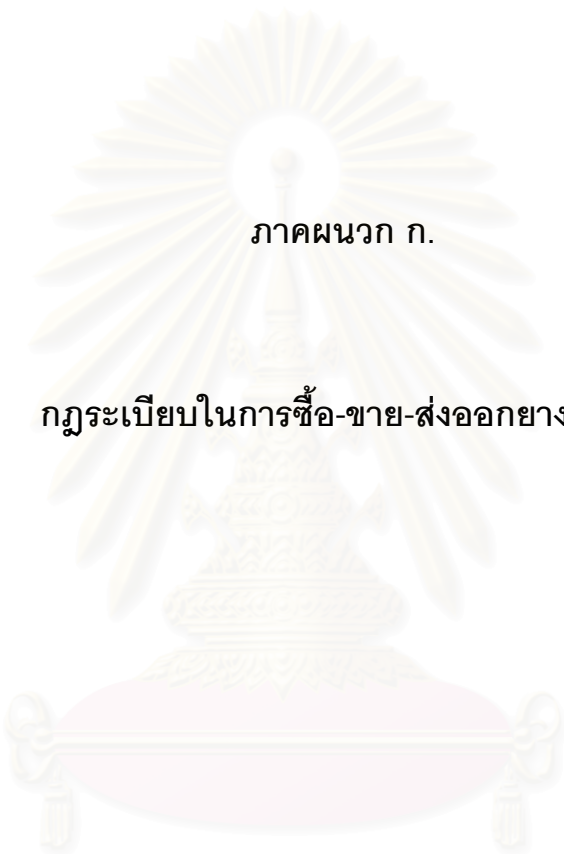
Japan: MICC, 1994.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

กฎระเบียบในการซื้อ-ขาย-ส่งออกยางพารา

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กฎกระทรวง
ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2511)
ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมยาง
พุทธศักราช 2481

สำหรับในส่วนของกฎกระทรวงที่กล่าวถึงนี้ เป็นใจความที่ตัดมาแสดงเฉพาะส่วน
ที่มีความเกี่ยวข้องกับเนื้อหาเท่านั้น ดังนี้

การค้ำยาง

ข้อ 3 ผู้ใดประสงค์จะทำการค้ำยาง ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตค้ำยางตามแบบยาง 3 ทำ
กฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ พร้อมด้วยค่าธรรมเนียมเมื่อได้รับใบอนุญาตด้วยยาง
ตามแบบยาง 4 ทำกฎกระทรวงนี้แล้ว จึงทำการค้ำยางได้ใบอนุญาตค้ำยางฉบับหนึ่งให้ใช้เฉพาะ
ร้านค้ำยางแห่งหนึ่ง

ข้อ 4 การค้ำยางระหว่างผู้ค้ำยางด้วยกัน ผู้ซื้อต้องตรวจใบอนุญาตค้ำยางของผู้ขายก่อน
และให้ผู้ซื้อจดเลขที่ใบอนุญาตค้ำยางของผู้ขายและน้ำหนักยางที่ซื้อขายกันไว้ เพื่อเป็นหลักฐาน
ในการทำบัญชีตามข้อ 6

ข้อ 5 การค้ำยางระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้ขายทอดตลาดของกลาง กับผู้ค้ำยาง ในกรณีที่มี
การขายทอดตลาดของกลาง ผู้ซื้อราคาจะต้องแสดงใบอนุญาตการค้ำยางต่อเจ้าหน้าที่ผู้ขาย
ทอดตลาดยางของกลางก่อน

ข้อ 6 ผู้ค้ำยางจะต้องรักษา และกรอกรายการลงในบัญชีตามแบบพิมพ์ที่กำหนดให้ คือ

1. บัญชีซื้อยางตามแบบยาง 5 ทำกฎกระทรวงนี้ สำหรับจดยรายการทุกครั้ง
ทำการซื้อยางหรือได้มาซึ่งยาง
2. บัญชีจำหน่ายยางตามแบบยาง 6 ทำกฎกระทรวงนี้ สำหรับจดยรายการทุกครั้ง
ทำการขายหรือจำหน่ายยาง
3. บัญชียางคงเหลือตามแบบยาง 7 ทำกฎกระทรวงนี้ สำหรับจดยรายการประจำวัน
ให้ทราบน้ำหนักยางที่เป็นของผู้ค้ำยางซึ่งเก็บไว้ ณ ที่ใด และของผู้อื่นที่อยู่
ในความครอบครองของผู้ค้ำยาง

ข้อ 7 ภายในวันที่ 7 ของเดือนถัดไป ผู้ค้ายางต้องส่งรายการค้ายางตามแบบยาง 8 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่

การนำยางเข้าหรือส่งยางออกนอกราชอาณาจักร

ข้อ 8 ยางที่นำเข้า หรือส่งออกนอกราชอาณาจักรเพื่อเป็นตัวอย่าง และมีน้ำหนักไม่เกิน 5 กิโลกรัม ให้ถือว่าได้รับอนุญาตให้นำเข้าหรือส่งออกได้

ข้อ 9 ผู้ค้ายางผู้ใดที่ประสงค์จะนำยาง นอกจากวัตถุประสงค์ที่ทำขึ้นด้วยยางทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเข้าในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตนำยางเข้าในราชอาณาจักรตามแบบยาง 13 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ พร้อมด้วยค่าธรรมเนียม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตร หรือผู้ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรมอบหมายเป็นผู้ออกใบอนุญาตนำยางเข้าในราชอาณาจักรตามแบบยาง 14 ทำยกฎกระทรวงนี้ ใบอนุญาตให้มีอายุ 60 วัน นับแต่วันออกใบอนุญาต และยางที่นำเข้าจะต้องมีใบแสดงแหล่งกำเนิดซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศ รัฐ หรืออาณาเขต ที่เป็นแหล่งผลิตได้ออกไปกำกับมาด้วย

ใบอนุญาตนำยางเข้ามาในราชอาณาจักรฉบับหนึ่งๆ ให้ใช้สำหรับนำยางเข้าเพียงจำนวนไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม โดยเรียกค่าธรรมเนียม ดังนี้

1. ใบอนุญาตนำยางเข้าไม่เกิน 2,500 กิโลกรัม ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ฉบับละ 50 บาท
2. ใบอนุญาตนำยางเข้ามากกว่า 2,500 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 5,000 กิโลกรัม ให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ฉบับละ 50 บาท

เมื่อใช้ได้ใบอนุญาตฉบับใดนำยางเข้าในราชอาณาจักร ก็ให้ผู้รับอนุญาตส่งคืนใบอนุญาตฉบับนั้นต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่พร้อมด้วยหลักฐานการนำเข้า

ข้อ 10 ผู้ค้ายางผู้ใดประสงค์จะเป็นผู้ค้ายางออกนอกราชอาณาจักรจะส่งออกได้แต่เฉพาะผ่านด่านศุลกากรด่านใดด่านหนึ่งตามข้อ 11 และให้ผู้ประสงค์จะส่งยางออกนอกราชอาณาจักรนั้นยื่นคำขอรับใบอนุญาตให้เป็นผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักรตามแบบยาง 9 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าหน้าที่พนักงานประจำท้องที่ซึ่งออกใบอนุญาตค้ายางพร้อมด้วยค่าธรรมเนียมเมื่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ตรวจถูกต้องแล้ว ให้ออกใบอนุญาตให้เป็นผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักรตามแบบยาง 10 ทำยกฎกระทรวงนี้

ข้อ 11 เจ้าพนักงานประจำท้องที่ จะอนุญาตให้ช่างที่จะส่งออกนอกราชอาณาเขตผ่าน ออกได้เฉพาะด้านศุลกากร ต่อไปนี้

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| 1. ด้านศุลกากรกรุงเทพฯ | จังหวัดพระนคร |
| 2. ด้านศุลกากรกระบี่ | จังหวัดกระบี่ |
| 3. ด้านศุลกากรเกาะลันตา | จังหวัดกระบี่ |
| 4. ด้านศุลกากรท่าแซะ | จังหวัดจันทบุรี |
| 5. ด้านศุลกากรกันตัง | จังหวัดตรัง |
| 6. ด้านศุลกากรหยงสตา | จังหวัดตรัง |
| 7. ด้านศุลกากรนครศรีธรรมราช | จังหวัดนครศรีธรรมราช |
| 8. ด้านศุลกากรนราธิวาส | จังหวัดนราธิวาส |
| 9. ด้านศุลกากรตากใบ | จังหวัดนราธิวาส |
| 10. ด้านศุลกากรสุไหงโกลก | จังหวัดนราธิวาส |
| 11. ด้านศุลกากรปัตตานี | จังหวัดปัตตานี |
| 12. ด้านศุลกากรสายบุรี | จังหวัดปัตตานี |
| 13. ด้านศุลกากรพังงา | จังหวัดพังงา |
| 14. ด้านศุลกากรตะกั่วป่า | จังหวัดพังงา |
| 15. ด้านศุลกากรภูเก็ต | จังหวัดภูเก็ต |
| 16. ด้านศุลกากรเบตง | จังหวัดยะลา |
| 17. ด้านศุลกากรระนอง | จังหวัดระนอง |
| 18. ด้านศุลกากรสงขลา | จังหวัดสงขลา |
| 19. ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ | จังหวัดสงขลา |
| 20. ด้านศุลกากรสะเดา | จังหวัดสงขลา |
| 21. ด้านศุลกากรเกาะนกง | จังหวัดสตูล |
| 22. ด้านศุลกากรเกาะยาว | จังหวัดสตูล |
| 23. ด้านศุลกากรปากบารา | จังหวัดสตูล |
| 24. ด้านศุลกากรสุไหงอุเป | จังหวัดสตูล |
| 25. ด้านศุลกากรเกาะสมุย | จังหวัดสุราษฎร์ธานี |
| 26. ด้านศุลกากรบ้านดอน | จังหวัดสุราษฎร์ธานี |

ข้อ 12 การส่งยางออกนอกราชอาณาจักรจะส่งออกได้เฉพาะทางด่านศุลกากรที่ระบุไว้ในใบอนุญาต และจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไข ดังนี้

1. ก่อนส่งยางออกนอกพระราชอาณาเขตไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ผู้ส่งยางออกต้องยื่นคำขอรับใบผ่านด่านศุลกากร เพื่อส่งยางออกนอกราชอาณาจักรตามแบบยาง 11 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ซึ่งออกใบอนุญาตค้ายาง เพื่อทำการสอบบัญชีของผู้ค้ายางและตรวจยางใจครอบครองของผู้ค้ายางที่ขอส่งยางออก
2. เมื่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ตรวจสอบเป็นการถูกต้องแล้ว ให้ออกใบผ่านด่านศุลกากรตามแบบยาง 12 ทำยกฎกระทรวงนี้ ส่งไปยังพนักงานศุลกากรฉบับหนึ่งให้ใช้ได้เพียงครั้งเดียว

ใบผ่านด่านศุลกากรฉบับหนึ่ง ให้ใช้ได้สำหรับยางที่ส่งออกนอกราชอาณาจักรจำนวน ไม่เกิน 50,000 กิโลกรัม และให้ใช้ได้เพียงครั้งเดียว

