



การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น
กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด



วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรังสิต

ปีการศึกษา 2563



**THE STUDY OF LOGISTICS COSTS OF IMPORT DISPENSING FUEL
FROM JAPAN: A CASE STUDY OF ABC CO., LTD.**

**BY
SIRIKAMOL BOONRAT**

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENTS FOR
THE DEGREE OF MASTER OF SCIENCE
IN MANAGEMENT OF LOGISTICS**

**GRADUATE SCHOOL, RANGSIT UNIVERSITY
ACADEMIC YEAR 2020**

วิทยานิพนธ์เรื่อง

การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น
กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด

โดย
สิริกมล บุญรัตน์

ได้รับการพิจารณาให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์

มหาวิทยาลัยรังสิต
ปีการศึกษา 2563

ผศ.ดร.กฤษณา วิสมิตะนันท์
ประธานกรรมการสอบ

ผศ.ดร.พัฒน พิลัยฐเกษม
กรรมการ

ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว
กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษา

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

(ผศ. ร.ต.หญิง ดร.วรรณิ สุขสาตร)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
6 สิงหาคม 2563

Thesis entitled

**THE STUDY OF LOGISTICS COSTS OF IMPORT DISPENSING FUEL FROM JAPAN:
A CASE STUDY OF ABC CO., LTD.**

by

SIRIKAMOL BOONRAT

was submitted in partial fulfillment of the requirements
for the degree of Master of Science in Management of Logistics

Rangsit University
Academic Year 2020

Asst.Prof. Krisana Visamitanan, D.Eng.
Examination Committee Chairperson

Asst.Prof. Phat Pisitkasem, Ph.D.
Member

Chairat Mekkaew, D.B.A.
Member and Advisor

Approved by Graduate School

(Asst.Prof.Plт.Off. Vanee Sooksatra, D.Eng.)

Dean of Graduate School

August 6, 2020

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และความกรุณาอย่างยิ่งจากคณาจารย์ทุกท่านในคณะกรรมการจัดการโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยรังสิต ที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ต่าง ๆ ที่มีคุณค่าให้แก่ผู้วิจัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว อาจารย์ที่ปรึกษาของผู้วิจัยที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ให้ความอนุเคราะห์ในการให้สัมภาษณ์เพื่อเป็นข้อมูลในการวิจัย ซึ่งด้วยความช่วยเหลือและการให้คำแนะนำจากทุก ๆ ท่าน ทำให้วิทยานิพนธ์มีความถูกต้องสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ น้อง ๆ ทุกคน ที่คอยสนับสนุน ให้กำลังใจ ให้คำปรึกษา และแสดงความห่วงใย กระตุ้นเตือนในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วง

คุณค่าและประโยชน์จากการศึกษาครั้งนี้ ขอน้อมรำลึกถึงพระคุณบิดา มารดา ตลอดจนบูรพาจารย์และผู้มีพระคุณที่ให้การชี้แนะอบรมสั่งสอน ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในการศึกษาครั้งนี้ ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ประสบความสำเร็จได้ด้วยดี

สิริกมล บุญรัตน์

ผู้วิจัย

6004583 : สิริกมล บุญรัตน์
 ชื่อวิทยานิพนธ์ : การศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่เย็นจาก
 ประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด
 หลักสูตร : วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์
 อาจารย์ที่ปรึกษา : ดร.ไชยรัช เมฆแก้ว

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ขั้นตอนและระยะเวลา วิเคราะห์หาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจในการนำเข้าสินค้า ประเภทตู้แช่เย็นจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงผสม ใช้แนวคิดต้นทุน โลจิสติกส์เป็นกรอบการวิจัย ดำเนินการ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการนำเอกสาร ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละชิปเย็นมาวิเคราะห์ต้นทุนต่อตู้ และใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิง ลึกกับผู้ปฏิบัติงานนำเข้าสินค้าเพิ่มเติม จำนวน 5 คน เพื่อนำเสนอโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์และ รูปแบบการนำเข้าที่เหมาะสมที่สุดสำหรับบริษัทกรณีศึกษา การวิจัยเชิงปริมาณ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพื้นฐาน ซึ่งประกอบด้วย ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าพิสัย ค่าสูงสุด และค่าต่ำสุด การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้การวิเคราะห์เนื้อหาและเขียนบรรยายเชิงพรรณนา

ผลการวิจัยพบว่า โครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่เย็นจาก ประเทศญี่ปุ่น แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ซึ่งเป็นส่วนที่มากที่สุด รองลงมา คือ ต้นทุนการขนส่งสินค้า และสุดท้าย คือ ต้นทุนการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ การนำเข้า สินค้าทอม CIF มีประสิทธิภาพมากกว่าทอม FCA ทั้งด้านต้นทุนโลจิสติกส์และด้านคุณภาพของ สินค้า เพราะสามารถลดต้นทุนรวมในการนำเข้าได้ 3,439.86 บาทต่อตู้ (ร้อยละ 5.37) และมีข้อดีคือ มีประกันภัยสินค้าทุกชิปเย็น ข้อค้นพบจากงานวิจัยนี้ หากพิจารณาเรื่องต้นทุนการนำเข้า ทอม CIF ประหยัดต้นทุนได้มากกว่า แต่หากพิจารณาปัจจัยอื่น ๆ ที่นอกเหนือจากต้นทุนการนำเข้า ปัจจัย หลัก ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อการใช้ทอมการนำเข้าสินค้า คือ ปัจจัยด้านการติดต่อ ประสานงานและความสะดวก ปัจจัยด้านเวลาในการดำเนินงาน ปัจจัยด้านความเสี่ยงและความไม่ แน่นนอน

(วิทยานิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 116 หน้า)

คำสำคัญ: ต้นทุนโลจิสติกส์, การนำเข้าสินค้า, ตู้แช่เย็น, ทอมการขนส่ง

ลายมือชื่อนักศึกษา ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

6004583 : Sirikamol Boonrat
 Thesis Title : The Study of Logistics Costs of Import Dispensing Fuel from Japan:
 A Case Study of ABC Co., Ltd.
 Program : Master of Science in Management of Logistics
 Thesis Advisor : Chairat Mekkaew, D.B.A.

Abstract

The purposes of this research are to study structure of logistics costs, procedures and duration, to analyze and find the way to reduce costs in order to make profit and create an advantage to company business of import dispensing fuel from Japan: A case study of ACB Co., Ltd. This research is mixed of quantitative research and qualitative research by using logistics costs concept as conceptual framework. The quantitative part was by comparing total cost per unit by using actual shipment invoice. The data were analyzed by using percentage, average, range, maximum, and minimum. The qualitative part was participated by 5 samples who worked in import work line by using in-depth interview as the research tool. The interviews were analyzed by content analysis.

The results of the study showed that logistics costs of import dispensing fuel were divided into three parts, such as Inventory Carrying Cost, Transportation Cost, and Logistics Administration Cost, respectively. It appeared that CIF term was more effective than FCA term in terms of total cost per unit and goods quality. Import by CIF term can reduce total cost THB 3,439.86 per unit (5.37%) and this term also had insurance for shipment. Therefore, if considered by cost factor, import by CIF term was cheaper than FCA term. However, if considered by other factors, the main factors effecting interviewees' decision were cooperation and convenience factor, operating time factor, and risk and uncertainty factor.

(Total 116 pages)

Keywords: Logistics Costs, Import, Dispensing Fuel, Incoterms

Student's Signature Thesis Advisor's Signature

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญรูป	ช
บทที่ 1	บทนำ
	1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา
	1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย
	1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ
	1.4 ขอบเขตการศึกษา
	1.5 นิยามศัพท์
บทที่ 2	ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	2.1 การขนส่งสินค้าทางทะเล
	2.2 การนำเข้าสินค้า (ทางเรือ)
	2.3 แนวคิดต้นทุน โลจิสติกส์
	2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
	2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย
บทที่ 3	ระเบียบวิธีการวิจัย
	3.1 กลุ่มเป้าหมาย
	3.2 ข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย
	3.3 วิธีดำเนินการวิจัย
	3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล	54
3.6 สรุปผลข้อมูล	55
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	56
4.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้า	56
4.2 ผลการวิเคราะห์การสัมพัทธ์เชิงลึก	75
4.3 วิเคราะห์แนวทางในการลดต้นทุน	87
บทที่ 5 สรุปผล และข้อเสนอแนะ	90
5.1 สรุปผลการวิจัย	90
5.2 การอภิปรายผล	92
5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในครั้งนี้	93
5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในครั้งถัดไป	94
บรรณานุกรม	95
ภาคผนวก บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าตู้จำหน่ายน้ำดื่มจากญี่ปุ่น	100
ประวัติผู้วิจัย	116

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงข้อแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าด้วยเรือที่มีตารางเดินเรือประจำและเช่าเหมา	11
2.2 สรุปเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่ปรากฏใน INCOTERM	14
2.3 แสดงตัวอย่างต้นทุนคงที่ของการขนส่ง	31
2.4 แสดงตัวอย่างต้นทุนผันแปรของการขนส่ง	32
2.5 แสดงข้อเปรียบเทียบความหมายของต้นทุน โลจิสติกส์	37
2.6 แสดงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเทอมการนำเข้าสินค้า	47
3.1 ผลการตรวจสอบเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน	51
4.1 แสดงข้อมูลปริมาณการนำเข้าปี 2017-2018	57
4.2 แสดงข้อมูลต้นทุนค่าขนส่งสินค้า สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)	60
4.3 แสดงข้อมูลต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)	62
4.4 แสดงข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)	64
4.5 สรุปต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)	66
4.6 แสดงข้อมูลต้นทุนค่าขนส่งสินค้า สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)	67
4.7 แสดงข้อมูลต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)	69
4.8 แสดงข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)	71
4.9 สรุปต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)	73
4.10 สรุปเปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017-2018	73
4.11 เปรียบเทียบภานิชนำเข้าและต้นทุนที่ลดลง	88
5.1 สรุปเปรียบเทียบส่วนต่างต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017-2018	90

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
2.1	แสดงตัวอย่างเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมัน	17
2.2	การดำเนินงานภายใต้ระบบการนำเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์	20
2.3	แสดงขอบเขตความรับผิดชอบภายใต้เงื่อนไขการขนส่ง (Chart of Responsibility)	22
2.4	แสดงวิธีการคำนวณภาษีในการนำเข้าสินค้า	23
2.5	แสดงถึงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ปี พ.ศ. 2560	30
2.6	กรอบแนวคิดการวิจัย	48
3.1	แสดงขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	53
3.2	แสดงแนวทางในการศึกษาเชิงปริมาณ	53
4.1	แสดงข้อมูลปริมาณการนำเข้าปี 2017-2018 (หน่วย: ตู้)	56
4.2	แสดงแนวทางในการศึกษาเชิงปริมาณ	58
4.3	แสดงต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปमें ทอม CIF (ร้อยละ)	66
4.4	แสดงต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปमें ทอม FCA (ร้อยละ)	73
4.5	แสดงผลสรุปเปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปमें	74
4.6	แสดงกระบวนการนำเข้า ในรูปแบบของ Flow Chart	86
4.7	แสดงตัวอย่างฟอร์ม AJ/ JTEPPA ในการนำเข้าสินค้า	88

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา ราคาน้ำมันในตลาดโลกตกต่ำลง ส่งผลให้ธุรกิจค้าปลีกน้ำมันในประเทศไทยกลับมาคึกคัก เพราะผู้บริโภคหันกลับมาใช้น้ำมันมากขึ้น จนเกิดปรากฏการณ์บริษัทผู้ค้าน้ำมันไม่ว่าจะเป็นรายเล็ก-รายใหญ่ต่างขยายจำนวนสถานีบริการน้ำมันมากขึ้นเป็นเท่าตัว โดยตัวเลขล่าสุดของกรมธุรกิจพลังงาน ได้รายงานจำนวนสถานีบริการน้ำมันสิ้นไตรมาส 4/2559 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25,000 แห่ง แบ่งเป็นสถานีบริการน้ำมันอิสระ (สถานีบริการน้ำมันที่ไม่ใช่เครื่องหมายการค้าของผู้ค้าตามมาตรา 7) มีจำนวนรวม 18,949 แห่ง หรือเพิ่มขึ้นจากช่วงไตรมาส 3/2559 ประมาณ 500 แห่งจากที่มีอยู่ 18,613 แห่ง แม้จำนวนสถานีบริการน้ำมันทั่วประเทศจะสูงถึง 24,459 แห่งแล้ว (ประชาชาติธุรกิจ, 2560) แต่ผู้ค้าน้ำมันทุกรายยังคงมีแผนขยายสถานีบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด ในมุมของบริษัทจึงต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ปัจจุบันเพื่อรองรับกับความต้องการของผู้บริโภคและทำกำไรให้ได้มากที่สุด ผู้จ่ายน้ำมันก็เป็นอีกหนึ่งช่องทางที่จะสามารถตอบโจทย์ของผู้บริโภคได้ ฉะนั้นการศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเขาสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันของบริษัทจึงถือเป็นการได้เปรียบทางการแข่งขัน

บริษัท ABC จำกัด เป็นบริษัทผลิต จัดจำหน่าย และนำเข้าผู้จ่ายน้ำมัน มีสำนักงานใหญ่อยู่ที่ประเทศญี่ปุ่น โดยบริษัท ABC จำกัด ได้รับมอบหมายให้เป็นตัวกลางในการนำเข้าผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น เพื่อรองรับและให้บริการสถานีปั้มน้ำมันในประเทศไทย ซึ่งรูปแบบในการนำเขาสินค้าจะแบ่งเป็น 2 กรณี กรณีแรกเป็นแบบบรรจุสินค้าน้ำมันเต็มตู้คอนเทนเนอร์ และกรณีที่สองเป็นแบบบรรจุสินค้าน้ำมันไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ โดยเทอมในการนำเขาสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ เทอมการนำเขาสินค้าแบบ FCA (Free Carrier) และเทอมการนำเขาสินค้าแบบ CIF (Cost, Insurance and Freight) โดยในอดีตทางบริษัทนำเขาสินค้าด้วยเทอมการนำเขาสินค้าแบบ CIF เนื่องจากตอนเริ่มแรกของการซื้อ-ขายสินค้าน้ำมันทางบริษัทไม่มีความชำนาญในการนำเขาสินค้า ซึ่งการใช้ เทอมการนำเขาสินค้าแบบ CIF ทางบริษัทไม่ต้องบริหารจัดการเรื่องการนำเข้ามากนัก แต่ในปัจจุบันบริษัท

ได้เปลี่ยนมาใช้ทอมนการนำเข้าสินค้าแบบ FCA ซึ่งเป็นทางเลือกใหม่ให้กับบริษัท โดยมองว่าจะทำให้ควบคุมค่าใช้จ่ายส่งผู้นำเข้าได้มากกว่าและสามารถควบคุมตารางเรือได้ในกรณีต้องการสินค้าเร่งด่วน เพราะสามารถเลือกตารางเดินเรือได้เอง และเนื่องด้วยระยะหลัง บริษัทประสบผลกระทบจากการปรับราคาค่าระวางเรือที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้า ทำให้ส่งผลต่อต้นทุนการนำเข้าสินค้าของบริษัท ทางบริษัทจึงมีความต้องการที่จะลองเปรียบเทียบรูปแบบการนำเข้าสินค้า โดยมีความเชื่อว่าการเปลี่ยนทอมนการนำเข้าสินค้าจะทำให้ต้นทุนในการนำเข้าถูกลงและทำให้มีกำไรเพิ่มมากขึ้น ซึ่งทางผู้วิจัยได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงปัญหาในข้อนี้

ทั้งนี้การศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าผู้จ่ายน้ำมัน ทำให้บริษัทได้เห็นถึงกิจกรรมและปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและเป็นต้นทุนในการดำเนินงาน รวมไปถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกใช้ทอมนการนำเข้าทั้ง 2 รูปแบบ นอกจากจะทำให้เล็งเห็นจุดที่ทำให้เกิดการสูญเปล่าและลดต้นทุนในการดำเนินงานได้แล้ว ในทางกลับกันยังสามารถเพิ่มกำไรให้กับบริษัทได้อีกด้วย

ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาทั้งหมดในข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาค้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น โดยบริษัทกรณีศึกษาได้แก่บริษัท ABC จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทผลิต จัดจำหน่าย และนำเข้าผู้จ่ายน้ำมันในประเทศไทย การวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบผสม ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยเป็นการศึกษาค้นทุนของกิจกรรม โลจิสติกส์ในการนำเข้าผู้จ่ายน้ำมันที่เกิดขึ้นทั้งหมด จากการเก็บข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละชิปเมนต์ และสัมภาษณ์เชิงลึกกับพนักงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าผู้จ่ายน้ำมัน ทั้งพนักงานภายในและบุคคลภายนอกที่ติดต่อกับบริษัทและมีบทบาทในกิจกรรมโลจิสติกส์ สำหรับผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้จะเป็นข้อมูลสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคนเพื่อพิจารณาต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันและเป็นข้อมูลสำหรับผู้ที่มีความสนใจจะศึกษาค้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าสืบต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัทกรณีศึกษา

1.2.2 เพื่อทราบขั้นตอนและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัทกรณีศึกษา

1.2.3 เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัทกรณีศึกษา

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 ทราบถึงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ และสัดส่วนต้นทุนที่เกิดขึ้นในแต่ละกิจกรรม รวมไปถึงต้นทุนรวม อย่างมีที่มาที่ไป ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัทกรณีศึกษา

1.3.2 เข้าใจกระบวนการในการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นตั้งแต่จุดเริ่มต้น-สิ้นสุด และสามารถลดระยะเวลาการดำเนินงานในบางกิจกรรม

1.3.3 ได้แนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัทกรณีศึกษา

1.3.4 เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ที่จะศึกษาเกี่ยวกับต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าต่อไป

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1.4.1 ด้านพื้นที่

การศึกษาค้างนี้เป็นการศึกษาด้านต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัท ABC จำกัด เท่านั้น

1.4.2 ด้านเวลา

มกราคม 2561 ถึง ธันวาคม 2562 โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลาทำงานปกติ 8.00 น. – 17.00 น. (จันทร์-ศุกร์)

1.4.3 ด้านประชากร (กรณีศึกษาบริษัท ABC)

เนื่องด้วยการศึกษาค้างนี้มีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลเชิงลึกในค้างนี้

ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้จัดการ และพนักงานที่ปฏิบัติงานในสายงานที่เกี่ยวข้องกับต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัท ABC จำกัด

1.5 นิยามศัพท์

ต้นทุนโลจิสติกส์ หมายถึง ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ต้นทุนการขนส่งสินค้า, ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง, และต้นทุนการบริหารจัดการ

ผู้จำหน่ายน้ำมัน หมายถึง ผู้จำหน่ายน้ำมันที่อยู่ตามสถานีบริการหรือที่เรียกว่าปั้มน้ำมันเป็นอุปกรณ์ในการส่งจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง (เบนซิน, ดีเซล) เข้าสู่ยานพาหนะเพื่อให้สามารถใช้งานได้

ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ หรือ Incoterms (International Commercial Terms) คือ เงื่อนไขหรือข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ซึ่งได้รับการดูแลและคุ้มครองจากสภาหอการค้านานาชาติ (ICC: International Chamber of Commerce) ซึ่ง Incoterms มีความสำคัญมากเพราะสามารถบ่งบอกขอบเขตความรับผิดชอบภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่างๆ ของผู้ซื้อและผู้ขายได้ ผู้นำเข้าหรือส่งออกควรทำความเข้าใจเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าไว้ให้ดี เพราะต้องวางแผนเรื่องความเสี่ยงและการดำเนินการขนส่งเพื่อให้การนำเข้าส่งออกเป็นไปได้อย่างราบรื่นปราศจากปัญหาตามมา

FCA – Free Carrier คือ เงื่อนไขในการขนส่ง โดยผู้ขายรับผิดชอบการดำเนินการและค่าใช้จ่ายในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ที่ทำการขนส่ง (Carrier) ซึ่งจัดเตรียมโดยผู้ซื้อ ณ สถานที่ของผู้ขนส่ง หลังจากนั้น การขนส่งสินค้าไปยังปลายทางและความเสี่ยงต่างๆจะตกเป็นของผู้ซื้อ

CIF – Cost, Insurance and Freight หมายถึง เงื่อนไข การส่งมอบนี้ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้า เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกาบเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

ตู้คอนเทนเนอร์ คือ ภาชนะสำหรับบรรจุที่ใช้กับการขนส่งทางรถและทางเรืออย่างแพร่หลายในปัจจุบัน มีหน้าที่เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าที่อยู่ภายใน และทำให้ขนส่งง่ายและปลอดภัยยิ่งขึ้น ตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งออกเป็น 3 ขนาด ได้แก่

1) ขนาดของตู้ 20' GP (20 ฟุต) ตู้ 20 ฟุตนั้นหนักประมาณ 2.2 ตัน สามารถโหลดสินค้าได้สูงสุดประมาณ 28 ตัน และมีปริมาตรสูงสุดประมาณ 33 คิวบิกเมตร เหมาะสำหรับสินค้าหนัก

2) ขนาดของตู้ 40' GP (40 ฟุต) ตู้ 40 ฟุตนั้นหนักประมาณ 3.8 ตัน สามารถโหลดสินค้าได้สูงสุดประมาณ 26 ตัน และมีปริมาตรสูงสุดประมาณ 67 คิวบิกเมตร เหมาะสำหรับสินค้าเบาและปริมาณเป็นจำนวนมาก

3) ขนาดของตู้ 40' HC (40 ฟุต ไฮคิวบ์) ตู้ 40 ฟุตไฮคิวบ์นั้นหนักประมาณ 3.9 ตัน สามารถโหลดสินค้าได้สูงสุดประมาณ 26 ตัน และมีปริมาตรสูงสุดประมาณ 75 คิวบิกเมตร เหมาะสำหรับสินค้าเบาที่มีปริมาณเป็นจำนวนมากและมีขนาดใหญ่



บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลตามแนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 การขนส่งสินค้าทางทะเล
- 2.2 การนำเข้าสินค้า (ทางเรือ)
- 2.3 แนวคิดต้นทุนโลจิสติกส์
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.1 การขนส่งทางทะเล

ประเทศไทยมีการขนส่งทางทะเลหรือพาณิชย์นาวีมาตั้งแต่สมัยสุโขทัย (ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช) ซึ่งในช่วงนั้นเป็นการติดต่อเฉพาะประเทศที่อยู่ใกล้เคียงเท่านั้น เช่น จีน ชาวและมะละกา เป็นต้น หลังจากนั้น ในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้เริ่มมีการติดต่อซื้อขายกับประเทศในแถบยุโรป ซึ่งในยุคนั้นชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายจะเข้ามายังประเทศไทยโดยการขอตั้งสถานีการค้า โดยส่งเจ้าหน้าที่ของตนเข้ามาควบคุมสถานีการค้าเหล่านั้นด้วย และประเทศไทยเองก็ได้มีการจัดส่งเรือสำเภาลงออกไปติดตามเมืองท่าต่างประเทศเช่นเดียวกัน ภายหลังจากในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ประเทศไทยได้มีการนำเครื่องจักรไอน้ำมาติดตั้งกับเรือเดินทะเลแทนใบเรือ ทำให้เรือสำเภอก่อย ๆ ลดความสำคัญลง ตรงกับสมัยรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ และเป็นระยะที่ประเทศทางแถบยุโรปมีการปฏิวัติอุตสาหกรรม ทำให้ชาวต่างชาติเข้ามาแสวงหาวัตถุดิบเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรม และได้มีพัฒนาการของการขนส่งทางทะเลอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

2.1.1 ความหมายของการขนส่งทางทะเล

สมชาย ปฐมศิริ (2553, 2559) ได้ให้ความหมาย “การขนส่ง (Transportation) ความหมายโดยรวมหมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่ ในบริบทของการขนส่งนี้จะเน้นที่การขนส่งสินค้าหรือบริการเป็นสำคัญ

วฤณพร ทองประสม (2559) กล่าวว่า การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะเป็นเพียงการขนส่งชนิดเดียวที่ขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ดังนั้นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าจึงควรจะศึกษาและทำความเข้าใจในองค์ประกอบต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ศิริพร ถิตย์ประเสริฐ (2558) กล่าวว่า การขนส่งทางทะเล (Sea and Ocean Transportation) หมายถึง การขนส่งทางน้ำที่ผ่านทะเลและมหาสมุทร การขนส่งรูปแบบนี้ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาลในการก่อสร้างโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน เช่น ท่าเรือ และจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางราง สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมูลค่ามากที่สุด อาจกล่าวได้ว่าสินค้านำเข้าและส่งออกเกือบทั้งหมดของประเทศไทย ใช้การขนส่งทางน้ำทั้งสิ้น ณ ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเกือบทั้งหมดจะผ่านท่าเรือสองแห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) และท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง

ธนิต โสรัตน์ (2550) การขนส่งทางทะเลจัดเป็นประเภทการขนส่งที่มีต้นทุนประหยัดกว่าการขนส่งประเภทอื่น เนื่องจากขนาดของเรือ ซึ่งสามารถรับน้ำหนักสินค้าในการขนส่งเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาด (Economy of Scale) ที่ไม่ต้องมีการลงทุนในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเหมือนกับการขนส่งทางถนนหรือทางราง เนื่องจากเรือสามารถจะขับเคลื่อนไปตามชายฝั่งทะเลหรือทะเลเปิดได้ การขนส่งทางทะเลถือเป็นการขนส่งหลักสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลของไทยถ้าเทียบกับการขนส่งภายในประเทศจะเป็นประมาณ 4.6% แต่หากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแล้ว ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลจะเป็นร้อยละ

91-96 (ปี 2547) ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางมหาสมุทรหรือทางทะเล จึงเป็นการขนส่งที่ได้รับการนิยมนี้อย่างมากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกที่สุดสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ จึงทำให้มีต้นทุนด้านเชื้อเพลิงประมาณ 1 ลิตร ขนส่งสินค้าได้ประมาณ 217 เมตริกตัน ขณะที่การขนส่งทางถนนน้ำมัน 1 ลิตร จะขนส่งสินค้าได้ 25.5 เมตริกตัน และการขนส่งทางรถไฟจะเป็น 87.5 เมตริกตัน ดังนั้น การขนส่งทางทะเล จึงจัดเป็นประเภทการขนส่งซึ่งมีต้นทุนต่ำที่สุด แต่ข้อเสียของการขนส่งทางทะเลก็คือ จะมีความล่าช้าที่เกิดจากต้องได้รับการขนถ่ายตามท่าเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ ที่เรียกว่า Place to Place และข้อจำกัดในเรื่องของความเร็วและสภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละฤดูกาล ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดจากลมพายุ กระแสน้ำ และทะเลที่เป็นน้ำแข็ง ก็ล้วนแต่มีเป็นอุปสรรคในการขนส่งทางทะเล ในปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทย ได้ถูกพัฒนาควบคู่ไปกับการค้าระหว่างประเทศที่กำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วและการค้าของประเทศไทยใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก โดยประเทศไทยมีการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกโดยใช้การขนส่งทางทะเลมากขึ้นทุกปี ตั้งแต่ได้จากปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณสินค้านำเข้า 92.221 ล้านเมตริกตัน เพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 12.5 ในส่วนของ การขนส่งสินค้าออกโดยทางทะเลในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณส่งออก 78.780 ล้านเมตริกตัน เพิ่มขึ้น ประมาณ 10% หากเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางทะเลเข้าระหว่างประเทศ พบว่า การขนส่งทางทะเลสำหรับสินค้านำเข้าคิดเป็น 95.9% ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ส่วนการขนส่งทางบกมีเพียง 3.57% ในส่วนการเปรียบเทียบของการขนส่งสินค้าออกระหว่างประเทศ พบว่า การขนส่งทางทะเลเฉลี่ย 91.03% ส่วนการขนส่งทางบกคิดเป็น 8.5% ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั้งหมด

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ไว้ในมาตราที่ 4 ดังนี้ การขนส่งทางทะเล คือ การขนส่งของหรือคนโดยสาร โดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทย หรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักร และให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักร โดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันกรอสขึ้นไป (ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, 2562)

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 ได้ให้ความหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี (Maritime Transport) ไว้ในมาตราที่ 4 ดังนี้ การพาณิชย์นาวี หมายความว่า การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือและกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบ กับกิจการดังกล่าวตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

จากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นได้ว่า กิจกรรมพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมมากมาย ทั้งที่เกิดขึ้นในทะเลและบนฝั่ง (ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, 2562)

กล่าวโดยสรุป การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะเป็นเพียงการขนส่งชนิดเดียวที่ขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก

2.1.2 องค์ประกอบของการขนส่งสินค้าทางทะเล

วฤณพร ทองประสม (2559) และ มารีนเนอร์ไทย (2560) การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นกิจกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเจริญเติบโตของระบบเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นส่วนประกอบที่สำคัญของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต และยังเป็น การขนส่งเพียงรูปแบบเดียวที่สามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมหาศาลต่อครั้ง และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งคือค่าระวางที่ถือว่ามีความต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ค่อนข้างมาก ทั้งนี้ จากรายงานของโครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม รายงานฉบับสมบูรณ์ สิงหาคม 2559 ระบุว่า ประเทศไทยพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยมีมูลค่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก ดังนั้นผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าจึงควรจะศึกษาและทำความเข้าใจในองค์ประกอบต่าง ๆ ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้

- 1) เจ้าของเรือ (Ship Owner)
- 2) ผู้เช่าเรือ (Ship Charterer)
- 3) ตัวแทนสายเดินเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping Agent & Freight Forwarder)
- 4) ผู้ส่งสินค้า (Shipper or Exporter)
- 5) ผู้รับตราส่ง (Consignee or Importer)

6) ผู้รับสินค้า (Notify Party)

2.1.3 รูปแบบของการว่าจ้างขนส่งสินค้าทางทะเล

มารีนเนอร์ไทย (2560) การว่าจ้างขนส่งสินค้าทางทะเลมีรูปแบบจำแนกตามลักษณะของเรือเดินสมุทรและการใช้งาน ดังนี้

1) Liner Term เป็นรูปแบบของการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่มีตารางเดินเรือที่วิ่งประจำเส้นทาง ซึ่งประกอบด้วยเรือ 3 แบบด้วยกันคือ

1.1) Conventional Vessel คือเรือสินค้าอเนกประสงค์แบบดั้งเดิม ทำการขนส่งสินค้าโดยการบรรทุกสินค้าลงในระวางเรือใหญ่ ส่วนใหญ่ใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) มักมีเส้นทางเดินเรือแบบจากเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง (End to end)

1.2) Container Vessel คือเรือสินค้าที่ทำการขนส่งโดยระบบตู้คอนเทนเนอร์ มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเครือข่าย (Network Service) หรือเส้นทางเดินเรือแบบรอบโลก (Round the Worldservice) โดยใช้เรือแม่ขนาดใหญ่ (Mother Vessel) วิ่งให้บริการเฉพาะเมืองท่าหลักที่เป็นฐานการให้บริการ เช่นเมืองท่า Singapore แล้วใช้เรือลูก (Feeder) ขนตู้คอนเทนเนอร์จากเมืองท่าหลักไปยังเมืองท่ารองหรือเมืองท่าปลายทาง เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือท่าลึกลับแหลมฉบัง เป็นต้น

1.3) Semi Container Vessel คือเรือสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งผสมผสานระหว่างเรือ Conventional กับเรือ Container กล่าวคือ เป็นเรือสินค้าที่สามารถบรรทุกสินค้าลงในระวางส่วนหนึ่งและมีพื้นที่บนเรือที่จะวางตู้คอนเทนเนอร์ได้อีกส่วนหนึ่ง มักมีเส้นทางเดินเรือแบบเมืองท่าต้นทางถึงเมืองท่าปลายทาง

2) Charter Term เป็นรูปแบบของการขนส่งทางทะเลที่มีการว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือที่เข้ามาขนส่งสินค้าเป็นเที่ยว ๆ เป็นเรือที่ไม่มีตารางเดินเรือและเส้นทางเป็นการตายตัวเรียกว่า การเช่าเรือ ซึ่งแบ่งการเช่าออกเป็น 4 ลักษณะ คือ

2.1) Voyage Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว เพื่อขนส่งสินค้าที่กำหนด ส่วนใหญ่เป็นการเช่าเหมาเรือทั้งลำ เพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือเป็นภาระของเจ้าของเรือที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาเช่าเหมาเรือที่ได้ทำกันไว้ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ

2.2) Time Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบระยะเวลา ผู้เช่าเหมาเรือจะได้สิทธิในการใช้เรือในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่จะใช้งานได้เท่านั้น ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาการเช่าเหมาเรือ จะตกเป็นภาระของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับผิดชอบ

2.3) Bareboat Charter เป็นการเช่าเหมาเรือเฉพาะตัวเรือเปล่า ๆ ไม่รวมลูกเรือ มักเป็นการเช่าเหมาเรือในระยะเวลาที่ยาวนาน เจ้าของเรือจะรับภาระเฉพาะการหาเรือมาให้แก่ผู้เช่าเรือ ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินเรือตลอดจนการทำให้เรือสามารถปฏิบัติงานได้เป็นภาระของผู้เช่าเรือ

2.4) Hybrid Charter เป็นการเช่าเหมาเรือแบบผสมผสานกัน เช่น การเช่าเหมาเรือที่ขั้วเดียวอย่างต่อเนื่องและการเช่าเหมาเรือที่ผสมระหว่างการเช่าแบบที่ขั้วเดียวและการเช่าแบบระยะเวลา ข้อแตกต่างระหว่าง Liner Vessel กับ Charter Vessel ข้อแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าด้วยเรือที่มีตารางเดินเรือประจำและเรือเช่าเหมา มีดังนี้

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าด้วยเรือที่มีตารางเดินเรือประจำและเช่าเหมา

รูปแบบ	LINER VESSEL	CHARTER VESSEL
SHIPPING SCHEDULES	มีตารางการเดินเรือที่แน่นอน ซึ่งเรือจะเข้าเทียบท่าตามวันเวลาที่กำหนด	ไม่มีตารางการเดินเรือที่แน่นอน Charterer เป็นผู้กำหนด
FREIGHT CHARGE	Owner เป็นผู้กำหนด คิดตามหน่วย เช่น นน. ปริมาตร	Owner เรียกเก็บจาก Charterer แบบเหมาลำ หรือ อัตราต่อวัน
ผู้ว่าจ้าง	Exporter & Importer	Charterer
ปริมาณว่าจ้าง	ปริมาตร นน. หรือจำนวน Container	เหมาทั้งลำ หรือบางส่วนของเรือ
DEMURRAGE/ DESPATCH	มีเฉพาะ Demurrage ของ Container ที่คืนผู้เช่า	มีสัญญาว่าจ้าง (Charter Party) กำหนดอัตรา Demurrage/ Despatch Money
เส้นทางเดินเรือ	มีกำหนดเส้นทางเดินเรือที่ตายตัว (เหมือนรถโดยสารประจำทางที่จอดตามป้ายที่กำหนด)	ไม่มีตารางกำหนดเส้นทางเดินเรือ (เหมือนการเช่าเหมารถบัส หรือการว่าจ้างรถแท็กซี่)

ที่มา: มารีนเนอร์ไทย, 2560

2.1.4 ตารางเดินเรือ (SHIPPING SCHEDULE)

ตารางเดินเรือถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับการนำเข้าและส่งออก ทั้งนี้เนื่องจากมีผลโดยตรงต่อการส่งมอบสินค้า ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกจะต้องตระหนักและให้ความสำคัญของการทำความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับตารางเดินเรือ เพราะจะทำให้สามารถกำหนดระยะเวลาในการสั่งซื้อสินค้าให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าหรือให้ทันต่อความต้องการของสายการผลิตในกรณีที่เป็นการนำเข้า หรือกำหนดระยะเวลาในการผลิตหรือรวบรวมสินค้าเพื่อให้ทันต่อเที่ยวเรือที่จะส่งออกก่อนที่ L/C หรือคำสั่งซื้อจะหมดอายุ (มารีนเนอร์ไทย, 2560)

2.1.5 ประเภทเรือสินค้า (VESSEL)

- 1) เรือสินค้าประเภท กอง (Bulk Carrier)
- 2) เรือสินค้าประเภท หีบห่อ (Break-Bulk Vessels)
- 3) เรือสินค้าบรรจุตู้ (Container Vessels)
- 4) เรือสินค้า RO-RO ใช้ระบบลากแคร่บรรจุสินค้า ขึ้นลงจากเรือ อาจเป็นตู้คอนเทนเนอร์ เครื่องจักร รถยนต์ ก็ได้ (มารีนเนอร์ไทย, 2560; วุฒพร ทองประสม, 2559)

2.1.6 ประเภทการบริการ

การขนส่งระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container) เป็นวิวัฒนาการของการขนส่งทางทะเลที่พัฒนาขึ้นจากในอดีต เนื่องด้วยความจำเป็นของสภาพสินค้าและค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีข้อดีคือสะดวกในการยกขน หรือเคลื่อนย้ายสินค้า (วุฒพร ทองประสม, 2559)

1) CONTAINER

1.1) LCL คือแบบไม่เต็มตู้ ในกรณีที่ผู้ส่งมีสินค้าปริมาณน้อยค่า Freight คิดเป็น USD/CBM (ลูกบาศก์เมตร)

1.2) FCL คือแบบเหมาตู้ สินค้าเป็นของผู้ส่งเพียงรายเดียว ส่วนค่า FREIGHT คิดเป็น USD/CONT. ขนาดตู้แบ่งเป็น 20 FT STD, 40 FT STD, 40 FT HQ

1.3) REFER เป็นตู้ที่ติดตั้งเครื่องทำความเย็น ใช้บรรจุอาหารและสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิ

2.1.7 ค่าระวางเรือ (FREIGHT CHARGE)

มารีนเนอร์ไทย (2560) สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายจะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ โดยค่าระวางในเส้นทางเดินเรือเดียวกันของสายเดินเรือต่าง ๆ ก็อาจไม่เท่ากัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางที่มีเรือนอกขมรมเดินเรือวิ่งอยู่ในเส้นทางด้วย ด้วยเหตุนี้ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ต้องจ่ายค่าระวางด้วยตนเองจึงควรสอบถามค่าระวางจากตัวแทนเรือหลาย ๆ แห่ง และควรที่จะให้ตัวแทนเรือออกหนังสือเสนอราคาค่าระวางเรือรวมทั้งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จะต้องจ่ายเพิ่มเติมไว้เป็นลายลักษณ์อักษรไว้ด้วย โครงสร้างค่าระวางเรือของ Liner Vessel มีลักษณะแตกต่างจาก Charter Vessel คือ

1) ค่าระวางของเรือ Liner หรือเรือประจำเส้นทาง อัตราค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทาง จะขึ้นอยู่กับระยะทางเส้นทางเดินเรือและตารางเวลา เรือวิ่งประจำเส้นทางโดยส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่เป็นสมาชิกอยู่ในขมรมเดินเรือประจำเส้นทางนั้น ๆ เช่น ขมรมเดินเรือเอเชีย-อเมริกาเหนือ (Asia-North American Eastbound Rate Agreement - ANERA) อัตราก็จะใกล้เคียงกันทั้งหมด แต่ในปัจจุบันมีเรือที่อยู่นอกขมรมเดินเรือมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเรือเหล่านี้จะมีอัตราค่าระวางน้อยกว่าเรือในขมรมเดินเรือ ค่าระวางของเรือวิ่งประจำเส้นทาง มีดังนี้

- 1.1) อัตราค่าระวางพื้นฐาน (Basic Freight Rate)
- 1.2) เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราน้ำมันที่เพิ่มขึ้น (Bunker Adjustment Factor Surcharge - BAF)
- 1.3) เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา (Currency Adjustment Factor Surcharge - CAF)

2) ค่าระวางของเรือ Charter หรือเรือจรเช่า ไม่มีอัตราแน่นอน เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ

3) ค่าระวางพิเศษหรือค่าใช้จ่ายพิเศษที่เรียกเก็บที่ต้นทางนี้เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนค่าใช้จ่ายที่บริษัทเรือต้องจ่ายออกไปแล้วนับว่าเป็นเงินที่เรียกเก็บในอัตราที่สูงมาก

2.1.8 TERM OF SHIPMENT ทางเรือที่สำคัญ (INCOTERM 2000)

เงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่ปรากฏอยู่ใน INCOTERM มีหลายรายการ แต่เงื่อนไขที่สำคัญซึ่งเป็นที่นิยมใช้กับสินค้าที่ขนส่งทางเรือ ได้แก่เงื่อนไขต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 2.2 สรุปเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าที่ปรากฏใน INCOTERM

TERM OF SHIPMENT	ความหมาย
Ex-Work	ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ประกอบหรือโรงงานของผู้ขาย ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้รวมไปถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระ
FAS (Free Alongside Ship LOADING PORT)	ผู้ขายส่งมอบสินค้าซึ่งได้ทำพิธีการส่งออกแล้ว ณ ข้างท่าเรือ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้และความเสี่ยงต่าง ๆ เป็นภาระของผู้ซื้อ
FOB (Free On Board LOADING PORT)	ผู้ขายส่งมอบสินค้า ข้ามท่าเรือลงในระวางเรือ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้รวมไปถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระ
CFR [Cost & Freight DISCHARGINGPORT]	ผู้ขายรับภาระในค่าสินค้าที่ได้รวมค่าขนส่งซึ่งจะขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือของผู้ซื้อ ค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากนี้รวมไปถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระ
CIF (Cost Insurance & Freight DISCHARGING PORT)	ผู้ขายรับภาระในค่าสินค้าที่ได้รวมค่าขนส่งซึ่งจะขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือของผู้ซื้อ และค่าประกันภัยการขนส่งสินค้าเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญเสียน้ำหนักของสินค้าในระหว่างการขนส่งด้วย

ที่มา: มารีนเนอร์ไทย, 2560

2.1.9 ข้อดี และข้อเสีย การขนส่งสินค้าทางทะเล

ข้อดี (ข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าทางทะเล) (ศิริพร ฤทธิประเสริฐ, 2558) มีดังต่อไปนี้

- 1) ต้นทุนต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอื่น
- 2) ขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากและรองรับสินค้าได้เกือบทุกชนิด
- 3) มีความปลอดภัย
- 4) สามารถขนส่งได้ในระยะไกล

ข้อเสีย (ข้อเสียเปรียบของการขนส่งสินค้าทางทะเล) (ศิริพร ฤทธิประเสริฐ, 2558) มีดังต่อไปนี้

- 1) ต้องมีการขนถ่ายสินค้าเนื่องจากการขนส่งทางเรือไม่สามารถส่งสินค้าไปจนถึงปลายทางของผู้ซื้อได้
- 2) ต้องมีสินค้าในปริมาณมากพอที่จะใส่ตู้คอนเทนเนอร์ ถ้าขนส่งน้อยไม่เต็มตู้จะมีต้นทุนที่สูง
- 3) การขนส่งทางน้ำ มีความเสี่ยงเข้ามา และไม่สามารถกำหนดระยะเวลาในการขนส่งที่แน่นอนได้ ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศและสภาพภูมิประเทศ
- 4) ต้องพึงการขนส่งประเภทอื่น อาจจะต้องเสียเวลาในการจอดที่ท่าเรือ
- 5) ในฤดูน้ำลดหรือฤดูร้อน น้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่ง เพราะเรืออาจเกยตื้นได้

กล่าวโดยสรุป การเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจำเป็นต้องพิจารณาใน 2 ประการคือ ลักษณะและปริมาณสินค้า เพื่อให้สามารถคัดเลือกรูปแบบการให้บริการขนส่งทางทะเลได้อย่างเหมาะสมมากที่สุด ซึ่งแม้ว่าการใช้บริการในอุตสาหกรรมเรือประจำเส้นทาง จะได้รับความนิยมจากผู้ส่งสินค้ารายย่อยโดยส่วนใหญ่ เนื่องจากการใช้บริการมีความสะดวกและเหมาะสมกับปริมาณสินค้าที่ขนส่ง แต่ผู้ส่งออกที่เป็นภาคอุตสาหกรรมหรือธุรกิจการเกษตรขนาดใหญ่จะยังคงนิยมใช้บริการในตลาดเรือจร เนื่องจากข้อได้เปรียบในด้านปริมาณขนส่งและต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยที่ต่ำกว่า ทั้งนี้ผู้ให้บริการสามารถเลือกรูปแบบในการขนส่งสินค้ารูปแบบไหนรูปแบบหนึ่งหรือมีการใช้ผสมผสานระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบก็ได้เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งมากกว่า

2.2 การนำเข้าสินค้า (ทางเรือ)

การนำเข้า (Import) หมายถึง การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรม การผลิต สินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น (วิกิพีเดีย, 2560)

Giztix (2019) ได้ให้ความหมายการนำเข้า (Import) คือ การนำสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาภายในประเทศ เพื่อใช้ประโยชน์หรือเพื่อประกอบธุรกิจ โดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีในประเทศหรือผลิตในประเทศไม่ได้ ซึ่งในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กรมศุลกากรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด ซึ่งสินค้าที่ประเทศไทยมักนำเข้า

มาจากต่างประเทศคือ สินค้าประเภทวัตถุดิบ (สินค้านำมาเป็นหัวเชื้อในการผลิตสินค้า เช่น Sodium) สินค้าทุน (เครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต) สินค้าเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าจากอุตสาหกรรมยานยนต์

การนำเข้าและส่งออกสินค้านี้จะมีการเก็บ ภาษีศุลกากร หรือ Customs Duty ที่เรียกว่า อากร หมายถึง เงินรายได้ของประเทศที่กฎหมายกำหนดให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานจัดเก็บจากการนำเข้าหรือส่งออกของออกไปต่างประเทศ ตามที่บัญญัติในกฎหมายศุลกากรและกฎหมายว่าด้วย พิทักษ์อัตราศุลกากร ตลอดจนกฎหมายอื่นที่กำหนดให้เป็นอากรศุลกากร

อากรขาเข้า คือ การเก็บภาษีจากสินค้านำมาใช้หรือบริโภคในราชอาณาจักร ซึ่งการคำนวณค่าภาษีให้คำนวณตามสภาพสินค้า ราคาสินค้า และพิภคของอัตราศุลกากร ที่อยู่ในความรับผิดชอบที่ต้องเสียภาษี ปกติเมื่อมีการเก็บอากรขาเข้า จะต้องมีการเก็บภาษีชนิดอื่นควบคู่ไปด้วย ได้แก่ ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต ภาษีเพื่อมหาดไทย และค่าธรรมเนียมตามกฎหมายต่าง ๆ โดยหลักการคำนวณอากรขาเข้าสามารถทำได้โดย การนำ ราคา CIF อากรขาเข้า ภาษีสรรพสามิต (ถ้ามี) ภาษีเรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ (ถ้ามี) มารวมกัน จึงจะได้อากรขาเข้าที่ต้องจ่ายทั้งหมดในการนำเข้าสินค้า

Joshi (2009) และ Sullivan and Sheffrin (2003) กล่าวว่า การนำเข้าสินค้านำจำเป็นต้องมีความเกี่ยวข้องกับหน่วยงานที่เป็นผู้ตรวจสอบการนำเข้าคือ กรมศุลกากร นอกจากนี้การนำเข้าสินค้า ยังมีการจำกัดปริมาณการนำเข้าสินค้า รวมถึงภาษีนำเข้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายอีกด้วย ที่สำคัญผู้นำเข้าควรศึกษาด้วยว่าสินค้านำเข้าประเภทใดสามารถนำเข้าได้เพราะสินค้านำเข้าบางประเภทเป็นสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย

ในปัจจุบันนี้มีบริษัทขนส่งสินค้านำมาให้เลือกใช้บริการในกรณีที่ไม่ต้องการพบกับความยุ่งยากทั้งหลาย ซึ่งส่วนมากก็จะมีราคาแตกต่างกันออกไป ตามรูปแบบของการขนส่ง เช่น คิดจากระยะทาง หรือคิดจากน้ำหนักของสินค้า ถ้าจะใช้บริการเหล่านี้ก็ควรเลือกที่เหมาะสมกับสินค้า ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า

2.3.1 การเตรียมเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน

- 1) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- 2) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- 3) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading)
- 4) ใบขนสินค้าขาเข้า
- 5) ใบ ชว. จากกระทรวงพาณิชย์
- 6) แคล์คูล็อก กรณีเป็นสินค้าที่ไม่เคยนำเข้ามาก่อน
- 7) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)

ตัวอย่างเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน

1

INVOICE

INVOICE NO. _____ DATE _____ PAYMENT BANK REMITTANCE WITHIN 60 DAYS AFTER B/L DATE U/C NO. _____ DATE _____ CONSIGNEE ISSUED BY _____ MARKS & NOS. _____ NOTIFY _____ ORDER NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ FROM: WAN HAI 221 ON OR ABOUT JUN. 8, 2018 YOKOHAMA, JAPAN TO: BANGKOK, THAILAND	PO NO. : _____ MODEL: _____ SERIAL NO. _____ DISPENSING PUMP _____ BANGKOK _____ CASE NO. 1/7 - 7/7 _____ MADE IN JAPAN		
DESCRIPTION	QUANTITY	UNIT PRICE	AMOUNT
FCA YOKOHAMA PORT			
1. PO NO. PO NO. PO NO.	7 units		¥9,601,400
Total : Seven (7) Skids		7 units	¥9,601,400

* Freight : Collect
 * Country of Origin : Japan
 * H.S. Code : 841311

2

PACKING LIST

INVOICE NO. _____ DATE _____ PAYMENT BANK REMITTANCE WITHIN 60 DAYS AFTER B/L DATE U/C NO. _____ DATE _____ CONSIGNEE ISSUED BY _____ MARKS & NOS. _____ NOTIFY _____ ORDER NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ PO NO. _____ FROM: WAN HAI 221 ON OR ABOUT JUN. 8, 2018 YOKOHAMA, JAPAN TO: BANGKOK, THAILAND	PO NO. : _____ MODEL: _____ SERIAL NO. _____ DISPENSING PUMP _____ BANGKOK _____ CASE NO. 1/7 - 7/7 _____ MADE IN JAPAN				
DESCRIPTION	QUANTITY	NET WEIGHT KGS	GROSS WEIGHT KGS	MEASUREMENT M3	
= as per attached sheet =					
1. PO NO. PO NO. PO NO.	7 units	3,060.0	3,364.0	21.888	
Total : Seven (7) Skids		7 units	3,060.0	3,364.0	21.888

* Freight : Collect
 * Country of Origin : Japan
 * H.S. Code : 841311

รูปที่ 2.1 แสดงตัวอย่างเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน
ที่มา: บริษัทกรณศึกษา, 2561

3

B/L No. _____

MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

YABUKI KAIUN KAISHA, LTD.
17-4, 2-CHOME, SHIBAJIRA, MINATO-KU, TOKYO, JAPAN
TEL.: (03)3453-1371 FAX.: (03)3455-7677

Notwithstanding to whom presented, the Carrier shall remain liable for the goods as described in this Bill of Lading, subject to the provisions of the relevant international conventions, in particular, the Hague-Visby Rules, as amended, and the provisions of the relevant national laws, in particular, the Japanese Commercial Code, insofar as they may apply to the contract of carriage of goods by sea, and to the extent that the provisions of the relevant international conventions, in particular, the Hague-Visby Rules, as amended, and the provisions of the relevant national laws, in particular, the Japanese Commercial Code, do not apply to the contract of carriage of goods by sea.

Notify Party: **YABUKI KAIUN KAISHA, LTD.**

Pre-charge by: _____ Place of Receipt: **YOKOHAMA, JY**

Vessel: **WAN HAI 221** VES. No.: **52179** Port of Loading: **YOKOHAMA, JAPAN**

Port of Discharge: **BANGKOK, THAILAND** Place of Delivery: **BANGKOK, TH** Final Destination (Shipper's reference only): _____

Container No. and Number	No. of Packages or Pkg.	Kind of Packages, Description of Goods	Case Weight	Measurement
1 CONTAINER	1	"SHIPPER'S LOAD & COUNT" "SAID TO CONTAIN"	0KG.00	(M3)
-AS PER ATTACHED SHEET	7 PKGS.	7 PKGS.	3,364	21.808

HS CODE: **841321**

"FREIGHT COLLECT AS SHOWN"

Estimated number of Containers or other Packages or Units to be loaded: **SAY ONE (1) CONTAINER ONLY**

Amount's Declared Value (see Clause 10 & 21): _____

Weight and Charges: **SURRENDERED**

Exchange Rate: _____ Proposal of: _____

Period of Validity of this Bill of Lading: **JUN - 8 2018**

YABUKI KAIUN KAISHA, LTD.

4

ใบแจ้งหนี้การนำเข้าของกรมศุลกากร

เลขที่ใบแจ้งหนี้: **21-05-2561** วันที่ออก: **21-05-2561**

ชื่อผู้นำเข้า: **บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด**

ชื่อผู้ส่งออก: **บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด**

ประเทศผู้ส่งออก: **JAPAN**

ประเทศผู้นำเข้า: **THAILAND**

ประเภทสินค้า	อัตราภาษี	มูลค่า	ภาษี
เหล็กกล้า	0%	313,627.14	0.00
เหล็กกล้า	0%	313,627.14	0.00
เหล็กกล้า	0%	241,516.00	0.00

รวม: **3,136,271.43**

รวมภาษี: **7.00**

รวม: **3,136,278.43**

5

กรมศุลกากร

หนังสือขออนุญาตนำเข้าของกรมศุลกากร

เลขที่ใบแจ้งหนี้: **21-05-2561**

ชื่อผู้นำเข้า: **บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด**

ชื่อผู้ส่งออก: **บริษัท ไทยพาณิชย์ จำกัด**

ประเทศผู้ส่งออก: **JAPAN**

ประเทศผู้นำเข้า: **THAILAND**

ประเภทสินค้า	อัตราภาษี	มูลค่า	ภาษี
เหล็กกล้า	0%	313,627.14	0.00
เหล็กกล้า	0%	313,627.14	0.00
เหล็กกล้า	0%	241,516.00	0.00

รวม: **3,136,271.43**

รวมภาษี: **7.00**

รวม: **3,136,278.43**

รูปที่ 2.1 แสดงตัวอย่างเอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมัน (ต่อ)
ที่มา: บริษัทกรณีศึกษา, 2561

2.3.2 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเขาสินค้าทางเรือ

กรมศุลกากร (2560) ได้กำหนดขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเขาสินค้าทางเรือ มีดังนี้

1) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนจัดเตรียมข้อมูลใบขนสินค้าเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

2) ระบบคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง การอนุมัติ/อนุญาต เกี่ยวข้องและตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือ โดยอัตโนมัติผ่านระบบคอมพิวเตอร์ การตรวจปล่อยสินค้าจะนำระบบบริหารความเสี่ยง (Risk Management) มาใช้ในการสั่งการตรวจตามเงื่อนไขที่หน่วยงานศุลกากรกำหนดไว้ในระบบ Profile เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าเป็น 2 กลุ่ม คือ ให้เปิดตรวจ (Red Line) หรือให้ยกเว้นการตรวจ (Green Line) เมื่อระบบตรวจสอบเสร็จแล้วจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าและสั่งการตรวจให้อัตโนมัติ พร้อมกับแจ้งตอบกลับไปยัง ผู้ประกอบการทราบผ่านทางอิเล็กทรอนิกส์และแจ้งโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือทราบถึงผลการสั่งการตรวจจากศุลกากร

2.1) กรณียกเว้นการตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือรับมอบสินค้าได้ทันที

2.2) กรณีให้เปิดตรวจ ผู้ประกอบการสามารถติดต่อโรงพักสินค้าหรือท่าเทียบเรือเพื่อเตรียมของเพื่อตรวจแล้วติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้าการชำระและวางเงินประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกชำระและวางเงินประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือชำระและวางเงินประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ได้

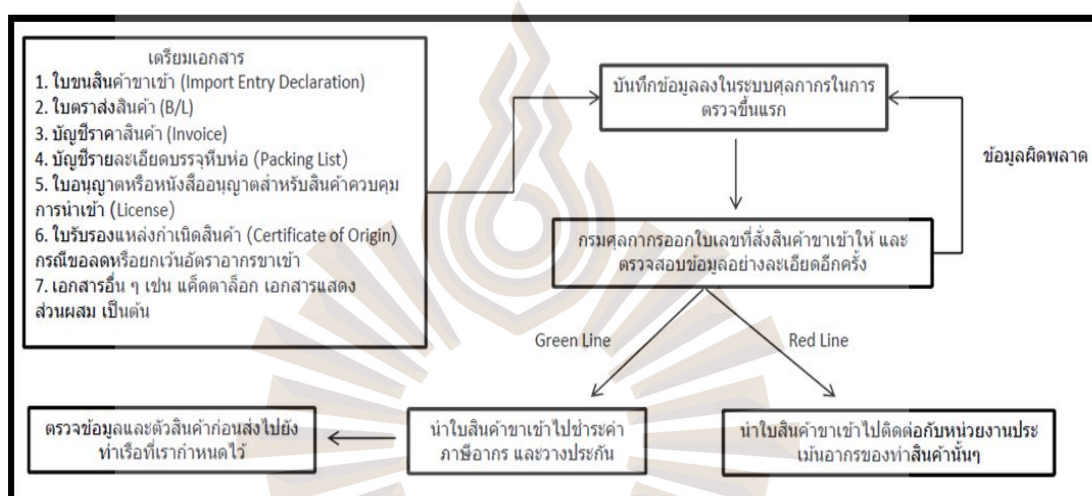
2.3) การวางค้ำประกันค่าภาษีอากร ผู้ประกอบการสามารถเลือกวางค้ำประกันที่สำนักงานศุลกากรหรือวางค้ำประกันผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Guarantee) ได้

2.4) การตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เป็นการตรวจ ณ ท่าที่ระบุในบัญชีสินค้าว่ามีชื่อส่งของถึงแต่ผู้ประกอบการสามารถแจ้งความประสงค์ขอขนย้ายสินค้าไปตรวจปล่อยนอกเขตท่าที่นำเข้าได้แต่ต้องแจ้งล่วงหน้าในขั้นตอนจัดเตรียมใบขนสินค้าก่อนส่งมายังระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร

3) ผู้นำของเขานำใบขนสินค้าพร้อมใบเสร็จเสียภาษีอากร เอกสาร Deliver Order (D/O) ไปดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือและขนถ่ายสินค้านำเข้ามาที่โกดังหรือโรงงานหรือบริษัท

4) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลาไม่น้อย 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้

- 4.1) Import/Export Invoice List by Declaration
- 4.2) Import/Export Invoice List by Invoice Item
- 4.3) Import/Export Invoice List



รูปที่ 2.2 การดำเนินงานภายใต้ระบบการนำเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์

ที่มา: กรมศุลกากร, 2560

2.3.3 เทอมการขนส่งในการนำเข้าสินค้า

กรมศุลกากร (2561) เงื่อนไขการขนส่งระหว่างประเทศ หรือที่เรียกกันว่า Incoterm (International Commercial Terms) เงื่อนไขนี้กำหนดขึ้นโดยสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce) เพื่อสร้างกติกาสากลให้คู่ค้าทั่วโลกได้เข้าใจเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า และใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยจะกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ซื้อ และผู้ขาย ภาระค่าใช้จ่าย และการประกันภัย มีทั้งหมด 11 ข้อตกลง ในที่นี้จะยกตัวอย่างเทอมการขนส่งแบบ CIF และเทอมการขนส่งแบบ FCA มาอธิบาย ดังนี้

1) CIF (Cost, Insurance and Freight) ผู้ขายส่งมอบของที่ท่าเรือปลายทางที่กำหนด ผู้ขายมีภาระเช่นเดียวกับ CFR ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้า และทำสัญญาประกันภัยเพื่อความเสี่ยงภัยต่อ การเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

1.1) หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง จัดหาใบอนุญาตส่งออก หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ เพื่อการส่งออก ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) เพื่อการส่งมอบสินค้า ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้า ที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ตลอดจนผ่านพิธีการส่งออก และการขนส่งสินค้า ผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง นอกจากนี้ ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้า ทำสัญญาประกันภัย และผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว รวมทั้งชำระค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ที่ต้องชำระเพื่อส่งออก

1.2) หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้า ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ทั้งนี้ ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ

2) FCA (Free Carrier) ผู้ขายต้องดำเนินการพิธีการขาออกจนเสร็จสิ้น แล้วส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดไว้

2.1) หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้าใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีภาระในการขนสินค้าขึ้นบนพาหนะขนส่งที่ผู้ซื้อกำหนด ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การ

ตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด แต่ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสู่สินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

2.2) หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้สำหรับการส่งมอบ โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าตรวจสอบ ค่าจัดหาใบอนุญาตสำหรับการนำเข้า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ เพื่อการนำเข้าตลอดจนชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดสำหรับการนำเข้า

Charges/Fees	Any Transport Mode		Sea/Inland Waterway Transport				Any Transport Mode				
	EXW	FCA	FAS	FOB	CFR	CIF	CPT	CIP	DAT	DAP	DDP
Ex Works	Buyer or Seller	Free Carrier	Free Alongside Ship	Free On Board	Cost & Freight	Cost Insurance & Freight	Carriage Paid to	Carriage Insurance Paid to	Delivered at Terminal	Delivered at Place	Delivered Duty Paid
Packaging	Buyer or Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading Charges	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Delivery to Port/Place	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Export Duty & Taxes	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Origin Terminal Charges	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Loading on Carriage	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Carriage Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Insurance						Seller		Seller			
Destination Terminal Charges	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller	Seller	Seller	Seller
Delivery to Destination	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller	Seller
Import Duty & Taxes	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Buyer	Seller

รูปที่ 2.3 แสดงขอบเขตความรับผิดชอบภายใต้เงื่อนไขการขนส่ง (Chart of Responsibility)

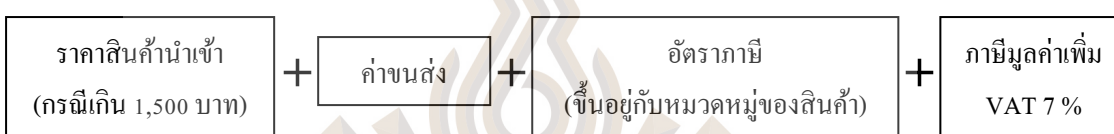
ที่มา: Pillai, 2015

2.3.4 ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าสินค้า

ในการนำเข้าสินค้านี้ยังมีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ควรคำนึงถึงดังนี้ (บริษัท ไพโอเนียร์-คาร์โก้ เซอร์วิส จำกัด, 2557)

1) ค่าภานำเข้า ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะใช้สำหรับสินค้าทั่วไป หรือสินค้าพวก วัตถุประสงค์ธรรมดาเท่านั้น โดยจะต้องจ่ายภานำเข้าด้วยการคำนวณดังนี้

ภานำเข้า = (ราคานำเข้าสินค้าบนใบ Invoice x อัตราแลกเปลี่ยน) x อัตราภานำเข้า + ภานำเข้ามูลค่าเพิ่ม 7%



รูปที่ 2.4 แสดงวิธีการคำนวณภานำเข้าในการนำเข้าสินค้า
ที่มา: บริษัท ไพโอเนียร์-คาร์โก้ เซอร์วิส จำกัด, 2557

แต่ก็มีกรณียกเว้น เช่น เป็นสินค้าประเภท BOI, คลังทัณฑ์บน, FORM A, FORM E, FORM D, FORM AJ, FORM AK ก็อาจจะมีส่วนลด หรือไม่ต้องเสียภานำเข้าเลย โดยฟอร์ม (FORM) ของแต่ละประเทศจะมีชื่อเรียกไม่เหมือนกัน เช่น ประเทศญี่ปุ่นใช้ฟอร์มเอเจ (FORM AJ), ประเทศเกาหลีใต้ใช้ฟอร์มเอเค (FORM AK), ประเทศจีนใช้ฟอร์มอี (FORM E) เป็นต้น

2) ค่า B/L หรือ Bill of Lading (ใบตราส่งสินค้า) เป็นตราสารที่ผู้รับขนสินค้า ต้องออกให้แก่ผู้ส่งสินค้าเพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถแบ่งได้ 2 กรณี คือ

2.1) FCL - Full Container Load หมายถึง การบรรทุกสินค้ามาเต็มตู้ จะเสียค่านำผู้ส่งสินค้ามาลงไว้ที่ท่าเรือ ใช้อัตรา 1,200 – 1,500 บาทต่อ B/L (แต่ละบริษัทไม่เท่ากัน)

2.2) LCL – Less Container Load หมายถึง การบรรทุกสินค้ามาแบบ ไม่เต็มตู้ จะเสียค่านำสินค้าเข้าโกดังพักสินค้า และออกเอกสารรับรองว่าเราเป็นมิสิทริรับสินค้านั้น ๆ ใช้อัตรา 1,200 – 1,500 บาทต่อ B/L (แต่ละบริษัทไม่เท่ากัน)

3) ค่าภาระท่าเรือ ค่าใช้จ่ายนี้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อสินค้าอยู่ในท่าเรือ ก็จะต้องเสีย ค่าธรรมเนียม และค่าเก็บรักษาสินค้าของการท่าเรือ

4) ค่ารถ ในกรณีที่ให้บริการของรถส่งสินค้าให้ไปรับสินค้าจากท่าเรือเพื่อไปส่ง ที่โรงงานของผู้นำเข้า โดยส่วนมากบริษัทขนส่งจะคิดราคาตามระยะทาง

5) ค่าธรรมเนียมศุลกากร กรมศุลกากรจะเก็บค่าธรรมเนียมใบขนส่งสินค้าใบละ 200 บาท

6) ค่าบริการของชิปปิ้ง การบริหารจัดการตั้งแต่ก่อนสินค้าจะมาถึงประเทศไทย จนกระทั่งสินค้าไปถึงหน้าบ้านหรือโรงงาน ต้องคุยในเรื่องรายละเอียดความยากง่าย ของแต่ละประเภท ชนิด จำนวน ของสินค้าที่นำเข้า มีข้อมูลแล้วจึงสามารถแจ้งราคาได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ถ้ามี เช่น

7) ค่าใบอนุญาต เช่น ชั่ง ตวง วัด, อ.ย., วัตถุอันตราย, เครื่องมือการแพทย์และอื่น ๆ ถ้าหากสินค้าของเราจำเป็นต้องมีใบอนุญาตเหล่านี้

8) ค่าล่วงเวลา การดำเนินเรื่องต่าง ๆ กับทางศุลกากรและทางเรือนั้นควรดำเนินการก่อน 16.00 น. ถ้าหากขอหลังจาก 16.30 น. นั้นจะต้องเสียค่าล่วงเวลาด้วย

9) ค่าคินตู้ (ยกตู้สินค้าขึ้นท่าเรือ) เมื่อต้องมีการส่งสินค้าที่ท่าเรือจะต้องเสียค่าคินตู้ให้กับแต่ละลานที่เราได้ตกลงไว้ ซึ่งบางรายจะต้องเสียค่าคินตู้ในอัตรา 300 – 1,200 บาท และยังถ้าคินตู้ล่าช้าก็จะมีค่าปรับเพิ่มเข้าไปด้วย โดยรูปแบบ LCL จะไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

10) ค่าคินตู้ล่าช้า, ค่าคินตู้ ถ้าเป็น LCL ไม่มีส่วนนี้ ยิ่งคินช้าจะมีค่าปรับมากขึ้น

11) ค่ายกสินค้าลงจากรถเข้าบ้านหรือโรงงาน เช่น ค่ารถยก, แรงงาน, เครื่องมือและอื่น ๆ

2.3 แนวคิดต้นทุนโลจิสติกส์

2.3.1 ความหมายของต้นทุน

พงศศิริภพ ทองศิริวิวิสุรเกตุ (2559) ได้ให้ความหมายของต้นทุน หมายถึง ค่าใช้จ่าย ต่าง ๆ ที่ใช้จ่ายไปเพื่อดำเนินการผลิตหรือบริการ เริ่มตั้งแต่การออกแบบการผลิต การตรวจสอบ การจัดเก็บ การขนส่ง พร้อมทั้งที่จะส่งมอบให้กับลูกค้า เรียกว่า ต้นทุนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

1) ต้นทุนวัตถุดิบ (Material Cost) คือ ค่าวัตถุดิบที่ซื้อมาจากหน่วยงานภายนอก เพื่อนำไปผลิตสินค้าหรือบริการ ตลอดจนค่าวัสดุต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น ค่าอุปกรณ์สำนักงาน ค่าถ่ายเอกสาร ค่าโทรศัพท์ เป็นต้น

2) ต้นทุนด้านแรงงาน (Labor Cost) คือ ค่าจ้างพนักงาน เพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ ในกระบวนการทำงานขององค์กร

3) ต้นทุนการทำงานของเครื่องจักร (Machine Operating Cost) คือ ค่าใช้จ่ายอันเกี่ยวข้องกับเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตสินค้า โดยไม่คำนึงว่าเครื่องจักรนั้นกำลังทำงานอยู่หรือไม่ เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุงรักษา ค่าชิ้นส่วนอะไหล่ เป็นต้น