การมียางไว้ในครอบครอง โรงรีดยาง โรงรมยาง

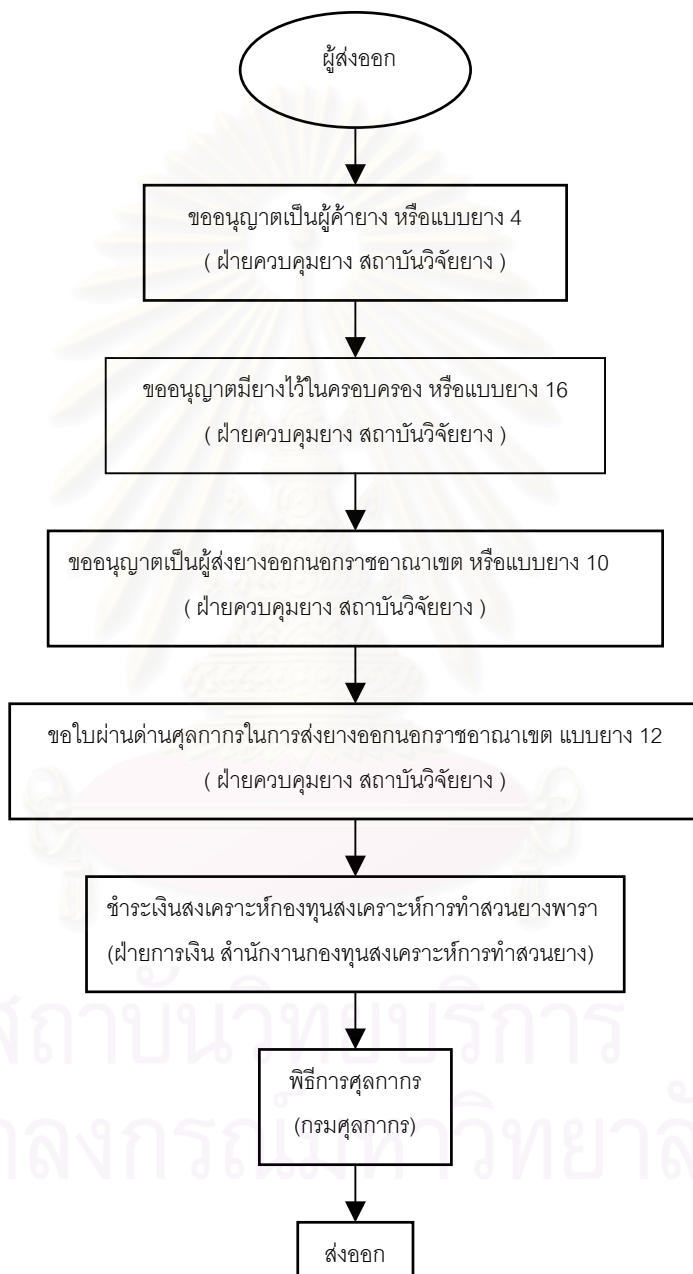
ข้อ 13 เมื่อผู้ค้ายางสำหรับร้านค้ายางแห่งหนึ่งประสงค์จะมียางไว้ในครอบครองจำนวนตั้งแต่ 1,200 กิโลกรัม ขึ้นไป ให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตมียางไว้ในครอบครองตามแบบยาง 15 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ พร้อมด้วยค่าธรรมเนียม เมื่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ได้ตรวจถูกต้องแล้ว ให้ออกใบอนุญาตมียางไว้ในครอบครอง ตามแบบยาง 16 ทำยกฎกระทรวงนี้

ข้อ 14 เมื่อผู้ค้ายางประสงค์จะตั้งโรงรีดยางให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตั้งโรงรีดยางตามแบบยาง 17 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ พร้อมด้วยค่าธรรมเนียม เมื่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ได้ตรวจถูกต้องแล้ว ให้ออกใบอนุญาตตั้งโรงรีดยางตามแบบยาง 18 ทำยกฎกระทรวงนี้

ข้อ 15 เมื่อผู้ค้ายางประสงค์จะตั้งโรงรมยางให้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตตั้งโรงรมยางตามแบบยาง 19 ทำยกฎกระทรวงนี้ ต่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ พร้อมด้วยค่าธรรมเนียม เมื่อเจ้าพนักงานประจำท้องที่ได้ตรวจถูกต้องแล้ว ให้ออกใบอนุญาตตั้งโรงรมยางตามแบบยาง 20 ทำยกฎกระทรวงนี้

ข้อ 16 ใบอนุญาตตามข้อ 13 ข้อ 14 และข้อ 15 ให้ผู้รับใบอนุญาตแสดงไว้ในที่ซึ่งเห็นได้ง่าย ณ ที่ทำการของตน

ขั้นตอนการส่งออกยางพารา



ตารางที่ ก-1 ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในการส่งยางออก

สินค้า	พิกัดศุลกากร	ขอบเขตการควบคุม	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	เอกสารที่ใช้ในการส่งออก	หน่วยงานที่ติดต่อ
1. ยางพารา - ยางแผ่นรมควัน ชั้น 1 - ยางแผ่นรมควัน ชั้น 2 - ยางแผ่นรมควัน ชั้น 3 - ยางแผ่นรมควัน ชั้น 4 - ยางแผ่นรมควัน ชั้น 5 - ยางแผ่นมั้งแห้ง - ยางแผ่นไม่รมควัน	4001210107 4001210208 4001210309 4001210404 4001210500 4001292208 4001292404	ยางแผ่นทุกชนิด	1. ประกาศสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง เรื่อง กำหนดท้องที่ที่ผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักร ยื่นคำขอชำระเงินสงเคราะห์เพื่อสมทบกองทุนสงเคราะห์ การทำสวนยางตามพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ.2503 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2530	1. ใบผ่านด่านศุลกากรในการส่งยางออก (แบบยาง 12) 2. ใบเสร็จรับเงินสงเคราะห์สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง 3. บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) 4. ใบขนส่งสินค้าออก (กศก. 101) 5. บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List)	1. ฝ่ายควบคุมยางสถาบันวิจัยยาง 2. ฝ่ายการเงินสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง หรือ สำนักงาน 3. ฝ่ายพิธีการส่งออกกองตรวจสินค้าส่งออกกรมศุลกากร
2. ยางแท่ง	4001292107	ยางแท่งทุกชนิด	2. ประกาศสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง เรื่อง เจ้าพนักงานสงเคราะห์ผู้มีหน้าที่รับชำระเงินสงเคราะห์ตามพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ.2503 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2530	6. แบบธุรกิจต่างประเทศ (แบบ ธ.ด.1) สำหรับของส่งออกที่มีมูลค่ามากกว่า 500,000 บาท	
3. น้ำยางข้น	4001100104 4001100901	น้ำยางข้นทุกชนิด	3. ข้อบังคับสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง ว่า ด้วยวิธีการชำระเงินสงเคราะห์จากผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักรพ.ศ.2531	7. คำร้องขอทำการตรวจสอบสินค้าและบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์	
4. ยางเครฟและอื่นๆ - ยางธรรมชาติที่กำหนดไว้ในทางเทคนิค - ในลักษณะชั้นปฐม - ยางเครฟ - อื่นๆ - ยาลาดากัตตาเปอร์ เปอร์ซากลาบูลซิเคิล ในลักษณะชั้นปฐม	4001220007 4001291004 4001292309 4001292904 4001301003	ยางเครฟและยางประเภทอื่น	4. ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดอัตราเงินสงเคราะห์ที่ผู้ส่งยางนอก		

ตารางที่ ก-1 ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในการส่งยางออก (ต่อ)

สินค้า	พิกัดศุลกากร	ขอบเขตการควบคุม	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	เอกสารที่ใช้ในการส่งออก	หน่วยงานที่ติดต่อ
<p>- ยาลาตากัดตาเปอร์ ชาเป็นแผ่นบางหรือ เป็นแถบ</p>	<p>4001302004</p>		<p>5. กฎกระทรวงออกตามความใน พระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์ การทำสวน ยาง พ.ศ.2503</p> <p>6. ประกาศกระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ผู้ ส่งออกยางออกนอกราชอาณาจักรต้องเสียเงิน สงเคราะห์เพื่อสมทบกองทุนสงเคราะห์การทำ สวนยางตามพระราชบัญญัติ กองทุน สงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ.2503 ซึ่งแก้ไข เพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์ การทำสวนยาง (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2530</p> <p>7. ประกาศกระทรวงเกษตร และสหกรณ์ เรื่องกำหนดอัตราเงินสงเคราะห์ที่ ผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักรต้องเสียเงิน สงเคราะห์เพื่อสมทบกองทุนสงเคราะห์การทำ สวนยาง ตามพระราชบัญญัติกองทุน สงเคราะห์การทำสวนยาง (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2530</p> <p>8. พระราชบัญญัติควบคุมยาง พ.ศ. 2481</p> <p>9. กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ.</p>		

ตารางที่ ก-1 ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในการส่งยางออก (ต่อ)

สินค้า	พิกัดศุลกากร	ขอบเขตการควบคุม	กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	เอกสารที่ใช้ในการส่งออก	หน่วยงานที่ติดต่อ
			<p>10. กฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2518) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมยาง พุทธศักราช 2481</p> <p>11. กฎกระทรวง ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2527) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมยาง พุทธศักราช 2481</p> <p>12. กฎกระทรวง ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมยาง พุทธศักราช 2481</p>		



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ก-2 ขั้นตอนการส่งออกยางพารา

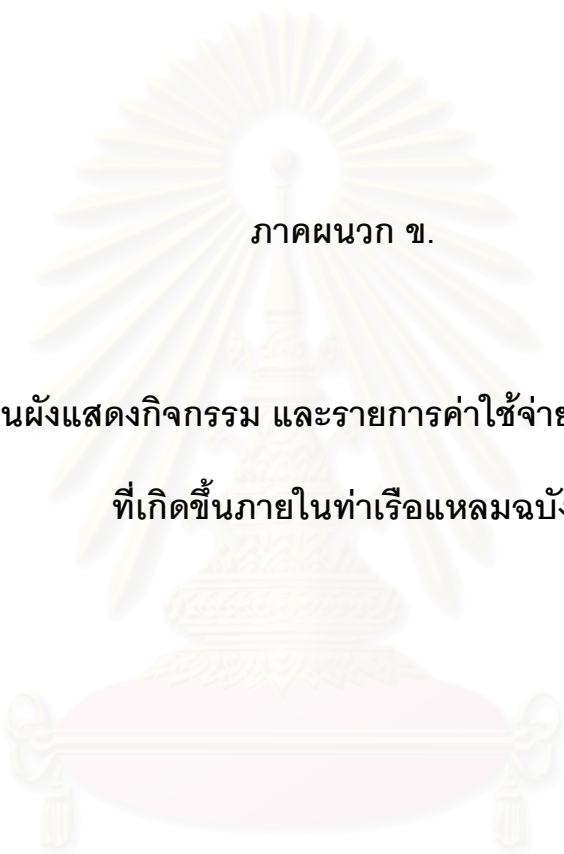
ขั้นตอนการส่งออก	หลักฐาน / เอกสารประกอบ	หน่วยงานที่ติดต่อ	ค่าใช้จ่าย	ระยะเวลาดำเนินงาน
1. ขออนุญาตเป็นผู้ค้ายาง (แบบยาง 4)	1. คำขอรับใบอนุญาตการค้ายาง (แบบยาง 3)	- หน่วยงานประจำท้องที่ หรือ ฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง	- ใบอนุญาตค้ายาง ฉบับละ 25 บาท	7 วัน
2. ขออนุญาตมียางไว้ในครอบครอง (แบบยาง 16) (ตั้งแต่ 1,200 กิโลกรัมขึ้นไป)	1. คำขอรับใบอนุญาตมียางไว้ในครอบครอง (แบบยาง 15)	- หน่วยงานประจำท้องที่ หรือ ฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง	- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตมียางไว้ในครอบครอง 100 บาท	7 วัน
3. ขออนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักร (แบบยาง 10)	1. คำขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ส่งยางออกนอกราชอาณาจักร (แบบยาง 9)	- เจ้าพนักงานประจำท้องที่ ที่ออกใบอนุญาตค้ายาง		7 วัน
	2. หนังสือบริคณห์ของบริษัท (ยกเว้น ห้างหุ้นส่วน)	- ฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง	- ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตส่งยางออกนอกราชอาณาจักร 100 บาท	
	3. รายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่งตั้งผู้จัดการ			
	4. ใบสำคัญแสดงการจดทะเบียนบริษัทจำกัด หรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด			
	5. ใบทะเบียนพาณิชย์หรือทะเบียนการค้า			
	6. หนังสือรับรองของหอทะเบียนหุ้นส่วนกลางกรมทะเบียนการค้า			
	7. หนังสือมอบอำนาจ (กรณีที่มีกรรมการ 2 คน ลงลายมือชื่อร่วมกัน)			
	8. ทุนจดทะเบียนต้องไม่ต่ำกว่า 2 ล้านบาท			

ตารางที่ ก-2 ขั้นตอนการส่งออกยางพารา (ต่อ)