นราทิพย์ ชุตินวงศ์ (2547) ได้ให้ความหมายของต้นทุนในทางเศรษฐศาสตร์ คือ การวิเคราะห์ต้นทุนในทางเศรษฐศาสตร์จะมีความแตกต่างจากการคิดต้นทุนในทางบัญชี หรือต้นทุนทั่วไป กล่าวคือ ต้นทุนทางบัญชานั้นจะสามารถวัดค่าใช้จ่ายที่เสียไปเป็นตัวเงินเพียงอย่างเดียวหรือเรียกได้ว่าเป็นต้นทุนที่เห็นแจ้งชัด (Explicit Cost) แต่สำหรับต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Economic Cost) นั้นจะรวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่เสียไปทั้งที่สามารถวัดเป็นตัวเงินได้ และวัดเป็นตัวเงินไม่ได้ นั่นก็คือต้นทุนที่เห็นแจ้งชัด (Explicit Cost) และต้นทุนไม่เห็นแจ้งชัด (Implicit Cost) ในทางเศรษฐศาสตร์นั้นจะเรียก ต้นทุนที่มองไม่เห็นอีกอย่างหนึ่งว่า “ต้นทุนค่าเสียโอกาส” (Opportunity Cost) และเป็นต้นทุนอีกตัวหนึ่งที่ต้องมีการประเมิน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ประกอบด้วยต้นทุนแจ้งชัดกับ ต้นทุนไม่เห็นแจ้งชัดรวมกัน ต้นทุนทางบัญชีจะมีค่าน้อยกว่าต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ และมีผลต่อไปให้กำไรทางบัญชีมีค่าสูงกว่ากำไรทางเศรษฐศาสตร์

สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์ (2549) ได้ให้ความหมายของต้นทุน หมายถึง มูลค่าทรัพยากรที่สูญเสียไปเพื่อให้ได้สินค้าหรือบริการ โดยมูลค่านั้นจะต้องสามารถวัดได้เป็นหน่วยเงินตรา ซึ่งเป็นลักษณะของการลดลงในสินทรัพย์หรือเพิ่มขึ้นในหนี้สิน ต้นทุนที่เกิดขึ้นอาจจะให้ประโยชน์ในปัจจุบันหรืออนาคตก็ได้ เมื่อต้นทุนที่เกิดขึ้นและกิจการได้ใช้ประโยชน์ไปทั้งสิ้นแล้วต้นทุนนั้นจะถือเป็นค่าใช้จ่าย (Expense)

กชกร เฉลิมกาญจนา (2549) ได้ให้ความหมายของต้นทุนว่าเป็นจำนวนทรัพยากรที่ใช้ไปเพื่อวัตถุประสงค์หนึ่งวัตถุประสงค์ใดเพื่อให้ได้สิ่งหนึ่งสิ่งใดมา ส่วนใหญ่ต้นทุนจะแสดงในรูปตัวเงิน (Monetary Measurement) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือการแลกเปลี่ยนเพื่อให้ได้วัตถุประสงค์ สินค้า หรือบริการเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง นอกจากการวัดเป็นตัวเงินแล้วต้นทุนอาจพิจารณาในแง่ของวัตถุประสงค์ของผู้พิจารณา เช่น ในแง่ของผลิตภัณฑ์ แผนก โครงการ ลูกค้า กลุ่มสินค้า กิจกรรม เป็นต้น

ดวงมณี โกมารทัต (2551) ได้ให้ความหมายของต้นทุน หมายถึง มูลค่าที่สามารถวัดได้เป็นจำนวนเงินของสินทรัพย์หรือความเสียหายที่เกิดจากการได้ลงทุนไป เพื่อให้ได้สินทรัพย์หรือบริการ

ต่าง ๆ ซึ่งกิจการคาดว่าจะใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ในภายหลัง

อนุรักษ์ ทองสุโขวงศ์ (2555) ได้ให้ความหมายของต้นทุน หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่สูญเสียไปเพื่อให้ได้สินค้าหรือบริการ โดยมูลค่านั้นจะต้องสามารถวัดได้เป็นหน่วยเงินตรา ซึ่งเป็นลักษณะของการลดลงในสินทรัพย์หรือเพิ่มขึ้นในหนี้สิน ต้นทุนที่เกิดขึ้นอาจจะให้ประโยชน์ในปัจจุบันหรือในอนาคตก็ได้ เมื่อต้นทุนใดที่เกิดขึ้นแล้วและกิจการได้ใช้ประโยชน์ไปทั้งสิ้นแล้ว ต้นทุนนั้นก็จะเป็น “ค่าใช้จ่าย” (Expenses) ดังนั้น ค่าใช้จ่ายจึงหมายถึงต้นทุนที่ได้ให้ประโยชน์และกิจการได้ใช้ประโยชน์ทั้งหมดไปแล้วในขณะนั้นและสำหรับต้นทุนที่กิจการสูญเสียไป แต่จะให้ประโยชน์แก่กิจการในอนาคตเรียกว่า “สินทรัพย์” (Assets)

ดวงสมร พักสังข์ (2555) สรุป ต้นทุน หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่สูญเสียไปเพื่อให้ได้สินค้าหรือบริการ โดยสามารถวัดได้เป็นหน่วยเงินตรา ซึ่งเป็นลักษณะของการลดลงในสินทรัพย์หรือเพิ่มขึ้นในหนี้สิน ต้นทุนที่เกิดขึ้นอาจจะให้ประโยชน์ในปัจจุบันหรือในอนาคตก็ได้

ประภากร อุ่นอินทร์ และจตุรวิทย์ ศศิธรานนท์ (2558) ต้นทุน (Cost) เป็นปัจจัยสำคัญหนึ่งของการบริหารงานในทุกธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจการผลิตหรือบริการโดยเมื่อกล่าวถึงโลจิสติกส์ (ผู้ประกอบการ SMEs มักเข้าใจว่าเป็นเรื่องการขนส่งเท่านั้น แต่ที่ถูกต้องการขนส่งเป็นเพียงกิจกรรมหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ทำให้การคำนวณต้นทุนของโลจิสติกส์เกิดความผิดพลาด ทำให้การคำนวณส่วนอื่น ๆ ผิดพลาดไปด้วย โลจิสติกส์ยังมีกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนทุกกิจกรรม ดังนั้นผู้ประกอบการ SMEs จึงควรเตรียมการและให้ความสำคัญกับการจัดการต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพของธุรกิจ SMEs

สุวรรณ หวังเจริญเดช (2558) ต้นทุนในทางบัญชี หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่มีประโยชน์เชิงเศรษฐกิจโดยกิจการเป็นเจ้าของและมีอย่างจำกัด ได้แก่ เงินสด สินทรัพย์อื่น หรือแรงงานที่ต้องสูญเสียไปและสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าหรือบริการไว้เพื่อดำเนินกิจการ

กล่าวโดยสรุป ต้นทุน (Cost) หมายถึง รายจ่ายหรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นเพื่อให้ได้สินค้าและบริการในการดำเนินงาน ซึ่งการจ่ายชำระเงินอาจเป็นเงินสดหรือสินทรัพย์อื่น ๆ โดยเงินทุนเจ้าของผู้ถือหุ้น ตลอดจนได้เงินมาได้จากการกู้ยืม เพื่อหวังกำไรเป็นผลตอบแทน และต้นทุนในทางบัญชี

หมายถึง มูลค่าของทรัพยากรที่มีประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจโดยกิจการเป็นเจ้าของอย่างจำกัด ได้แก่ เงินสด หรือการทำงานที่ต้องสูญเสียสามารถวัดมูลค่าเป็นตัวเงินได้อย่างชัดเจน เพื่อให้ได้สินค้าหรือบริการไว้ดำเนินกิจการ

ปิยาภรณ์ อาสาทรงธรรม (2553) ได้สรุปถึงความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนกับกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ไว้ดังนี้

1) ต้นทุนการขายสินค้า (Cost of Goods Sold) เป็นต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรมการขายสินค้า การบริหารสำนักงาน และการกระจายสินค้า ซึ่งเป็นตัวแปรสำคัญโดยตรงต่อต้นทุนในการขายสินค้าของธุรกิจ

2) ต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Costs) เป็นต้นทุนที่เกิดจากการควบคุมสินค้าคงคลังให้มีวางขายในตลาดโดยไม่ขาดตลาดและมีปริมาณไม่มากเกินไปจนก่อให้เกิดต้นทุนในการเก็บรักษา นอกจากนี้ยังรวมหมายถึง การซ่อมแซมและการทำลายสินค้าที่ชำรุด และต้นทุนค่าเสียโอกาสของเงินลงทุน เป็นต้น

3) ต้นทุนการจัดการคลังสินค้า (Warehousing Costs) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม การบริหารคลังสินค้า การเลือกสถานที่ตั้งในการจัดเก็บสินค้า ทั้งนี้ เพื่อประหยัดและค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายของสินค้าแต่ละครั้ง

4) ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อและข้อมูลการสั่งซื้อ (Order Processing and Information Costs) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมกระบวนการสั่งซื้อ โดยเริ่มตั้งแต่การได้รับคำสั่งซื้อจากลูกค้า การจัดการข้อมูลคำสั่งซื้อ การกระจายสินค้า รวมไปถึงการพยากรณ์ความต้องการของลูกค้าในอนาคต

5) ต้นทุนสินค้าตามปริมาณที่สั่งซื้อ (Lot Quality Costs) เป็นต้นทุนที่ขึ้นอยู่กับความถี่และปริมาณที่สั่งซื้อหรือปริมาณการผลิต นั่นหมายความว่า การสั่งซื้อคราวละมาก ๆ หรือการผลิตคราวละมาก ๆ จะทำให้ได้ราคาที่ถูก ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตต่อครั้งลดต่ำลง

6) ต้นทุนการขนส่ง (Transportation Costs) เป็นต้นทุนหลักในการบริหารโลจิสติกส์ที่มีความจำเป็นและควรคำนึงถึงเป็นพิเศษ เช่น วิธีการและรูปแบบในการขนส่ง การกำหนดเส้นทางขนส่ง รวมถึงการวางแผนด้านเวลาตั้งแต่ต้นทางจนกระทั่งถึงปลายทาง เป็นต้น

สมจิตร ล้วนจำเริญ (2549) ต้นทุนหลักสองส่วนในการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ คือ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการกระจายสินค้า และต้นทุนที่เกิดจากเก็บรักษาสินค้าและการดำเนินการส่งมอบสินค้าให้ลูกค้า เป็นงานที่เกิดขึ้นภายในสถานปฏิบัติงาน หากพิจารณาการขนส่งและกระจาย

สินค้า จะเห็นว่าต้นทุนส่วนใหญ่อยู่ที่ค่าขนส่ง การลดความถี่ในการจัดส่งสินค้าหรือเปลี่ยนวิธีการขนส่ง จะช่วยลดต้นทุนได้ นอกเหนือจากการจัดเก็บสินค้าและการจัดเตรียมสินค้าเพื่อส่งมอบให้ลูกค้า ซึ่งทั้งสองกิจกรรมหลังเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในองค์กร สามารถปรับลดต้นทุนได้จากการปรับปรุงรายละเอียด การปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การจะลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์กรได้ควรจะต้องเป้าหมายไว้ 3 ประการ คือ 1) การปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น 2) การลดปริมาณสินค้าคงคลัง และ 3) การปรับปรุงงานโลจิสติกส์ในสถานปฏิบัติงาน

สุปรีย์ เทียนทำนูล (2559) ได้จำแนกองค์ประกอบต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับมหภาคออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ (Transportation Cost) เป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของกิจการดำเนินการ เพื่อขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังปลายทาง หรือผู้บริโภคนั้นสุดท้าย ซึ่งจะพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร

2) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) ประกอบด้วย ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการให้บริการภายในคลังสินค้า การจัดเก็บสินค้า การเลือกสถานที่ตั้งโรงงาน และคลังสินค้า

3) ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) ได้แก่ ต้นทุนในการถือครองสินค้าหรือค่าเสียโอกาสที่เงินทุนไปจมอยู่ในสินค้า

4) ค่าใช้จ่ายการบริหารจัดการ (Administration Cost) ประกอบด้วย ต้นทุนการให้บริการลูกค้า ต้นทุนการรับออเดอร์ และต้นทุนปริมาณการสั่งซื้อ

ประภาศรี พงษ์วัฒนา (2551) ต้นทุนโลจิสติกส์ หมายถึง ต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการบริหารจัดการกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ โดยถือว่าต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) และ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) อยู่ในส่วนเดียวกัน ซึ่งแตกต่างจากของสุปรีย์ เทียนทำนูล ที่แยกเป็นคนละส่วน โดยได้จำแนกองค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ไว้ 3 ส่วน ดังนี้

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) เป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของกิจการ ดำเนินการเพื่อขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังปลายทาง หรือผู้บริโภคนั้นสุดท้าย ซึ่งจะพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้น ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร โดยสามารถแบ่งออกเป็น ค่าขนส่งสินค้าทางบก ค่าขนส่งสินค้าทางอากาศ ค่าขนส่งสินค้าทางแม่น้ำและทะเล ค่าขนส่งสินค้า

ทางรถไฟ ค่าขนส่งสินค้าทางท่อ ค่าบริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งและค่าบริการส่งสินค้าทางไปรษณีย์ ซึ่งแต่ละรูปแบบจะมีลักษณะและต้นทุนที่แตกต่างกันออกไป

2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Holding Cost) ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

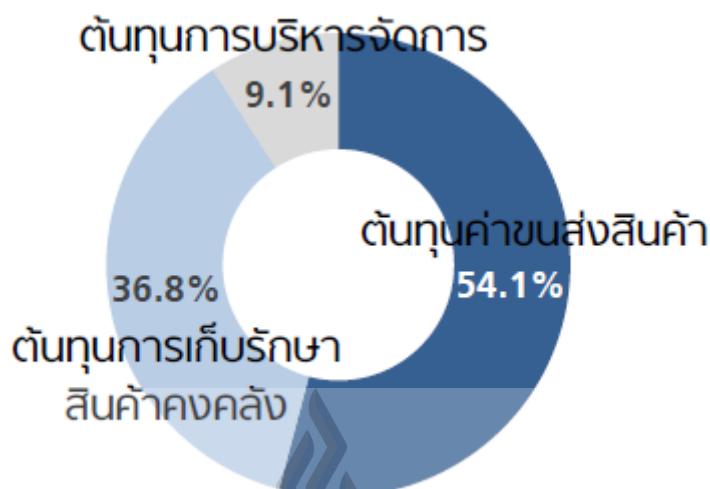
2.1) ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) หมายถึง ต้นทุนในการถือครองสินค้าหรือค่าเสียโอกาสที่เงินทุนไปจมอยู่ในสินค้า โดยในการคำนวณต้นทุนที่เกิดจากการถือครองสินค้า ได้ใช้ ค่าเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดี (Average Minimum Lending Rate) เป็นตัวแทนอัตราค่าเสียโอกาส

2.2) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) หมายถึง ต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการให้บริการภายในคลังสินค้า การจัดเก็บสินค้า การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการในการจัดการสินค้าคงคลังให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ไม่มากหรือน้อยเกินไป การลงทุนในสินค้าคงคลังต้องใช้งบประมาณจำนวนมากหากบริหารไม่ดีอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของธุรกิจได้

3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Administration Cost) หมายถึง ต้นทุนด้านบริหารจัดการซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ประกอบด้วย ต้นทุนการดำเนินการกระบวนการสั่งซื้อสินค้า ต้นทุนการจัดซื้อวัตถุดิบ ต้นทุนการจัดการวัตถุดิบ ต้นทุนการพยากรณ์ความต้องการสินค้า ต้นทุนการสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ ต้นทุนการให้บริการลูกค้า ต้นทุนการสื่อสาร และต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ เป็นต้น ซึ่งข้อมูลส่วนนี้มักจะจัดเก็บได้ยาก เนื่องจากไม่มีตัวชี้วัดที่แน่นอน

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2561) ได้แจกแจงโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2560 ออกเป็น 3 ส่วนโดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังคงเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด โดยมีสัดส่วนร้อยละ 54.1 ของต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 53.8 ในปี 2559 รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีสัดส่วนร้อยละ 36.8 ลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 37.1 ในปี 2559 และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนคงที่ร้อยละ 9.1

องค์ประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ปี 2560 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของไทยมีมูลค่ารวม 1,140.1 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5.7 จากปี 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่ารวม 774.9 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 4.3 จากปี 2559 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีมูลค่ารวม 191.5 พันล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5.2 จากปี 2559 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.2 ต่อ GDP



รูปที่ 2.5 แสดงถึงโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ ปี พ.ศ. 2560
ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561

2.2.1 ต้นทุนการขนส่ง (Transportation Cost)

สมจิตร์ ล้วนจำเริญ (2549) ได้ให้ความหมายของการขนส่งว่า การจัดการลำเลียงสินค้า เพื่อให้เกิดต้นทุนโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการจัดหาวัตถุดิบไปสิ้นสุด ณ จุดที่มีการบริโภค หรือเป็นกระบวนการในการจัดการวางแผน จัดสายงานและควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้าย และไม่มีการเคลื่อนย้าย การอำนวยความสะดวกในกระบวนการไหลสินค้าตั้งแต่จัดหาวัตถุดิบไปจนถึงจุดที่มีการบริโภค

ต้นทุนการขนส่ง สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลัก ๆ คือ การขนส่งปฐมภูมิ เป็นการขนส่งในปริมาณมาก ๆ ในรูปแบบเต็มแพลตฟอร์มผลิตไปยังศูนย์กระจายสินค้า จำนวนศูนย์กระจายสินค้ามีผลต่อต้นทุนโดยรวมของการขนส่งชนิดนี้ ซึ่งถ้ามีศูนย์กระจายสินค้าเพิ่มจะทำให้ต้นทุนการขนส่งปฐมภูมิเพิ่มตามไปด้วย และในทางตรงกันข้ามการขนส่งทุติยภูมิจะมีการใช้ระบบการขนส่งที่อาจจะใช้รถขนส่งของตนเองหรือจ้างบริษัทเอกชนที่ให้บริการก็ได้ ต้นทุนของการขนส่งชนิดนี้จะเพิ่มขึ้นเมื่อมีศูนย์กระจายสินค้าลดลง โดยเฉพาะถ้ามีระยะทางจากศูนย์กระจายสินค้าไกลจากลูกค้า

1) ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) คือ ต้นทุนที่เกิดจากการที่มียานพาหนะ ถึงแม้จะไม่มีการขนส่งเลยก็ตาม เป็นต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปตามระดับของกิจกรรม คือไม่ว่ากิจกรรมจะเพิ่ม ลด หรือเท่าเดิม ต้นทุนดังกล่าวก็ยังมีจำนวนเท่าเดิม ได้แก่

1.1) ค่าใช้จ่ายประจำ เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการดำเนินการขนส่ง ได้แก่ การลงทุนในสินทรัพย์เมื่อทำการซื้อหรือเช่ารถ ต้นทุนในกรณีนี้คือ ดอกเบี้ยที่เกิดจากการนำเงินไปซื้อรถ อาจเรียกได้เป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสในการนำเงินไปลงทุนในกิจกรรมอื่น ๆ นอกจากนี้ยังรวมถึงค่าเสื่อมราคารถบรรทุก ค่าประกันภัยเงินเดือนพนักงานขับรถ เป็นต้น

1.2) ค่าโสหุ้ย คือ ค่าที่ดินและอาคารสถานที่ ค่าสิ่งอำนวยความสะดวก สถานี ได้แก่ ยานพาหนะในคลังสินค้า พื้นที่จอดรถ โรงซ่อมรถ ค่าจัดการอำนวยความสะดวก และเครื่องมือต่าง ๆ เป็นต้น

ตารางที่ 2.3 แสดงตัวอย่างต้นทุนคงที่ของการขนส่ง

ต้นทุนคงที่ (Fixed cost)	หน่วย (Unit)
พื้นที่จอดรถ	บาท/วัน
ค่าบริหารจัดการ	บาท/วัน
เงินเดือนพนักงาน	บาท/เดือน
ค่าประกันภัย	บาท/ปี
ค่าเสื่อมราคา	บาท/คัน/วัน

ที่มา: สมจิตร ล้วนจำเริญ, 2549 อ้างถึงใน ธนสิทธิ์ นิตยะประภา, 2559

2) ต้นทุนผันแปร (Variable Cost) คือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นเมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้น โดยส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนผันแปรตามระยะทางวิ่ง วิ่งมากจ่ายมาก วิ่งน้อยจ่ายน้อย หรือถ้าไม่วิ่งเลยก็จะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น เช่น ค่าซ่อมบำรุง ค่าเที่ยว ค่าทางด่วน กล่าวคือเป็นต้นทุนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางเดียวกันตามระดับของกิจกรรมที่เกิดขึ้น คือ ต้นทุนจะเพิ่มเมื่อระดับกิจกรรมเพิ่มขึ้น ต้นทุนลดลงเมื่อระดับกิจกรรมลดลง และต้นทุนจะไม่เปลี่ยนแปลงเมื่อระดับกิจกรรมคงที่ ต้นทุนผันแปรบางส่วนก็ไม่สามารถลดลงได้ แต่บางส่วนก็สามารถลดลงได้ด้วยการบริหารจัดการที่ดีมีคุณภาพ ซึ่งอาจจะใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วย เช่น ควบคุมพฤติกรรมของพนักงานขับรถไม่ให้เร่งความเร็วเกินพิกัด ไม่จอดรถติดเครื่องไว้เพื่อบริการอัตราสิ้นเปลืองของน้ำมัน หาเส้นทางที่สภาพการจราจรแน่นน้อย ลดการติดขัดในเส้นทางจราจร หรือกำหนดเส้นทางในการวิ่งตามแบบแผนของบริษัท (Authorize Route)

ตารางที่ 2.4 แสดงตัวอย่างต้นทุนผันแปรของการขนส่ง

ต้นทุนผันแปร (Variable cost)	หน่วย (Unit)
ค่าซ่อมบำรุง	บาท/วัน
ค่าทางด่วนพิเศษ	บาท/เที่ยว
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	บาท/กิโลเมตร
ค่ายางรถยนต์	บาท/วัน
ค่าด่านช่างน้ำหนัก	บาท/เที่ยว

ที่มา: สมจิตร ล้วนจำริญ, 2549 อ้างถึงใน ธนสิทธิ์ นิตยะประภา, 2559

3) ต้นทุนรวม (Total Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่รวมเอาต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรเข้าไว้ด้วยกัน ไม่สามารถจะแยกออกได้ว่าต้นทุนของการขนส่งสินค้า หรือบริการแต่ละอย่าง แต่ละประเภทรูปนั้นเป็นเท่าใด เช่น การขนส่งทางรถไฟ

4) ต้นทุนเที่ยวกลับ (Back Haul Cost) เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ได้รวมเอาลักษณะของค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) การขนส่งสินค้าหรือบริการ ไปส่งยังจุดหมายปลายทางแล้ว ในเที่ยวกลับนั้น ไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย ถือว่าการสูญเปล่าได้เกิดขึ้นและถือเป็นการขนส่งที่ไม่ทำให้เกิดการประหยัด ต้องคำนึงถึงต้นทุนเที่ยวกลับ

ศิริพร ฤทธิประเสริฐ (2558) ได้จำแนก โครงสร้างต้นทุนการขนส่ง (Transportation Cost Structure) ออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ต้นทุนที่จำเป็น หลีกเลียงไม่ได้ ไม่ว่าจะมีการใช้ยานพาหนะขนส่งหรือไม่ก็ตาม ซึ่งคงที่ที่ไม่เปลี่ยนแปลง ตามปริมาณสินค้าที่ขนส่ง และระยะทางการขนส่ง เช่น

- 1.1) ต้นทุนราคาารถพาหนะ (Vehicle Capital Costs)
- 1.2) ค่าป้ายทะเบียนและภาษีผู้ใช้พาหนะ (Vehicle Registration Fees)
- 1.3) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation)
- 1.4) ค่าประกันภัยประจำปี (Annual Insurance Costs)
- 1.5) ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ (Overhead Costs)

2) ต้นทุนผันแปร (Variable or Operation Cost) ที่มาจากการใช้งาน เช่น

- 2.1) ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Costs)
- 2.2) ค่าบำรุงรักษา (Maintenance Costs)

3) ต้นทุนปฏิบัติการขนส่ง (Operating Cost) เช่น

- 3.1) ต้นทุนด้านเวลา (Time Costs)
- 3.2) ต้นทุนด้านระยะทาง (Distance Costs)
- 3.3) ต้นทุนเศรษฐศาสตร์อื่น ๆ (Other Related Economic Costs)

Bowersox, Closs, and Cooper (2007) ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อต้นทุนการขนส่ง ปัจจัยสำคัญ 10 ประการ มีดังนี้

- 1) ระยะทางการขนส่ง
- 2) ปริมาณสินค้า
- 3) ความหนาแน่นของสินค้า
- 4) รูปทรงของสินค้า
- 5) การจัดการสินค้า
- 6) ความรับผิดชอบ
- 7) ลักษณะของธุรกิจขนส่ง
- 8) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
- 9) บุคลากร
- 10) กฎระเบียบข้อบังคับของทางราชการ

2.2.2 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Cost)

ศุภชัย ชัยจิตร (2557) ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ซึ่งจะผันแปรไปกับปริมาณของสินค้าคงคลังและทำให้เกิดต้นทุนด้าน มีส่วนประกอบสำคัญ 4 ด้าน ได้แก่ ต้นทุนของเงิน (Capital Costs), ต้นทุนการจัดเก็บ (Storage Costs) ต้นทุนความเสี่ยง (Risk Costs) และต้นทุนในการดูแลสินค้า (Insurance and Handling Costs) ได้แก่ ค่าประกันภัย และภาษี

1) ต้นทุนเงินทุน หมายถึง ดอกเบี้ยของเงินลงทุนที่กิจการยอมเสียเพื่อซื้อสินค้า หรืออาจเรียกได้ว่า ต้นทุนการเสียโอกาสในการลงทุนด้านอื่น ๆ

2) ต้นทุนพื้นที่จัดเก็บสินค้า หมายถึง ต้นทุนในการลงทุนเช่าหรือสร้างคลังสินค้าเพื่อจัดเก็บสินค้า จะคำนวณต้นทุนจากปริมาณสินค้าที่สามารถจัดเก็บได้ในพื้นที่คิดเป็นหน่วยตารางเมตร สถานที่ตั้ง ระยะเวลาในการเช่าคลัง รวมถึงลักษณะสินค้าที่เช่าด้วย

3) ต้นทุนความเสี่ยงของตัวสินค้า หมายถึง ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับ การตรึงของสินค้า การสูญหาย การเสื่อมสภาพ การเสียหาย ซึ่งนำไปสู่การเป็นสินค้าตายหรือไม่มีประโยชน์ต่อธุรกิจ

4) ต้นทุนบริการสินค้า หมายถึง ต้นทุนในการดูแล ค่าประกันภัย ภาษีอากรที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เป็นต้น

จุฑาทิพย์ ลีลาธนาพิพัฒน์ และธีระวัฒน์ จันทิก (2561) ต้นทุนในการเก็บรักษา (Carrying Cost) คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการมีสินค้าคงคลัง และการรักษาสภาพให้สินค้า คงคลั่งนั้นอยู่ในรูปที่ใช้งานได้ ซึ่งจะแปรตามปริมาณสินค้าคงคลังที่ถือไว้ และระยะเวลาที่เก็บสินค้าคงคลังนั้นไว้ ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา ได้แก่ ต้นทุนเงินทุนที่จมอยู่กับสินค้าคงคลัง นั่นก็คือค่าดอกเบี้ยจ่าย หากเงินทุนนั้นมาจากการกู้ยืม หรืออาจเป็นค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) ถ้าเงินทุนนั้นเป็นส่วนหนึ่งของเจ้าของ ค่าคลังสินค้า ค่าไฟฟ้า ค่าใช้จ่ายของสินค้าที่ซุกเสียหาย หรือหมดอายุเสื่อมสภาพจากการเก็บสินค้าไว้นานเกินไป ค่าภาษีและการประกันภัย ค่าจ้างยามและพนักงานประจำคลังสินค้า เป็นต้น

Douglas (1975) ได้กล่าวไว้ว่า ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่กิจการควรให้ความสำคัญ โดยจำแนกได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) ต้นทุนของเงินทุน (Capital Cost) ต้นทุนของเงินทุนจากการมีสินค้าคงคลังเก็บไว้ทำให้เงินทุนส่วนหนึ่งต้องจมอยู่กับสินค้าโดยที่ไม่สามารถนำไปใช้ใน กิจกรรมอื่นได้ ซึ่งถือเป็นต้นทุนค่าเสียโอกาสของเงินทุน (Opportunity Cost of Capital) โดยเงินทุนส่วนนี้อาจมาจากแหล่ง เงินทุนภายในกิจการหรือภายนอกกิจการ เช่น เงินกู้ยืมธนาคาร หรือเงินทุนที่ได้จากการออกหุ้นสามัญ เป็นต้น ซึ่งอัตราที่ใช้ พิจารณาค่าเสียโอกาสดังกล่าวควรเป็นอัตราที่สะท้อนต้นทุนของเงิน (Cost of Money) ที่กิจการลงทุนไปในสินค้าคงคลัง ดังนั้น แต่ละกิจการต้องพิจารณาอัตราที่เหมาะสม เพื่อที่ว่า การเก็บสินค้าคงคลังไว้เป็นจำนวนมากเกินไปจะไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มให้แก่กิจการแต่อย่างใด

2) ต้นทุนด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าคงคลัง (Inventory Service Costs) ต้นทุนด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าคงคลังประกอบด้วยค่าประกันภัยทั้งในด้านอัคคีภัยและการโจรกรรมทรัพย์สินที่เป็นสินค้าคงคลังและภาษีในการถือครองทรัพย์สินส่วนบุคคล (Personal Property Taxes) ซึ่งทรัพย์สินในที่นี้คือสินค้าคงคลัง ส่วนค่าประกันภัยจะไม่แปรผันตามระดับปริมาณของสินค้าคงคลังมากนัก เนื่องจากค่าประกันภัยจะคิดจากมูลค่าของสินค้าที่กำหนดไว้แน่นอนในช่วง

ระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งควรมีการแก้ไขกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นช่วง ๆ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงระดับของสินค้าคงคลังเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการคำนวณต้นทุนด้านบริการที่เกี่ยวกับสินค้าคงคลังในแต่ละปี จะประมาณตัวเลขโดยใช้ต้นทุนจริงของภาษีและค่าประกันภัยที่เกิดขึ้นในรอบปีที่ผ่านมา โดยคำนวณเป็นร้อยละ เทียบกับมูลค่าของสินค้าคงคลังในกรณีที่มีการทำงานประมาณสำหรับปีต่อไปจะใช้ร้อยละของต้นทุนในปีที่ผ่านมาเพื่อประมาณของปีต่อไป เนื่องจากสัดส่วนของต้นทุนประเภทนี้ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงมากนักในแต่ละปี

3) ต้นทุนการเก็บรักษา (Carrying Costs) ต้นทุนการเก็บรักษาเป็นค่าใช้จ่ายในการดูแลเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์พร้อมใช้งานได้ทันที ซึ่งขึ้นกับปริมาณสินค้าคงคลังและระยะเวลาที่เก็บรักษา โดยพื้นที่ในการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสามารถแบ่งได้ 4 ประเภท ตามลักษณะของสถานที่ ดังนี้

3.1) คลังสินค้าโรงงาน (Plant Warehouse) ต้นทุนของคลังสินค้าที่อยู่ภายในโรงงานส่วนใหญ่จะเป็นต้นทุนคงที่ ในกรณีที่มีต้นทุนแปรผัน จะเป็นต้นทุนที่แปรผันตามจำนวนสินค้าที่เคลื่อนไหวเข้าออกจากพื้นที่นั้นโดยไม่แปรผันตามจำนวนสินค้าที่เก็บรักษาไว้ในกรณีที่มีต้นทุนแปรผันประเภทอื่นซึ่งแปรผันตามปริมาณสินค้าที่เก็บไว้ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้า จะนำค่าใช้จ่ายส่วนนี้ไปรวมกับต้นทุนของสินค้าคงคลังแทน โดยไม่นำมารวมเป็นต้นทุนของคลังสินค้า เป็นต้น

3.2) คลังสินค้าสาธารณะ (Public Warehouse) ต้นทุนของการใช้คลังสินค้าสาธารณะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในการลำเลียง (Handling Charges) และค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้า (Storage Charges) โดยค่าใช้จ่ายในการลำเลียงขึ้นอยู่กับจำนวนสินค้าที่เคลื่อนย้ายเข้าไปเก็บและนำออกไปจากคลังสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้าขึ้นอยู่กับจำนวนสินค้าคงคลังในทางปฏิบัติ ค่าใช้จ่ายในการลำเลียงจะจ่ายทันทีเมื่อมีการเคลื่อนย้ายสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายในการเก็บสินค้าจะเก็บเป็นรายงวด

3.3) คลังสินค้าเช่าหรือเช่าซื้อ (Rent or Leased Warehouse) โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายของการเช่าหรือเช่าซื้อคลังสินค้าจะมีทั้งต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน ในส่วนของต้นทุนคงที่ เช่น ค่าเช่า ค่าใช้จ่ายในการรักษาความปลอดภัยและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เป็นต้น ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะไม่แปรผันตามปริมาณสินค้าคงคลัง จึงไม่ควรนำมารวมไว้ในต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายบางตัวจะเป็นต้นทุนที่แปรผันตามจำนวนของสินค้า เช่น ค่าจ้างแรงงานในคลังสินค้าและต้นทุนในการเดินเครื่องจักร เป็นต้น ซึ่งต้นทุนเหล่านี้สามารถนำมารวมไว้ในต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

3.4) คลังสินค้าของกิจการ (Company-owned Warehouse) ต้นทุนคลังสินค้าของกิจการเกิดขึ้นจากการที่กิจการได้ปลูกสร้าง คลังสินค้าไว้เพื่อรองรับสินค้าคงคลังของกิจการ ซึ่งต้นทุนส่วนใหญ่เป็นต้นทุนคงที่ ในขณะที่ต้นทุนส่วนน้อยเป็นต้นทุนแปรผัน ในการคำนวณต้นทุนคลังสินค้าของกิจการอาจประมาณได้จากต้นทุนส่วนที่คาดว่าจะหายไปในการที่มีการปิดคลังสินค้าของกิจการหรือต้นทุนที่สามารถประหยัดได้เมื่อมีการไปเช่าคลังสินค้าสาธารณะ เพื่อเก็บสินค้าแทน

4) ต้นทุนความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้าคงคลัง (Inventory Risk Costs) ต้นทุนของความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้าคงคลัง หมายถึง ต้นทุนที่เกิดจากรisk ในการเก็บสินค้าคงคลังไว้ แบ่งเป็น 4 ประเภท ดังนี้

4.1) ต้นทุนสินค้าเสื่อม (Obsolescence) เกิดขึ้นเนื่องจากสินค้าไม่สามารถขายได้ในราคาปกติอีกต่อไป ซึ่งจริงๆ แล้วคือ ต้นทุนที่เกิดจากการถือสินค้าคงคลังนั้นไว้เกินช่วงอายุที่สามารถ ใช้ประโยชน์จากผลิตภัณฑ์ (Useful Life) ต้นทุนสินค้าเสื่อมคุณภาพ คำนวณได้จากผลต่างระหว่างราคาสินค้าปกติลบด้วยมูลค่าซาก (Salvage Value) ของสินค้านั้น หรือราคาเต็มของสินค้าลบด้วยราคาที่กำจัดสินค้านั้นออกไป ทั้งนี้ต้นทุนสินค้าเสื่อมจะรวมไว้ในต้นทุนสินค้าที่ผลิตหรือต้นทุนสินค้าขายแทนที่จะแยกออกมาต่างหากในงบกำไรขาดทุน

4.2) ต้นทุนสินค้าเสียหาย (Damage Costs) ต้นทุนส่วนนี้เป็นต้นทุนของความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้าในกรณีที่มีการใช้คลังสินค้าสาธารณะ ค่าเสียหายส่วนนี้สามารถขอคืนได้จากผู้จัดการคลังสินค้าในกรณีที่มีการเสียหายเกินกว่าที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งต้นทุนสินค้าเสียหายจำนวนนี้คือต้นทุนสุทธิหลังจากที่ขอคืนเงินได้บางส่วน

4.3) ต้นทุนสินค้าหดหาย (Shrinkage Costs) สินค้าหดหายในที่นี้รวมถึงสินค้าสูญหายและสินค้าหดตัวเนื่องจากน้ำหนักหรือ ปริมาตรลดลง สินค้าหดตัวสามารถเกิดได้จากการขนส่งสินค้าทางการเกษตร เช่น แร่ธาตุ น้ำมัน เป็นต้น ซึ่งน้ำหนักของสินค้าเหล่านี้ส่วนหนึ่งจะหดตัวไปหรือระเหยไประหว่างการขนส่ง

4.4) ต้นทุนการย้ายสถานที่ (Relocation Costs) ต้นทุนของการย้ายสถานที่เกิดขึ้นเมื่อมีการย้ายสินค้าจากคลังสินค้าแห่งหนึ่งไปยังคลังสินค้าอีกแห่งหนึ่งเพื่อลดปัญหาความเสี่ยงของสินค้า

2.2.3 ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)

อดุลย์ จาตุรงกกุล (2547) อธิบายว่า เป็นต้นทุนที่ใช้ในการบริหารทางด้านโลจิสติกส์ ใน

ส่วนของการบริหารงาน เช่น ต้นทุนในระหว่างการจัดซื้อสินค้าหรือวัตถุดิบ ต้นทุนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการประกอบกิจการ เป็นต้น ต้นทุนการบริหารจัดการ เกิดจากกิจกรรมหลัก 3 ประเภท ได้แก่

1) ระดับการให้บริการ (Customer Service Level) เป็นเงินที่จ่ายไปเพื่อสนับสนุนการบริการลูกค้า เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการทำให้คำสั่งซื้อสมบูรณ์

2) ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อและระบบสารสนเทศ (Order Processing and Information Costs) ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสั่งซื้อ การกระจายการติดต่อสื่อสาร และการพยากรณ์อุปสงค์

3) ต้นทุนปริมาณ (Lot Quantity Cost) ซึ่งโดยหลักการแล้วจะขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่จัดซื้อจัดหาและผลิต

ดังนั้นเมื่อระดับของลูกค้ามีความแตกต่างกัน ความสำคัญของลูกค้าแต่ละรายย่อมมีความแตกต่างกันไปด้วย องค์กรจะต้องให้ความสำคัญกับลูกค้าที่มีค่ากับองค์กรให้มากที่สุด และให้ความสำคัญกับลูกค้าที่มีค่ากับองค์กรในระดับที่ลดหลั่นกันไป

ตารางที่ 2.5 แสดงข้อเปรียบเทียบความหมายของต้นทุน โลจิสติกส์

	ปิยาภรณ์ อาสาทรธรรม (2553)	สมจิตร์ คำนจัญญ (2549)	สุปรีย์ เทียนทำนูล (2559)	ประภาศรี พงษ์วัฒนา (2551)	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2561)
1) ต้นทุนการขายสินค้า (Cost of Goods Sold)	✓				
2) ต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Costs)	✓	✓	✓	✓	✓
3) ต้นทุนการจัดการคลังสินค้า (Warehousing Costs)	✓		✓		
4) ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อและข้อมูลการสั่งซื้อ (Order Processing and information Costs)	✓				

ตารางที่ 2.5 แสดงข้อเปรียบเทียบความหมายของต้นทุน โลจิสติกส์ (ต่อ)

	ปีภรณ์ อาสาทรกรรม (2553)	สมจิตร ล้านจำริญ (2549)	ศุภรีย์ เทียนทำนุด (2559)	ประภาศรี พงษ์วัฒนา (2551)	สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคม แห่งชาติ (2561)
5) ต้นทุนสินค้าตามปริมาณที่สั่งซื้อ (Lot Quality Costs)	✓				
6) ต้นทุนการขนส่ง (Transportation Costs)	✓	✓	✓	✓	✓
7) ต้นทุนการบริหารจัดการ (Administration Cost)			✓	✓	✓

ทั้งนี้ ในอนาคตผู้นำเข้าจำเป็นต้องเร่งพัฒนาระบบ โลจิสติกส์โดยเร็ว เพื่อเสริมศักยภาพการแข่งขัน ซึ่งหากประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่ำก็จะได้เปรียบประเทศอื่นทันที ดังจะเห็นได้จาก ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศพัฒนาแล้ว เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา มีสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ต่อ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 8 ประเทศในกลุ่มยุโรป ร้อยละ 9.5 และประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ร้อยละ 12.7 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2561) สิ่งนี้แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการของไทยมีโอกาสในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อีกมาก ซึ่งในส่วนของภาครัฐนั้น ทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือสภาพัฒน์ ได้ตั้งเป้าหมายไว้ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2560- 2564 ที่จะลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เหลือร้อยละ 12 ในปี 2564

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ธาดา อาภาธณานูวัตติ (2546) ศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการ ต้นทุน โลจิสติกส์ภาคพื้นดิน และประสิทธิภาพของการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเล โดยมุ่งเน้นเฉพาะในสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม จากการพิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกิดกับผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และเวลาของแต่ละกิจกรรมตลอดกระบวนการ ทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของแต่ละ

กรณีศึกษาแล้ว พบว่าค่าขนส่งสินค้า ผู้สินค้า มีค่ามากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20.7-41.6 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีนำเข้าโดยเงื่อนไขการขนส่งสินค้าแบบ CIF และประมาณร้อยละ 28.0-35.5 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด สำหรับกรณีส่งออกโดยเงื่อนไขการขนส่งสินค้าแบบ FOB และพบว่ามิจิจกรรมที่มีสัดส่วนเวลาดำเนินงานค่อนข้างมากเมื่อเทียบกับเวลารวมทั้งหมดแล้วอยู่หลายกิจกรรมด้วยกัน ได้แก่ ในส่วนของการขนส่งสินค้า ผู้สินค้า การผ่านพิธีการศุลกากร การปฏิบัติที่ทำเรือ หรือ รถพ. และการจัดเตรียมเอกสาร การนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์ทางทะเลของประเทศไทยยังมีปัญหาในอีกหลายด้าน ทั้งในส่วนของบุคลากร กระบวนการ และระบบการให้บริการของหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการแก้ไขปัญหาเหล่านี้จะต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน

รัตนา บุศรานิพรรณ (2551) ได้ทำการศึกษาโอกาสในการเปลี่ยนแปลงเทอมการนำเข้า ขึ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จากเทอม FOB เป็น Ex-Work พบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการซื้อขายระหว่างเทอม FOB และ Ex-Work ในมุมมองของกลุ่มผู้ซื้อ ผู้ขาย และตัวแทนรับจัดการขนส่ง คือ ปัจจัยด้านต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ปัจจัยด้านการติดต่อประสานงานและความสะดวก ปัจจัยด้านเวลาในการดำเนินงาน ปัจจัยด้านความเสี่ยงและความไม่แน่นอน เช่น ตารางเรือ, สภาพอากาศ เป็นต้น พบว่า กลุ่มผู้ขายให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านต้นทุนมากที่สุด กลุ่มผู้ซื้อก็ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านต้นทุนมากที่สุดเช่นกัน และมีความต้องการเปลี่ยนมาเป็นเทอม Ex-Work เพื่อที่จะลดต้นทุนค่าขนส่งและให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านความเสี่ยงด้วย ส่วนกลุ่มตัวแทนรับจัดการขนส่งปัจจัยด้านการติดต่อประสานงาน และความสะดวกมากที่สุด โดยข้อดีในการตัดสินใจเลือกเทอม Ex-Work คือ ราคาที่เสนอขายต่ำกว่าคู่แข่ง ผู้ซื้อสามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ด้วยตนเอง และสามารถลดต้นทุนด้านขนส่งได้อีก อีกทั้งผู้ขายไม่ต้องมีภาระในการจัดการการขนส่งสินค้า ส่วนข้อเสีย คือภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อเพิ่มมากขึ้น ความเสี่ยงด้านความเสียหายหรือสูญหายเป็นภาระของผู้ซื้อ และผู้ซื้อต้องมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ ส่วนปัญหาและอุปสรรคในการเลือกเทอม Ex-Work คือ ความสะดวกสบายของเทอม FOB ของผู้ซื้อ ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้ซื้อ และผู้ซื้อต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญ และปัจจัยที่สนับสนุนการตัดสินใจเลือกเทอม Ex-Work คือ ความเชื่อมั่นที่มีต่อตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าผู้ซื้อ ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มสูงขึ้นของผู้ซื้อ และผู้ซื้อต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญ ส่วนปัจจัยที่ไม่สนับสนุน คือ นโยบายของผู้ขาย

คันสนีย์ ศิริธนาภิจ (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบเนื้อสัตว์ โดยมียัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขายสำหรับวัตถุดิบเนื้อสัตว์ ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เจาะลึกผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจของลูกค้ากรณีศึกษา จำนวน 50 ราย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการผลิตอาหารและเครื่องดื่มที่อยู่ในประเทศไทย เพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ แล้วจึงออกแบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์หาลำดับความสำคัญของปัจจัยทั้งหมด ด้วยการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยที่ละคู่ (Pairwise Comparison) พร้อมทั้งมีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อสินค้าและบริการกรณีศึกษา คู่แข่ง และผู้จัดจำหน่ายของกรณีศึกษาเพื่อสรุปเป็นข้อเสนอแนะที่จะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพสินค้าและบริการให้สอดคล้องกับความต้องการลูกค้า ผลการศึกษาพบว่า 1. ปัจจัยที่สำคัญที่สุดต่อการเลือกผู้ผลิต คือ คุณภาพสินค้า ปัจจัยรองลงมา คือ ราคาสินค้า 2. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเงื่อนไข FOB คือ ผู้ซื้อหาค่าระวางเรือและค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย และความสามารถในการหาระวางในช่วงเวลาที่ต้องการ เงื่อนไข CFR คือ ผู้ซื้อหาค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย ความต้องการทำประกันภัยภายในประเทศ และนโยบายผู้ซื้อ ส่วนเงื่อนไข CIF และ DDP มีปัจจัยที่เหมือนกัน คือ นโยบายผู้ซื้อความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และเงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำ 3. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อตรงจากผู้ผลิต คือ ต้นทุนโลจิสติกส์รวมในการนำเข้ามาจนถึงโรงงาน นโยบายผู้ซื้อ ความชำนาญในการขออนุญาตนำเข้าจากออย. และเคลียร์สินค้า และปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกซื้อผ่านผู้จัดจำหน่าย คือ ปริมาณการสั่งซื้อ นโยบายผู้ซื้อ และความรู้ในการขนส่งและจัดเก็บสินค้า 4. กรณีศึกษาได้รับความพึงพอใจใกล้เคียงกับคู่แข่งเกือบทุกด้าน ยกเว้นด้านราคาที่ได้ต่ำกว่า และผู้จัดจำหน่ายได้ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจน้อยในด้านราคาและการปฏิบัติงาน

กนกพร หาญสุธีรากุล (2553) ศึกษาเกี่ยวกับมูลค่าของเวลากับค่าระวางเพื่อการตัดสินใจในการขนส่ง โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษามูลค่าของเวลาของสินค้าประเภทเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ นำมาศึกษาและเปรียบเทียบกับค่าระวางในการส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศญี่ปุ่น ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบในการขนส่ง ระหว่างการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางทะเล โดยมีแนวคิด Generalized Cost เป็นหลักการวิเคราะห์ให้เห็นค่าใช้จ่ายโดยรวมในการขนส่งสินค้า อันประกอบด้วยค่าระวางที่อยู่ในรูปของตัวเงิน และมูลค่าของสินค้าที่ลดลงตามระยะเวลาที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายแฝงที่มีอยู่ในรูปของตัวเงินอย่างชัดเจน ผลการวิจัยแสดงว่า การขนส่งสินค้าประเภท อุปกรณ์และส่วนประกอบ ของการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น ผู้ส่งออกคำนึงถึงระยะเวลาในการขนส่ง (Transit Time) เป็นอย่างมาก ดังจะเห็นได้

จาก ค่า Generalized Cost ของระยะเวลาการขนส่งสินค้า 1-2 วัน เมื่อเทียบกับระยะเวลาการขนส่งสินค้า 3-4 วัน จะมีสัดส่วนที่สูงกว่าอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่การขนส่งทางทะเล ระยะเวลาในการขนส่งที่ต่างกัน ไม่ได้ส่งผลให้ค่า Generalized Cost แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเมื่อศึกษาวิธีการคำนวณค่าใช้จ่ายดังกล่าว สามารถประเมินระยะเวลาและค่าระวางที่เหมาะสมของรูปแบบการขนส่งแต่ละประเภทได้

กานติมา อิ่มศรี (2555) ศึกษาเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมแปรรูปกุ้งด้วยระบบต้นทุนมาตรฐานกิจกรรม โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อศึกษากิจกรรมการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการแพกุ้ง และ เพื่อศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ด้วยระบบต้นทุนมาตรฐานกิจกรรมของผู้ประกอบการแพกุ้ง โดยใช้ตลาดไทยทะเล สหกรณ์พัฒนาการประมงมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร เป็นสนามวิจัย ประชากรที่ศึกษาคือผู้ประกอบการแพกุ้งที่เป็นสมาชิกชมรมผู้ค้ากุ้งสมุทรสาคร ในตลาดทะเลไทย วิธีการศึกษาคือการวิจัยแบบผสม (Mix Research) คือการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ควบคู่กับการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าของธุรกิจแพกุ้งที่ให้ความร่วมมือ โดยมีจำนวนทั้งสิ้น 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 55 ของประชากรที่ศึกษา ผลการวิจัย พบว่า ในการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการกุ้ง มีกิจกรรมที่ประกอบด้วย 3 กิจกรรมหลัก ได้แก่ 1) กิจกรรมการจัดการวัตถุดิบ 2) กิจกรรมการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ และ 3) กิจกรรมการบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ตามฐานกิจกรรม ได้ทำการคำนวณโดยจำแนกทรัพยากรออกเป็น 5 ประเภท คือ ด้านบุคลากร พื้นที่เครื่องจักร อุปกรณ์และวัสดุใช้งาน วัสดุสิ้นเปลืองและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ และได้นำเวลาในการปฏิบัติงาน พื้นที่ในการปฏิบัติงาน และร้อยละของการทำงานเป็นเกณฑ์สำหรับการกระจายต้นทุนลงสู่แต่ละกิจกรรม ผลการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมมีค่าเท่ากับ 909,118 บาทต่อเดือน โดยต้นทุนที่สูงที่สุดอยู่ในกิจกรรมบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ มีต้นทุนทั้งสิ้น 132,392.45 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 42.83 รองลงมาคือกิจกรรมการจัดการจัดหาวัดุดิบ มีต้นทุนทั้งสิ้น 114,895.30 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 37.17 และอันดับสามคือกิจกรรมการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบมีต้นทุนทั้งสิ้น 61,830.24 บาทต่อเดือน

กฤษ สิทธีวงศ์กุล (2555) ศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมแปรรูปผักของศูนย์พัฒนาโครงการหนองหอย โดยใช้แนวทางต้นทุนฐานกิจกรรม การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของโรงบรรจุมูลนิธิโครงการหนองหอย ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกษตรขนาดใหญ่แห่งหนึ่งของประเทศไทย โดยใช้แนวทางของการคำนวณแบบต้นทุนฐานกิจกรรม ควบคู่กับการจำลองสถานการณ์ในการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในกิจกรรมที่มีต้นทุนที่เกิดขึ้นมากที่สุด

เพื่อให้ทางผู้บริหารสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ใช้ในการตัดสินใจกำหนดแนวทางลดต้นทุนและกลยุทธ์ต่าง ๆ การศึกษานี้เริ่มจากการศึกษาภาพรวมของโรงบรรจุ เพื่อนำมาวิเคราะห์กิจกรรมต่าง ๆ ด้วยการแบ่งเป็น 2 แนวทางคือ กรณีผักแพ้คลุง และกรณีผักไม่แพ้คลุง และทำการเก็บรวบรวมข้อมูล เวลาในการผลิตของแต่ละกิจกรรมเพื่อใช้ในการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ ผลของการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า กรณีผักแพ้คลุง กิจกรรมที่มีต้นทุนโลจิสติกส์สูงสุดคือ กิจกรรมการแพ้คลุง และกรณีผักไม่แพ้คลุง กิจกรรมมีต้นทุนโลจิสติกส์สูงสุดคือ กิจกรรมการตัดแต่งจากนั้นหาแนวทางในการลดต้นทุน โดยการสร้างแบบจำลองสถานการณ์ โดยใช้โปรแกรมอรินา และแบบจำลองในการวิเคราะห์หาจำนวนพนักงาน ค่าใช้จ่ายประโยชน์จากทรัพยากร ค่าเวลารอเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ที่ทางโรงงานคัดบรรจุ ยอมรับได้ จากการปรับปรุงด้วยการจำลองแบบสถานการณ์พบว่า กรณีผักแพ้คลุงมีค่าการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในกิจกรรมแพ้คลุงเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.37 โดยมีต้นทุนลดลง 21,442.29 บาทต่อเดือน และต้นทุนการเตรียมวัตถุดิบและตัดแต่งมีค่าการใช้ประโยชน์ทรัพยากรเพิ่มขึ้นร้อยละ 41.63 โดยมีต้นทุนลดลง 5,590.41 บาทต่อเดือน สำหรับกรณีผักไม่แพ้คลุง พบว่า มีการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในกิจกรรมเตรียมวัตถุดิบและตัดแต่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.67 โดยมีต้นทุนลดลง 8,683.63 บาทต่อเดือน จะเห็นว่าการวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์โดยใช้แนวทางระบบต้นทุนฐานกิจกรรมร่วมกับการใช้แบบจำลองสถานการณ์ ช่วยทำให้ผู้บริหรมองเห็นกิจกรรมที่มีต้นทุนที่เกิดขึ้นมากที่สุด และสามารถปรับปรุงกระบวนการทำงาน ทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพหรือลดต้นทุนในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างถูกต้อง

ศิริพร ถิตยประเสริฐ (2558) ศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนการขนส่ง กรณีศึกษาบริษัทนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึง 1) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือและทางอากาศ 2) เพื่อศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าผลการวิจัยครั้งนี้พบว่า บริษัทกรณีศึกษามีนโยบายการกำหนดปริมาณการสั่งซื้อชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในแต่ละครั้งยังไม่เหมาะสม เนื่องจากขาดเครื่องมือในการวิเคราะห์การสั่งซื้อต่อครั้งวัตถุดิบจึงไม่เพียงพอต่อการผลิต ทำให้มีการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อความรวดเร็ว ให้ทันต่อกระบวนการผลิต จากเดิมที่ใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างเดียว ทำให้ต้นทุนการขนส่งมีเพิ่มมากขึ้น จึงได้นำการหาปริมาณการสั่งซื้ออย่างประหยัดมาใช้ในการวิเคราะห์ซึ่งจะสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าได้ พบว่าต้นทุนทางด้านรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่ารูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยในการนำเข้าทอม CIF แต่เมื่อมีการขนส่งครั้งละปริมาณมาก ๆ ในรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล ก็จะมีค่าใช้จ่ายในส่วนของค่าสินค้าในปริมาณที่มาก เนื่องจากรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น จะมีข้อได้เปรียบคือ ขนส่งได้

ครั้งละปริมาณที่มาก แต่ข้อเสียที่สำคัญคือ ทำให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งค่อนข้างนาน อาจทำให้ขนส่งไม่ทันตามระยะเวลาที่กำหนดจัดส่งเข้ากระบวนการผลิต ทำให้เกิดความเสียหายต่อการผลิตได้ ในทางกลับกันรูปแบบการขนส่งสินค้าทางอากาศ สามารถทำให้ประหยัดเวลา รวดเร็ว แต่มีต้นทุนค่อนข้างสูงในการให้บริการ แต่ก็เป็นตัวเลือกหนึ่งในการตัดสินใจ ในการขนส่งเพื่อให้ทันต่อกระบวนการผลิต ทั้งนี้ต้นทุนหลักที่ผันผวนตลอดเวลา ก็คือ ต้นทุนด้านการบริการ ได้แก่ ค่าน้ำ ค่าไฟฟ้า ค่าโทรศัพท์ ค่าแรงงาน ค่าอุปกรณ์สำนักงาน ค่าเสื่อมราคา เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีต้นทุนทางด้านการขนส่ง โดยเฉพาะต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นต้นทุนผันแปรที่สำคัญที่สุดที่มีผลกระทบต่อค่าบริการขนส่งสินค้า

พรรณทิพา แสงมา (2559) ศึกษาเกี่ยวกับการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยใช้การวิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม บริษัท กรณีศึกษา XYZ มีวัตถุประสงค์หลักของการวิจัย คือ เพื่อศึกษาระบบต้นทุนฐานกิจกรรมและนำมาปรับใช้ในการลดต้นทุนของบริษัท สภาพปัจจุบันซึ่งนำมาสู่การวิจัย คือ การคำนวณต้นทุนการขนส่งขององค์กรที่ไม่มีความชัดเจน เนื่องจากปัจจุบันใช้การคิดคำนวณต้นทุนแบบเดิม จึงไม่มีตัวเลขต้นทุนการขนส่งหรือโลจิสติกส์ต่อกิจกรรม ทำให้การดำเนินการลดต้นทุนเป็นไปได้ไม่ง่ายนัก เนื่องจากไม่ทราบสาเหตุที่ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นหรือ ต้นทุนที่แท้จริงนั้นไปแฝงอยู่ในกิจกรรมใด แนวทางการพัฒนา แบ่งออกเป็น 4 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนที่ 1 การวิเคราะห์โครงสร้างการดำเนินงานธุรกิจขององค์กรในปัจจุบัน โดยใช้เครื่องมือในการวิจัย คือ การวิจัยเอกสาร (Document Research) ขั้นตอนที่ 2 การวิเคราะห์กิจกรรมโลจิสติกส์และการวิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม โดยนำกิจกรรมทั้งหมด ของบริษัทมาเชื่อมโยงกับทฤษฎีกิจกรรมโลจิสติกส์แบบบูรณาการของ Jame R.Stock และ Douglas M. Lambert เพื่อนำกิจกรรมในทฤษฎีเหล่านั้นมาวิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Based Costing) เพื่อให้ได้ ต้นทุนต่อหน่วยของกิจกรรม ขั้นตอนที่ 3 การวิเคราะห์การสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อสัมภาษณ์ ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในหัวข้อการพัฒนาลดต้นทุนและปรับปรุงต้นทุนกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีต้นทุนสูงที่สุด ของบริษัทให้ดีขึ้น ขอบเขตของกลุ่มตัวอย่างได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling Method) จากกลุ่มผู้บริหารระดับสูงและหัวหน้างานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกระบวนการโลจิสติกส์ของบริษัท รวมจำนวนทั้งสิ้น 8 คน ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์การวิจัยเชิงปฏิบัติ (Action Research) การนำนโยบายลดต้นทุนมาปรับใช้ รวมทั้งการเก็บข้อมูลก่อน-หลัง เพื่อแสดงสัดส่วนในการลดต้นทุน (Cost Reduction) ว่าสัดส่วนนั้น ๆ เป็นไปในทิศทางใด ผลของการวิจัยสรุปได้ว่า นโยบายการเพิ่มหลักเกณฑ์การคิดค่าแรงจูงใจ ค่าเทียของพนักงานขับรถ ส่งผลให้สามารถลดต้นทุนค่าความเสียหายในส่วนของการเคลมลดลง ร้อยละ 88 เป็นจำนวนเงิน 89,369.83 บาทต่อเดือน ส่งผล

ทางด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ลูกค้าพึงจะได้รับ ซึ่งถือว่าไม่ได้เป็น การลดต้นทุนทางตรง แต่เป็นการลดค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองทางอ้อม รวมถึงตัวพนักงานก็ได้รับค่าจ้างเฉลี่ยรวม เพิ่มมากขึ้นถึง ร้อยละ 45 ส่งผลให้มีปริมาณงาน Productivity ที่เพิ่มมากขึ้น ในส่วนของปริมาณงานที่เพิ่มมากขึ้น 11,025 คันต่อเดือน ส่งผลให้ยอดขายเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 51 เป็นจำนวนเงิน 37,413,759.61 บาท นอกจากสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานแล้ว บริษัทยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับบุคลากร รวมถึงเพิ่ม ประสิทธิภาพในการบริการขององค์กรให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

กรกฎ ไยบัวเทศ ทิพย์วาศ์ (2558) ทำการวิเคราะห์ต้นทุน โลจิสติกส์ของอุตสาหกรรม การบริการกรณีศึกษาธุรกิจ โรงแรม จากการศึกษาพบว่า สัดส่วนต้นทุน โลจิสติกส์ทำให้ทราบถึง สัดส่วนของต้นทุน โลจิสติกส์ในแต่ละฐานกิจกรรม ทำให้สามารถลดต้นทุนตามวัตถุประสงค์ของ การวิจัยได้ใน 3 แนวทางคือ 1) ต้นทุนการดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า เป็นการปรับลดต้นทุน ในการบำรุงรักษา ประกอบด้วยการบำรุงรักษาตามสภาพ การปรับปรุงประสิทธิภาพ การวิเคราะห์ การชำรุด การปรับปรุงประสิทธิภาพการซ่อม การใช้กลยุทธ์ในการจ้างเหมาบริการซ่อม และการ ต่อรองราคาอะไหล่กับซัพพลายเออร์เป็นประจำ 2) ต้นทุนการบริหารสินค้าคงคลังและคลังสินค้า พบว่า ธุรกิจอุตสาหกรรมบริการ ควรมีการบริหารสินค้าคงคลังและคลังสินค้าให้เพียงพอต่อ ความต้องการของลูกค้า อันเป็นสิ่งที่ไม่นอน และหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ต้องมีการกักตุนสินค้าไว้ใช้ และทำให้เกิดต้นทุนตามมา เพื่อควบคุมต้นทุน จากการศึกษาพบว่า ต้นทุนในการจัดเก็บอาหารและ เครื่องดื่มมีสัดส่วนที่สูง ควรมีการตรวจเช็ควัตถุดิบอย่างสม่ำเสมอ ไม่ให้เกิดการขาดแคลนสินค้า และควรมีการบริหารการลดการขยายพื้นที่ในคลังสินค้าที่ไม่มีความจำเป็น และทำการวิเคราะห์ SWOT เพื่อช่วยลดต้นทุน 3) ต้นทุนการขนส่งและขนย้าย ผลการศึกษาพบว่า สัดส่วนของต้นทุน น้ำมันมีปริมาณสูงที่สุด เมื่อเทียบกับต้นทุนของการขนส่งและการขนย้ายทั้งหมด ซึ่งแนวทางการลด ต้นทุนควรมีความร่วมมือในการรับส่งนักท่องเที่ยวของ โรงแรมที่มีสถานที่ใกล้เคียงกัน มีการใช้ พลังงานทางเลือก มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการใช้ระบบบริหารจัดการการขนส่ง สินค้า

นฤพล ภาคการ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ของการนำเข้า สินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท เอบีซี (ประเทศไทย) จำกัด” มีวิธีการดำเนินการศึกษา ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาประกอบด้วยข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารต่าง ๆ และ ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสอบถามผู้ที่เกี่ยวข้องในบริษัทตัวอย่าง ได้แก่ ขั้นตอนและกระบวนการ ในการนำเข้าสินค้า โดยสอบถามกับผู้ปฏิบัติงาน และคู่มือการปฏิบัติงานของบริษัท ข้อมูลค่าใช้จ่าย

ในการนำเข้าสินค้าจากโบฮีเรียรับเงิน ข้อมูลสถิติจากฝ่ายต่าง ๆ ของบริษัท เช่น ข้อมูลต้นทุนจากแผนกบัญชี ข้อมูลสินค้าเสียหายจากแผนกควบคุมคุณภาพ เป็นต้น สรุปได้ว่า สาเหตุที่สำคัญของปัญหาเทอมการขนส่งมาจากเทอมทางการค้า เนื่องจากมีอำนาจต่อรองที่มากแต่ไม่ได้นึกถึงการติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเข้าสินค้า และส่วนหนึ่งมาจากการขาดความรู้ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ เนื่องจากการบริหารการขนส่งมักจะสนใจแต่เส้นทางการเดินรถของตนเท่านั้น ทำให้ขาดทักษะการขนย้ายซึ่งหากมีการให้ความรู้และมีหลักคิดวิธีการที่ถูกต้อง ก็จะทำให้มีโอกาสลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นได้และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้วยกัน โดยทำการศึกษานำแนวทางวิเคราะห์การลดต้นทุนจากต้นทุนรวมการนำเข้าในนำเข้าสินค้าในเทอมซี.ไอ.เอฟ. ด้วยเรือสินค้าเทกอง และการนำเข้าสินค้าในเทอมเอฟ.ไอ.บี. ด้วยเรือตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะเห็นว่าต้นทุนการนำเข้าสินค้าในเทอมเอฟ.ไอ.บี. ด้วยเรือตู้คอนเทนเนอร์จะมีต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าการนำเข้าสินค้าในเทอมซี.ไอ.เอฟ. ด้วยเรือ สินค้าเทกองเนื่องจากต้นทุนของสินค้าคงคลังที่น้อยกว่าเนื่องจากความถี่ของการนำเข้าทำให้ประหยัดต้นทุนในการนำเข้าได้ 1,333.45 บาทต่อตันต่อต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น

ศุภิสรา แสงฤทธิ์ (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การศึกษาเรื่อง ธุรกิจนำเข้าสินค้ามือสองจากญี่ปุ่น กรณีศึกษาโกดังสินค้ามือสองนำเข้าจากญี่ปุ่นในจังหวัดเชียงใหม่” ใช้วิธีการศึกษา การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทำการค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์พฤติกรรมและทัศนคติของผู้บริโภค และ การวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ แจกแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน และสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ผลการศึกษาพบว่าการนำเข้าสินค้ามือสองญี่ปุ่น ใช้วิธีการจ้างบริษัทตัวแทนนำเข้าในไทย เพื่อติดต่อโกดังสินค้าที่มีในญี่ปุ่น และจัดส่งสินค้ามาสู่ประเทศไทย จากนั้น บริษัทจัดส่งสินค้าจะนำส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้กับโกดังที่มีในไทยโดยตรง ซึ่งค่าใช้จ่ายต่อการส่งตู้คอนเทนเนอร์ 1 ตู้ อยู่ที่ประมาณ 8 แสนบาท และยอดขายต่อเดือนประมาณ 1 ล้านบาท ทั้งนี้ จากการสำรวจพื้นที่ พบว่า ร้านค้าและโกดังสินค้ามือสองส่วนใหญ่ วางจำหน่ายสินค้าแบบแยกประเภทโดยไม่เน้นความสวยงาม และมีการกำหนดราคาสินค้าตามน้ำหนักและประเมินราคาจากสภาพสินค้าซึ่งมีตั้งแต่สินค้ายังคงสภาพใหม่ไปจนถึงสินค้าที่มีความสกปรกและไม่สามารถใช้งานได้ก็ยังมี อย่างไรก็ตาม พบว่า แม้สินค้าจะมีความเก่าและไม่ได้มีแพ็คเกจที่สวยงาม แต่สินค้ามือสองญี่ปุ่นก็ยังคงได้รับความนิยมจากผู้บริโภคไม่น้อยไปกว่าสินค้าแบรนด์ดังอื่น ๆ ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่า นอกเหนือจากภาพลักษณ์ของสินค้า หรือยี่ห้อสินค้านั้น ความเป็นญี่ปุ่นเปรียบเสมือนตราสินค้าที่แสดงภาพลักษณ์ที่ดีให้กับสินค้า อันเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้

คนไทยเลือกบริโภคสินค้า รวมทั้งเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ประกอบการเลือกที่จะนำเข้าสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมากกว่าประเทศอื่นเช่นกัน

เอกชัย คุปตาวาทิน และคณะ (2561) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “แนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์ กรณีศึกษา เกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลัง ตำบลบ้านค้อ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น” การวิจัยครั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อหาแนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์ กรณีศึกษา เกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลัง ตำบลบ้านค้อ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น โดยใช้แผนผังสายธารคุณค่าและระบบต้นทุนฐานกิจกรรม จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกลุ่มเกษตรกร จำนวน 373 ราย ผลการวิจัย พบว่า การประยุกต์ใช้แผนผังสายธารคุณค่าเพื่อวิเคราะห์ความสูญเปล่าของการไหลในแต่ละสายการไหลสามารถลดเวลาในแต่ละสายของการไหลได้ โดยต้นทุนรวมของเกษตรกรคิดเป็นร้อยละ 334.379 ของมูลค่าการขายทั้งหมด แบ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ รวมออกเป็น 3 ส่วน คือ ต้นทุนการจัดหาปัจจัยการผลิต คิดเป็นร้อยละ 209.22 ซึ่งถือเป็นต้นทุนที่สูงที่สุด ต้นทุนการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 103.33 และต้นทุนการเคลื่อนย้ายผลผลิตในพื้นที่ คิดเป็นร้อยละ 22.24 ตามลำดับ ซึ่งจากผลการวิจัย ทำให้ผู้ผลิตทราบ โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งสามารถนำไปสู่การตัดสินใจในการลดกิจกรรมที่ไม่ก่อให้เกิดคุณค่าได้ แนวทางการลดต้นทุนโลจิสติกส์สามารถทำได้โดยการรวมกลุ่มสมาชิกเครือข่ายผู้ผลิตมันสำปะหลัง เพื่อวางแผนการผลิตภายใต้การสนับสนุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการจัดตั้งศูนย์กลางการกระจายผลผลิต