ขั้นตอนการส่งออก	หลักฐาน / เอกสารประกอบ	หน่วยงานที่ติดต่อ	ค่าใช้จ่าย	ระยะเวลาดำเนินงาน
	9. รูปถ่ายขนาด 2 นิ้ว 2 รูป (รูปถ่ายของผู้จัดการ)			
4. ขอบใบผ่านด่านศุลกากรในการส่งยางออกนอกราชอาณาจักร (แบบยาง 12)	1. คำขอรับใบผ่านด่านศุลกากร เพื่อส่งยางออกนอกราชอาณาจักร (แบบยาง 11)	- เจ้าพนักงานท้องที่ประจำด่านศุลกากร	- ใบผ่านด่านศุลกากรตามแบบยาง 12 จำนวนตามจำนวนยางที่ขอส่งออกตันละ 2 บาท	7 วัน
	2. บัญชีราคาสินค้า (INVOICE)	- ฝ่ายควบคุมยาง สถาบันวิจัยยาง		
5. ชำระเงินสงเคราะห์ เข้ากองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง	1. คำขอชำระเงินสงเคราะห์ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง พ.ศ.2503 (ก.ส.ย. 1)	- สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง ในเขตต่างๆ ที่กำหนดไว้ในประกาศสำนักงานกองทุนสงเคราะห์	- อัตราเงินสงเคราะห์ที่ผู้ส่งออกนอกราชอาณาจักรต้องเสียสำหรับยางทุกชนิดที่จะส่งออกในอัตราดังนี้	
	2. ใบอนุญาตค้ายางและส่งออกยาง	- ฝ่ายการเงิน สำนักงานกองทุน		
	3. ใบผ่านด่านศุลกากร			
	4. ชำระเงินโดยใช้เช็ค ตามที่กำหนดในข้อบังคับสำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง ว่าด้วยสงเคราะห์จากผู้ส่งออกนอกราชอาณาจักร พ.ศ.2531			
			1. ยางแผ่นรมควัน ต้องเสียเงินสงเคราะห์ในอัตรากิโลกรัมละ 90 สตางค์ 2. น้ำยางสดให้ถือเสมือนยางแผ่นรมควัน โดยให้ลดน้ำหนักลงร้อยละ 65 ของน้ำหนักน้ำยาง 3. น้ำยางข้นหรือน้ำยางข้นเสมือนเป็นยางแผ่นรมควัน โดยให้ลดน้ำหนักลงร้อยละ 40 ของน้ำหนัก 4. ยางอื่นแยกจากยางแผ่นรมควันน้ำหนัก เช่น ยางแท่ง ยางเคพ ยางก้อน เศษยาง ต้องเสียเงินสงเคราะห์ในอัตราเดียวกับยางแผ่นรมควัน	1 วัน

ตารางที่ ก-2 ขั้นตอนการส่งออกยกยงพารา (ต่อ)

ขั้นตอนการส่งออก	หลักฐาน / เอกสารประกอบ	หน่วยงานที่ติดต่อ	ค่าใช้จ่าย	ระยะเวลาดำเนินงาน
6. พิธีศุลกากร	1. ในพาด้านศุลกากรในการส่งยกยงออก (แบบยกยง 12) 2. ใบเสร็จรับเงินสงเคราะห์สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง 3. บัญชีราคาสินค้า (INVOICE) 4. ใบขนส่งสินค้าขาออก (กศท.101) 5. บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 6. แบบธุรกิจต่างประเทศ (แบบ ธ.ต.1) สำหรับของส่งออกที่มีมูลค่ากว่า 500,000 บาท 7. คำร้องขอทำการตรวจสินค้า และบรรจุตู้คอนเทนเนอร์	- ฝ่ายพิธีการส่งออก กองตรวจสินค้าขาออก กรมศุลกากร		

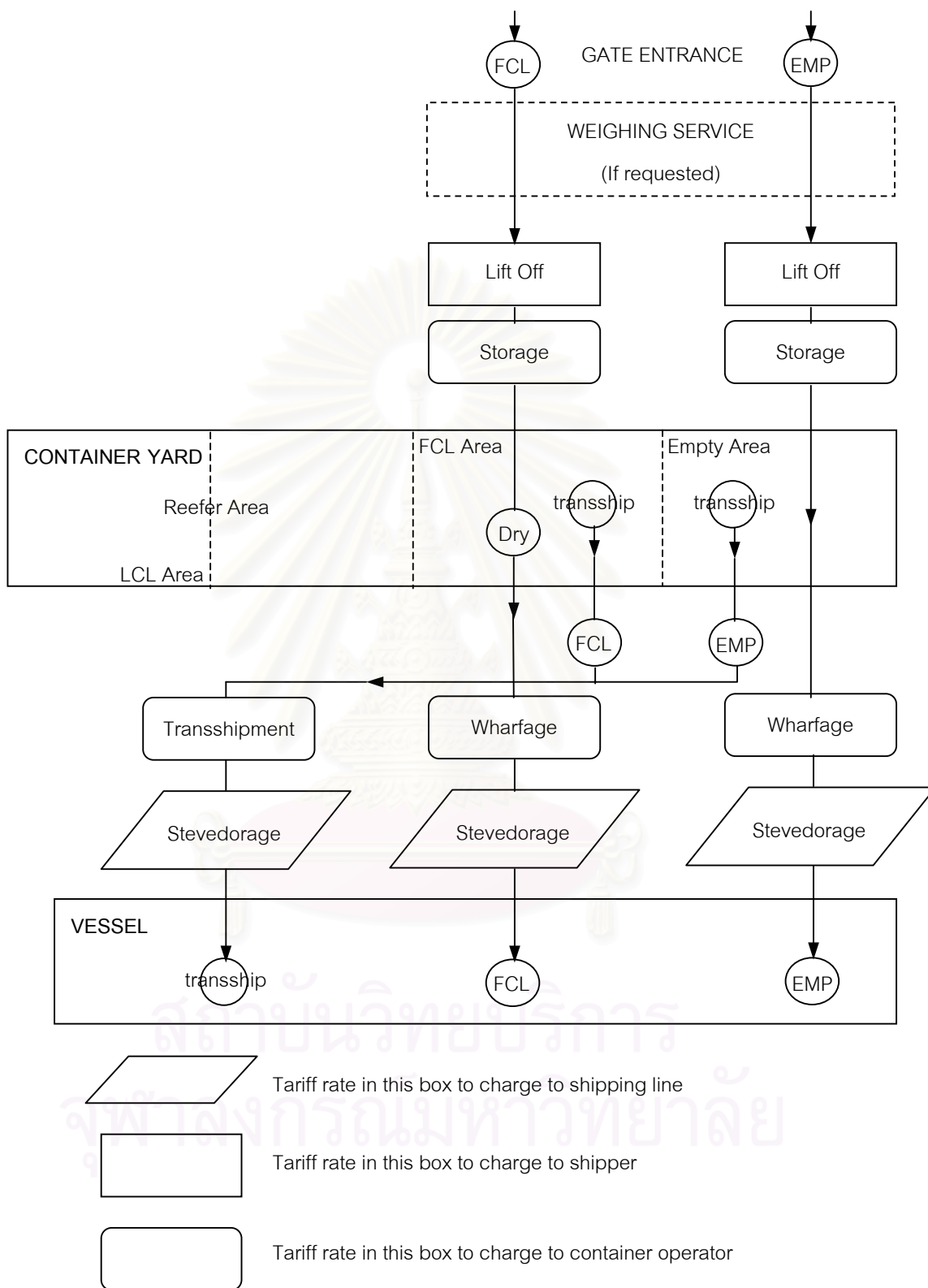


ภาคผนวก ข.

แผนผังแสดงกิจกรรม และรายการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง
ที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบัง

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

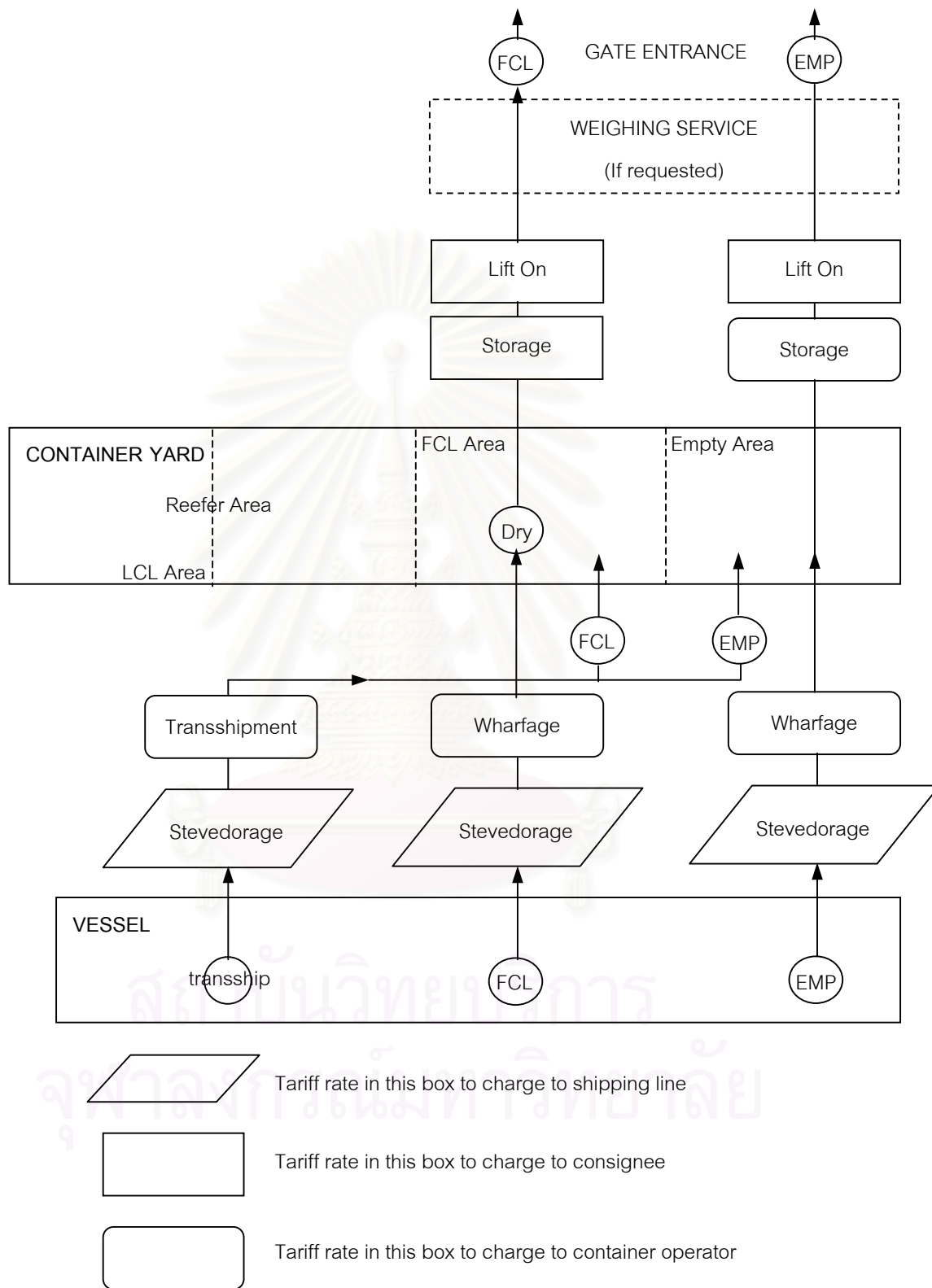
EXPORT CONTAINER



รูปที่ ๑1

แผนผังแสดงกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบังสำหรับกระบวนการส่งออกตู้สินค้า

IMPORT CONTAINER



รูปที่ ๗2

แผนผังแสดงกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในท่าเรือแหลมฉบังสำหรับกระบวนการนำเข้าตู้สินค้า

รายการค่าใช้จ่ายในแต่ละกิจกรรมการขนส่งหลักๆ ที่เกิดขึ้น

สำหรับโครงสร้างค่าใช้จ่ายที่จะกล่าวถึงนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นกับการขนส่งตู้สินค้า 1 ตู้ และเป็นตู้สินค้าประเภท FCL เท่านั้น (รวมไปถึงตู้สินค้าเปล่า) เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งส่วนใหญ่ในการขนส่งเพื่อส่งออกผลิตผลยางพาราจากบริเวณภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยนั่นเอง

1. การขนส่ง ประกอบด้วยค่าใช้จ่าย ดังนี้

- ค่าขนส่ง หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ผู้ประกอบการขนส่งใน mode นั้นๆ เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้าหรือบริษัทตัวแทนที่ทำการติดต่อแทน
- ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/Lift off charge หรือ Rail Transfer Charge) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการยกขนตู้สินค้าขึ้น/ลงจากยานพาหนะ
- ค่าประกันภัย (ไม่พิจารณา)
- ค่าผ่านท่า (Gate Charge) หมายถึง ค่าธรรมเนียมในการใช้สถานีขนส่ง (Terminal)