Lee and Kao (2011) ศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการดำเนินการของธุรกิจค้าปลาในเมือง Pu-Shin โดยได้นำแนวคิดต้นทุนฐานกิจกรรมมาวิเคราะห์ด้วยการสร้างแบบจำลองสถานการณ์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถได้ต้นทุนในการดำเนินการต่อกิจกรรมในการนำปลาผ่านเข้ามาในตลาดต่อหนึ่งกิโลกรัม โดยผลการวิจัยครั้งนี้ พบว่า กิจกรรมที่มีการใช้ต้นทุนมากที่สุดคือ ขั้นตอนในการประมูลปลา โดยทำให้สามารถพิจารณาเห็นกิจกรรมขั้นตอนของการประมูลปลา และทราบแนวทางในการลดต้นทุนในแต่ละกิจกรรมที่เกี่ยวข้องนั้นให้น้อยลง

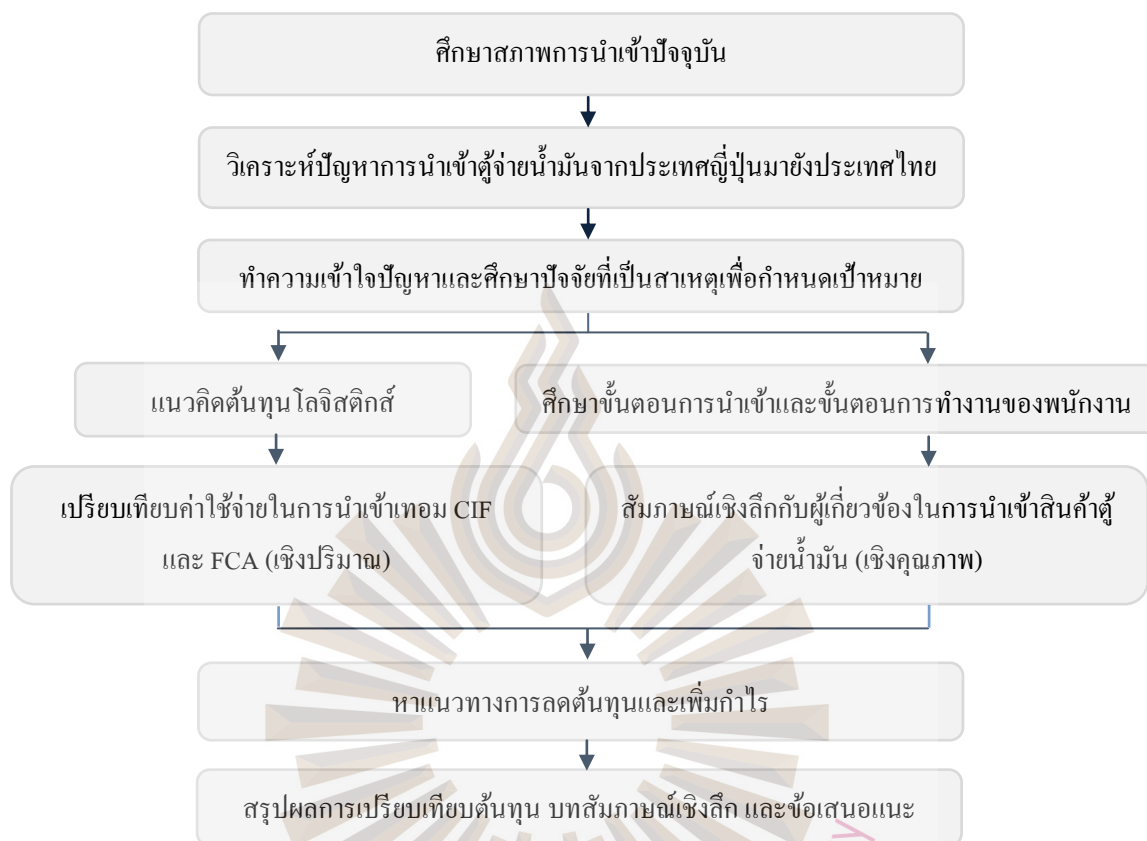
Zeng and Rossetti (2003) ศึกษาเรื่องแนวทางการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในกระบวนการจัดตั้งการจัดซื้อจัดหาระหว่างประเทศของบริษัทตัวอย่างที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศสหรัฐอเมริกา และตัวแทนจำหน่ายด้านอะไหล่ที่ตั้งอยู่ในประเทศจีน โดยนำปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศเข้ามาประกอบการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ มีการแบ่งต้นทุนโลจิสติกส์ออกเป็น 6 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าคงคลัง การบริหารจัดการ ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ความเสี่ยงและ

ความเสียหาย ตลอดจนการบรรจุหีบห่อ และทำการคำนวณบน Spreadsheet เช่น Excel โดยศึกษา ข้อมูลมูลค่าในการกระจายสินค้าระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศจีน ทั้งไปและกลับ เปรียบเทียบในรูปแบบการขนส่งแบบต่าง ๆ เพื่อให้ทราบถึงมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ โดยรวมของการขนส่งแต่ละครั้งและจะนำไปสู่การลดต้นทุน

ตารางที่ 2.6 แสดงงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทอมการนำเข้าสินค้า

งานวิจัย / ผู้วิจัย	ทอม CIF	ทอม FOB	ทอม EXW	ทอม DDP	ทอม CFR
1. ต้นทุน โลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล (ชาดา อาภาธนาวุฒิ, 2546)	✓	✓			
2. โอกาสในการเปลี่ยนแปลงทอมการนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (รัตนา บุศรานิพรรณ, 2551)		✓	✓		
3. ศันสนีย์ ศิริธนากิจ (2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบตั้งถิ่นรสอาหาร	✓	✓		✓	✓
4. แนวทางในการลดต้นทุนการขนส่ง กรณีศึกษาบริษัทนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (ศิริพร ติตย์ประเสริฐ, 2558)	✓				
5. การศึกษาต้นทุน โลจิสติกส์ของการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษาบริษัท เอบีซี (ประเทศไทย) จำกัด (นฤพล ภาคการ, 2559)	✓	✓			

2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปที่ 2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย

2.5.1 เชิงปริมาณ โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารค่าใช้จ่ายที่มีอยู่แล้ว (Secondary Data) นำมา การเปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้า โดยทำตารางเปรียบเทียบระหว่าง CIF และ FCA (สำหรับการ ตัดสินใจเรื่องเงิน)

2.5.2 เชิงคุณภาพ เก็บข้อมูลโดยใช้รูปแบบการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กำหนดประเด็นคำถาม ข้อดี ข้อเสีย ของการนำเข้าสินค้าทั้ง 2 รูปแบบ นอกเหนือจากเรื่องเงินแล้ว มี ปัจจัยอื่นๆหรือไม่ เช่น เวลา ความไวในการขนส่ง ความถึงพอใจ ฯลฯ โดยให้ฉันทวน้ำหนัก ออกมาเป็นเปอร์เซ็นต์ เช่น ภายใต้อาณัติสนธิสัญญาจะให้น้ำหนักที่ปัจจัยอะไรมากกว่ากัน โดยทำ การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการนำเข้าสินค้า จำนวน 5 ท่าน

บทที่ 3

ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่เย็นจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ทราบขั้นตอนและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่เย็นจากประเทศญี่ปุ่น อีกทั้งเพื่อหาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัท มีจุดมุ่งหมายที่จะนำผลสรุปที่ได้จากงานวิจัยไปใช้ ในตัดสินใจเลือกรูปแบบการนำเข้าสินค้าที่เหมาะสมที่สุดกับบริษัทกรณีศึกษา การศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการศึกษา ดังนี้

- 3.1 กลุ่มเป้าหมาย
- 3.2 ข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย
- 3.3 วิธีดำเนินการวิจัย
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.6 สรุปผลข้อมูล

3.1 กลุ่มเป้าหมาย

เอกสารประกอบการทำงาน ข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละชิปเมนต์ บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกรนำเข้าตู้แช่เย็นและมีบทบาทในกิจกรรมโลจิสติกส์ ทั้งพนักงานภายในและบุคคลภายนอกที่ติดต่อกับบริษัท รวมไปถึงผู้ประกอบธุรกิจนำเข้าตู้แช่เย็นจากประเทศญี่ปุ่น และโดยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) หรือ การเลือกหน่วยตัวอย่างแบบใช้วิจารณญาณ (Judgment Sampling) ซึ่งจะใช้ดุลพินิจและการตัดสินใจของนักสถิติเป็นหลักในการพิจารณาเลือกตัวอย่าง ว่ามีลักษณะสอดคล้องหรือเป็นตัวแทนที่จะศึกษาได้หรือไม่ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการสำรวจหรือไม่

3.2 ข้อมูลและเครื่องมือการวิจัย

3.2.1 ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีในการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ประเภท คือ

- 1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับผู้ที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ในการนำเข้าตู้แช่เย็นน้ำมัน โดยการสัมภาษณ์จะมีลักษณะคำถามแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถแสดงความคิดเห็น
- 2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากการค้นคว้าเอกสาร บทความ วารสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการสืบค้นหาข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิง และศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์อย่างมีที่มาที่ไป

3.2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1) การสัมภาษณ์เชิงลึก โดยการสัมภาษณ์จะมีลักษณะคำถามแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) เพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถแสดงความคิดเห็น โดยแบบสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลขั้นตอนการนำเข้าสินค้า, ความแตกต่างระหว่างทอม CIF และ FCA, ข้อดี-ข้อเสีย, และปัจจัยที่ส่งผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่เย็นน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัทกรณีศึกษา

ส่วนที่ 3 เปรียบเทียบและให้น้ำหนักการเลือกใช้บริการในสถานการณ์ต่างๆ

2) การวิจัยเชิงเอกสาร (Document Research) โดยการใช้เอกสารค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้แช่เย็นน้ำมันบริษัทกรณีศึกษา

3.2.3 การตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสัมภาษณ์ด้วยวิธี IOC

ความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) หมายถึง การที่ผู้ศึกษาออกแบบสัมภาษณ์ได้ตรงตามเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยในการทดสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหาสามารถดำเนินการได้โดยใช้ผู้เชี่ยวชาญในด้านเนื้อหา พิจารณาถึงความสอดคล้องระหว่างวัตถุประสงค์กับ

แบบทดสอบโดยพิจารณาเป็นรายข้อ วิธีการพิจารณาแบบนี้จะเรียกว่า การหาค่าสัมประสิทธิ์ความสอดคล้อง (Index of Item – Objective Congruence : IOC) โดยมีสูตรการคำนวณดังนี้ (Rovinelli & Hambleton, 1977) เมื่อ

$$IOC = \Sigma R / N \quad (3-1)$$

IOC คือ ความสอดคล้องระหว่างวัตถุประสงค์กับแบบสัมภาษณ์

ΣR คือ ผลรวมของคะแนนจากผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

N คือ จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

การตรวจสอบค่าความเที่ยงตรงด้านเนื้อหาสามารถกระทำโดย นำแบบสัมภาษณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณาว่า แบบสัมภาษณ์แต่ละข้อมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัยหรือไม่อย่างไร

ให้ +1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาที่สอดคล้องกับตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

ให้ 0 คะแนน เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาที่สอดคล้องตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

ให้ -1 คะแนน เมื่อแน่ใจว่าข้อนั้นมีเนื้อหาไม่สอดคล้องกับตัวแปรและวัตถุประสงค์ที่ต้องการศึกษา

เกณฑ์การตัดสินค่า IOC ถ้ามีค่า 0.50 ขึ้นไป แสดงว่า ข้อคำถามนั้นวัดได้ตรงจุดประสงค์หรือตรงตาม เนื้อหานั้น แสดงว่า ข้อคำถามข้อนั้นใช้ได้

ตารางที่ 3.1 ผลการตรวจสอบเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน

คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			ค่า IOC	สรุปความสอดคล้อง
	1	2	3		
1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
2) อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
3) ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผล ต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)	+1	+1	+1	+1	ผ่าน

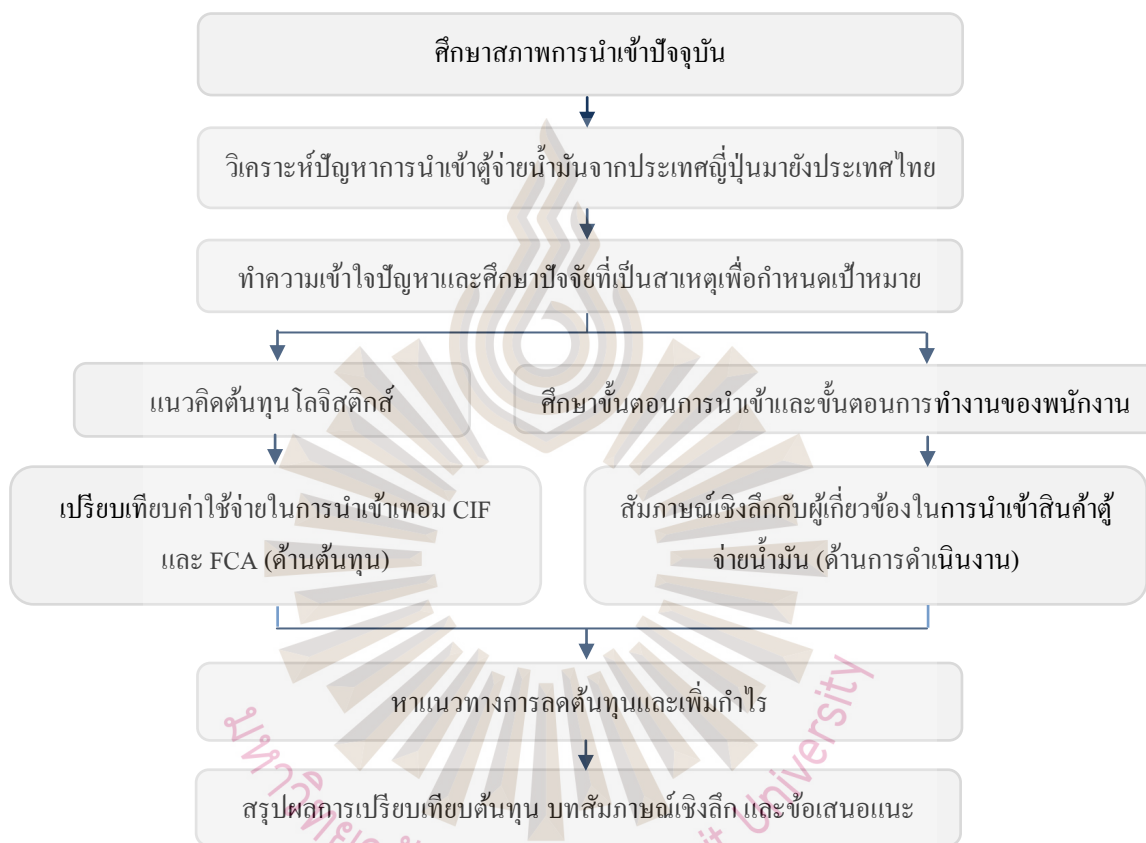
ตารางที่ 3.1 ผลการตรวจสอบเครื่องมือโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน (ต่อ)

คำถาม	ผู้เชี่ยวชาญคนที่			ค่า IOC	สรุปความ สอดคล้อง
	1	2	3		
4) อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
5) ข้อดี และ ข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
6) ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
7) ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า การนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายังประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
8) ให้น้ำหนักสถานการณ์ ปกติทั่วไป	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
9) ให้น้ำหนักสถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
10) ให้น้ำหนักช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
11) ให้น้ำหนักช่วงเทศกาล (High-Season)	+1	+1	+1	+1	ผ่าน
12) จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน บริษัทกรณีศึกษา	+1	+1	+1	+1	ผ่าน

3.3 วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้รวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันที่เกิดขึ้น นำมาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ในแต่ละชิปเมนต์ จำแนกเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Cost) และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Administration Cost) และสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มเป้าหมายที่มีประสบการณ์

และมีตำแหน่งงานที่เกี่ยวข้องและมีบทบาทในกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อนำเสนอโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์และรูปแบบที่เหมาะสมในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น บริษัท กรณีศึกษา จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยอ้างอิงจากแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัย และเอกสารทาง วิชาการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง



รูปที่ 3.1 แสดงขั้นตอนการดำเนินการวิจัย



รูปที่ 3.2 แสดงแนวทางในการศึกษาเชิงปริมาณ

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด ได้ใช้เอกสารข้อมูลค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละชิปเม้นการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมัน ภายใต้กรอบวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ ทราบขั้นตอนและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น อีกทั้งเพื่อหาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัท โดยใช้เอกสารประกอบการทำงาน เพื่อเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ในครั้งนี้อีกทั้งยังนัดสัมภาษณ์เชิงลึกบุคลากรจากกลุ่มเป้าหมายที่มีประสบการณ์และมีตำแหน่งหน้าที่รับผิดชอบที่ติดต่อกับบริษัทและมีบทบาทในกิจกรรมโลจิสติกส์ รวมไปถึงผู้ประกอบการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น จำนวน 5 คน

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล : มกราคม 2561 ถึง ธันวาคม ตลอดปี พ.ศ. 2562

สถานที่ : บริษัทกรณศึกษา / บริษัทชิปปิ้ง ช่วงเวลาทำงานปกติ 8.00 น. – 17.00 น. (จันทร์-ศุกร์)

3.5 การประมวลผลและการวิเคราะห์ข้อมูล

3.5.1 การวิเคราะห์ในเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis)

ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าต่อชิปเม้น โดยพิจารณาด้านการเงินเป็นหลัก ทำการศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าทั้ง 2 รูปแบบ (CIF และ FCA) ซึ่งประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Carrying Cost) และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Administration Cost) ใช้ข้อมูลปริมาณการนำเข้าและค่าใช้จ่ายการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันทางเรือของบริษัทกรณศึกษา เปรียบเทียบต้นทุนต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการนำเข้าสินค้า นำมาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในแต่ละกิจกรรม นำเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางเปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้าและแปรผลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ซึ่งประกอบด้วยความถี่ (Frequency) ค่าพิสัย (Range) ค่าร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าสูงสุด (Maximum) และค่าต่ำสุด (Minimum)

3.5.2 การวิเคราะห์ในเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis)

โดยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อศึกษาข้อดี ข้อเสียของการนำเข้าสินค้าในแต่ละรูปแบบ โดยพิจารณาด้านอรรถประโยชน์ทางโลจิสติกส์เป็นหลัก

3.6 สรุปผลข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง โดยได้ทำการเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในแต่ละรูปแบบการขนส่ง รวมไปถึงการสัมภาระเชิงลึกกับพนักงานที่เกี่ยวข้อง และผู้เกี่ยวข้องด้านต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น เพื่อนำเสนอโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ และกระบวนการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย

สำหรับบทถัดไปจะกล่าวถึงผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ และผลการสัมภาระเชิงลึกกับผู้เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้



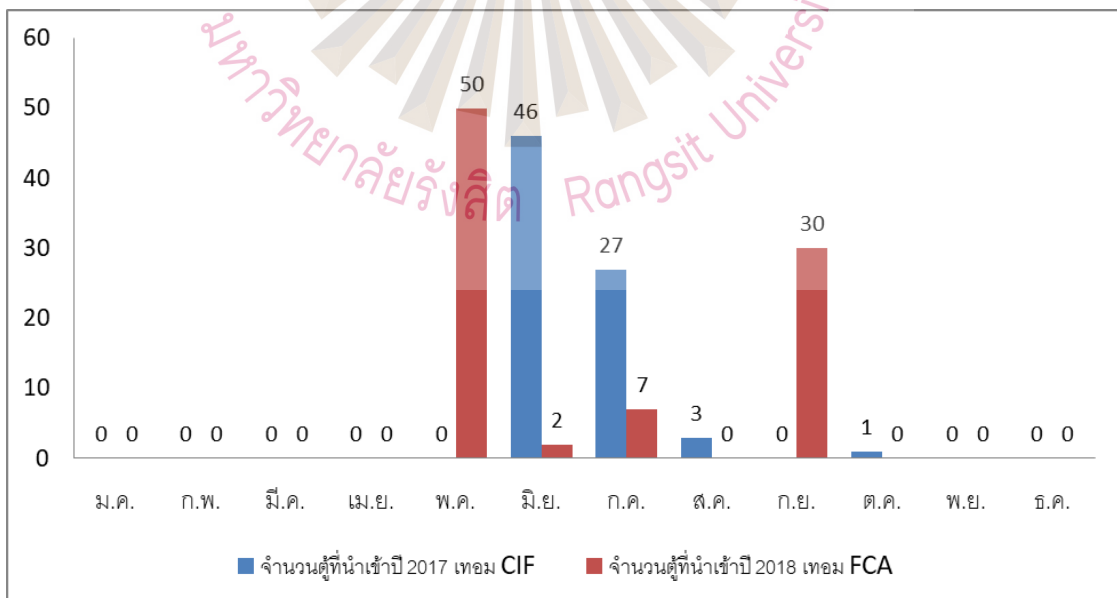
บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา “ต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำม้วนจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด” โดยเป็นงานวิจัยเชิงผสม เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้า เพื่อทราบขั้นตอนและระยะเวลาในการนำเข้า และเพื่อวิเคราะห์หาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัทกรณีศึกษา โดยเสนอผลการวิเคราะห์แบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

- 4.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้า
- 4.2 ผลการวิเคราะห์การสัมภาระเชิงลึก
- 4.3 วิเคราะห์แนวทางในการลดต้นทุน

4.1 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้า



รูปที่ 4.1 แสดงข้อมูลปริมาณการนำเข้าปี 2017-2018 (หน่วย: ตู้)

ตารางที่ 4.1 แสดงข้อมูลปริมาณการนำเข้าปี 2017-2018

เดือน	จำนวนตู้ที่นำเข้าปี 2017 เทอม CIF	จำนวนตู้ที่นำเข้าปี 2018 เทอม FCA
มกราคม	0	0
กุมภาพันธ์	0	0
มีนาคม	0	0
เมษายน	0	0
พฤษภาคม	0	50
มิถุนายน	46	2
กรกฎาคม	27	7
สิงหาคม	3	0
กันยายน	0	30
ตุลาคม	1	0
พฤศจิกายน	0	0
ธันวาคม	0	0
รวม (ตู้)	77	74
จำนวนเฉลี่ยต่อเดือน	6.41	6.16

จากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นว่าบริษัทกรณีศึกษาได้มีการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทยตลอดปี 2017-2018 จำนวนรวมทั้งสิ้น 151 ตู้ แบ่งเป็นการนำเข้าเทอม CIF จำนวน 77 ตู้ และการนำเข้าเทอม FCA จำนวน 74 ตู้ โดยช่วงที่มีการนำเข้ามากที่สุดได้แก่ เดือนมิถุนายน 2017 จำนวน 46 ตู้ โดยการนำเข้าเทอม CIF และช่วงที่นำเข้าน้อยที่สุดได้แก่ เดือนตุลาคม 2017 จำนวน 1 ตู้ ส่วนการนำเข้าเทอม FCA มีการนำเข้ามากสุดในเดือนพฤษภาคม 2018 จำนวน 50 ตู้ และนำเข้าน้อยสุดเดือนมิถุนายน 2018 จำนวน 2 ตู้ ซึ่งในเดือน มกราคม, กุมภาพันธ์, มีนาคม, เมษายน, พฤศจิกายน, และธันวาคม ไม่มีการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมัน ซึ่งการนำเข้าเฉลี่ยในแต่ละเดือน คือ 6.41 ตู้ และ 6.16 ตู้



รูปที่ 4.2 แสดงแนวทางในการศึกษาเชิงปริมาณ

4.1.1 การแบ่งประเภทต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับสินค้าขาเข้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน โดยใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล จากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย มีการแบ่งประเภทต้นทุนโลจิสติกส์ในการคิดคำนวณค่าใช้จ่าย ดังนี้

1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า

- 1.1) ค่าธรรมเนียมการขนส่งทางรถ (Transportation Charge)
- 1.2) ค่าทำเนียมรถพ่วง (Admission Fee for Trailer)
- 1.3) ค่าระวางเรือ (Ocean Freight)
- 1.4) ค่าขนส่งที่เกิดขึ้นทางฝั่งต้นทาง (FCA Charge)
- 1.5) ค่าดำเนินการขนส่ง (Handling)
- 1.6) ค่าธรรมเนียมศุลกากร (Customs Fee)
- 1.7) ค่าล่วงเวลาศุลกากร (Customs Over Time)
- 1.8) ค่ายกสินค้าขึ้น-ลง (Port Gate Charge (Lift on-Lift off))

2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

- 2.1) ค่าจัดเก็บสินค้า (Storage Charge)
- 2.2) ค่าใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order: D/O)
- 2.3) ค่าธรรมเนียมคลังสินค้า (Terminal Handling Charge-THC)
- 2.4) ค่าทำความสะอาดตู้ (Cleaning Charge)
- 2.5) ค่าเสียเวลาของผู้สินค้าที่ไม่สามารถนำออกจากท่าได้ตามเวลาที่กำหนด (Demurrage Charge)
- 2.6) ค่าตรวจเช็คตู้คอนเทนเนอร์ (Inspection Charge)

2.7) ค่าภาษีนำเข้า (Import Duty)

2.8) ค่าประกันภัย (Insurance)

3) ต้นทุนการบริหารจัดการ

3.1) ค่าธรรมเนียมศุลกากร (Customs Formality Charge / Import
Customs Clearance)

3.2) ค่าธรรมเนียมสำหรับยิงใบขนผ่านระบบกรมศุลกากร (Paperless
Fee)

3.3) ค่าดำเนินการออกเอกสารชั่ง ตวง วัด (Central Bureau of Weight
& Measures)

3.4) ค่าบริการ (Service Charge)



ตารางที่ 4.2 แสดงข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้า สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	38	8	6	21	3	1
	1X40', 1X20'	1x20'	1x20'	1X40', 1X20'	7.190 CBM.	1.715 CBM.
รายการต้นทุนการขนส่งสินค้า						
Transportation Charge	16,478.00	7,704.00	7,704.00	16,478.00	2,996.00	2,461.00
Customs Fee	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
Port Gate Charge	1,417.00	548.00	548.00	1,417.00	-	-
Admission Fee for Trailer	240.00	-	-	240.00	-	-
Customs Over Time	400.00	400.00	-	-	-	-
Ocean Freight USD & Insurance	518,700.00	103,800.00	90,000.00	342,900.00	48,300.00	12,300.00
Handling Charge	1,070.00	856.00	856.00	1,070.00	856.00	856.00
รวมต้นทุนการขนส่งสินค้า	538,505.00	113,508.00	99,308.00	362,305.00	52,352.00	15,817.00
ต้นทุนการขนส่งสินค้า (ต่อหน่วย)	14,171.18	14,188.50	16,551.33	17,252.62	17,450.67	15,817.00
ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย / ชิปเมนต์						196,965.83 บาท
ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						15,905.22 บาท

จากตารางที่ 4.2 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งสินค้า สำหรับชิปเมนต์ A ในปี 2017 สูงสุด คือ 538,505.00 บาทต่อชิปเมนต์ และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเมนต์ F คือ 15,817.00 บาทต่อชิปเมนต์ อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเมนต์ ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งมากและน้อย ตามลำดับ โดยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อชิปเมนต์ คือ 196,965.83 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 538,505.00

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 15,817.00

พิสัย (Range) = 538,505.00 - 15,817.00 = 522,688.00

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(538,505.00 + 113,508.00 + 99,308.00 + 362,305.00 + 52,352.00 + 15,817.00) / 6$
= 196,965.83

และจากตารางที่ 4.2 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อหน่วย สำหรับชิปเมนต์ E ในปี 2017 สูงสุด คือ 17,450.67 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเมนต์ A คือ 14,171.18 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเมนต์ ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งมากและน้อย ตามลำดับ โดยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อชิปเมนต์ต่อหน่วย คือ 15,905.22 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 17,450.67

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 14,171.18

พิสัย (Range) = 17,450.67 - 14,171.18 = 3,279.49

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(14,171.18 + 14,188.50 + 16,551.33 + 17,252.62 + 17,450.67 + 15,817.00) / 6$
= 15,905.22

ตารางที่ 4.3 แสดงข้อมูลต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	38	8	6	21	3	1
	1X40', 1X20'	1x20'	1x20'	1X40', 1X20'	7.190 CBM.	1.715 CBM.
รายการต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง						
Import Duty	1,422,984.00	272,224.00	214,959.00	1,145,905.00	162,624.00	31,759.00
Storage Charge	4,622.40	1,660.80	1,284.00	3,852.00	723.48	227.05
Demurrage	-	-	120.00	-	-	-
Inspection Charge	535.00	-	-	-	-	-
Delivery Order (D/O)	10,683.05	6,030.09	5,552.13	10,662.60	9,839.93	4,098.85
รวมต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	1,438,824.45	279,914.89	221,915.13	1,160,419.60	173,187.41	36,084.90
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ต่อหน่วย)	37,863.80	34,989.36	36,985.86	55,258.08	57,729.14	36,084.90
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ย / ชิปเมนต์						551,724.40 บาท
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						43,151.86 บาท

จากตารางที่ 4.3 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง สำหรับชิปเม้น A ในปี 2017 สูงสุด คือ 1,438,824.45 บาทต่อชิปเม้น และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น F คือ 36,084.90 บาทต่อชิปเม้น อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมากและน้อย ตามลำดับ โดยรายการที่สำคัญในต้นทุนประเภทนี้ ได้แก่ ค่าภาษีนำเข้า (Import Duty) โดยมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ยต่อชิปเม้น คือ 551,724.40 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 1,438,824.45

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 36,084.90

พิสัย (Range) = 1,438,824.45 - 36,084.90 = 1,402,739.55

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(1,438,824.45 + 279,914.89 + 221,915.13 + 1,160,419.60 + 173,187.41 + 36,084.90) / 6$
= 551,724.40

และจากตารางที่ 4.3 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อหน่วย สำหรับชิปเม้น E ในปี 2017 สูงสุด คือ 57,729.14 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น B คือ 34,989.36 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังกับจำนวนตู้จ่ายที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น เมื่อหารเฉลี่ยแล้วทำให้ต้นทุนต่อหน่วยมากน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ยต่อชิปเม้นต่อหน่วย คือ 43,151.86 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 57,729.14

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 34,989.36

พิสัย (Range) = 57,729.14 - 34,989.36 = 46,406.86

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(37,863.80 + 34,989.36 + 36,985.86 + 55,258.08 + 57,729.14 + 36,084.90) / 6$
= 43,151.86

ตารางที่ 4.4 แสดงข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	38	8	6	21	3	1
ปริมาณความจุ	1X40', 1X20'	1x20'	1x20'	1X40', 1X20'	7.190 CBM.	1,715 CBM.
รายการต้นทุนการบริหารจัดการ						
Customs Formality Charge / Import Customs Clearance	6,955.00	3,210.00	3,210.00	6,955.00	2,354.00	2,354.00
Paperless	-	214.00	149.80	731.88	149.80	149.80
Central Bureau of Weight & Measures	2,675.00	2,675.00	2,675.00	2,675.00	2,675.00	2,675.00
รวมต้นทุนการบริหารจัดการ	9,630.00	6,099.00	6,034.80	10,361.88	5,178.80	5,178.80
ต้นทุนการบริหารจัดการ (ต่อหน่วย)	253.42	762.38	1,005.80	493.42	1,726.27	5,178.80
ต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ย / ชิปเมนต์						7,080.55 บาท
ต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						1,570.01 บาท

จากตารางที่ 4.4 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับชิปเม้น D ในปี 2017 สูงสุด คือ 10,361.88 บาทต่อชิปเม้น และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น E และชิปเม้น F คือ 5,178.80 บาทต่อชิปเม้น อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณความจุ กับจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการมากและน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ยต่อชิปเม้น คือ 7,080.55 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 10,361.88

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 5,178.80

พิสัย (Range) = 10,361.88-5,178.80 = 5,183.08

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(9,630.00+6,099.00+6,034.80+10,361.88+5,178.80+5,178.80)/6 = 7,080.55$

และจากตารางที่ 4.4 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการต่อหน่วย สำหรับชิปเม้น F ในปี 2017 สูงสุด คือ 5,178.80 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น A คือ 253.42 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณความจุ กับจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น เมื่อหารเฉลี่ยแล้วทำให้ต้นทุนต่อหน่วยมากน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ยต่อชิปเม้นต่อหน่วย คือ 1,570.01 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 5,178.80

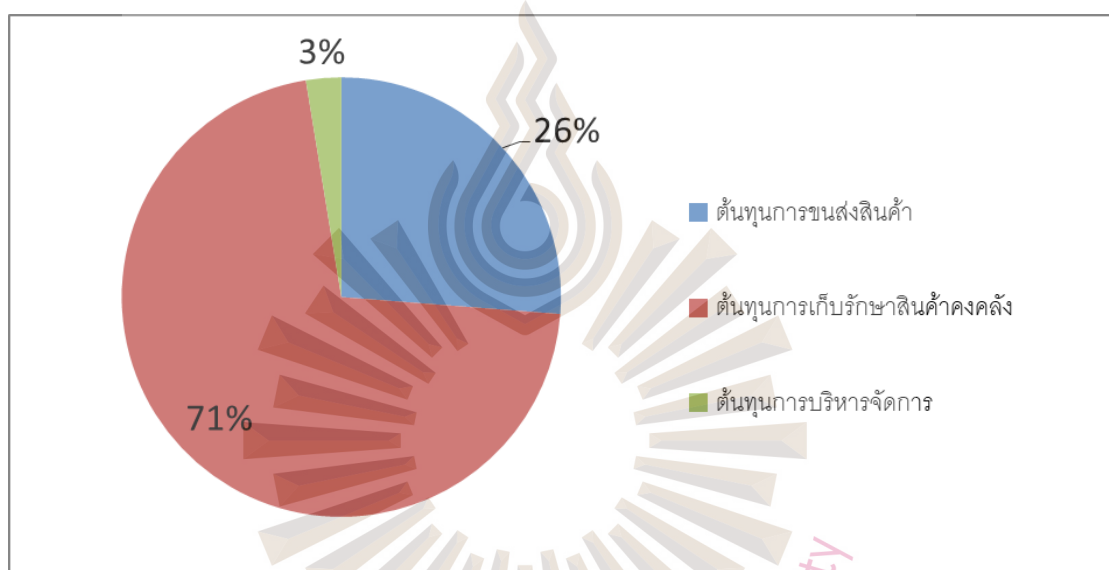
ค่าต่ำสุด (Minimum) = 253.42

พิสัย (Range) = 5,178.80-253.42 = 4,925.38

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(253.42+762.38+1,005.80+493.42+1,726.27+5,178.80)/6 = 1,570.01$

ตารางที่ 4.5 สรุปต้นทุนโลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017 (เทอม CIF)

ต้นทุนโลจิสติกส์	บาท: ตู๋: ชิปีเม้น	ร้อยละ
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	15,905.22	26
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	43,151.86	71
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,570.01	3
ต้นทุนรวม	60,627.09	100



รูปที่ 4.3 แสดงต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปีเม้น เทอม CIF (ร้อยละ)

ตารางที่ 4.6 แสดงข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้า สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	17	28	5	2	7	15
	1X40'	1X20', 1X40'	1X20'	4.704 CBM.	1X40'	1X40'
รายการต้นทุนการขนส่งสินค้า						
Transport Charge	9,630.00	19,260.00	9,630.00	4,815.00	9,630.00	9,630.00
Customs Fee	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
Port Gate Charge	976.00	2,354.00	578.00	214.00	1,006.00	1,070.00
Ocean Freight	20,242.26	40,975.65	17,253.75	10,863.74	32,924.97	33,271.65
FCA Charge	87,007.89	109,159.97	64,554.11	32,280.90	90,297.24	89,667.59
Handling	1,349.48	1,425.24	1,380.30	1,421.82	1,463.33	1,478.74
รวมต้นทุนการขนส่งสินค้า	119,405.64	173,374.86	93,596.16	49,795.45	135,521.54	135,317.98
ต้นทุนการขนส่งสินค้า (ต่อหน่วย)	7,023.86	6,191.96	18,719.23	24,897.73	19,360.22	9,021.20
ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย / ชิปเมนต์						117,835.27 บาท
ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						14,202.37 บาท

จากตารางที่ 4.6 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งสินค้า สำหรับชิปเมนต์ B ในปี 2018 สูงสุดคือ 173,374.86 บาทต่อชิปเมนต์ และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเมนต์ D คือ 49,795.45 บาทต่อชิปเมนต์ อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเมนต์ ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งมากและน้อย ตามลำดับ นอกจากนี้รายการที่เป็นตัวแปรสำคัญในต้นทุนประเภทนี้ ได้แก่ ค่าระวางเรือ (Ocean Freight) ซึ่งผู้ขนส่งอาจมีการปรับราคาขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตารางเดินเรือและสายเรือที่ใช้บริการ เป็นต้น โดยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อชิปเมนต์ คือ 117,835.27 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 173,374.86

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 49,795.45

พิสัย (Range) = 173,374.86-49,795.45 = 123,579.41

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(119,405.64+173,374.86+93,596.16+49,795.45+135,521.54+135,317.98)/6$
= 117,835.27

และจากตารางที่ 4.6 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อหน่วย สำหรับชิปเมนต์ D ในปี 2018 เดือนมิถุนายนสูงสุดคือ 24,897.73 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเมนต์ B เดือนมีนาคมคือ 6,191.96 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเมนต์ ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการขนส่งมากและน้อย ตามลำดับ โดยมีต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อชิปเมนต์ต่อหน่วยคือ 14,202.37 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 24,897.73

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 6,191.96

พิสัย (Range) = 24,897.73-6,191.96 = 18,705.77

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(7,023.86+6,191.96+18,719.23+24,897.73+19,360.22+9,021.20)/6 = 14,202.37$

ตารางที่ 4.7 แสดงข้อมูลต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังสำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	17	28	5	2	7	15
	1X40'	1X20', 1X40'	1X20'	4.704 CBM.	1X40'	1X40'
รายการต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลัง						
Import Duty	637,474.00	1,146,162.00	214,965.00	58,422.00	555,173.00	520,741.00
Storage Charge	4,387.00	6,313.00	3,959.00	749.00	4,815.00	6,527.00
Demurrage	-	-	3,210.00	-	-	-
Insurance	32,446.41	58,337.81	10,941.43	2,973.65	28,257.40	26,504.87
Delivery Order (D/O)	1,391.00	1,391.00	1,391.00	14,445.00	7,490.00	10,165.00
THC Charge	4,601.00	9,202.00	2,996.00	รวมกับค่า D/O*	รวมกับค่า D/O*	รวมกับค่า D/O*
Cleaning Charge	1,070.00	1,605.00	428.00	รวมกับค่า D/O*	รวมกับค่า D/O*	รวมกับค่า D/O*
รวมต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลัง	681,369.41	1,223,010.81	237,890.43	76,589.65	595,735.40	563,937.87
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (ต่อหน่วย)	40,080.55	43,678.96	47,578.09	38,294.83	85,105.06	37,595.86
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ย / ชิปเมนต์						563,088.93 บาท
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						48,722.00 บาท

* ค่าใช้จ่ายถูกเก็บรวมกับค่า D/O

จากตารางที่ 4.7 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง สำหรับชิปเม้น B ในปี 2018 สูงสุด คือ 1,223,010.81 บาทต่อชิปเม้น และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น D คือ 76,589.65 บาทต่อชิปเม้น อันเนื่องมาจากจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมากและน้อย ตามลำดับ โดยรายการที่สำคัญในต้นทุนประเภทนี้ ได้แก่ ค่าภาษีนำเข้า (Import Duty) โดยมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ยต่อชิปเม้น คือ 563,088.93 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 1,223,010.81

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 76,589.65

พิสัย (Range) = 1,223,010.81-76,589.65 = 1,146,421.16

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(681,369.41+1,223,010.81+237,890.43+76,589.65+595,735.40+563,937.87)/6$
= 563,088.93 บาท

และจากตารางที่ 4.7 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อหน่วย สำหรับชิปเม้น E ในปี 2018 สูงสุด คือ 85,105.06 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น F คือ 37,595.86 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังกับจำนวนตู้จ่ายที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น เมื่อหารเฉลี่ยแล้วทำให้ต้นทุนต่อหน่วยมากน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังเฉลี่ยต่อชิปเม้นต่อหน่วย คือ 48,722.00 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 85,105.06

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 37,595.86

พิสัย (Range) = 85,105.06-37,595.86 = 47,509.20

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(40,080.55+43,678.96+47,578.09+38,294.83+85,105.06+37,595.86)/6$
= 48,722.00

ตารางที่ 4.8 แสดงข้อมูลต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)

ชิปเมนต์	A	B	C	D	E	F
จำนวนสินค้า (หน่วย: ตู้)	17	28	5	2	7	15
ปริมาณความจุ	1X40'	1X20', 1X40'	1X20'	4.704 CBM.	1X40'	1X40'
รายการต้นทุนการบริหารจัดการ						
Customs Formality Charge / Import Customs Clearance	4,280.00	8,025.00	3,745.00	2,675.00	4,280.00	4,280.00
Paperless	214.00	214.00	214.00	214.00	214.00	214.00
Service Charge	2,675.00	5,350.00	2,675.00	2,675.00	4,280.00	4,280.00
รวมต้นทุนการบริหารจัดการ	7,169.00	13,589.00	6,634.00	5,564.00	8,774.00	8,774.00
ต้นทุนการบริหารจัดการ (ต่อหน่วย)	421.71	485.32	1,326.80	2,782.00	1,253.43	584.93
ต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ย / ชิปเมนต์						8,417.33 บาท
ต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ย / ชิปเมนต์ / หน่วย						1,142.36 บาท

จากตารางที่ 4.8 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการ สำหรับชิปเม้น B ในปี 2018 สูงสุด คือ 13,589.00 บาทต่อชิปเม้น และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น D คือ 5,564.00 บาทต่อชิปเม้น อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณความจุ กับจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น ทำให้ค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการมากและน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ยต่อชิปเม้น คือ 8,417.33 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 13,589.00

ค่าต่ำสุด (Minimum) = 5,564.00

พิสัย (Range) = 13,589.00-5,564.00 = 8,025.00

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(7,169.00+13,589.00+6,634.00+5,564.00+8,774.00+8,774.00)/6 = 8,417.33$

และจากตารางที่ 4.8 พบว่าค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริหารจัดการต่อหน่วย สำหรับชิปเม้น D ในปี 2018 สูงสุด คือ 2,782.00 บาทต่อหน่วย และต่ำสุดอยู่ที่ชิปเม้น A คือ 421.71 บาทต่อหน่วย อันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณความจุ กับจำนวนตู้จ่ายน้ำมันที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเม้น เมื่อหารเฉลี่ยแล้วทำให้ต้นทุนต่อหน่วยมากน้อยไม่เท่ากัน โดยมีต้นทุนการบริหารจัดการเฉลี่ยต่อชิปเม้นต่อหน่วย คือ 1,142.36 บาท

ค่าสูงสุด (Maximum) = 2,782.00

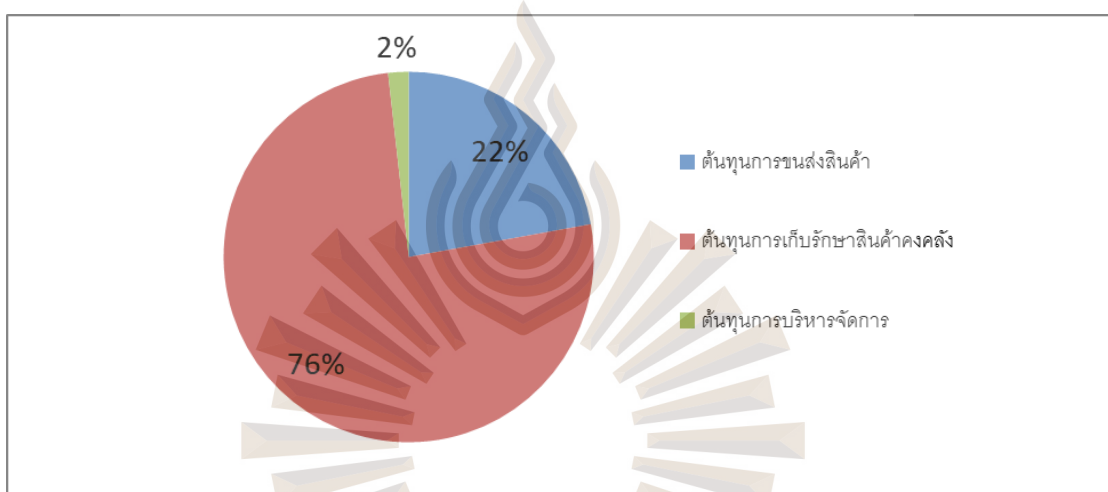
ค่าต่ำสุด (Minimum) = 421.71

พิสัย (Range) = 2,782.00-421.71 = 2,360.29

ค่าเฉลี่ย (Mean) = $(421.71+485.32+1,326.80+2,782.00+1,253.43+584.93)/6 = 1,142.36$

ตารางที่ 4.9 สรุปต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2018 (เทอม FCA)

ต้นทุนโลจิสติกส์	บาท: ตู๋: ชิปเมนต์	ร้อยละ
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	14,202.37	22
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	48,722.22	76
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,142.36	2
ต้นทุนรวม	64,066.95	100



รูปที่ 4.4 แสดงต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปเมนต์ เทอม FCA (ร้อยละ)

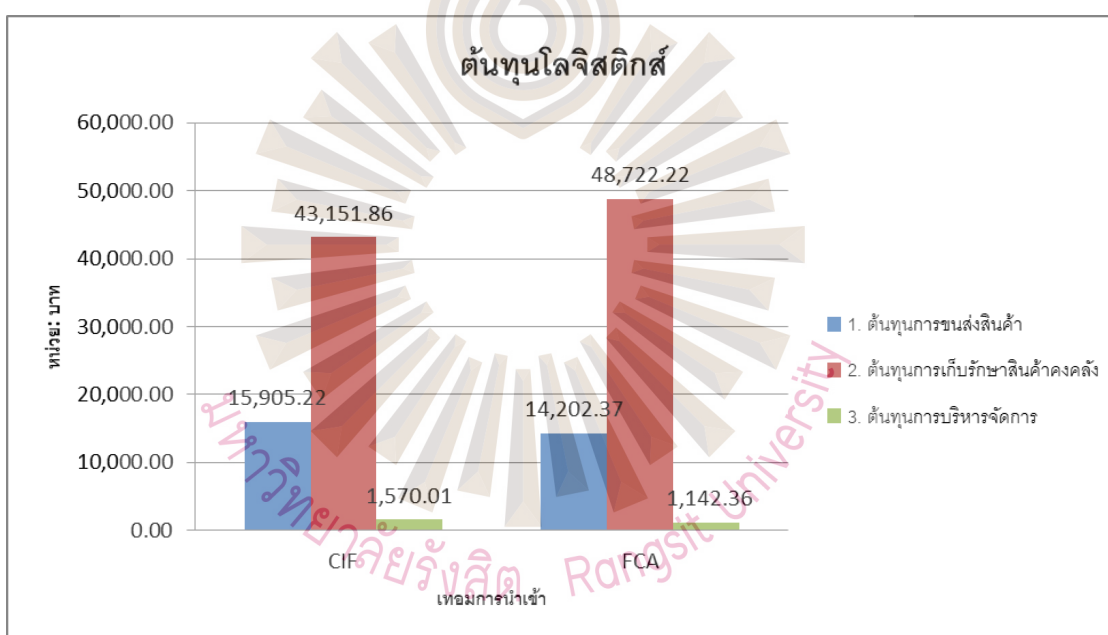
ตารางที่ 4.10 สรุปเปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017-2018

ต้นทุนโลจิสติกส์ ซี.ไอ.เอฟ. (CIF)	บาท: ตู๋: ชิปเมนต์	ร้อยละ
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	15,905.22	26
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	43,151.86	71
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,570.01	3
ต้นทุนรวม	60,627.09	100
ต้นทุนโลจิสติกส์ เอฟ.ซี.เอ. (FCA)	บาท: ตู๋: ชิปเมนต์	ร้อยละ
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	14,202.37	22
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	48,722.22	76
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,142.36	2
ต้นทุนรวม	64,066.95	100

ตารางที่ 4.10 สรุปเปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017-2018 (ต่อ)

ต้นทุนโลจิสติกส์	ซี.ไอ.เอฟ. (CIF)	เอฟ.ซี.เอ. (FCA)	ส่วนต่าง
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	15,905.22	14,202.37	1,702.85
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	43,151.86	48,722.22	(-5,570.36)
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,570.01	1,142.36	427.65
ต้นทุนรวม (บาท)	60,627.09	64,066.95	(-3,439.86)

(หน่วย: บาทต่อตู้ต่อชิปเมนต์)



รูปที่ 4.5 แสดงผลสรุปเปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วยต่อชิปเมนต์

จากการวิเคราะห์ต้นทุนรวมการนำเข้าสินค้าในทอม CIF และการนำเข้าสินค้าในทอม FCA เมื่อรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะเห็นว่าต้นทุนการนำเข้าสินค้าในทอม CIF จะมีต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าการนำเข้าสินค้าในทอม FCA เนื่องจากมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังที่ต่ำกว่า ทำให้ประหยัดต้นทุนในการนำเข้าได้ 3,439.86 บาทต่อตู้ต่อต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น

4.2 ผลการวิเคราะห์การสัมภาษณ์เชิงลึก

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “ต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด” ซึ่งทางผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น ได้นำผลดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อนำมาพัฒนาเป็นแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจให้กับบริษัทกรณีศึกษา ดังหัวข้อต่อไปนี้

4.2.1 วิเคราะห์บทสัมภาษณ์เชิงลึก

4.2.2 สรุปกระบวนการนำเข้า ในรูปแบบของ Flow Chart

4.2.1 วิเคราะห์บทสัมภาษณ์เชิงลึก

ผลวิเคราะห์จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน ที่มีความเกี่ยวข้องและมีประสบการณ์ในการนำเข้าตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มีดังนี้

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 1 เจ้าหน้าที่ชำนาญการพิเศษด้านโลจิสติกส์ บริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อายุงาน 10 ปี

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2 เจ้าหน้าที่ฝ่ายนำเข้า บริษัทโลจิสติกส์ระหว่างประเทศครบวงจร อายุงาน 5 ปี

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จำหน่ายน้ำมัน อายุงาน 8 ปี

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4 หัวหน้างานจัดซื้อและนำเข้าสินค้า บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จำหน่ายน้ำมัน อายุงาน 7 ปี

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5 เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อและนำเข้าสินค้า บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จำหน่ายน้ำมัน อายุงาน 5 ปี

1) ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย สำหรับฝั่งผู้ประกอบการ

1.1) ได้รับข้อมูล (Pre-Notice) มาจากต่างประเทศ ทางอีเมลล์ว่าจะมีชิปมันจากญี่ปุ่นส่งมาที่ไทย

1.2) รอรับเอกสาร B/L, Invoice, Packing list จากทางญี่ปุ่นซึ่งเป็นต้นทาง (ต้องได้รับเอกสาร 3-5 วันก่อนเรือเทียบท่าที่ประเทศไทย)

1.3) ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร เช่น ชื่อผู้ส่ง, ชื่อผู้รับ, ชื่อเรือ, จำนวนและรายละเอียดของสินค้า เป็นต้น

1.4) ส่งเอกสารทั้งหมดให้กับบริษัทชิปปิ้งที่เป็นตัวแทนออกสินค้าเพื่อจัดทำใบขนและใบชั่ง ตวง วัด

1.5) ตรวจสอบใบขนและใบชั่งตวงวัด สั่งทำเช็คภาษีนำเข้าเพื่อให้ชิปปิ้งนำไปจ่ายศุลกากร

1.6) คอนเฟิร์มวันส่งสินค้ากับทางชิปปิ้งและรอรับสินค้าที่บริษัท

สำหรับฝั่งผู้ขนส่ง

1.1) รับคำสั่งซื้อบริการขนส่งจาก Consignee

1.2) แจ้งงานไปที่เอเยนต์ญี่ปุ่น

1.3) เอเยนต์ที่ญี่ปุ่นติดต่อกับทาง Shipper เพื่อนัดวันส่งของ

1.4) เอเยนต์ที่ญี่ปุ่นแจ้งรายละเอียดงานกลับมาที่ไทย (วันเรือออก, สายเรือ)

1.5) รวบรวมเอกสารทั้งจากเอเยนต์และ Consignee เช่น B/L, Invoice, Packing และ จำนวนหัวจ่าย

1.6) จัดทำการยื่นเอกสารเพื่อขอใบชว. ที่สำนักงานช่างตวงวัด

1.7) ทำ Draft ใบขน เพื่อให้ Consignee ทำเช็คภาษีนำเข้า (อากร + Vat)

1.8) รับเช็คตามวันที่ได้รับแจ้ง

1.9) ทำการตรวจปล่อย และ ส่งผู้สินค้าที่ Consignee

1.10) นำส่งใบชว. ที่เจ้าหน้าที่นายตรวจเซ็นรับรองแล้วให้กับ Consignee

2) ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย

“เรื่องความพร้อมของสินค้า แล้วก็ตารางเดินเรือ...อีกอย่างหนึ่งคือเรื่องของสภาพอากาศ เพราะว่าประเทศญี่ปุ่นเกิดพายุแล้วก็มรสุมบ่อย” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“การประสานงาน เนื่องจากระยะทางที่ห่างไกล แล้วก็เรื่องของภาษาอาจจะทำให้เกิดความเข้าใจผิดในการสื่อสาร” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“เรื่องการประสานงาน ถ้าการประสานงานเป็นไปด้วยดี มีการแจ้งรายละเอียดงานครบ รวมถึงถ้ามีการวางแผน หรือแนวทางการแก้ปัญหาที่ดี จะทำให้งานลุล่วงไปได้ด้วยดี” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“เรื่องสภาพอากาศ เรือมีการดีเลย์เนื่องจากเกิดพายุ...แล้วก็เรื่องเอกสาร เนื่องจากเป็นการติดต่อประสานงานในหลายหน่วยงาน ในเรื่องของเอกสารก็จะมีความผิดพลาดได้...เรื่องของสินค้า ก็มีส่วน ถ้าเป็นปัจจัยสินค้า การส่งงานมาผิด ก็มี เอกสารดีเคลร์ว่าจะส่งตัวนี้มาให้เรา แต่ว่าสินค้ามาจริงผิดก็มีผลต่อนำเข้า” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“เอกสารในการนำเข้าสำคัญค่ะ ถ้ามีจุดผิดพลาดจะทำให้ยากในการนำเข้าแล้วก็เสียเวลาแก้ไขค่ะ สภาพอากาศ ถ้าสภาพอากาศ ณ วันนั้น ๆ ไม่ได้เป็นไปตามที่คิดไว้ก็ทำให้เราได้รับของช้า” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

สรุปได้ว่า มีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อการนำเข้า ได้แก่

ตัวสินค้า หากสินค้าไม่พร้อมส่งตามกำหนดการวัน Ex-work จะทำให้ไม่สามารถคอนเฟิร์มบู้คกิ้ง (Booking Confirmation) กับทางสายเรือได้ และจะส่งผลกระทบต่อตารางเดินเรือ E.T.D. และ E.T.A. ในเรื่องของตัวสินค้า หากส่งสินค้ามาผิดรุ่น ไม่ตรงกับที่สำแดง (Declare) ไว้ในเอกสาร เจ้าหน้าที่อาจเปิดสุ่มตรวจและมีความผิดฐานสำแดงเท็จ ส่อไปในทางทุจริต ถักทอนำเข้า เป็นต้น

สภาพอากาศ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่นมีพายุเข้าบ่อยจึงทำให้ส่งผลกระทบต่อตารางเดินเรือ ทำเรือหนาแน่น ทำให้เรือไม่สามารถเทียบท่าได้ ดังนั้นสายเรือจึงต้องปรับตาราง

เดินเรือซึ่งส่วนใหญ่เป็นการยี่ระยะเวลาในการเดินเรือ (Lead Time) ออกไป ทำให้สินค้ามาถึงประเทศไทยช้ากว่ากำหนด

เอกสาร เช่น Invoice, Packing List, B/L เป็นต้น หากมีจุดที่ผิดพลาดจะทำให้การเคลียร์สินค้าติดปัญหาและใช้เวลานานในการแก้ไข ดังนั้น ควรเตรียมเอกสารให้พร้อมและถูกต้องก่อนที่เรือจะเทียบท่าที่ฝั่งไทย

การประสานงาน เนื่องจากผู้ประสานงานทุกฝ่ายไม่ได้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาแม่ ฉะนั้นภาษาอาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดในการสื่อสาร รวมไปถึงทักษะในการสื่อสารให้ผู้รับสารเข้าใจอย่างชัดเจน หากการประสานงานเป็นไปด้วยดี ก็จะทำให้ปัญหาอื่นๆ ได้รับการแก้ไขได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

3) ความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA

“เทอม FCA ผู้ขายจะรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ)...แล้วก็มีค่าเดินพิธีการส่งออก ส่วนเทอม CIF ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ)...แล้วก็มีค่าเดินพิธีการส่งออก ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือทั้งหมด (Local Charge & Freight) ที่สำคัญที่สุดก็คือค่าประกันสินค้า (Insurance)” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“สำหรับ CIF ผู้ขายสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้าถูกยกขึ้นไปวางบนเรือ ผู้ขายเป็นคนจ่ายค่าระวาง เรือ จ่ายค่าประกันรวมถึงทำพิธีศุลกากรขาออก ส่วนผู้ซื้อ รับผิดชอบตั้งแต่ยกสินค้าขึ้นไปวางบนเรือรวมถึงทำศุลกากรขาเข้า FCA ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ ของผู้รับขนส่ง รวมถึงทำพิธีศุลกากรขาออก ผู้ซื้อรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าถูกวางบนรถของผู้รับขนส่งรวมถึงทำพิธีศุลกากรขาเข้า” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“CIF ก็คือ Cost + Freight + Insurance...โดยผู้ขายทำหน้าที่ส่งสินค้ามาจนถึงท่าเรือปลายทางของผู้ซื้อ ส่วนการนำเข้าสินค้าและภาษีจะเป็นภาระของผู้ซื้อครับ FCA ก็คือ Free Carrier ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าถึงแค่ Port จากนั้นผู้ซื้อจะเป็นคนรับผิดชอบตั้งแต่ขนขึ้นเรือ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“CIF เนี่ยคิดว่ามันครอบคลุมกว่าเท่าที่ทำมานะ เหมือนว่ามันรวมประกันไปแล้ว...FCA จะโดนเรียกเก็บค่า Freight กับประกันเพิ่มขึ้น ส่วนพวก Local Charge ก็จะต้องจ่ายเหมือนกัน” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“CIF ทุกอย่างต้นทุนจะเป็นผู้จัดการ จากโรงงานผู้ขายจนถึงท่าเรือฝั่งผู้ซื้อ แล้วจากนั้นจะเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อจัดการทั้งหมด เทอมนี้ผู้ขายจะทำประกันให้ด้วยค่ะ FCA ทางต้นทุนจะรับผิดชอบจนถึงท่าเรือหรือสนามบินต้นทุน หลังจากนั้นเราจะเป็นคนดำเนินการต่อ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

สรุปได้ว่า เทอม FCA (Free Carrier) ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ) เพื่อนำตู้มาส่งที่ทำเรือ รวมไปถึงค่าเดินพิธีการส่งออก จากนั้นตกเป็นภาระของผู้ซื้อทั้งหมด เช่น ค่าระวางเรือ ค่าขนส่งฝั่งผู้ซื้อ ค่าเดินพิธีการและภาษีขาเข้า ค่าใบขออนุญาตนำเข้า เป็นต้น หากผู้ซื้ออยากทำประกันเพิ่มเติมก็สามารถทำได้ แต่ต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง ในส่วนเทอม CIF (Cost Insurance and Freight) ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ) เพื่อนำตู้มาส่งที่ทำเรือ + ค่าเดินพิธีการส่งออก + ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเรือทั้งหมด (Local Charge & Freight) + ค่าประกันสินค้า จากนั้นตกเป็นภาระของผู้ซื้อทั้งหมด เช่น ค่าเดินพิธีการและภาษีขาเข้า ค่าใบขออนุญาตนำเข้า เป็นต้น

4) ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA

“ข้อดีของเทอม CIF คือ Shipper สามารถจัดการชิปเมนต์ได้ทุกขั้นตอน สามารถเคลียสายเรือและตารางเดินเรือได้เอง ส่วนข้อเสียของเทอม CIF ก็คือ Shipper ควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ยาก เพราะค่า Freight ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเรือมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอด...ถ้าข้อดีของเทอม FCA ก็จะเป็นทางฝั่ง Shipper จะมีต้นทุนค่าขนส่งคงที่มากกว่า...ถ้าข้อเสียของ FCA Shipper ต้องผลิตสินค้าให้สามารถส่งได้ตรงกับตารางเดินเรือให้มากที่สุด เพราะคนที่เลือก Schedule เรือ จะเป็นฝั่ง Consignee” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“CIF ข้อดีเลยคือ มี Insurance ไม่ต้องกังวลว่าเวลาสินค้าเสียหายจากการขนส่งจะไม่มีคนรับผิดชอบ ส่วนข้อเสียก็อาจจะเป็นเรื่องที่เราไม่ได้เป็นคนเลือกสายเรือเอง ในส่วนของ

FCA จะเป็นประโยชน์ตรงที่เราสามารถเลือก Shipping Agent เลือกสายเรือเองได้ แต่ข้อเสียคือไม่มี Insurance ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นของเราของผู้ซื้อ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“ในมุมมองของผู้ซื้อ CIF ค่าใช้จ่ายสูงกว่า แต่มีประกัน ความเสี่ยงต่ำ ของ FCA ผู้ซื้อควบคุมค่าใช้จ่ายได้” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“ถ้าเป็นเทอม CIF สำหรับเราที่เป็นคนซื้ออะ CIF จะเป็นเทอมที่เราจะได้เปรียบ คิดว่าเราจะได้เปรียบ แต่ถ้าเป็น FCA พวกค่าใช้จ่ายต้นทุนอะไรแบบนี้...เราต้องไปเสียตรงนั้นด้วย พวกค่า Transport, ค่าน้ำมันอะไรอย่างเงี้ย เพราะฉะนั้นถ้าข้อแตกต่างของทั้ง 2 เทอมนี้ สำหรับพี่ที่เคยนำเข้าเนี่ย คิดว่าเทอม CIF จะคุ้มกว่า จะได้เปรียบกว่าด้วย” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“ข้อดีของ CIF ก็คือดีตรงที่ทุกอย่างต้นทางจัดการให้หมด มีประกันภัยด้วย ข้อเสียคือค่าใช้จ่ายแพง แลก D/O แพง ส่วนข้อดีของ FCA เราเป็นคนเลือก Forwarder เอง การประสานงานจะง่ายกว่า...ส่วนข้อเสียก็คือเราต้องจ่ายค่า Freight เอง แล้วก็เสียค่าทำประกันสินค้าเอง ถ้าเราอยากทำ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

สรุปได้ว่า ข้อดีของเทอม FCA สำหรับผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) เป็นผู้เลือกตารางเดินเรือเอง เพราะ ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าขนส่งทางเรือ ทำให้สามารถคาดการณ์เวลาในการรับสินค้าได้

ข้อเสียของเทอม FCA สำหรับผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) มีต้นทุนด้านค่าขนส่งที่ไม่คงที่ ควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ยาก เพราะต้องรับผิดชอบค่าขนส่งทางเรือ ค่าระวางเรือ ซึ่งไม่สามารถควบคุมราคา (Rate) ที่แน่นอนได้ เพราะค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรือมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา ผู้ขายไม่ทำประกันภัยสินค้าให้ หากผู้ซื้อต้องการทำประกันภัยก็ต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง

ข้อดีของเทอม CIF สำหรับผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) มีต้นทุนด้านค่านำเข้าที่คงที่ เพราะรับผิดชอบเพียงค่ารถและค่าเดินพิธีการฝั่งนำเข้า มีความเสี่ยงต่ำ ผู้ขายทำประกันภัยสินค้าให้ตั้งแต่

ต้นทาง ผู้ซื้อไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ และยังมีมั่นใจได้ว่าเมื่อสินค้าเกิดความเสียหายจะสามารถเคลมประกันได้แน่นอน

ข้อเสียของเทอม CIF สำหรับผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ไม่สามารถจัดการชิปमेंได้ทุกขั้นตอน ไม่สามารถเลือกสายเรือและตารางเดินเรือได้เอง ทำให้ไม่สามารถเร่งรัดขั้นตอนได้ในกรณีที่ต้องการสินค้าด่วน

5) ปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าตู้แช่เย็น เทอม CIF และ เทอม FCA

“เท่าที่พี่เจอมาจะเป็นเรื่องของตู้คอนเทนเนอร์มาถึงไม่ตรงกับช่วงเวลาที่เรากำลังต้องการ... เรือดีเลย์ ค่าเช่า พอเรือมาถึงไทยอาจจะในช่วงวันหยุดยาวพอดี... ก็ทำให้เคลียร์สินค้าได้ช้า... ส่งผลกระทบไปถึงการทำตราฟิโบขนมาเข้าเพื่อให้ Importer ทำเช็คภาษีนำเข้า... ทำให้ลูกค้าออกเช็คภาษีช้า แล้วก็จะทำให้เคลียร์สินค้าช้าด้วย บางครั้งก็มีโดนค่า Demurrage เพราะไปออกตู้ช้าอะ” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“จะมีพวกปัญหาทั่วไป เรือดีเลย์ เรือเข้าช้า แบบเนี่ย... เวลาทำหนังสือมอบอำนาจเวลาเปลี่ยนชิปปิ้งอะคะ ถ้าเปลี่ยนเจ้าที่จะต้องทำหนังสือมอบอำนาจใหม่ ค่อนข้างวุ่นวาย... ส่วนใหญ่ถ้าใช้เจ้าไหนแล้วโอเคก็จะใช้เจ้านั้นตลอด” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“เมื่อก่อนมีปัญหาเรื่องของการ Booking Flight... การนำเข้าแบบ CIF ผู้ซื้อไม่สามารถกำหนด Booking เองได้ เพราะไม่ได้เป็นค่าใช้จ่ายค่า Freight ภายหลังเพื่อแก้ปัญหาเนี่ยเลยมีการเปลี่ยนเทอมมาใช้เป็น FCA แทนครับ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“สินค้าเสียหาย... พบว่าสินค้าเป็นลัง มีรอยเจาะเข้าไปในพาเลท เขาก็ทำการถ่ายรูป... เพื่อแสดงให้เห็นว่าสินค้าได้รับความเสียหายตั้งแต่ที่เค้าไปเคลียร์แล้ว... แล้วก็เรียกร้องความเสียหาย... มีการเคลมกับบริษัทประกันด้วย” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“ก็จะมีบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ เรื่องเอกสารซึ่ง ตวง วัด รายละเอียดไม่ตรงบ้าง ต้องใช้ชิปปิ้งเอากลับ ไปแก้ไขใหม่ เพราะว่าเอกสารต้องถูกต้องเป๊ะ ๆ ” (ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

สรุปได้ว่า ส่วนใหญ่ปัญหาที่เกิดขึ้นในการนำเข้าผู้จ่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA ฟังเขาเข้าจะพบปัญหาเหมือน ๆ กัน ไม่แตกต่างกันเท่าไร ข้อแตกต่างหลักคือ หากสินค้าเกิดความเสียหายระหว่างการขนส่ง การนำเข้าเทอม CIF สามารถเรียกเคลมประกันสินค้าได้เลย แต่การนำเข้าเทอม FCA ถ้าผู้นำเข้าไม่ได้ทำประกันเพิ่มเติมเอง จะไม่สามารถเรียกเคลมประกันสินค้าได้ ส่วนปัญหาอื่น ๆ ในการนำเข้าที่เกิดขึ้นโดยรวมของทั้ง 2 เทอมการขนส่ง ได้แก่

ผู้คอนเทนเนอร์มาถึงไม่ตรงกับช่วงเวลาที่ต้องการ เช่น ผู้ตีคพาญไม่สามารถออกจากท่าที่ต้นทางได้ตามกำหนด เกิดการล่าช้า เมื่อมาถึงไทยอาจจะเป็นช่วงวันหยุดยาวพอดี เช่น สงกรานต์ ปีใหม่ หรือวันหยุดยาวต่าง ๆ ทำให้เคลียร์สินค้าได้ช้า