2. การปฏิบัติพิธีการศุลกากร และการตรวจปล่อยสินค้า

2.1 ด้านเอกสาร หมายถึง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินเอกสารต่างๆ เพื่อผ่านพิธีการศุลกากร

2.2 ด้านการตรวจปล่อยสินค้า หมายถึง ค่าใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า โดยจะพิจารณาในกรณีตรวจปล่อย ณ โกดัง/คลังสินค้าของผู้ส่งออกเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่าย ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ศุลกากรมายังสถานประกอบการของผู้ส่งออก
- ค่าใช้จ่ายในการตรวจปล่อยสินค้านอกสถานที่
- ค่า seal ของศุลกากร
- ค่าล่วงเวลา (ในกรณีการตรวจปล่อยนอกเวลาราชการ)

3. กิจกรรมในท่าเรือ (แสดงได้ดังรูป ข1 และ ข2)

- Port Charge หมายถึง ค่าธรรมเนียมในการใช้ท่าเรือ
- ค่าบริการชั่งตู้สินค้า (Container Weighing Service) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการใช้เครื่องชั่งน้ำหนักตู้สินค้า
- ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/Lift off charge) หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการยกขนตู้สินค้าขึ้น/ลงจากยานพาหนะ

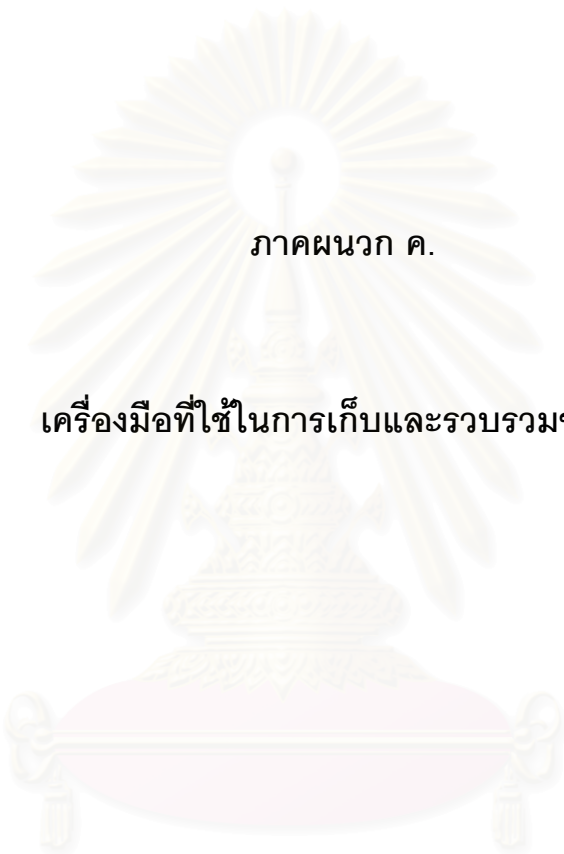
- ค่าภาระในการฝากตู้สินค้า (Container Storage) (ไม่พิจารณา เนื่องจาก การจองระวางเรือของผู้ส่งออกแต่ละรายนั้น จะจัดตารางเวลาได้เหมาะสมและพอดีกันระหว่างเวลาการขนสินค้าเข้าในเขตท่าเรือและเวลาเรือเข้าท่า เพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ที่จะเกิดขึ้น)
- ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า (Container Wharfage) หมายถึง ค่าภาระการใช้ท่าและเครื่องมือทุ่นแรงในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า รวมทั้งสินค้าในตู้ที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ หรือเพื่อบรรทุกลงเรือ
- Container Stevedorage หมายถึง ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้น/ลงจากเรือ รวมไปถึงการเปิด/ปิดระวางเรือ การจัดเรียงตู้สินค้า ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการใช้เครนของท่าเรือหรือเครนบนเรือ

4. เรือออกจากท่าเรือ

- B/L charge
- ค่าขนส่ง (ทางทะเล)
- ค่าเอกสารอื่นๆ

5. การลำเลียงและการขนถ่ายสินค้า

- ค่าภาระตู้สินค้าผ่าน/ถ่ายลำ (Shifting or Transshipment Container Charge) หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บเมื่อมีการขนถ่ายจากเรือหรือบรรทุกลงเรือ โดยแบ่งเป็นกรณีวางพักตู้สินค้าบนท่าหรือยานพาหนะทางบก และกรณีวางพักบนยานพาหนะทางน้ำ
- feeder connection



ภาคผนวก ค.

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บและรวบรวมข้อมูล

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ค-1 ตารางบันทึกข้อมูลภาคสนาม

เส้นทางที่ 1 (ส่วนภายในประเทศ) : ทำเรือปิ้ง - ทำเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	โรงงาน - ปาดังเบซาร์	Road				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- transport						
	- inland insurance						
	ศุลกากรปาดัง :						
	ฝั่งไทย					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ค่าธรรมเนียม						
	- seal						
	ฝั่งมาเลเซีย					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- เอกสารนำสินค้าเข้า						
	ชุมทางรถไฟปาดังฯ					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Lift On/Lift Off						
	ปาดังฯ - ทำเรือปิ้ง	Rail				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- transport by rail						
	ทำเรือปิ้ง						
	- Port Charge					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- THC					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	stevedorage						
	Wharfage						
	Rail Transfer						
	B/L Fee	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Tea Money	-					
	- ศุลกากร						
	ฝั่งไทย					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ฝั่งมาเลเซีย					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ทำเรือ					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Other Charges						
	- Malaysia Forwarding Charge					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Shipping Charge					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Banking & Document Charge						
	INLAND TOTAL						

เส้นทางที่ 1 (ส่วนของค่า freight) : ท่าเรือบีนัง - ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง (ต่อ)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (nau. mile)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	ท่าเรือบีนัง - ท่าเรือสิงคโปร์	Sea				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Singapore Charge	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Singapore Transship	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศจีน					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Shanghai						
	- Xiamen						
	- Dalian						
	ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- MAIN PORT (Tokyo)						
	- Moji						
	INTERNATIONAL TOTAL	CHINA					
		JAPAN					
	TOTAL	CHINA					
		JAPAN					

ตารางที่ ค-2 ตารางบันทึกข้อมูลภาคสนาม

เส้นทางที่ 2 (ส่วนภายในประเทศ) : ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง

n day	Node & Link	Mode	Transit Time**	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	Road				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
		สะพานดินฯ				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ค่ายกตู้ (ตู้อยู่นอกเขตท่าเรือ)						
	- Transport						
	- Inland Insurance						
	ศุลกากรสงขลา	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ค่าธรรมเนียม						
	- seal						
	ท่าเรือสงขลา	-					
	- Frieght Inward					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Gate Charge (ค่าผ่านทาง)					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Weighing					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Lift On/Lift Off					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Storage					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- THC					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Stevedorage (Wharfage Incl.)						
	B/L Fee	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Tea Money	-					
	- ศุลกากร					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ท่าเรือ					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Other Charges	-					
	- Shipping Charge					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Banking & Document Charge						
	INLAND TOTAL						

ลงกรณ์มหาวิทยาลัย

เส้นทางที่ 2 (ส่วนของค่า freight) : ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง (ต่อ)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time**	ระยะทาง (nau. mail)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือฮ่องกง	Sea				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Hongkong Charge	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Hongkong Transship	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ท่าเรือฮ่องกง - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศจีน					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Shanghai						
	- Xiamen						
	- Dalian						
	INTERNATIONAL (CHINA) TOTAL						
	CHINA TOTAL						
หรือ							
	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือสิงคโปร์	Sea				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Singapore Charge	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Singapore Transship	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ท่าเรือสิงคโปร์ - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- MAIN PORT (Tokyo)						
	- Moji						
	INTERNATIONAL (JAPAN) TOTAL						
	JAPAN TOTAL						
	ALL ROUTE TOTAL						

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ค-3 ตารางบันทึกข้อมูลภาคสนาม

เส้นทางที่ 3 (ส่วนภายในประเทศ) : ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	โรงงาน - ท่าเรือสงขลา	Road				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
		สะพานติณฯ				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Transport						
	- Inland Insurance						
	ศุลกากรสงขลา	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ค่าธรรมเนียม						
	- seal						
	ท่าเรือสงขลา	-					
	- Storage					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Gate Charge (ค่าผ่านทาง)					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Weighing					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Lift On/Lift Off					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง	Coastal Sea				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- บริการตู้เปล่า (Empty Container)	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Handling On/Off (ท่าเรือสงขลา)					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ตู้เปล่าขาเข้า						
	ตู้หนักขาออก						
	- Transport						
	- ศุลกากรแหลมฉบัง					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Handling On/Off (ท่าเรือแหลมฉบัง)					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ตู้เปล่าขาออก						
	ตู้หนักขาเข้า						
	ท่าเรือแหลมฉบัง						
	- LCB Transship					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- THC (เรือแม่)					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Stevedorage						
	Wharfage						
	B/L Fee	-				1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	Tea Money	-					
	- ศุลกากร						
	ด้านสงขลา					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ด้านแหลมฉบัง					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- ท่าเรือ						
	ท่าเรือสงขลา					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	ท่าเรือแหลมฉบัง					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5

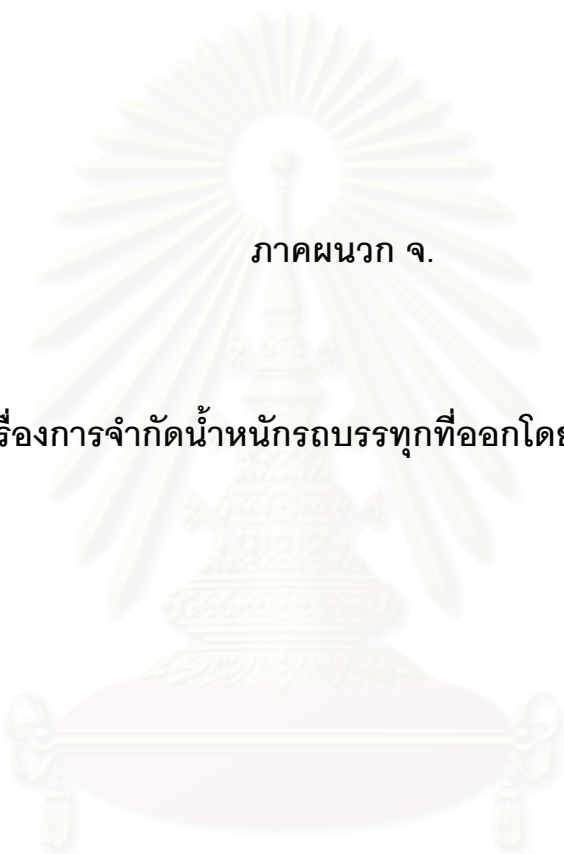
เส้นทางที่ 3 (ส่วนภายในประเทศ) : ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง (ต่อ)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	Other Charges						
	- Shipping Charge					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Banking & Document Charge						
	INLAND TOTAL						

เส้นทางที่ 3 (ส่วนของค่า freight) : ท่าเรือสงขลา - ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง (ต่อ)

n day	Node & Link	Mode	Transit Time*	ระยะทาง (กิโลเมตร)	Cost ต่อตู้ 20 ฟุต	Comfortability	Reliability
	ท่าเรือแหลมฉบัง - ปลายทาง	Sea					
	ปลายทางประเทศจีน					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- Shanghai						
	- Xiamen						
	- Dalian						
	ปลายทางประเทศญี่ปุ่น					1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
	- MAIN PORT (Tokyo)						
	- Moji						
	INTERNATIONAL TOTAL	CHINA					
		JAPAN					
	TOTAL	CHINA					
		JAPAN					

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก จ.