เมื่อเกิดการดีเลย์ ทำให้บางครั้งส่งผลกระทบต่อการทำงานเช็คภยานำเข้า เพราะต้องรอให้แน่ใจก่อนว่าเรือจะเข้าเทียบท่าที่ไทยภายในเดือนหรือไม่ เพราะถ้าข้ามเดือนจะต้องใช้อัตราแลกเปลี่ยนของเดือนนั้น ๆ แทน จึงทำให้กระบวนการทำตราฟิวเจอร์ล่าช้า เช็คภยานำเข้าสุดท้ายก็จะเคลียร์สินค้าได้ช้า ซึ่งบางครั้งอาจเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม เช่น ค่า Demurrage

การกรอกข้อมูลในเอกสารซึ่ง ตวง วัด ไม่ถูกต้อง ทำให้ผู้ออกของที่ด่านศุลกากรไม่ได้ ต้องทำการแก้ไขเอกสารให้ถูกต้องก่อน ส่งผลทำให้ผู้ออกของล่าช้า เนื่องจากก่อนหน้านี้ยังไม่มีการกรอกข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ต แต่ตอนนี้สามารถกรอกข้อมูลและแก้ไขข้อมูลผ่านทางออนไลน์ได้แล้ว แต่ยังคงต้องปรีนซ์เอกสารตัวจริงไปให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเซ็นต์สคตอนปล่อยตู้ในขั้นตอนสุดท้าย

การประสานงาน เช่น หากมีการแก้ไขเอกสาร จำพวก B/L, Invoice, Packing list ผู้ประสานงานจะต้องประสานงานกันในหลายหน่วยงาน เช่น Consignee ประสานงานกับ Agent ประสานงานกับ Shipper กว่าเรื่องจะไปถึงสายเรือก็ทำให้เกิดความล่าช้า ทำให้เกิดค่า Storage Charge เพิ่มขึ้น

6) การนำเข้าสินค้าประเภทผู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา

“พีคิดว่าเทอม FCA น่าจะเหมาะสมกว่านะ เพราะการซื้อขายตู้จ้ายน้ำมัน มีการทำสัญญา กันเป็นระยะยาว และก็เป็นที่ลักษณะแบบทยอยนำเข้า...พีว่าเลือกเป็นเทอม FCA ทาง Consignee เป็นคนรับผิดชอบค่า Freight แล้วเลือกตารางเดือนเรือเองจะดีกว่า เพราะเรา เป็นคนใช้สินค้าจะได้มีอำนาจในการต่อรองกับต้นทาง” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสาร ส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“ตัวสินค้ามีมูลค่าค่อนข้างสูง พีว่าเทอม CIF จะเหมาะกว่าเทอมอื่น เพราะช่วยลดความ เสี่ยงในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายระหว่างทาง แล้วก็ตัวสินค้ามีขนาดใหญ่ด้วย ส่งทาง เรือนี้แหละเหมาะแล้ว” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2, การสื่อสารส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“ผมว่า FOB ก็น่าสนใจนะ ผู้ขายจะได้ดำเนินการประสานงานขั้นตอนต่าง ๆ ในประเทศ เขาให้เรียบร้อย อีกอย่างนี้เรื่องค่าใช้จ่าย Port to Port ค่อนข้างสูง ผมว่าทางบริษัทผู้ซื้อ ควรจะเป็นคนควบคุมตรงนี้เอง” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“สำหรับพีที่เป็นบริษัทผู้ซื้อ คิดว่าหลัก ๆ เลย คิดว่าเทอม CIF มันจะต้องเป็นเทอมที่ ได้เปรียบที่สุด แต่ส่วนใหญ่คนซื้อขายไม่ค่อยให้เทอม CIF ส่วนใหญ่ก็จะเป็น FOB ถ้าให้ เลือกได้ก็จะเลือก CIF นี้แหละ เพราะว่ามันจะควบคุมง่ายที่สุดในการนำเข้า...อย่างที่บอก ทั้ง Freight ทั้ง ประกัน มันไปรวมอยู่ในตัวค่าสินค้าอยู่แล้ว” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 4, การ สื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“คิดว่า CIF เหมาะกว่าเพราะทุกอย่างต้นทางจัดการให้ แล้วก็ไม่ต้องห่วงเรื่องสินค้า เสียหายเพราะมีประกันอยู่แล้ว” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

สรุปได้ว่า หากคำนึงถึงเรื่องตารางเดือนเรือ ความถี่ในการขนส่งสินค้า เทอม FCA เหมาะสมกว่า เนื่องจากผู้ซื้อที่มีอำนาจในการต่อรองกับสายเรือ แต่ในทางกลับกัน หากคำนึงถึง เรื่องความสะดวก ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าที่คงที่ ความเสี่ยงและความปลอดภัยของสินค้า เทอม CIF เหมาะสมกว่า เนื่องจากสินค้ามีขนาดใหญ่และมีมูลค่าสูง แต่อย่างไรก็ดีนอกเหนือจากเทอม FCA และ CIF แล้ว ก็ยังมีเทอม FOB ที่เป็นตัวเลือกที่น่าสนใจ

7) สถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินเรือ, ระยะเวลาการเดินเรือ, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่นๆ (ถ้ามี)

7.1) สถานการณ์ ปกติทั่วไป

ต้นทุนการขนส่ง 38%

ความพึงพอใจ 25%

ระยะเวลาการเดินเรือ 15%

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 15%

การเคลียร์สินค้า 7%

7.2) สถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ

ระยะเวลาการเดินเรือ 32%

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 29%

การเคลียร์สินค้า 18%

ต้นทุนการขนส่ง 11%

ความพึงพอใจ 10%

7.3) ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

ความพึงพอใจ 36%

ต้นทุนการขนส่ง 32%

ระยะเวลาการเดินเรือ 12%

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 11%

การเคลียร์สินค้า 9%

7.4) ช่วงเทศกาล (High-Season)

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 51%

การเคลียร์สินค้า 18%

ต้นทุนการขนส่ง 11%

ความพึงพอใจ 10%

ระยะเวลาการเดินเรือ 10%

8) จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสู่สินค้าประเภทตู้แช่น้ำมัน บริษัท

กรณีศึกษา

“ที่มองว่าบริษัทควรจัดทำแคตตาล็อกสินค้าให้ตรงกับรุ่นตู้จ่ายที่นำเข้ามา เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในการขออนุญาตนำเข้ากับกรมศุลกากรอะคะ” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1, การสื่อสารส่วนบุคคล, 2 ธันวาคม 2562)

“ขอตอบในส่วนที่เป็นจุดที่ควรพัฒนา...ที่พบบ่อยมาก ๆ เป็นเรื่องเกี่ยวกับการประสานงานในองค์กร ที่มักจะไม่ค่อยได้รับความร่วมมือจากฝ่ายที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควร จะเป็น เลยอาจทำให้งานสะดุดบ้างเป็นครั้งคราว” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2, การสื่อสาร ส่วนบุคคล, 24 มกราคม 2563)

“ควรพัฒนาการประสานงานระหว่างผู้ซื้อ ผู้ขาย ตัวกลาง และควรเพิ่มความรวดเร็วในการทำงานทุก ๆ ด้าน” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 3, การสื่อสารส่วนบุคคล, 18 ธันวาคม 2562)

“จริง ๆ ควรพัฒนาเรื่องระบบการติดต่อประสานงาน เพราะบางคนบางฝ่ายก็ให้ความร่วมมือดี แต่บางฝ่ายก็จะประสานงานยุ่งยากนิดนึง” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 4, การสื่อสารส่วนบุคคล, 14 พฤศจิกายน 2562)

“จุดเด่นคิดว่าเรามีชิปปิ้งเจ้าประจำที่ทำงานด้วยกันมานาน คือชิปปิ้งที่ใช้อยู่เขามีประสบการณ์มาก...งานเลยไม่ค่อยติดปัญหา จุดที่ควรพัฒนาที่อาจจะเป็นเรื่องการประสานงานเล็ก ๆ น้อย ๆ ในบริษัทเนี่ยแหละคะ” (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 5, การสื่อสารส่วนบุคคล, 17 มกราคม 2563)

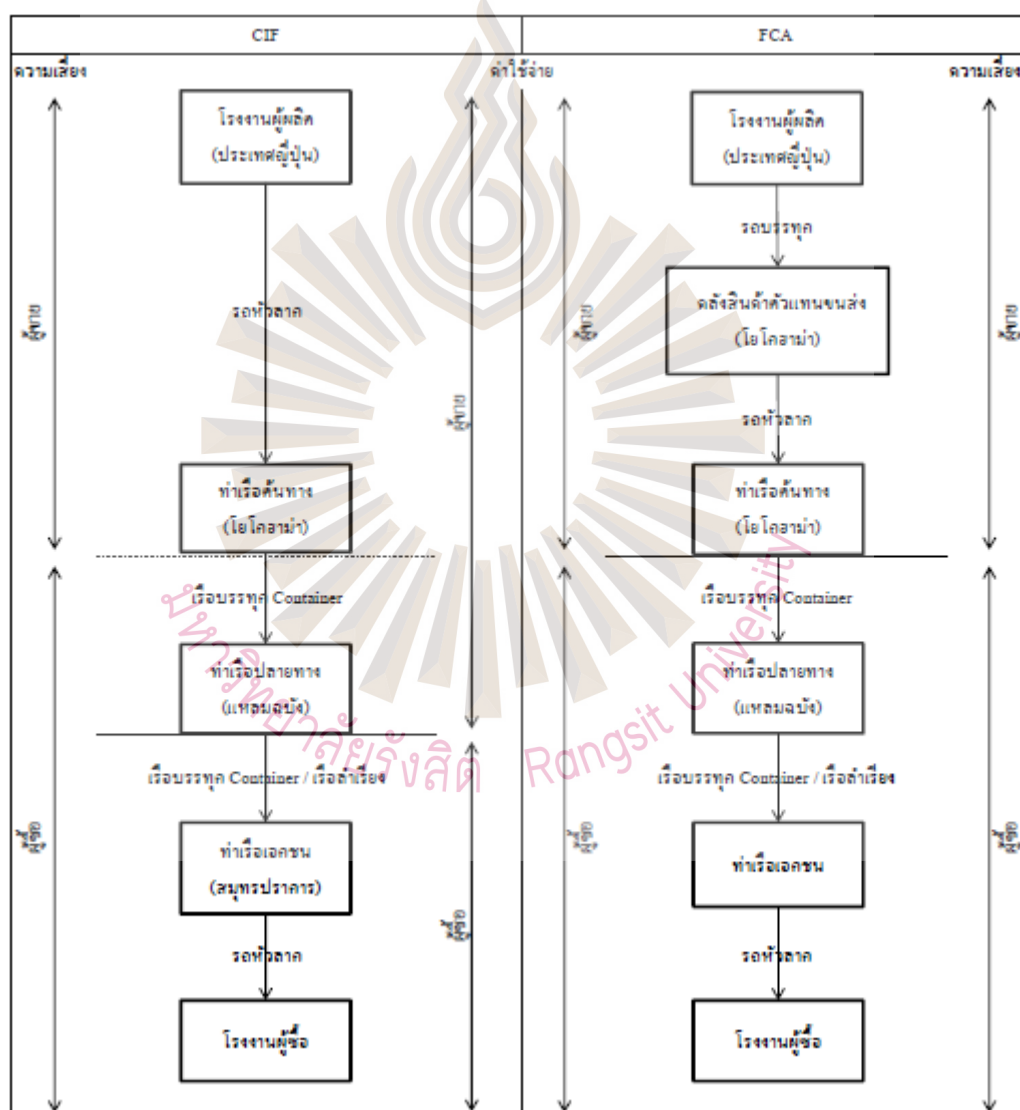
สรุปได้ว่า จุดที่ควรพัฒนา ได้แก่ การเตรียมความพร้อมด้านเอกสาร เช่น การเตรียม Invoice, Packing List, เซ็ทภยานำเข้า ในกรณีที่มีการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันรุ่นที่ไม่เคยมีการนำเข้ามาก่อนควรจัดทำแคตตาล็อกสินค้าให้ตรงกับรุ่นที่นำเข้า เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในการขออนุญาตนำเข้ากับหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

จุดที่ควรพัฒนาลำดับถัดไปคือ เรื่องการประสานงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประสานงานภายในองค์กร แต่ละฝ่ายควรจะพูดคุยกันมากขึ้นเพื่ออัปเดตความคืบหน้าของงาน เช่น ฝ่ายนำเข้าประสานงานกับฝ่ายคลังสินค้าเพื่อจัดเตรียมสถานที่จัดเก็บสินค้า, ฝ่ายนำเข้าประสานงานกับเจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการเรื่องขั้ว ตวง วัด ในการนำเข้าสินค้า เป็นต้น

ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ระบบของสำนักงานช่างตวงวัดและกรมศุลกากร ควรที่จะมีการเชื่อมโยงข้อมูลกัน โดยสามารถเรียกดูทางคอมพิวเตอร์ได้เลย ไม่ต้องพิมพ์เป็นเอกสารขึ้นอีก เพื่อป้องกันเอกสารไปอนุญาตสูญหาย

4.2.2 สรุปกระบวนการนำเข้า ในรูปแบบของ Flow Chart



รูปที่ 4.6 แสดงกระบวนการนำเข้า ในรูปแบบของ Flow Chart

จากรูปที่ 4.6 สามารถอธิบายกระบวนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทยได้ว่า โรงงานผู้ผลิตได้จ้างบริษัทตัวแทนส่งออกไปให้มาทำการบรรทุก

สินค้าจากโรงงานที่ญี่ปุ่น โดยบรรจุสินค้าใส่รถบรรทุก หรือ คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต หรือ 40 ฟุต ตามความเหมาะสม ใช้เวลาในการขนส่งจากโรงงานผู้ผลิตมายังท่าเรือต้นทาง หรือ คลังสินค้าตัวแทนขนส่ง (โยโกฮาม่า) ประมาณ 1-3 วัน ระหว่างรอเรือออกจากท่า ทางบริษัทชิปปิ้งของโรงงานผู้ผลิตจะดำเนินการเรื่องพิธีการทางศุลกากรขาออก ลำดับถัดไป เรือบรรทุกใช้เวลาประมาณ 11 วัน ในการเดินเรือจากท่าเรือต้นทาง (โยโกฮาม่า) มายังท่าเรือปลายทาง (แหลมฉบัง) และใช้เวลา 3 วัน ในการลำเลียงตู้คอนเทนเนอร์มายังท่าเรือเอกชน (สมุทรปราการ) ลำดับถัดไป บริษัทชิปปิ้งของโรงงานผู้ซื้อจะเป็นฝ่ายดำเนินการพิธีการทางศุลกากรขาเข้า โดยบริษัทผู้ซื้อใช้เวลาสำหรับทำเช็คภยานำเข้า 7 วัน หลังจากนั้นบริษัทชิปปิ้งใช้เวลา 3 วัน ในการนำเช็คภยานำเข้าไปเคลียร์สินค้าและให้รถหัวลากไปออกของที่ด่านศุลกากรเพื่อนำสินค้าไปส่งที่โรงงานผู้ซื้อ โดยสามารถสรุประยะเวลาในแต่ละช่วง ได้ดังนี้

โรงงานผู้ผลิตถึงท่าเรือต้นทาง ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 3 วัน
 ท่าเรือต้นทางถึงท่าเรือเอกชน ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 14 วัน
 ท่าเรือเอกชนถึงโรงงานผู้ผลิต ใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 10 วัน

สรุปขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย ใช้เวลาดำเนินการในการนำเข้าทั้งหมดประมาณ 27 วัน (โดยประมาณการ 1 เดือน)

4.3 วิเคราะห์แนวทางการลดต้นทุน

จากการวิเคราะห์และเปรียบเทียบต้นทุนการนำเข้าทั้ง 2 เทอม คือ FCA (Free Carrier) และ CIF (Cost Insurance and Freight) พบว่าการนำเข้าด้วยเทอม CIF มีต้นทุนรวมต่อตู้ต่ำกว่าการนำเข้าด้วยเทอม FCA อยู่ที่ 3,439.86 บาท เนื่องจากมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังที่ต่ำกว่า เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนโลจิสติกส์ด้วยเทอมการนำเข้า CIF และ FCA แล้ว ต้นทุนที่มีสัดส่วนมากที่สุดได้แก่ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ดังนั้นบริษัทกรณีศึกษาควรมุ่งเน้นไปที่การลดต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ซึ่งมีจุดหนึ่งที่ผู้วิจัยสังเกตเห็นว่าบริษัทกรณีศึกษาสามารถลดต้นทุนในส่วนนี้ได้ คือ การขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าที่นำไปใช้เพื่อขอรับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร (ขอยกเว้น หรือลดหย่อนภาษีอากรขาเข้า) ในที่นี้หมายถึง การขอ FORM JTEPA หรือ FORM AJ ที่เป็นหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะทำให้สามารถลดหย่อนภาษีอากรขาเข้าได้ 10 เปอร์เซ็นต์ ของมูลค่าสินค้าในใบขนขาเข้า

ตารางที่ 4.11 เปรียบเทียบภณินำเข้าและต้นทุนที่ลดลง

	มูลค่าสินค้า	ภณินำเข้า 10%	ต้นทุนนำเข้า
การค้าที่ใช้หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า	2,202,580.54	ได้รับการยกเว้น	2,202,580.54
การค้าที่ไม่ใช้หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า	2,202,580.54	220,258.05	2,422,838.59

Number of page
1 / 1

1. Goods consigned from (supplier's name, address, country)		Reference No. *****	
2. Goods consigned to (importer's/consignee's name, address, country)		THE AGREEMENT ON COMPREHENSIVE ECONOMIC PARTNERSHIP AMONG MEMBER STATES OF THE ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS AND JAPAN (AJCEP AGREEMENT) CERTIFICATE OF ORIGIN FORM AJ Issued in <u>Thailand</u>	
3. Means of transport and route (as far as known)		4. For official use	
Signed date: September 12, 2018		<input type="checkbox"/> Preferential Treatment Given Under AJCEP Agreement	
Vessel's name (Voy etc.): <u>MSU 217 VOY 3140</u>		<input type="checkbox"/> Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s)	
Port of discharge: <u>BANGKOK</u>		Signature of Authorized Signatory of the Importing Country	
5. Item number (as in Annex), title and number of packages, number and kind of package, description of goods (including quantities, weight and/or volume as appropriate and/or outside of the importing party, as applicable)		6. Preference criteria (see Annex 1)	7. Quantity (unit or net weight or other criteria)
8. Number and date of invoice		8.1C	3 units
9. Date of issue			September 12, 2018
10. Remarks: <input type="checkbox"/> Third Country Origin <input checked="" type="checkbox"/> Origin Indirectly		11. Certification	
10. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details are true and correct, that all the goods are produced in <u>Thailand</u> , and that they comply with the requirements set forth in the AJCEP Agreement for the goods imported to <u>THAILAND</u> .			
Place and date: <u>Thailand</u>			
Printed name			
Signature			
Company of authorized signatory			

รูปที่ 4.7 แสดงตัวอย่างฟอร์ม AJ/ JTEPPA ในการนำเข้าสินค้า

บริษัทกรณีศึกษาควรเร่งขั้นตอนการออกเช็คภณินำเข้าเพื่อไปเคลียร์สินค้าที่ท่าเรือให้เร็วขึ้น เนื่องจากเวลาในการดำเนินการออกเช็คภณินำเข้า 7 วัน ค่อนข้างนาน ทำให้เรือที่ถึงท่าแล้วเกินกำหนดระยะเวลา Free Time ที่ได้ขอกับท่าเรือ (ปกติแล้วอยู่ที่ 3-5 วัน) ทำให้มีค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า “Demurrage Charge” และ “Storage Charge” เกิดขึ้น

สุดท้ายนี้ บริษัทควรส่งเสริมให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจในการนำเข้าสู่สินค้า เพื่อที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน เช่น การอบรมในหัวข้อการนำเข้าสู่สินค้า การอบรมเรื่องพิกัดศุลกากรและสิทธิประโยชน์ในการนำเข้าสู่สินค้า การอบรมเรื่องการสื่อสารและการประสานงาน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และการตัดสินใจที่เหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งจะช่วยให้ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นระหว่างงาน ลดต้นทุนการดำเนินงาน และทำให้เพิ่มกำไรได้อีกด้วย



บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากผลการศึกษา เปรียบเทียบต้นทุน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด พบว่า ต้นทุนรวมที่เกิดจากการขนส่งทาง CIF ต่ำกว่า ต้นทุนรวมที่เกิดจากการขนส่งทาง FCA อยู่ที่ 3,439.86 บาทต่อตู้ (ร้อยละ 5.37) เนื่องจากมีต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังที่ต่ำกว่า โดยสามารถจำแนกต้นทุนออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง 2) ต้นทุนการขนส่ง 3) ต้นทุนการบริหารจัดการ ตามลำดับ ทั้งนี้ต้นทุนผันแปรที่สำคัญและส่งผลกระทบต่อต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้ามากที่สุด ได้แก่ ค่าภาษีนำเข้า เนื่องจากมูลค่าภาษีจะขึ้นอยู่กับจำนวนตู้จำหน่ายที่นำเข้ามาในแต่ละชิปเมนต์ เมื่อศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้าเพิ่มเติมแล้ว พบว่าบริษัทกรณีศึกษาไม่เคยขอรับสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากร ซึ่งผู้วิจัยเล็งเห็นว่าการขอยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีอากรนำเข้าสินค้าเป็นวิธีที่จะช่วยลดต้นทุนการนำเข้าได้ โดยจะลดได้ในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้า ทั้งนี้ข้อดีของรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเล คือ ขนส่งได้ครั้งละปริมาณมากและมีค่าธรรมเนียมต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศ

ตารางที่ 5.1 สรุปเปรียบเทียบส่วนต่างต้นทุน โลจิสติกส์ต่อหน่วย สำหรับการนำเข้าปี 2017-2018

ต้นทุนโลจิสติกส์	ซี.ไอ.เอฟ. (CIF)	เอฟ.ซี.เอฟ. (FCA)	ส่วนต่าง
1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า	15,905.22	14,202.37	1,702.85
2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	43,151.86	48,722.22	(-5,570.36)
3. ต้นทุนการบริหารจัดการ	1,570.01	1,142.36	427.65
ต้นทุนรวม (บาท)	60,627.09	64,066.95	(-3,439.86)

(หน่วย: บาทต่อตู้ต่อชิปเมนต์)

จากตารางที่ 5.1 จะเห็นได้ว่าต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันทอม CIF ต่ำกว่าต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้าทอม FCA เป็นจำนวน 3,439.86 บาทต่อตู้ (ร้อยละ 5.37) ดังนั้น หากพิจารณาเรื่องต้นทุนการนำเข้าสินค้า บริษัทกรณีศึกษาควรเลือกให้นำเข้าสินค้าด้วยทอม CIF จะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า

จากการวิเคราะห์ห้วงสัมพัทธ์ของผู้ทรงคุณวุฒิในประเด็นอื่น ๆ ที่ไม่เน้นเรื่องเงินและต้นทุนเป็นหลัก โดยใช้วิธี Content Analysis พบว่าทอมการขนส่งสินค้ามีผลกระทบต่อการทำงานและการประสานงานของผู้ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากทอมการขนส่งแต่ละทอมจะทำให้ผู้ซื้อและผู้ขายมีอำนาจต่อรองที่ต่างกัน ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการนำเข้าระหว่างทอม CIF และ FCA ได้แก่ 1) ปัจจัยด้านการติดต่อประสานงานและความสะดวก 2) ปัจจัยด้านเวลาในการดำเนินงาน 3) ปัจจัยด้านความเสี่ยงและความไม่แน่นอน

ปัญหาที่พบในการนำเข้าสินค้า ส่วนใหญ่เป็นเรื่องสภาพอากาศ เรื่องเอกสาร และการประสานงาน โดยการนำเข้าทอม CIF มีข้อดีคือผู้ขายทำประกันภัยสินค้าให้ตั้งแต่ต้นทาง มีความเสี่ยงต่ำ แต่ข้อเสียที่สำคัญคือผู้ซื้อไม่สามารถเลือกตารางเดินเรือและผู้ขนส่งได้เอง ในทางกลับกัน การนำเข้าทอม FCA ผู้ซื้อสามารถเลือกตารางเดินเรือและผู้ขนส่งได้เอง ซึ่งเป็นประโยชน์ในกรณีที่มีความต้องการใช้สินค้าเร่งด่วน แต่ก็ต้องรับภาระความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับตัวสินค้าในระหว่างการขนส่ง เพราะไม่ได้มีการทำประกันภัยสินค้าสำหรับทอมการขนส่งนี้ ซึ่งทั้ง 2 ทอมการนำเข้านี้มีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันออกไป การเลือกใช้ทอมการนำเข้าใด ๆ จึงขึ้นอยู่กับสถานการณ์และสภาพแวดล้อม ณ ช่วงเวลา นั้น ๆ และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ทั้งนี้ สำหรับบริษัทกรณีศึกษา การนำเข้าสินค้าด้วยทอม FCA และทำประกันภัยสินค้าเพิ่มเติมเป็นวิธีที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากผู้ใช้สินค้าเน้นในเรื่องของความเร็วเป็นหลัก การเลือกทอม FCA จะตอบโจทย์ในเรื่องของความเร็ว คุณภาพการขนส่ง และความพึงพอใจของผู้ซื้อ เพราะผู้ซื้อที่มีอำนาจในการต่อรอง สามารถเลือกผู้ขนส่งหรือสายเรือที่ต้องการจะใช้บริการ รวมไปถึงเลือกตารางเดินเรือได้เอง นอกจากนี้ เพื่อเป็นการปิดช่องโหว่เรื่องความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับตัวสินค้านี้ระหว่างขนส่ง ผู้ซื้อสามารถแจ้งทำประกันภัยสินค้าเพิ่มเติมได้ แต่ในส่วนนี้จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากการขนส่งปกติ ซึ่งถือเป็นตัวเลือกหนึ่งในการตัดสินใจ

5.2 การอภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น ทราบขั้นตอนและระยะเวลาในการนำเข้าสินค้า วิเคราะห์หาแนวทางลดต้นทุน เพิ่มกำไร และสร้างข้อได้เปรียบในการทำธุรกิจ เพื่อแก้ไขปัญหาการเลือกทอมนการนำเข้าสินค้า และการควบคุมต้นทุนการนำเข้าสินค้า จากที่ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลของบริษัทกรณีศึกษา พบว่า ทอมนการขนส่งแต่ละทอมนมีผลต่อต้นทุนในการนำเข้าสินค้า และทอมนการขนส่งที่ต่างกันส่งผลให้ต้นทุนที่เกิดขึ้นไม่เท่ากัน

สอดคล้องกับงานวิจัยของ นฤพล ภาคการ (2559) ได้ทำการศึกษาเรื่อง “การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท เอ บีซี (ประเทศไทย) จำกัด” สรุปได้ว่า สาเหตุที่สำคัญของปัญหาทอมนการขนส่งมาจากทอมนทางการค้า เนื่องจากมีอำนาจต่อรองที่มากแต่ไม่ได้นึกถึงการติดต่อประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำเข้าสินค้า และส่วนหนึ่งมาจากการขาดความรู้ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ โดยทำการศึกษาหาแนวทางการวิเคราะห์การลดต้นทุนจากต้นทุนรวมการนำเข้าในนำเข้าสินค้าในทอมนซี.ไอ. เอฟ. ด้วยเรือสินค้าเทกอง และ การนำเข้าสินค้าในทอมนเอฟ.ไอ.บี. ด้วยเรือตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อรวมต้นทุนที่เกิดขึ้นทั้งหมดจะเห็นว่าต้นทุนการนำเข้าสินค้าในทอมนเอฟ.ไอ.บี. ด้วยเรือตู้คอนเทนเนอร์ จะมีต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าการนำเข้าสินค้าในทอมนซี.ไอ. เอฟ. ด้วยเรือ สินค้าเทกองเนื่องจากต้นทุนของสินค้าคงคลังที่น้อยกว่าเนื่องจากความถี่ของการนำเข้าทำให้ประหยัดต้นทุนในการนำเข้าได้ 1,333.45 บาทต่อตันต่อต้นทุนรวมของการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น

สอดคล้องกับ รัตนา บุศรานิพรรณ (2551) ได้ทำการศึกษาโอกาสในการเปลี่ยนแปลงทอมนการนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จากทอมน FOB เป็น Ex-Work พบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการซื้อขายระหว่างทอมน FOB และ Ex-Work ในมุมมองของกลุ่มผู้ซื้อผู้ขาย และตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง คือ

- 1) ปัจจัยด้านต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ
- 2) ปัจจัยด้านการติดต่อประสานงานและความสะดวก
- 3) ปัจจัยด้านเวลาในการดำเนินงาน

4) ปัจจัยด้านความเสี่ยงและความไม่แน่นอน เช่น ตารางเรือ, สภาพอากาศ เป็นต้น

พบว่า นอกจากปัจจัยด้านต้นทุนแล้ว กลุ่มผู้ซื้อและตัวแทนบริหารจัดการขนส่งให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านการติดต่อประสานงานและความสะดวก รวมไปถึงปัจจัยด้านความเสี่ยงด้วย

โดยข้อดีจากการเปลี่ยนเทอมการขนส่งเดิมมาใช้เทอมการขนส่งใหม่ ผู้ซื้อสังเกตเห็นว่าสามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ด้วยตนเอง อีกทั้งผู้ขายไม่ต้องมีภาระในการจัดการการขนส่งสินค้า ส่วนข้อเสีย คือภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อเพิ่มมากขึ้น ความเสี่ยงด้านความเสียหายหรือสูญหายเป็นภาระของผู้ซื้อ และผู้ซื้อต้องมีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการนำเข้าสู่สินค้า

5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในครั้งนี้

5.3.1 จากผลการวิจัยที่กล่าวมาข้างต้นนี้ บริษัทกรณีศึกษาควรพิจารณาเลือกใช้เทอมในการนำเข้าสู่สินค้า โดยประยุกต์จากแนวคิดต้นทุน โลจิสติกส์และบทสัมภาษณ์จากผู้ทรงคุณวุฒิ มาปรับใช้กับสถานการณ์การนำเข้าสู่สินค้าของบริษัท เพื่อช่วยลดต้นทุน และลดขั้นตอนในการดำเนินงาน

5.3.2 ผู้ประกอบการควรให้ความสำคัญกับกิจกรรมทางด้าน โลจิสติกส์ในการนำเข้าสู่ผู้จำหน่ายน้ำมัน ให้มากขึ้น เพราะทุกขั้นตอนล้วนส่งผลต่อประสิทธิภาพทางด้านต้นทุน เวลา และภาพลักษณ์ความน่าเชื่อถือของบริษัท ซึ่งประสิทธิภาพดังกล่าวอาจทำให้บริษัทได้เปรียบคู่แข่งรายอื่น ๆ เช่น ต้นทุนการดำเนินงานถูกลง ขั้นตอนในการดำเนินงานกระชับขึ้น การประสานงานราบรื่นไม่ติดขัด เวลาการดำเนินงานรวดเร็วตรงต่อเวลามากยิ่งขึ้น สร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือให้กับลูกค้าปลายทาง ทำให้บริษัทลดต้นทุนในการนำเข้าได้และสร้างกำไรเข้าสู่บริษัทเพิ่มมากยิ่งขึ้น

5.3.3 บริษัทควรจัดเก็บเอกสาร โดยคัดแยกประเภทค่าใช้จ่ายออกเป็นหมวดหมู่ ไม่ควรเก็บเอกสาร ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ปะปนกัน เพื่อลดเวลาในการค้นหาเอกสาร

5.3.4 มีข้อจำกัดในการเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการนำเข้า เนื่องจากมีการเปลี่ยนบริษัทชิปปิ้งที่ใช้บริการเป็นบางครั้งในกรณีฉุกเฉิน

5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในครั้งต่อไป

5.4.1 ศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในการนำเข้าสินค้า โดยการประยุกต์ใช้ทฤษฎี EOQ และ ABC Analysis หรือเพิ่มทฤษฎี และตัวแปรอื่น ๆ ให้ครบทุกด้านต่อไป เพื่อให้สามารถปรับปรุงด้านต้นทุน เวลา และความน่าเชื่อถือ ในการนำเข้าสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5.4.2 กำหนดหาความคุ้มค่าในการขนส่งแต่ละชิปमें โดยการทำให้ Vanning Plan หรือ Container Load Plan กำหนดพื้นที่บรรจุสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์ โดยการนำ Dimension ของสินค้ามาคำนวณเพื่อหาว่าตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และ 40 ฟุต สามารถบรรจุสินค้าได้มากที่สุดที่ตู้ หากใช้พื้นที่ในตู้คอนเทนเนอร์ได้มากจะทำให้ประหยัดค่าขนส่ง

5.4.3 การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาข้อมูลการนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย ทั้งนี้สามารถนำแนวคิดไปศึกษาในเส้นทางอื่น ๆ เพิ่มเติม เช่น เส้นทางประเทศจีนมายังประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซียมายังประเทศไทย เป็นต้น เส้นทางที่ต่างกันอาจส่งผลต่อรูปแบบการขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น



บรรณานุกรม

- กชกร เฉลิมกาญจนา. (2549). *การบัญชีการบริหาร* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- กนกพร หาญสุธีรากุล. (2553). *การศึกษามูลค่าของเวลากับค่าระวางเพื่อการตัดสินใจในการขนส่ง* (Master's thesis). สืบค้นจาก <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/36278>
- กรกฎ ไบบัวเทศ ทิพย์วงษ์. (2558). *รายงานการวิจัยเรื่องการวิเคราะห์ต้นทุน โลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมการให้บริการ กรณีศึกษาธุรกิจ โรงแรม. เชียงใหม่: คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.*
- กรมศุลกากร. (2560). *พิธีการศุลกากรนำเข้าทางเรือ*. สืบค้นจาก <http://www.customs.go.th>
- กรมศุลกากร. (2561). *ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms 2010)*. สืบค้นจาก http://www.customs.go.th/content.php?ini_content=customs_valuation_03&ini_menu=menu_customs_value&lang=th&left_menu=menu_customs_value_03
- กฤษ สิทธิวงศ์กุล. (2555). *การวิเคราะห์ต้นทุน โลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมแปรรูปผักของศูนย์พัฒนาโครงการหลวงหนองหอย โดยใช้แนวทางต้นทุนฐานกิจกรรม* (Master's thesis). สืบค้นจาก http://library.cmu.ac.th/digital_collection/etheses/
- กานติมา อิ่มศรี. (2555). *ต้นทุนโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมกึ่งแปรรูปด้วยระบบต้นทุนฐานกิจกรรม* (Master's thesis). สืบค้นจาก [ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์และงานวิจัยมหาวิทยาลัยแม่โจ้.](#)
- เงื่อนไขการขนส่งระหว่างประเทศ. (2561). สืบค้น 30 มีนาคม, 2562, จาก <http://www.hps-trade.co.th/about-incoterms?lang=th>
- จุฑาทิพย์ ถิลาธนาพิพัฒน์, และธีระวัฒน์ จันทิก. (2561). *การจัดการสินค้าคงคลังอย่างมืออาชีพ. วารสารฉบับภาษาไทย สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 11(1), 226–241.*
- ฉัตริกา สมรูป. (2557). *การศึกษารูปแบบการกระจายสินค้า เพื่อลดต้นทุน โลจิสติกส์กรณีบริษัท X.X.X จำกัด* (Independent study). สืบค้นจาก <http://library.utcc.ac.th>
- ดวงมณี โกมารทัต. (2551). *การบัญชีต้นทุน* (พิมพ์ครั้งที่ 12). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ดวงสมร พิกสังข์. (2555). *รายงานการวิจัยเรื่องการบริหารต้นทุนของกลุ่มผู้ผลิตน้ำตาลมะพร้าวในจังหวัดสมุทรสงคราม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา สถาบันวิจัยและพัฒนา.*