กฎข้อบังคับเรื่องการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกที่ออกโดยกรมการขนส่งทางบก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เดินบนทางหลวงแผ่นดิน

เนื่องจากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาวิกฤตด้านการขนส่งเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของ ประเทศ ก่อนมีกฎประกาศบังคับใช้ข้อกำหนดที่ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพทางหลวงในการกำหนด ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงแผ่นดิน จึงจะประกาศให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๔๗ ต่อไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน เรื่องห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงแผ่นดิน"

ข้อ ๒ ให้นำความในข้อ ๓ ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้มาใช้บังคับแทนความในข้อ ๔ ข้อ ๕ และข้อ ๑๐ ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทานเรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕ ทั้งนี้ เฉพาะที่มีผลใช้บังคับบนทางหลวงแผ่นดิน และให้จำกัดระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับแทนเท่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้

ข้อ ๓ ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ เดินบนทางหลวงแผ่นดิน

- (๑) ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ชนิดเพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ย่างคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๒) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพวง (SEMI - TRAILER)
- (๓) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ย่างคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๔) ตัวรถกึ่งพวงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่ หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๖,๑๐๐ กิโลกรัม หรือใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม

๔. ชนิด ๓ เพลาติดกัน ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๗,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาสุดท้ายของรถลากจูงถึงกึ่งกลางเพลารากของรถกึ่งพ่วงต้องไม่น้อยกว่า ๗.๐๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถกึ่งพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

(๓) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER)

(ก) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลานำถึงกึ่งกลางเพลาลังต้องไม่น้อยกว่า ๕.๓๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

ข้อ ๔ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ไม่ใช้บังคับบนสะพานหรือถนนที่ติดตั้งป้ายบังคับ "จำกัดน้ำหนัก" กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น และบนทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑ ตอนดอนเมือง - ทางหลวง หมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๑ (อนุสรณ์สถานแห่งชาติ) รวมทั้งบนทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ ตอนอนุสรณ์สถานแห่งชาติ - รังสิต สาขากรุงเทพมหานคร - แม่สาย (เขตแดน)

ข้อ ๕ บรรดาบทกฎหมาย กฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นใด ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้แทน

ข้อ ๖ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ให้มีกำหนดเวลาใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๖

ประกาศ ณ วันที่ ๒๔ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๖

เทิดศักดิ์ เศรษฐมานพ

ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกตามประกาศ
ของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน
ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน
ณ วันที่ 1 กันยายน 2535

ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกบนทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ณ วันที่ 1 กันยายน 2535 ได้ประกาศห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักเปล่าเกินกำหนด เดินทางบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

- (1) ยานพาหนะที่มี 2 เหล็ก 4 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 2 ใช้ยางเดี่ยวต้องมีน้ำหนักลง เหล็กที่ 2 ไม่เกิน 6,800 กิโลกรัมหรือน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 8,500 กิโลกรัม
- (2) ยานพาหนะที่มี 2 เหล็ก 4 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 2 ใช้ยางคู่
 - ก. ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งคนโดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กที่ 2 ไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม
 - ข. ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กที่ 2 ไม่เกิน 9,100 กิโลกรัมหรือ น้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม
- (3) ยานพาหนะที่มี 3 เหล็ก 6 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 2 และที่ 3 เป็นเหล็กคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กไม่เกินแต่ละเหล็ก 6,100 กิโลกรัม หรือน้ำหนัก ยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 15,300 กิโลกรัม
- (4) ยานพาหนะที่มี 3 เหล็ก 6 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 2 และที่ 3 เป็นเหล็กคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กไม่เกินแต่ละเหล็ก 8,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนัก ยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
- (5) ยานพาหนะที่มี 3 เหล็ก 6 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 1 และที่ 2 เป็นเหล็กหน้า ใช้ยาง เดี่ยว และเหล็กที่ 3 ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กที่ 3 ไม่เกิน เหล็กละ 6,800 กิโลกรัมหรือน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 10,500 กิโลกรัม
- (6) ยานพาหนะที่มี 3 เหล็ก 6 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 1 และที่ 2 เป็นเหล็กหน้าใช้ยาง เดี่ยวและเหล็กที่ 3 ใช้ยางคู่ ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กที่ 3 ไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม หรือ น้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 14,000 กิโลกรัม
- (7) ยานพาหนะที่มี 4 เหล็ก 8 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 1 และที่ 2 เป็นเหล็กหน้าใช้ยาง เดี่ยว และเหล็กที่ 3 และ 4 เป็นเหล็กคู่ (Tandem) ใช้ยางเดี่ยว ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กที่ 3 และที่ 4 ไม่เกินแต่ละเหล็ก 6,100 กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะ รวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 18,800 กิโลกรัม
- (8) ยานพาหนะที่มี 4 เหล็ก 8 ล้อ ชนิดเหล็กที่ 1 และที่ 2 เป็นเหล็กหน้าใช้ยาง เดี่ยวและเหล็กที่ 3 และที่ 4 เป็นเหล็กคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่ต้องมีน้ำหนักลง เหล็กที่ 3 และที่ 4 ไม่เกินแต่ละเหล็ก 8,200 กิโลกรัม หรือน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 25,200 กิโลกรัม
- (9) ยานพาหนะชนิดลากจูง และกึ่งพ่วง (Semi Trailer)
 - ก. ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเหล็กหรือน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก ไม่เกินที่กำหนดไว้สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท ในข้อ 1 ข้อ 2 ข้อ 3 ข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 6 ข้อ 7 และข้อ 8
 - ข. ตัวรถกึ่งพ่วงชนิดไม่เกิน 2 เหล็ก ต้องมีน้ำหนักลงเหล็กดังนี้
 - 1) ชนิดเหล็กเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยวน้ำหนักลงเหล็กไม่เกิน 6,800 กิโลกรัม
 - 2) ชนิดเหล็กเดี่ยว ใช้ยางคู่ หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเหล็กไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม
 - 3) ชนิดเหล็กคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเหล็กไม่เกิน 6,100 กิโลกรัม
 - 4) ชนิดเหล็กคู่ (Tandem Axle) ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเหล็กไม่เกิน 8,200 กิโลกรัม
- (10) ยานพาหนะชนิดลากจูงและพ่วง (Full Trailer)
 - ก. ตัวรถลากจูงต้องมีน้ำหนักลงเหล็ก หรือน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกินที่กำหนดไว้สำหรับยานพาหนะแต่ละประเภท ในข้อ 1 ข้อ 2 ข้อ 3 ข้อ 4 ข้อ 5 ข้อ 6 ข้อ 7 และข้อ 8 ตัวรถพ่วงชนิดไม่เกิน 2 เหล็ก มีน้ำหนักลงเหล็กดังนี้
 - 1) ชนิดเหล็กเดี่ยวใช้ยางเดี่ยวลงเหล็กไม่เกิน 6,500 กิโลกรัม
 - 2) ชนิดเหล็กเดี่ยวยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเหล็กไม่เกิน 9,100 กิโลกรัมและ ระยะระหว่างศูนย์กลางลงเหล็กหน้ากับศูนย์กลางลงเหล็ก หลัง ต้องไม่น้อย กว่า 4.30 เมตร ยานพาหนะชนิดลากจูงและพ่วง (Full Trailer) นี้ประกอบด้วยรถลากจูง 1 คันและตัวรถพ่วง 1 คันเท่านั้น จะพ่วงยานพาหนะอื่นได้อีกไม่ได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดิน

ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546)

เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้น อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เค้นบนทางหลวงแผ่นดิน ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2546

เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของประเทศ ก่อนมีการประกาศบังคับใช้ข้อกำหนดที่กำหนดให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพทางหลวงในกาที่กำหนดห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เค้นบนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งจะประกาศให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2547 ต่อไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดิน โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดิน ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546) เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เค้นบนทางหลวงแผ่นดิน"

ข้อ 2 ให้นำความในข้อ 3 ตามประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้มาใช้บังคับแทนความในข้อ 2 ตามประกาศผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษ ผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินและผู้บัญชาการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด เค้นบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2535 ทั้งนี้เฉพาะที่มีผลบังคับบนทางหลวงแผ่นดิน และให้ใช้บังคับระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับแทนที่กำหนดไว้ใน ข้อ 6 ตามประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้

ข้อ 3 ยานพาหนะที่มี 2 เพลา 4 ล้อ ชนิดเพลาที่ 2 ใช้ยางคู่ (ขมรถทุกชนิด)

ก. ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งคนโดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเพลาที่ 2 ไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม

ข. ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 15,500 กิโลกรัม ทั้งนี้ยานพาหนะนั้นจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกว่าอัตราบรรทุกน้ำหนักที่มีผลใช้ได้จนครบไว้

ข้อ 4 ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ไม่ใช้บังคับบนสะพานหรือถนนที่คิดค่าใช้จ่ายบังคับ "จำกัดน้ำหนัก" กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น และบนทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ตอนคอนเมือง - ทางหลวงหมายเลข 1 (อุบลราชธานี - เชียงใหม่) สายดินแดง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 1 (อุบลราชธานี - เชียงใหม่) รวมทั้งบนทางยกระดับบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ตอนอุบลราชธานี - เชียงใหม่ - ทุ่งศรีภูมิ สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - นครราชสีมา - นครราชสีมา - นครราชสีมา (เขตแดน)

ข้อ 5 บรรดาบทกฎหมาย กฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นใด ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้แทน

ข้อ 6 ประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินฉบับนี้ให้มีกำหนดเวลาใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2546

ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2546

อธิบดีกรมทางหลวง

ในฐานะผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดิน

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546)

**เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก
หรือน้ำหนักลงเหล่านักกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้น
อาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เห็นชอบทางหลวงพิเศษ
ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2546**

เนื่องในปัญหาด้านการขนส่งและบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของประเทศ คณะผู้บัญชาการฯ บังคับใช้ข้อกำหนดที่ทำให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพทางหลวงในภาคพื้นดิน โดยที่ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเหล่านักกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เห็นชอบทางหลวงพิเศษ ซึ่งจะประกาศให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2547 ต่อไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษโดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง จึงออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2546) เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเหล่านักกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เห็นชอบทางหลวงพิเศษ"

ข้อ 2 ให้นำความในข้อ 3 ตามประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้มาใช้บังคับแทนความในข้อ 2 ตามประกาศผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษ ผู้บัญชาการทางหลวงแผ่นดินและผู้บัญชาการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเหล่านักกว่าที่ได้กำหนด เห็นชอบทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2535 เฉพาะที่มีผลใช้บังคับบนทางหลวงพิเศษ และให้จำกัดระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับแทนเท่าที่กำหนดไว้ใน ข้อ 6 ตามประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้

ข้อ 3 ยานพาหนะที่มี 2 เหล่า 4 ล้อ ชนิดเหล่านี้ 2 ใช้ยางคู่ (รวมบรรทุกหกล้อ)

ก. ยานพาหนะประเภทที่ใช้สำหรับขนส่งคนโดยสาร ต้องมีน้ำหนักลงเหล่านักที่ 2 ไม่เกิน 9,100 กิโลกรัม

ข. ยานพาหนะชนิดอื่น ๆ ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 15,500 กิโลกรัม ทั้งนี้ยานพาหนะนั้นจะต้องบรรทุกน้ำหนักไม่เกินกว่าอัตราบรรทุกน้ำหนักที่ผู้ผลิตได้ออกแบบไว้

ข้อ 4 ประกาศผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้มิได้มีผลบังคับเฉพาะรถหรือถนนที่ติดตั้งป้ายบังคับ "จำกัดน้ำหนัก" กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอันขาด และบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บางนา ตอนกรุงเทพมหานคร - ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. 0+000 - กม. 78+872 รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงหมายเลข 34 ระหว่าง กม. 0+000 - กม. 2+880 รวมทั้งทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก ตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. 0+000 - กม. 65+325

ข้อ 5 บรรดา บทกฎหมาย กฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นใด ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้แทน

ข้อ 6 ประกาศของผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษฉบับนี้ให้มีกำหนดเวลาใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2546

ประกาศ ณ วันที่ 2 กรกฎาคม พ.ศ. 2546

อธิบดีกรมทางหลวง

ในฐานะผู้บัญชาการทางหลวงพิเศษ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก
น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด
หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย

เดินบนทางหลวงพิเศษ

เนื่องจากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น

เนื่องจากมีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเศรษฐกิจของ
ประเทศ ก่อนมีการประกาศบังคับใช้ข้อกำหนดที่กำหนดให้ประชาชนได้รับประโยชน์สูงสุดและเหมาะสมกับสภาพทางหลวงใน
การกำหนดห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือ
โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย **เดินบนทางหลวงพิเศษ** จึงจะประกาศให้มีผลบังคับใช้ในวันที่ **๑
มกราคม ๒๕๔๗** ต่อไป

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ผู้อำนวยการทาง
หลวงพิเศษ โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวง จึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศนี้เรียกว่า "ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่
ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทาง
หลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ"