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ชนลัทธินิตยะประภา. (2559). การบริหารต้นทุน โลจิสติกส์. ในการประชุมวิชาการระดับชาติ มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร, 3(2), 468-476. กำแพงเพชร: มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร.
- ชนิด โสรรัตน์. (2550). การขนส่งสินค้าทางทะเล (Sea Transport). สืบค้นจาก <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=107>
- ธาดา อภาชฌานูวัตติ. (2546). ต้นทุนโลจิสติกส์ภาคพื้นดินของสินค้าบรรจุตู้ที่ขนส่งทางทะเล (Master's thesis). สืบค้นจาก <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/5960>
- นราทิพย์ ชุตินวงศ์. (2547). ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์จุลภาค (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- นฤพล ภาคการ. (2559). การศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ของการนำเข้าสินค้าประเภทเหล็กเส้นแบนจากประเทศญี่ปุ่น กรณีศึกษา บริษัท เอบีซี (ประเทศไทย) จำกัด (Independent study). สืบค้นจาก <http://library.utcc.ac.th>
- บริษัท ไพโอเนียร์-คาร์โก้เซอร์วิส จำกัด. (2557). ขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออก. สืบค้นจาก <http://www.pioneercargo.co.th>
- ประชาชาติธุรกิจ. (2560, 7 กันยายน). ธุรกิจ “ปั้มน้ำมัน” แข่งเคียด ดีเซลเลอร์บี ปตท.เพิ่มมาร์จิ้น. ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. สืบค้นจาก <https://www.prachachat.net/prachachat-top-story/news-35639>
- ประกาศ อุ่นอินทร์, และจตุรวิทย์ ศศิธรานนท์. (2558, มิถุนายน). ต้นทุนโลจิสติกส์ผลิตภัณฑ์ผ้าทอ กรณีศึกษา ผ้าซิ่นยวน อำเภอสีคิ้ว จังหวัด นครราชสีมา. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติวิทยาลัยนครราชสีมา, นครราชสีมา.
- ประกาศี พงษ์วัฒนา. (2551). ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ. วารสารเศรษฐกิจและสังคม, 45(4), 51.
- ปิยาภรณ์ อาสาทรงธรรม. (2553). การบริหารต้นทุนโลจิสติกส์กับผู้ประกอบการ SMEs *The Logistics Cost Management with SME Entrepreneurs*. Executive Journal, 30(2), 37-42.
- พงศ์ศิริภาพ ทองดีรวีวิสุเรศ. (2559). การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบระหว่างต้นทุนการผลิตและผลตอบแทนการปลูกข้าวของกลุ่มเกษตรกร ในจังหวัดกาญจนบุรี. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- พรรณทิพา แสงมา. (2559). การลดต้นทุน โลจิสติกส์โดยใช้การวิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม บริษัทกรณีศึกษา XYZ (Master's thesis). สืบค้นจาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/57750007.pdf
- ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล. (2562). พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. 2521. สืบค้นจาก http://www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&id=159&lang=th
- มารีนเนอร์ไทย. (2560). การขนส่งสินค้าทางทะเล. สืบค้นจาก <http://www.marinerthai.net/sara/viewsara1002.php#Top>
- รัตนา บุศรานิพรรณ. (2551). การศึกษาโอกาสในการเปลี่ยนแปลงเทอมการนำเข้าชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์ จากเทอม FOB เป็น Ex-Work (Unpublished Independent study). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- วฤณพร ทองประสม. (2559). การขนส่งทางเรือ. สืบค้นจาก <https://sites.google.com/site/warinpornmtransport/kar-khnsng-thang-reux>
- วิกิพีเดีย. (2560). การนำเข้า. สืบค้น 15 ธันวาคม, 2562, จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/การนำเข้า>
- ศันสนีย์ ศิริชนากิจ. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบรถจักรยานยนต์ (Master's thesis). สืบค้นจาก http://cuir.chula.ac.th/dspace/bitstream/123456789/16727/1/sansanee_si.pdf
- ศาสตราจารย์ รสสุคนธ์สกุล, และธีระ ฤทธิรอด. (2560). การวิเคราะห์ต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบกิจการขนส่งเอกชน กรณีศึกษา หจก. บุรีรัมย์พรมรุ่งขนส่ง. วารสารการวิจัยเพื่อพัฒนาชุมชน, 10(3), 93-100.
- ศิริพร ติดยัประเสริฐ. (2558). ศึกษาแนวทางในการลดต้นทุนการขนส่ง กรณีศึกษาบริษัทนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ (Master's thesis). สืบค้นจาก http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/56920281.pdf
- สุกัญชัช ยังจิตร. (2557). การเพิ่มประสิทธิภาพ โลจิสติกส์ กรณีศึกษาบริษัท XYZ จำกัด (Independent study). สืบค้นจาก <http://library.utcc.ac.th>
- สุกิสรา แสงฤทธิ์. (2558). การศึกษาธุรกิจนำเข้าสินค้ามือสองจากญี่ปุ่น กรณีศึกษาโกดังสินค้ามือสองนำเข้าจากญี่ปุ่นในจังหวัดเชียงใหม่ (Unpublished Master's thesis). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สมจิตร ล้วนจำเริญ. (2549). *การบริหารงานจัดส่งสินค้า*. กรุงเทพฯ: วัฒนาพานิช.
- สมชาย ปฐมศิริ. (2553). *บทความความหมายของการขนส่งสินค้า*. สืบค้นจาก
http://www.logisticscorner.com/index.php?option=com_content&view=article
- สมชาย ปฐมศิริ. (2559). *การวิเคราะห์เปรียบเทียบการลงทุนระหว่างซัพพลายเชนและใช้บริการ Third Party กรณีศึกษาธุรกิจขนส่งไม้ท่อน* (Master's thesis). สืบค้นจาก
http://digital_collect.lib.buu.ac.th/dcms/files/56920260.pdf
- สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์. (2549). *การบัญชีต้นทุน 1: แนวคิดในการคำนวณต้นทุนผลิตภัณฑ์และหลักการบันทึกบัญชี*. กรุงเทพฯ: บริษัทสำนักพิมพ์ท็อป.
- สุปรีย์ เทียนทำนูล. (2559). ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP: ตัวชี้วัดสมรรถนะด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย. *วารสารเศรษฐกิจและสังคม*, 43(3), 85-88.
- สุวรรณ หวังเจริญเดช. (2558). การบริหารต้นทุน โลจิสติกส์กับผลกำไรของธุรกิจ SMEs. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยธนบุรี*, 9(18), 98-102.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2561). *รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2561*. สืบค้นจาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=9359
- อดุลย์ จาตุรงค์กุล. (2547). *การจัดซื้อ*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อนรรักษ์ ทองสุโขวงศ์. (2555). *การบัญชีต้นทุนเพื่อการบริหาร*. ขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- เอกชัย คุปตาวาทิน และคณะ. (2561). *แนวทางการลดต้นทุน โลจิสติกส์ กรณีศึกษา เกษตรกรผู้ปลูกมันสำปะหลัง ตำบลบ้านค้อ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น*. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 9(2), 48-74.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, B. M. (2007). *Supply chain logistics management* (2nd ed.). Boston: McGraw-Hill, c2007.
- Douglas, M. L. (1975). *The Development of Inventory Costing Methodology: A Study of the Cost Associated with Holding Inventory*. Chicago: National Council of Physical.
- Giztix. (2019). *รู้จักกับการ Import, Export สินค้า และภาษี*. Retrieved from
<https://blog.giztix.com/2804-autosave-v1>
- Joshi, R. M. (2009). *International Business*. New Delhi and New York: Oxford University Press

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Lee, T.-R., & Kao, J.-S. (2001). Application of simulation technique to activity-based costing of agricultural systems: a case study. *Agricultural System*, 67(2001), 71-82.
- Pillai, N. G. (2015). *The incoterm International rules detail and chart*. Retrieved from <http://www.ngpillai.com/the-incoterm-international-rules-detail-and-chart.php>
- Rovinelli, R. J., & Hambleton, R. K. (1977). On the use of content specialists in the assessment of criterion-referenced test item validity. *Dutch Journal of Educational Research*, 2, 49-60.
- Sullivan, A., & Sheffrin, S. M. (2003). *Economics: Principles in Action*. Upper Saddle River: Pearson Prentice Hall.
- Zeng, A. Z., & Rossetti, C. (2003). Developing a Framework for Evaluating the Logistics Costs in Global Sourcing Processes: An Implementation and Insights. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(9), 785-803.
doi:10.1108/09600030310503334





ภาคผนวก

บทสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าสู่จำหน่ายน้ำมันจากญี่ปุ่น

มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 1 เจ้าหน้าที่ชำนาญการพิเศษด้านโลจิสติกส์ บริษัทขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

1. อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย

“ขั้นตอนนำเข้าตู้แช่น้ำมันไข่ม้วน ก็ขั้นตอนแรกของผู้ที่จะได้รับแจ้งจาก Consignee ว่าจะมีชิปเข้ามาทาง Consignee ก็จะแจ้งพี่ว่า ETD, ETA ประมาณวันไหน แล้วพี่ก็จะแจ้งงานไปที่ Agent ที่ญี่ปุ่น แล้ว Agent ของพี่ที่ญี่ปุ่นเนี่ยก็จะติดต่อไปทาง Shipper ต้นทางเพื่อนัดวันส่งของไปรับของที่โรงงานญี่ปุ่น เสร็จแล้ว Agent ที่ญี่ปุ่นก็จะแจ้งรายละเอียดงานกลับมาหาพี่ ก็คือจะได้มาเป็น วันเรือออก, สายเรือ อะไรพวกนี้ ที่พี่ก็จะมาแจ้งกับทาง Consignee หรือ Importer ฝั่งไทย แล้วก็รวบรวมเอกสารจากทั้งจาก Agent และ Consignee เช่นพวก B/L, Invoice, Packing List และก็จำนวนหัวจ่าย เพื่อยื่นขอใบ ชว. ที่สำนักงานช่าง ตวง วัด แล้วก็ทำตราฟอยขนขาเข้าเพื่อให้ Consignee ไปทำเช็คภาษีนำเข้า ขั้นตอนนี้จะนานหน่อยเพราะบางทีลูกค้าก็ทำเช็คช้ากว่าจะได้เช็คก็ใช้เวลา 1-2 อาทิตย์ได้ แล้วพอได้รับเช็คแล้วทางพี่ก็จะทำการตรวจปล่อยสินค้าแล้วก็แจ้งวันที่จะไปส่งตู้ที่โรงงาน Consignee สุดท้ายก็โอนใบ ชว. ที่เจ้าหน้าที่เซ็นรับรองแล้วหลังจากปล่อยตู้ส่งให้กับ Consignee เพื่อไปดำเนินการต่อ ก็จะประมาณนี้”

2. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)

“พี่คิดว่าน่าจะเป็นเรื่องความพร้อมของสินค้า แล้วก็ตารางเดินเรือค่ะ เพราะว่าถ้า 2 อันนี้ไม่สอดคล้องกันก็จะทำให้บู้ค Schedule ยาก แล้วก็อีกอย่างนึงคือเรื่องของสภาพอากาศ เพราะว่าประเทศญี่ปุ่นเกิดพายุแล้วก็มรสุมบ่อย ทำให้สายเรือต้องปรับตารางเดินเรือบ่อย ก็จะส่งผลกับวันที่ ETD, ETA ค่ะ”

3. อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน

“เทอม FCA ผู้ขายจะรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ) เพื่อนำตู้มาส่งที่ท่าเรือ แล้วก็ค่าเดินพิธีการส่งออก ส่วนเทอม CIF ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งในประเทศ (ค่ารถ) เพื่อนำตู้มาส่งที่ท่าเรือ แล้วก็ค่าเดินพิธีการส่งออก ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเรือทั้งหมด (Local Charge & Freight) ที่สำคัญที่สุดก็คือ ค่าประกันสินค้า (Insurance) ทางผู้ขายจะต้องทำประกันสินค้าให้ด้วยในส่วนของเทอม CIF”

4. ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์

“ข้อดีของเทอม CIF คือ Shipper สามารถจัดการชิปเมนต์ได้ทุกขั้นตอน สามารถเลือกสายเรือและตารางเดินเรือได้เอง เพราะ Shipper เป็นผู้รับผิดชอบด้านการขนส่งทุกขั้นตอนเลย ส่วนข้อเสียของเทอม CIF ก็คือ Shipper ควบคุมต้นทุนการขนส่งได้ยาก เพราะค่า Freight ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับเรือมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอด แล้วก็ต้องทำ Insurance ด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนนี้ก็ค่อนข้างสูง ถ้าข้อดีของเทอม FCA ก็จะเป็นทางฝั่ง Shipper จะมีต้นทุนค่าขนส่งคงที่มากกว่า เพราะรับผิดชอบแค่ค่ารถฝั่งต้นทางและที่ค่าเดินพิธีการขาออก ถ้าข้อเสียเทอม FCA Shipper ต้องผลิตสินค้าให้สามารถส่งได้ตรงกับตารางเดินเรือให้มากที่สุด เพราะคนที่เลือก Schedule เรือ เลือก ETD, ETA จะเป็นทางฝั่ง Consignee เพราะว่า Consignee เป็นคนจ่ายค่า Freight เอง”

5. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าตู้แช่น้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา

“เท่าที่พี่เจอมาจะเป็นเรื่องของตู้คอนเทนเนอร์มาถึงไม่ตรงกับช่วงเวลาที่เราต้องการยกตัวอย่าง ตู้ติดพายุ ไม่สามารถออกจากท่าที่ต้นทางได้ตามกำหนด ETD. เรือดีเลย์ ถ้าช้า พอเรือมาถึงไทยอาจจะเป็นช่วงวันหยุดยาวพอดี วันสงกรานต์ วันปีใหม่ หรือวันหยุดยาวอะไรแบบนี้ ก็ทำให้เคลียร์สินค้าได้ช้า มันจะเข้าไปเป็นทอด ๆ อะค่ะ แล้วก็ในส่วนของที่พอเรือดีเลย์แล้วก็จะส่งผลกระทบไปถึงการทำตราไฟใบขนขาเข้าเพื่อให้ Importer ทำเช็คภยานำเข้า เพราะว่าต้องรอให้แน่ใจก่อนว่าเรือจะเข้าเทียบท่าที่ไทยภายในเดือนหรือเปล่า ถ้าเป็นช่วงปลายเดือนเนี่ยจะเป็นอะไรที่เสียมาก เพราะถ้าเรือเข้าข้ามเดือนเราก็ต้องแก้ไขใบขนใหม่ เพราะต้องใช้อัตราแลกเปลี่ยนของเดือนนั้น ๆ แทน เลยทำให้การทำตราไฟใบขนช้า ทำให้ลูกค้าออกเช็คภยานำเข้า แล้วก็จะทำให้เคลียร์สินค้าช้าตามไปด้วย บางครั้งก็มีโดนค่า Demurrage เพราะไปออกตู้ช้าค่ะ”

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่าการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด

“ที่คิดว่าเทอม FCA น่าจะเหมาะสมกว่านะ เพราะการซื้อขายตู้แช่น้ำมัน มีการทำสัญญากันเป็นระยะยาว และก็เป็นลักษณะแบบทยอยนำเข้า ถ้าเปลี่ยนให้ Shipper ดูแลเรื่องขนส่งทางเรือพอค่า Freight มีการเปลี่ยนแปลงปรับราคาสูงขึ้น ก็จะต้องมานั่งทำสัญญาซื้อขายกันใหม่อยู่เรื่อย ๆ เนื่องจากต้นทุนเปลี่ยน พี่ว่าเลือกเป็นเทอม FCA ทาง Consignee เป็นคนรับผิดชอบค่า Freight แล้วเลือกตารางเดินเรือเองจะดีกว่า เพราะเราเป็นคนใช้สินค้าจะได้มีอำนาจในการต่อรองกับต้นทาง”

7. ในสถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วน

ร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินทาง, ระยะเวลาการเดินทาง, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่น ๆ (ถ้ามี)

2.1 สถานการณ์ ปกติทั่วไป

ความพึงพอใจ 40%

ต้นทุนการขนส่ง 30%

ระยะเวลาการเดินทาง 15%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 10%

การเคลียร์สินค้า 5%

2.2 สถานการณ์ ถูกเงิน / แรงจูงใจ

ความพึงพอใจ 30%

ระยะเวลาการเดินทาง 25%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 20%

การเคลียร์สินค้า 20%

ต้นทุนการขนส่ง 5%

2.3 ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

ความพึงพอใจ 40%

ต้นทุนการขนส่ง 30%

ระยะเวลาการเดินทาง 10%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 10%

การเคลียร์สินค้า 10%

2.4 ช่วงเทศกาล (High-Season)

ความพึงพอใจ 30%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 30%

ต้นทุนการขนส่ง 20%

ระยะเวลาการเดินทาง 10%

การเคลียร์สินค้า 10%

8. จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมัน บริษัทกรณีศึกษา

“ที่มองว่าบริษัทควรจัดทำแคตตาล็อกสินค้าให้ตรงกับรุ่นตู้แช่ที่นำเข้ามา เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในการขออนุญาตนำเข้ากับกรมศุลกากรอะละอะ เพราะบางในทีในแคตตาล็อกมีรุ่นตู้แช่ไม่ครอบคลุมกับตู้ที่ส่งมาจริง”

9. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

“ระบบของสำนักช่างตวงวัด และ กรมศุลกากร ควรจะสามารถ link ข้อมูลกัน โดยเรียกดูทางคอมพิวเตอร์ได้เลย ไม่ต้องปรีนเป็นเอกสารขึ้นอีก เพื่อป้องกันเอกสารใบอนุญาตสูญหาย”

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 2 เจ้าหน้าที่ฝ่ายนำเข้า บริษัทโลจิสติกส์ระหว่างประเทศครบวงจร

1. อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย

“อะ อันดับแรกก็คือพี่จะได้รับออเดอร์มาจากลูกค้าและคอนเฟิร์มความถูกต้องกัน ต่อไปก็คือเริ่มขั้นตอนการผลิต หรือจัดหาสินค้า เตรียมเอกสารสำหรับนำเข้าสินค้า จองที่เกี่ยวข้องกับ Shipping Agent ตรงนี้ต้องขึ้นอยู่กับระยะเวลาการส่งมอบสินค้าด้วย ระหว่างนี้ก็จะประสานงานกับชิปปิ้งที่ใช้อยู่เป็นประจำ ส่ง Invoice, Packing List ให้เค้าเพื่อทำเรื่องเดินพิธีการขาเข้า ชิปปิ้งก็จะส่งตราฟไบขนขาเข้าแล้วก็ตราฟไบ ขว. มาให้พี่ตรวจ พอสินค้าถึงไทยแล้ว ก็เตรียมทำเช็คจ่ายภาษีขาเข้า เสร็จแล้วก็รอชิปปิ้งแจ้งส่งของที่โรงงาน ทางพี่ก็จะประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในบริษัทเรื่องพื้นที่จัดวางตู้แช่ที่จะมาส่ง เพราะว่าแต่ละชิปมันตู้แช่จะมาไม่เท่ากัน บางทีก็มาก บางทีก็น้อย แล้วก็เรื่องตราตู้แช่ก่อนส่งมอบให้ End User ไปติดตั้งที่หน้างาน”

2. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)

“ตามความเห็นของพี่ ปัจจัยใหญ่ ๆ ที่มีผลต่อการนำเข้าสินค้าคือ การประสานงาน เนื่องจากระยะทางที่ห่างไกล แล้วก็เรื่องของภาษาอาจจะทำให้เกิดความเข้าใจผิดในการสื่อสาร ถ้าคนที่ประสานงานไม่มีความรู้ ความชำนาญทั้งในเรื่องของสินค้า เรื่องพิธีการศุลกากร ก็จะทำให้การทำงานติดขัด ลำช้า”

3. อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน

“สำหรับ CIF ผู้ขายสิ้นสุดภาระเมื่อสินค้าถูกยกขึ้นไปวางบนเรือ ผู้ขายเป็นคนจ่ายค่าระวางเรือ จ่ายค่าประกันรวมถึงทำพิธีศุลกากรขาออก ส่วนผู้ซื้อ รับผิดชอบตั้งแต่ยกสินค้าขึ้นไปวางบนเรือรวมถึงทำศุลกากรขาเข้า FCA ผู้ขายส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ของผู้รับขนส่ง รวมถึงทำพิธีศุลกากรขาออก ผู้ซื้อรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าถูกวางบนรถของผู้รับขนส่งรวมถึงทำพิธีศุลกากรขาเข้าจริง ๆ แล้ว INCOTERM ก็มีบทบาทในการนำเข้าสู่สินค้านะ เพราะเป็นตัวกำหนดความรับผิดชอบของทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย แล้วก็เป็นปัจจัยในการกำหนดราคาสินค้าด้วย”

4. ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสู่สินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์

“ในมุมมองของพี่ CIF ข้อดีเลยคือ มี Insurance ไม่ต้องกังวลว่าเวลาสินค้าเสียหายจากการขนส่งจะไม่มีใครรับผิดชอบ ส่วนข้อเสียก็อาจจะเป็นเรื่องที่เราไม่ได้เป็นคนเลือกสายเรือเอง แต่ก็ได้ไม่ได้เป็นปัญหามากนะเท่าที่พี่เคยทำมา ในส่วนของ FCA จะเป็นประโยชน์ตรงที่เราสามารถเลือก Shipping Agent เลือกสายเรือเองได้ เลือกว่าจะไปกับเจ้านี้ สเก็ดนี้ สายเรือนี้ อะไรแบบนี้ แต่ข้อเสียคือไม่มี Insurance ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะเป็นของเรา ของผู้ซื้อ”

5. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าสู่จำหน่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา

“ถ้าการนำเข้าโดยตรงเลยพี่ไม่ค่อยมีนะ จะมีพวกปัญหาทั่วไป เรือดีเลย์ เรือเข้าช้า แบบเนี้ย แล้วก็อีกอย่าง ก็ไม่เชิงเป็นปัญหา แต่เวลาทำหน้าที่มอบอำนาจเวลาเปลี่ยนชิปปิ้งอะคะ ถ้าเปลี่ยนเจ้าที่จะต้องทำหน้าที่มอบอำนาจใหม่ ก่อนข้างวันขาย พี่เลยไม่ค่อยอยากเปลี่ยนชิปปิ้งเท่าไร ส่วนใหญ่ถ้าใช้เจ้าไหนแล้วโอเคก็จะใช้เจ้านั้นตลอด”

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่าการนำเข้าสู่สินค้าประเภทจำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด

“ตัวสินค้ามีมูลค่าค่อนข้างสูง พี่ว่าเทอม CIF จะเหมาะกว่าเทอมอื่น เพราะช่วยลดความเสี่ยงในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายระหว่างทาง แล้วก็ตัวสินค้ามีขนาดใหญ่ด้วย ส่งทางเรือนี้แหละเหมาะแล้ว”

7. ในสถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วน

ร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินเรือ, ระยะเวลาการเดินเรือ, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่น ๆ (ถ้ามี)

7.1 สถานการณ์ ปกติทั่วไป

แต่ละปัจจัยส่งผลเป็นสัดส่วนเท่า ๆ กัน

7.2 สถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ

ระยะเวลาการเดินเรือ 80%

การเคลียร์สินค้า 10%

ต้นทุนการขนส่ง 10 %

7.3 ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

ความพึงพอใจ 70 %

ต้นทุนการขนส่ง 30 %

7.4 ช่วงเทศกาล (High-Season)

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 85%

การเคลียร์สินค้า 15%

8. จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทตู้แช่น้ำมัน บริษัทกรณีศึกษา

“ขอตอบในส่วนที่เป็นจุดที่ควรพัฒนา ในส่วนที่เป็นปัจจัย External คงไม่มี แต่ปัจจัย Internal มีแน่นอน ที่พบบ่อยมาก ๆ เป็นเรื่องเกี่ยวกับการประสานงานในองค์กร ที่มักจะไม่ค่อยได้รับความร่วมมือจากฝ่ายที่เกี่ยวข้องเท่าที่ควรจะเป็น เลยอาจทำให้งานสะดุดบ้างเป็นครั้งคราว ที่คิดว่า ภายในองค์กรควรจะพูดคุยกันมากขึ้น โดยอาจจะจัด Weekly Meeting อัพเดทความคืบหน้าของงาน อะไรแบบนี้ จะได้ไม่เกิดปัญหา”

9. ข้อเสนอแนะ อื่น ๆ

“ไม่มี”

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 3 ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายธุรกิจ บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จำหน่ายน้ำมัน

1. อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย

- “1. ผู้ขายแจ้งกำหนด Ex-works ให้ผู้ซื้อทราบ
2. ผู้ซื้อติดต่อ Shipping / Agent เพื่อทำการ Book Flight
3. ผู้ขายขนส่งสินค้า by truck ไปที่ Port
4. ขนส่งทางเรือใช้เวลา 12 วัน ถึง Bangkok Port
5. ดำเนินการ Customs Clearance พร้อมจ่าย Import Duty
6. ขนสินค้ามาที่โกดังของผู้ซื้อ”

2. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)

“ทุกอย่างเกี่ยวข้องหมดนะ เกี่ยวข้องทุกข้อ แต่ที่มีกระทบมากที่สุด สำหรับผมผมว่าเป็นเรื่องการประสานงาน ปัจจัยอื่น ๆ อาจจะส่งผลกระทบบ้าง แต่ถ้าการประสานงานเป็นไปด้วยดี มีการแจ้งรายละเอียดงานครบ รวมถึงถ้ามีการวางแผน หรือแนวทางการแก้ปัญหาที่ดี ผมว่าจะทำให้งานลุล่วงไปได้ด้วยดี”

3. อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน

“ตามที่ผมเข้าใจนะ CIF ก็คือ Cost + Freight + Insurance ราคาขายจะรวมค่าใช้จ่ายและต้นทุนดังกล่าวไว้แล้ว โดยผู้ขายทำหน้าที่ส่งสินค้ามาจนถึงท่าเรือปลายทางของผู้ซื้อ ส่วนการนำเข้าสินค้าและภาษีจะเป็นภาระของผู้ซื้อครับ FCA ก็คือ Free Carrier ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าถึงแค่ Port จากนั้นผู้ซื้อจะเป็นคนรับผิดชอบตั้งแต่ขนขึ้นเรือหรือว่าจะเป็นเครื่องบิน ก็แล้วแต่ว่าจะมาทางไหนนะ”

4. ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์

“ในมุมมองของผู้ซื้อนะ CIF ค่าใช้จ่ายสูงกว่า แต่มีประกัน ความเสี่ยงต่ำ ของ FCA ผู้ซื้อควบคุมค่าใช้จ่ายได้”

5. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าสู่จำหน่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา

“เมื่อก่อนมีปัญหาเรื่องของการ Booking Flight กรณีนี้บริษัททำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ผู้ซื้อต้องการความรวดเร็วเป็นหลัก การนำเข้าแบบ CIF ผู้ซื้อไม่สามารถกำหนด Booking เองได้ เพราะไม่ได้เป็นค่าจ่ายค่า Freight ภายหลังเพื่อแก้ปัญหานี้เนี่ยเลยมีการเปลี่ยนเทอมมาใช้เป็น FCA แทนครับ”

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่าการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด

“ผมว่า FOB ก็น่าสนใจนะ ผู้ขายจะได้ดำเนินการประสานงานขั้นตอนต่าง ๆ ในประเทศเขาให้เรียบร้อย อีกอย่างนึงเรื่องค่าใช้จ่าย Port to Port ค่อนข้างสูง ผมว่าทางบริษัทผู้ซื้อควรจะเป็นคนควบคุมตรงนี้เอง จริง ๆ FCA ก็ใกล้เคียงนะ แต่ว่า FCA น่าจะต่างกันนิดหน่อยตรงที่ผู้ซื้อต้องส่งรถไปรับสินค้าที่จุดนัดรับของต้นทาง”

7. ในสถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วน

ร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินเรือ, ระยะเวลาการเดินเรือ, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่น ๆ (ถ้ามี)

7.1 สถานการณ์ ปกติทั่วไป

ความพึงพอใจ 20%

ต้นทุนการขนส่ง 40%

ระยะเวลาการเดินเรือ 15%

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 20%

การเคลียร์สินค้า 5%

7.2 สถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ

การเคลียร์สินค้า 20%

ความถี่ของตารางการเดินเรือ 45%

ระยะเวลาการเดินเรือ 5%

ความพึงพอใจ 10%

ต้นทุนการขนส่ง 20%

7.3 ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

ความพึงพอใจ 20%

ต้นทุนการขนส่ง 50%

ระยะเวลาการเดินทาง 10%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 15%

การเคลียร์สินค้า 5%

7.4 ช่วงเทศกาล (High-Season)

ความพึงพอใจ 15%

ต้นทุนการขนส่ง 20%

ระยะเวลาการเดินทาง 10%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 30%

การเคลียร์สินค้า 25%

8. จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมัน บริษัททรูศึกษา

“ควรพัฒนาการประสานงานระหว่างผู้ซื้อ ผู้ขาย ตัวกลาง และควรเพิ่มความรวดเร็วในการทำงานทุก ๆ ด้าน”

9. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

“ไม่มี”

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 4 หัวหน้างานจัดซื้อและนำเข้าสินค้า บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จำหน่ายน้ำมัน

1. อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จำหน่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย

“ขั้นตอนในการนำเข้า ถ้าชิปเมนต์ไม่ได้มีปัญหาอะไร ขั้นตอนที่ 1 ได้รับข้อมูล มาจากต่างประเทศ เป็นอีเมลล์เป็นอะไรอย่างนี้ ว่าจะมีชิปเมนต์ตัวนี้ฉันจะส่งไปให้คุณนะ อะไรประมาณนี้ ข้อที่ 2 เมื่อตกลงกันว่าจะส่งเข้ามาแล้วก็จะเป็นเรื่องของการส่งเอกสารให้มีการคอนเฟิร์ม ทางพี่ก็จะตรวจเอกสาร ความถูกต้องของเอกสาร ยอดเงิน ต้องตรวจสอบให้ถูกต้อง แล้วเมื่อมีการคอนเฟิร์มเอกสารแล้ว ต่อไปเป็น ข้อ 3 ก็คือ เรือ ออกจากท่าเรือ ต้นทาง มายังประเทศปลายทาง คือที่ท่าเรือกรุงเทพ เมื่อเรือมาถึงเราก็จะมีตารางเรืออยู่แล้วว่า E.T.D. และ E.T.A. เมื่อไหร่ ในระหว่างที่เรือมา

เราก็ต้องเตรียมเอกสาร เช่น ใบขน, เอกสารข่ง ตวง วัด เตรียมการไว้ก่อนที่เรือจะเข้า ต่อไปเมื่อเรือเข้า ก็ดำเนินพิธีการตามพิธีการทางศุลกากร คือ เคลียร์สินค้าออกจากท่าเรือ ถ้าไม่คิดปัญหาอะไรจากศุลกากรก็สามารถคอนเฟิร์มจัดส่งสินค้าได้เลย”

2. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)

“ในการนำเข้าเนี่ย ไม่ว่าจะเส้นทางเรือหรือทางแอร์ ก็น่าจะเป็นเรื่องสภาพอากาศ บางครั้งก็มิได้รับแจ้งจากผู้จัดส่งเหมือนกันว่า ขอแจ้งเรือดีเลย์ เดิมทีแพลนว่าจะ E.T.D. ที่นี้เรือมีการดีเลย์เนื่องจากเกิดพายุ หรือ ท่าเรือหนาแน่น หรือสภาพทางต่างประเทศไม่พร้อมก็ทำให้เรือดีเลย์ออกไปได้ แล้วก็เรื่องเอกสาร เนื่องจากเป็นการติดต่อประสานงานในหลายหน่วยงาน ในเรื่องของเอกสารก็มีความผิดพลาดได้ แล้วก็มีความเข้าใจไม่ตรงกัน อย่างเช่น B/L ชื่อ Consignee ไม่ตรงกันกับ Invoice เราก็ต้องตรวจเช็คและรอการแก้ไข ในเรื่องของการแก้ไข B/L เนี่ย ก็จะค่อนข้างยากแล้วก็ล่าช้า เพราะว่าเหมือนเค้าเรียกว่าผู้ประสานงานเนี่ยประสานงานกันหลายหน่วยงาน เช่น Consignee ประสานงานกับ Agent ประสานงานกับ Shipper กว่าจะไปถึงสายเรือ มันก็ล่าช้าตรงนี้ด้วย เสร็จแล้วเรื่องของสินค้า ก็มี ส่วน ถ้าเป็นปัจจัยสินค้า การส่งงานมาผิด ก็มี เอกสารดีแคลร์ว่าจะส่งตัวนี้มาให้เรา แต่ว่าสินค้ามาจริงผิดก็มี มีผลต่อนำเข้า เพราะเวลาที่เจ้าหน้าที่เปิดตรวจ เจ้าหน้าที่จะเข้าใจว่าเราส่งไปทางทุจริต ลักลอบนำเข้ามา อะไรประมาณนี้ ตู้จ่ายน้ำมันที่ผ่านมาก็ค่อนข้างเคลียร์ง่าย เพราะเรามีการเตรียมพร้อมในด้านเอกสาร ตู้มาก็ตู้ ตรวจสอบให้ตรง เรียกหน่วย Unit หรือ Skid ก็เรียกให้ตรงกัน ถ้าแดงให้ตรงกัน ถ้าเอกสารเราเป๊ะ เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่จะไม่ค่อยไปลงดีเทลเยอะ นอกจากถ้าเอกสารมีผิดพลาดจุดนี้ก