ข้อ ๒ ให้นำความในข้อ ๓ ตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้มาบังคับใช้
ในข้อ ๔ ข้อ ๕ และข้อ ๑๐ ตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดินและผู้อำนวยการทาง
หลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้
กำหนด เดินบนทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน ฉบับลงวันที่ ๑ กันยายน พ.ศ. ๒๕๓๕ เฉพาะที่
มีผลใช้บังคับบนทางหลวงพิเศษ และให้จำกัดระยะเวลาให้มีผลใช้บังคับแทนเท่าที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ ตามประกาศของ
ผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้

ข้อ ๓ ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดย
ที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหายตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้ **เดินบนทางหลวงพิเศษ**

- (๑) ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ ชนิดเพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ย่างคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๒) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)
- (ก) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ย่างคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม
- (ข) ตัวรถกึ่งพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

- ๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใ้ียงเดียว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม
- ๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใ้ียงคู่ หรือใ้ียงเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม
- ๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ียงเดียว น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาคละ ๖,๑๐๐ กิโลกรัม หรือใ้ียงคู่หรือใ้ียงเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาคละ ๘,๕๐๐ กิโลกรัม

๔. ชนิด ๓ เพลาติดกัน ใ้ียงคู่หรือใ้ียงเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาคละ ๗,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาสุดท้ายของรถลากจนถึงกึ่งกลางเพลารอกของรถกึ่งพ่วงต้องไม่น้อยกว่า ๗.๐๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI-TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถกึ่งพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

(๓) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL-TRAILER)

(ก) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ียงคู่ (รถบรรทุกสินค้า) ต้องมีน้ำหนักยานพาหนะรวมทั้งกับบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถพ่วงต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

- ๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใ้ียงเดียว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม
- ๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใ้ียงคู่หรือใ้ียงเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม
- ๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใ้ียงคู่หรือใ้ียงเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาคละ ๘,๕๐๐ กิโลกรัม

ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลานำถึงกึ่งกลางเพลาลังต้องไม่น้อยกว่า ๔.๓๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถพ่วง (FULL-TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากจูง ๑ คัน และตัวรถพ่วง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

ข้อ ๔ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้ไม่ใ้บังคับบนสะพานหรือถนนที่ติดตั้งป้ายบังคับ "จำกัดน้ำหนัก" กำหนดไว้โดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น และบนทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง ตอนกรุงเทพมหานคร - ทางแยกต่างระดับบางพระ ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๗๔+๘๗๒ รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๔ ระหว่าง กม. ๐+๐๐๐ - กม. ๒+๘๘๐ รวมทั้งทางหลวงพิเศษหมายเลข ๔ สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันออก ตอนบางปะอิน - บางพลี ระหว่าง กม. ๑+๐๐๐ - กม. ๖๕+๓๒๕

ข้อ ๕ บรรดา บทกฎหมาย กฎ ประกาศ และคำสั่งอื่นใด ซึ่งขัดหรือแย้งกับประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้ ให้ใช้ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้แทน

ข้อ ๖ ประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษฉบับนี้ให้มีกำหนดเวลาใ้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๔๖

ประกาศ ณ วันที่ ๒๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๖
 เติตศักดิ์ เศรษฐมานพ
 อธิบดีกรมทางหลวง
 ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

[รท.๒๕๔๖/ท๑๓๗/๑๖/๓๑ มกราคม ๒๕๔๖]

พระ ศุภสุเมธ

อธิการบดีมหาวิทยาลัยรามคำแหง

๒๔/๐๔/๒๕๔๖

จัดทำ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกาศผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบท
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา
เกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในแบบทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบ
ของกรมทางหลวงชนบท

เนื่องจากมีความจำเป็นต่อแก้ไขปัญหาวิกฤตด้านการขนส่งทางบกเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นกับ
เศรษฐกิจของประเทศ จึงเห็นสมควรที่จะให้มีการผ่อนผันให้เพิ่มน้ำหนักยานพาหนะ น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลา
เกินกว่าที่ได้กำหนดไว้เป็นการชั่วคราว

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๖๑ แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกอบมาตรา ๖๐
แห่งพระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตาม
พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕ และมาตรา ๑๖๑ แห่งพระราชกฤษฎีกาโอน
กิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕
พ.ศ. ๒๕๔๕ ผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบท โดยอนุมัติอธิบดีกรมทางหลวงชนบทจึงออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ประกาศผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบทฉบับนี้ให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราช
กิจจานุเบกษาเป็นต้นไป จนถึงวันที่ ๓๑ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

ข้อ ๒ ให้นำความในข้อ ๑ ตามประกาศผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบทฉบับนี้ มาใช้บังคับแทนความใน
ข้อ ๕ ข้อ ๘ และข้อ ๑๐ ตามประกาศผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบท เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก
หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ในแบบทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการ ฉบับลงวันที่
๒๗ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๓๗ และมาใช้บังคับแทนความในข้อ ๕ ข้อ ๘ และข้อ ๑๐ ตามประกาศผู้ช่วยราชการทางหลวงชนบท
เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดไว้ใน
แบบทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของสำนักงานวิศวกรรมจราจร กรมทางหลวงชนบท ฉบับลงวันที่ ๒๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๓๖ เป็นการ
ชั่วคราวตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามข้อ ๑

ข้อ ๓ ห้ามใช้ยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุกหรือน้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนดหรือโดยที่
ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เติมนบนทางหลวงชนบทในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทตาม
ข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

- (๑) ยานพาหนะที่มี ๓ เพลา ๒ ชั้น ชนิดเวลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ให้ยางคู่
(รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักบรรทุกและรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม
- (๒) ยานพาหนะชนิดรถลากจูงและรถกึ่งพ่วง (SEMI - TRAILER)
- (๓) ตัวรถลากจูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๒ ชั้น เวลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ให้ยางคู่
(รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักบรรทุกและรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถสี่พวง ต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๖,๑๐๐ กิโลกรัม หรือใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม

๔. ชนิด ๓ เพลาติดกัน ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๗,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาสุดท้ายของรถลากสูงถึงกึ่งกลางเพลาแรกของรถสี่พวง ต้องไม่น้อยกว่า ๗.๐๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากสูงและรถสี่พวง (SEMI - TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากสูง ๑ คัน และตัวรถสี่พวง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

(๓) ยานพาหนะชนิดรถลากสูงและรถสี่พวง (FULL TRAILER)

(ก) ตัวรถลากสูงชนิดที่มี ๓ เพลา ๖ ล้อ เพลาที่ ๒ และที่ ๓ เป็นเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่ (รถบรรทุกสิบล้อ) ต้องมีน้ำหนักยกยานพาหนะรวมกับน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน ๒๖,๐๐๐ กิโลกรัม

(ข) ตัวรถสี่พวง ต้องมีน้ำหนักลงเพลาดังนี้

๑. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางเดี่ยว น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๗,๐๐๐ กิโลกรัม

๒. ชนิดเพลาเดี่ยว ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกิน ๑๐,๕๐๐ กิโลกรัม

๓. ชนิดเพลาคู่ (TANDEM AXLE) ใช้ยางคู่หรือยางเกินกว่าคู่ น้ำหนักลงเพลาไม่เกินเพลาละ ๙,๕๐๐ กิโลกรัม ระยะห่างระหว่างกึ่งกลางเพลาหน้าถึงกึ่งกลางเพลาหลังต้องไม่น้อยกว่า ๙.๓๐ เมตร

(ค) ยานพาหนะชนิดรถลากสูงและรถสี่พวง (FULL TRAILER) ต้องประกอบด้วยรถลากสูง ๑ คัน และตัวรถสี่พวง ๑ คัน เท่านั้น ห้ามมิให้พ่วงยานพาหนะหรือสิ่งอื่นใดเพิ่มเติม

ประกาศ ณ วันที่ ๒๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๔๖

สุรชัย สารสิทธิ์พงษ์

อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

ในฐานะผู้อำนวยการทางหลวงชนบท

ในเขตความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท

[พ.๒๕๔๖/พฉ๓๖/๒๐/๓๑ มกราคม ๒๕๔๖]

พชร สุรสุเมธ

อรดา เขามณีไฉยม

๒๘/๐๔/๒๕๔๖

จัดทำ

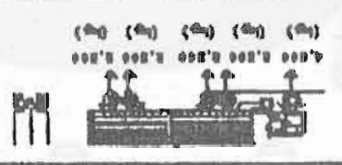
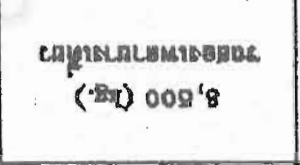
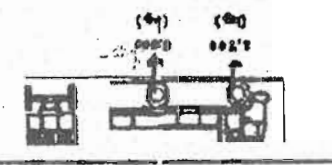
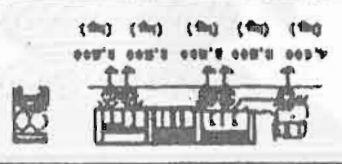
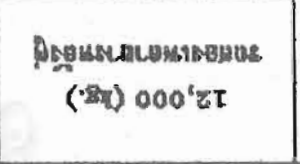
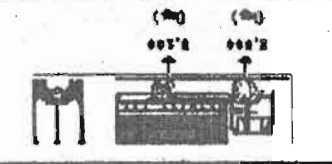
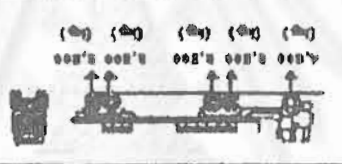
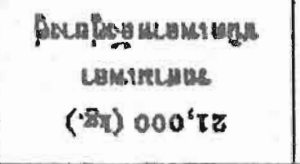
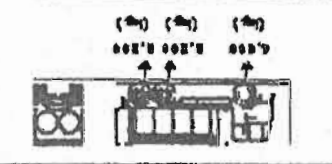
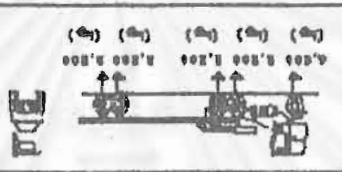
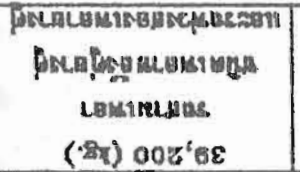
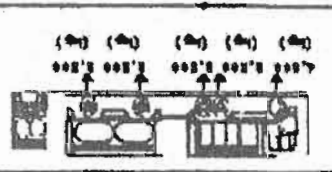
Symbol



Single type



Dual type



Vehicle type

Gross Weight

Vehicle type

Gross Weight

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

4,000 (kg) 2,000 (kg) 2,000 (kg)

37,400 (kg)

39,200 (kg)

37,400 (kg)

21,000 (kg)

37,400 (kg)

12,000 (kg)

29,000 (kg)

8,500 (kg)

ภาคผนวก จ.

ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับเรือชายฝั่งที่ออกโดยกรมศุลกากร

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำอธิบายรายการที่ต้องแสดงในคำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน

1. ให้ผู้นำของเข้า หรือผู้ส่งของออกแสดงเหตุผลแห่งความจำเป็นที่ร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อนให้ชัดเจน
2. รายการอื่นๆ ให้แสดงเช่นเดียวกับใบขนสินค้าขาเข้า/ใบขนสินค้าขาออก แล้วแต่กรณี

หมายเหตุ - (1) ในช่องอาคารขาเข้า ให้แสดงโดยคำนวณอาคารจากราคา ตามอัตราอาคารขาเข้ารวมค่าธรรมเนียมพิเศษตาม พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน หรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ตามกฎหมายถือว่าเป็นอาคารขาเข้า (ถ้ามี) โดยไม่มีค่าธรรมเนียม หรือลดหย่อน อาคารตามกฎหมายอื่น นอกจากยกเว้นหรือลดหย่อนตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ชนิดที่เป็นการลดทั่วไป โดยไม่มีเงื่อนไข (ทำนองเดียวกับแสดงในช่อง "อาคารขาเข้าตามปกติ" ใน (29) ของใบขนสินค้าขาเข้า)

(2) ในช่องอาคารขาออก ให้แสดงค่าอาคารขาออกที่ต้องชำระจริง

3 01 09 02 การผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกและตรวจปล่อยสินค้าขาออก ณ จุดตรวจปล่อยของท่าหรือที่หรือด่านศุลกากรแห่งหนึ่งแล้วขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ หรือเรือสำเภา เพื่อนำไปบรรทุกลงเรือหรือส่งออก ณ ท่าหรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง

การผ่านพิธีการใบขนสินค้าขาออกและตรวจปล่อยสินค้าขาออก ณ จุดตรวจปล่อยของท่าหรือที่หรือด่านศุลกากรแห่งหนึ่งแล้วขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ หรือเรือสำเภา เพื่อนำไปบรรทุกลงเรือหรือส่งออก ณ ท่าหรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง มีระเบียบปฏิบัติดังนี้

(1) กรณีทั่วไป

(1.1) สินค้าส่งออกที่ขึ้นใบขนสินค้าขาออก และขอรับการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดตรวจปล่อยของท่าหรือที่หรือด่านศุลกากรแห่งหนึ่ง ถ้าผู้ส่งของออกหรือตัวแทนยื่นคำร้องแจ้งความประสงค์ว่าจะนำสินค้าที่ตรวจปล่อยและบรรจุคอนเทนเนอร์แล้วไปบรรทุกลงเรือหรือส่งออก ณ ท่าหรือด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่ง ให้หัวหน้าเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จุดตรวจปล่อยสินค้าพิจารณาอนุญาตให้ดำเนินการได้ เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ปฏิบัติพิธีการตรวจสอบใบขนสินค้า และตรวจปล่อยสินค้าถูกต้องตามระเบียบแล้ว

(1.2) ให้หน่วยงานตรวจปล่อยควบคุมการมัดลวดประทับตรา กศก. และ/หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ประตูคอนเทนเนอร์ แล้วมอบคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าส่งออกกับต้นฉบับใบกำกับคอนเทนเนอร์ (กศก.49) ให้แก่ผู้ส่งของออกหรือตัวแทนเพื่อนำไปยื่นต่อหน่วยงานรับบรรทุกหรือด่านศุลกากรที่บรรทุกสินค้าลงเรือหรือส่งสินค้าออกดำเนินการต่อไป ส่วนใบขนสินค้า และเอกสารอื่นให้สำนักงานศุลกากรที่ส่งของออกหรือด่านศุลกากรที่ตรวจปล่อยจัดส่งโดยตรงไปให้กับสำนักงานศุลกากรที่ส่งของออก หรือด่านศุลกากรที่รับบรรทุกหรือที่สินค้าส่งออกภายใน 7 วัน นับแต่วันตรวจปล่อยสินค้า

(1.3) คอนเทนเนอร์ที่ใช้บรรจุสินค้าส่งออกตามประมวลฯ ข้อนี้นี้ ให้รวมถึงรถยนต์บรรทุกชนิดห้องเย็น ชนิดตู้แวน 7 ตัน 7 ตัน หรือลักษณะที่คล้ายกัน ที่มีประตูเปิด-ปิด สามารถมัดลวดประทับตรา กศก. และ/หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ประตูได้ ดังเช่น คอนเทนเนอร์ ซึ่งใช้ขนส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรด้วย และให้ใช้หมายเลขทะเบียนรถยนต์แทนหมายเลข คอนเทนเนอร์

* (1.4) กรณีใช้เรือสำเภาขนส่ง ให้ได้รับยกเว้นการปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยเรือค้าชายฝั่ง

(1.5) เมื่อได้รับใบกำกับคอนเทนเนอร์ และคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าส่งออกแล้วให้หน่วยงานรับบรรทุกตรวจสอบคอนเทนเนอร์และคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าและดวงตรา กศก. และ/หรือแถบเหล็ก RTC ที่ประตูคอน

แทนเนอร์หากพบว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยและไม่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีการทุจริตในการส่งออกก็ให้ความคุ้มครองให้บรรทุกลงเรือหรือส่งออกได้ หากมีเหตุอันควรสงสัยดังกล่าวก็ให้มีอำนาจเปิดคอนเทนเนอร์ตรวจสอบได้ตามที่เห็นสมควร

- (1.6) เมื่อได้รับใบขนสินค้าขาออกตามข้อ (2) ให้หน่วยงานรับบรรทุกควบคุมการบรรทุกลงเรือหรือส่งออกและสักรายการบรรทุกในใบขนสินค้าฯ แล้วให้แยกส่งต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบและสำเนาใบขนสินค้าขาออก ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมบันทึกข้อมูลในคอมพิวเตอร์ให้ถูกต้องต่อไป
- (2) กรณีส่งออกทางด้านศุลกากรรถไฟไปบรรทุกลงเรือ ณ ด้านศุลกากรมาบตาพุด ด้านศุลกากรแหลมฉบัง หรือท่ากรุงเทพ เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ปฏิบัติดังนี้

(2.1) ของที่ส่งออกจะต้องบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์และขนส่งโดยทางรถไฟ เว้นแต่ของที่ส่งออกนั้นไม่สามารถขนส่งโดยทางรถไฟ หรือเป็นของที่บรรทุกรถไฟไม่ทันและไม่อาจรอบรรทุกรถไฟในขบวนต่อไป

เมื่อบริษัทตัวแทน หรือผู้ส่งของออกยื่นคำร้องขอทำการขนส่งโดยทางรถยนต์ ให้นายด่านศุลกากรรถไฟพิจารณาอนุมัติให้ตามที่เห็นควรเป็นกรณีเฉพาะราย โดยให้จัดเจ้าหน้าที่คุมส่งและวิทย์หรือโทรสารแจ้งให้ด่านศุลกากรที่รับบรรทุกของลงเรือทราบถึงรายละเอียดของของ หมายเลขทะเบียนรถ ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้คุมส่ง พร้อมวันเวลาที่ขนส่งด้วย

(2.2) ของที่ส่งออกจะเป็นของที่ต้องอากร หรือไม่ก็ตาม ให้เป็นหน้าที่ของด่านศุลกากรรถไฟเป็นผู้ตรวจสอบพิธีการเกี่ยวกับใบขนสินค้าฯ รวมทั้งการรับชำระเงินภาษีอากร เงินประกัน เงินค่าธรรมเนียม และเงินรายได้อื่นๆ

(2.3) การตรวจของที่ที่จะส่งออกให้หน่วยงานตรวจปล่อยประจำด่านศุลกากรรถไฟทำการตรวจของที่ที่จะส่งออกภายในบริเวณ โรงพักสินค้าของการรถไฟฯ หรือสถานที่ที่นายด่านศุลกากรรถไฟค่อนข้าง ให้จัดพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปตรวจและควบคุมการบรรจุของตามที่ผู้ส่งของออกร้องขอก็ได้

สำหรับกรณีที่ผู้ส่งของออกประสงค์จะทำการบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์ ณ สดส. หรือ สกท. (รพท.) ใด ให้หน่วยงานตรวจปล่อยประจำ สดส. หรือ สกท. (รพท.) นั้นๆ แล้วแต่กรณี เป็นผู้ทำการตรวจและควบคุมการบรรจุ

เมื่อหน่วยงานตรวจปล่อยได้ตรวจและควบคุมการบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์แล้วให้ร้อยแถบเหล็ก RTC หรือมัดลวดประทับตรา กศก. ที่ประตูคอนเทนเนอร์และสักรายการตรวจและบรรจุของเข้าคอนเทนเนอร์ลงในต้นฉบับใบขนสินค้าฯ

ในกรณีที่ผู้ส่งของออกขอรับเงินชดเชย ให้สักรายการตรวจและบรรจุของในใบขนสินค้าขาออกฉบับมูมน้ำเงินให้ถูกต้องตรงกันด้วย

(2.4) เมื่อด่านศุลกากรรถไฟได้ดำเนินการตามข้อ (2.3) แล้ว ให้หน่วยงานตรวจปล่อยออกไปส่งปล่อย (แบบที่ 40 ร.ฟ.) ส่งมอบคอนเทนเนอร์ที่บรรจุของส่งออกแล้วให้แก่พนักงานรักษารถของการรถไฟฯ และให้ทำหนังสือตามแบบ กศก.37 พร้อมทั้งส่งมอบหนังสือดังกล่าว ใบขนสินค้าฯ สำเนาใบขนสินค้าขาออกฉบับมูมน้ำเงิน (กรณีผู้ส่งของออกขอรับเงินชดเชย) และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้แก่พนักงานรักษารถไฟของการรถไฟฯ เพื่อนำไปส่งมอบให้หน่วยงานด้านศุลกากรมาบตาพุด ด้านศุลกากรแหลมฉบัง หรือส่วนตรวจสินค้าขาออก สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพแล้วแต่กรณี แล้ววิทย์หรือโทรสารแจ้งรายละเอียดของของตามที่ปรากฏในแบบ กศก.37 ให้ด่านศุลกากรมาบตาพุดหรือด่านศุลกากรแหลมฉบังทราบด้วย

(2.5) เมื่อด่านศุลกากรมาบตาพุด ด้านศุลกากรแหลมฉบัง หรือส่วนตรวจสินค้าขาออก สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพ ได้รับคอนเทนเนอร์และเอกสารตามข้อ (2.4) แล้วให้ตรวจสอบแถบเหล็ก RTC หรือตรา

ประทับ กศก. ที่คอนเทนเนอร์โดยไม่ต้องเปิดตรวจของอีก แล้วให้ควบคุมนำไปบรรทุกลงเรือส่งออกป็นนอกราชอาณาจักรตามระเบียบฯ เว้นแต่แถบเหล็ก RTC หรือตราประทับ กศก. ถูกทำลายหรือมีกรณีสงสัยเป็นพิเศษให้รายงานนายด่านศุลกากรหรือหัวหน้าหน่วยตรวจสินค้าขาออกพิจารณาตรวจสอบต่อไป

- (2.6) การส่งของออกตามข้อ (2) ให้ถือว่าเป็นการส่งออกทางด่านศุลกากรมาบตาพุด ด่านศุลกากรแหลมฉบัง หรือท่ากรุงเทพฯ แล้วแต่กรณี
- (2.7) ให้ด่านศุลกากรมาบตาพุด ด่านศุลกากรแหลมฉบัง หรือส่วนตรวจสินค้าขาออกรายงานเรือออกตามปกติ ตลอดจนมีคัมภีร์สินค้าสำหรับเรือและแยกเอกสารส่งหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นแล้ว
- (2.8) กรณีที่มีการแก้ไขใบขนสินค้าฯ เกี่ยวกับชื่อเรือรับบรรทุก วันเรือออก หรือท่าที่ส่งออกให้นายด่านศุลกากรมาบตาพุด นายด่านศุลกากรแหลมฉบัง ส่วนตรวจสินค้าขาออก หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายแล้วแต่กรณี เป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้แก้ไขได้

สำหรับกรณีขอแก้ไขก่อนนำของมาให้ตรวจให้นายด่านศุลกากรรถไฟเป็นผู้พิจารณาอนุญาตและหากการแก้ไขดังกล่าวเป็นเหตุให้ต้องชำระเงินค่าภาษีอากรเพิ่มขึ้นจากที่ได้ชำระไว้แล้วก็ให้บริษัทตัวแทนเรือซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ส่งออกให้คำรับรองว่าจะมาชำระเงินภาษีอากรเพิ่มภายใน 10 วันนับแต่วันที่เรือรับบรรทุก เมื่อได้รับบรรทุกเสร็จสิ้นแล้วให้นายด่านศุลกากรมาบตาพุด ด่านศุลกากรแหลมฉบัง หรือส่วนตรวจสินค้าขาออก ส่งใบขนสินค้าฯ ไปยังด่านศุลกากรรถไฟเพื่อเรียกเก็บเงินภาษีอากรเพิ่ม

เมื่อด่านศุลกากรรถไฟได้รับชำระเงินภาษีอากรเพิ่มเติมครบถ้วนแล้ว ให้ส่งใบขนสินค้าฯ กลับคืนไป

- (2.9) ยังด่านศุลกากรมาบตาพุด ด่านศุลกากรแหลมฉบัง หรือส่วนตรวจสินค้าขาออกเพื่อดำเนินการต่อไป

การรับเงิน การบัญชี การรักษา และการนำส่งเงินของด่านศุลกากรรถไฟ ให้ปฏิบัติตามประมวลฯ ข้อ

2 05 03 01

- 3) กรณีการส่งสินค้าขาออกของด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ทางรถไฟไปประเทศมาเลเซียทางด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์หรือด่านศุลกากรสุโขทัย-ลก ให้ปฏิบัติดังนี้


- (3.1) ให้ผู้ส่งออกยื่นใบขนสินค้าออกปฏิบัติพิธีการ ที่ด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ตามปกติ
- (3.2) ให้ผู้ส่งออกสำแดงเมืองท่าหรือที่ส่งออกในใบขนสินค้าขาออกเป็นป่าดงเบขาร์หรือสุโขทัย-ลก
- (3.3) ให้ผู้ส่งออกสำแดงรายการในใบขนสินค้าขาออก ในแบบ ข.ต.1 รายงานการส่งออก (มูลค่าเกิน 500,000 บาท) และในบัญชีราคาสินค้า (INVIOCE) เป็นราคา F.O.B. (FREE ON BOARD) เมืองท่าปลายทางที่ส่งออก (ป่าดงเบขาร์หรือสุโขทัย-ลก)
- (3.4) กรณีของที่ส่งเป็นของควบคุมในการส่งออก ใบอนุญาตส่งออกจะต้องระบุเมืองท่าที่ส่งออกเป็นป่าดงเบขาร์หรือสุโขทัย-ลก แล้วแต่กรณี
- (3.5) ของที่ส่งออกจะต้องบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์ หรือตู้ทึบของการรถไฟ เท่านั้น และให้ร้อยแถบเหล็ก RTC. ที่ประตูคอนเทนเนอร์หรือที่ประตูทึบของการรถไฟฯ ทุกประตู
- (3.6) ให้ด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่สักรายการตรวจ และบรรจุสินค้าดังกล่าวไว้ในสำเนาใบขนสินค้าขาออกตามระเบียบปฏิบัติปกติ
- (3.7) ในกรณีที่ผู้ส่งออกขอรับเงินชดเชย ให้ด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่สักรายการตรวจและบรรจุสินค้าดังกล่าวไว้ในสำเนาใบขนสินค้าขาออกฉบับมูมนำเงินให้ถูกต้องตรงกัน แล้วแยกสำเนาใบขนสินค้าขาออกฉบับใบขนสินค้ามูมนำเงินไปยังฝ่ายที่รับผิดชอบต่อไป

- (3.8) ให้ด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ออกใบสั่งปล่อย (แบบที่ 40 ร.ฟ.) ส่งมอบคอนเทนเนอร์ และ / หรือ ตู้ ฑีบของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่บรรจุสินค้าเสร็จเรียบร้อยแล้ว ให้พนักงานรักษารถของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ ให้จัดทำหนังสือตามแบบ กศก.38 ด้วย
- (3.9) ให้ด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่จัดส่งใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และ หนังสือแบบ กศก.38 ให้แก่พนักงานรักษารถของการรถไฟแห่งประเทศไทยไปพร้อมกับตู้สินค้า เพื่อนำไป ส่งมอบให้ด้านบุคลากรปากดงเบซาร์ หรือด้านบุคลากรสุโขทัย-ลพบุรี แล้วแต่กรณี
- (3.10) ให้ด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่ แจ้งรายละเอียดของสินค้าและรายการอื่นๆ ตามที่ปรากฏในแบบ กศก.38 ให้ด้านบุคลากรปากดงเบซาร์และด้านบุคลากรสุโขทัย-ลพบุรี แล้วแต่กรณี
- (3.11) ให้ด้านบุคลากรปากดงเบซาร์และด้านบุคลากรสุโขทัย-ลพบุรี ตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยของแถบเหล็ก RTC. ที่ประตูคอนเทนเนอร์หรือที่ประตูตู้ฑีบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อนดำเนินการสลักรายการรับ รongการส่งมอบไว้ในใบขนสินค้าขาออก และเอกสารประกอบตามระเบียบปฏิบัติปกติ ในกรณีมีเหตุอันควรสงสัยด้วยการประการใด ๆ ก็ดี หรือแถบเหล็ก RTC. อยู่ในสภาพชำรุด หรือฉีกขาด หรือเสียหาย ให้ด้านบุคลากรปากดงเบซาร์หรือสุโขทัย-ลพบุรี มีอำนาจใช้ดุลพินิจในการเปิดและตรวจสอบสิน ค้าภายในคอนเทนเนอร์ดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร และให้บันทึกผลการตรวจสอบไว้ในใบขนสินค้าขา ออก หากตรวจสอบพบว่ามิใช่ของผิดกฎหมายขุกซ่อนปะปนอยู่ภายในคอนเทนเนอร์ ก็ให้พิจารณาดำเนินการ จับกุมตามกฎหมายต่อไป
- (3.12) ให้ด้านบุคลากรปากดงเบซาร์และด้านบุคลากรสุโขทัย-ลพบุรี จัดส่งใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบ คั้นด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่
- (3.13) การส่งของออกดังกล่าว ให้ถือเป็นการส่งออกทางด้านบุคลากรท่าอากาศยานเชียงใหม่

3 01 09 03 การตรวจปล่อยผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของเหลว โดยใช้ตารางคำนวณปริมาตร ความจุประจำ ฉั่งสำหรับการส่งออก

การตรวจปล่อยผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของเหลว โดยใช้ตารางคำนวณปริมาตรความจุประจำฉั่งสำหรับการส่งออก ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อได้รับใบขนสินค้าขาออกที่ได้รับการกำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อยจากผู้ส่งของออกหรือตัวแทนผู้ส่งของออกแล้ว ให้ เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบใบขนสินค้าขาออก และ/หรือสำเนาใบส่งเงินและสำเนาใบเสร็จรับเงินที่นำส่งเข้า กองทุนน้ำมันเพลิงว่าถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ จากนั้นก่อนอนุญาตให้ทำการสุบถ่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของ เหลวบรรจุทุกลงเรือ ให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบระวางเรือที่จะทำการรับบรรจุทุกก่อนว่ามีผลิตภัณฑ์ชนิดใด บ้างและมีปริมาณคงเหลือเท่าใดหรือเป็นระวางเปล่า โดยให้บันทึกรายละเอียดดังกล่าวไว้ในรายการคำนวณและ บันทึกการตรวจวัดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของเหลวในเรือ (ULLAGE SHEET)
- (2) ให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจสอบถึงที่จะใช้ในการส่งออก ตรวจวัดปริมาตรและชนิดผลิตภัณฑ์จากตารางคำนวณ ปริมาตรความจุประจำฉั่งที่ได้รับอนุมัติจากกรมศุลกากรแล้วให้ปิดช่องทางรับและประทับตราศุลกากรเพื่อมิให้มีการ รับปริมาณเพิ่ม จากนั้นจึงให้ทำการสุบถ่ายผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของเหลวบรรจุทุกลงเรือ
- (3) เมื่อสุบถ่ายเสร็จให้เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยตรวจวัดผลิตภัณฑ์ในเรือที่รับบรรจุพร้อมกับให้บันทึกไว้ในรายการ คำนวณและบันทึกการตรวจวัดผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและของเหลวในเรือว่ารับผลิตภัณฑ์ชนิดใดบ้างและมีปริมาณ เท่าใดพร้อมทั้งให้มีการประทับตราศุลกากรที่ช่องทางรับ-จ่ายในเรือ



ภาคผนวก ช.

รายนามผู้สละเวลาให้สัมภาษณ์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ข-1 รายนามผู้สละเวลาให้สัมภาษณ์

ลำดับ	ชื่อ - นามสกุล	หน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน
1	คุณ นิรพล ชินโน	EASTERN CONTRANS CO.,LTD.	ผู้ร่วมให้คำปรึกษา
2	ดร.เวท ไทยนุกุล	สมาคมยางพาราไทย	สมาคม
3	คุณ สุจินต์ เอกวานนท์	สมาคมยางพาราไทย	สมาคม
4	ดร.รุจิร พนมยงค์	คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	ผู้ร่วมให้คำปรึกษา
5	คุณ เสาวลักษณ์ วงศ์สุวรรณเลิศ	SANG TONG RUBBER CO.,LTD.	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
		MAL TECH RUBBER CO.,LTD.	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
6	คุณ สุดธิดา ทันทานนท์	บริษัท พัทลุงพาราเท็กซ์ จำกัด (พัทเท็กซ์)	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
7	คุณ วรชาติ จงสงวนศักดิ์	บริษัท ไทยเทค รับเบอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
8	คุณ เทอดศักดิ์	SOUTHEAST RUBBER CO.,LTD.	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
9	คุณ ฐานะ	บริษัท สู่พัฒนาการยาง จำกัด	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
10	คุณ วัฒนา จงวิสัยเกษม	B.RIGHT RUBBER CO.,LTD.	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
11	คุณ สุวนีย์	SOUTHLAND RUBBER CO.,LTD.	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
12	คุณ เมธี	บริษัท นิยมรับเบอร์ จำกัด	ผู้ส่งออกผลิตผลยางพารา
13	คุณ รัตนา	บริษัท วรรณญาเทรคดิง จำกัด	ตัวแทนออกของ
14	คุณ สุเทพ ริมะพันธ์	บริษัท ที.เอส.เอ็ม. พอร์วิลด์ดิง จำกัด	ตัวแทนออกของ
		ท.จ.ก. ทักษิณสยามอิมพอร์ตเอ็กพอร์ตและขนส่ง	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก
15	คุณ สุดา พร้อมมูล	บริษัท สหชัย อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	ตัวแทนออกของ / ผู้ประกอบการ ขนส่งด้วยรถบรรทุก
16	คุณ นุชา รักทางดี	บริษัท ที.เอส. อัลโลด์ จำกัด	ผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟ
17	คุณ พิศาล กองชัยมงคล	บริษัท สงขลาชิปปิงเอเยนซี จำกัด	ตัวแทนสายเดินเรือ / ตัวแทนตู้สินค้า
18	คุณ วรรณาท ปานศรี	บริษัท นามยีนงชิปปิง จำกัด	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง
		บริษัท คอตส์ ชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด	ตัวแทนสายเดินเรือชายฝั่ง
19	คุณ สราวุธ บุณีสุมบัติเจริญ	บริษัท เวลคอน-ไทยชิปปิง จำกัด	ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการเรือชายฝั่ง
20	คุณ ผ่องศรี	บริษัท นามยีนงชิปปิง จำกัด	ผู้ประกอบการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง
21	คุณ มงคล ธีระพันธ์	HATYAI INTERNATIONAL SHIPPING CO.,LTD.	ตัวแทนสายเดินเรือ
		L.S.SHIPPING AND FORWARDING CO.,LTD.	ตัวแทนออกของ
22	คุณ ขวนชม	C.M.R. SHIPPING CO.,LTD.	ตัวแทนออกของ
23	คุณ ทวีศักดิ์ สถิตเกษตรศรี	บริษัท เมอส์กฯ สาขาหาดใหญ่	สายเดินเรือ / ตัวแทนตู้สินค้า
24	คุณ ไพศาล ดะห์ลิ้น	บริษัท จาร์ดีนแปซิฟิก (ประเทศไทย) จำกัด	สายเดินเรือ / ตัวแทนตู้สินค้า
25	คุณ มนต์รี	EVERGREEN SIAM CO.,LTD.	สายเดินเรือ / ตัวแทนตู้สินค้า
26	คุณ สมชาย	NYK (THAILAND) CO.,LTD.	สายเดินเรือ / ตัวแทนตู้สินค้า
27	คุณ ประสิทธิ์ บุญจองรัตน์	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด	ท่าเรือสงขลา

ตารางที่ ข-1 รายนามผู้สละเวลาให้สัมภาษณ์ (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อ - นามสกุล	หน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน
28	คุณ กอเดร์ มะลี	บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด	ท่าเรือสงขลา
29	สารวัตร พิชัย	ศุลกากรสงขลา	กรมศุลกากร ภาคที่ 4
30	สารวัตร ณรงค์	ศุลกากรสงขลา และปาดังเบซาร์	กรมศุลกากร ภาคที่ 4
31	คุณ อำนวย สุจริตธรรม	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	-
32	คุณ อารีย์	กรมเจ้าท่า เขต 4 (ภาคใต้) ฝ่ายตรวจการขนส่งทางน้ำ	-



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย สงคราม อาสุวารี เกิดเมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2521 ที่จังหวัด กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปี พ.ศ. 2542 และได้สำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาโทบัณฑิต ในสาขาวิชาวิศวกรรมขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเช่นกัน พ.ศ. 2546 ตามลำดับ

จากประสบการณ์การศึกษาที่ผ่านมา ทำให้นอกจากผู้เขียนจะมีความรู้ความสามารถโดยตรงด้านวิศวกรรมโยธาแล้ว ยังมีความถนัดในด้านการขนส่งสินค้าทางเรือและเรือของการส่งออก รวมไปถึงด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอีกด้วย และในปัจจุบันผู้เขียนได้ประกอบอาชีพเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้านสถิติ โดยมีหน้าที่หลักในการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติให้กับบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย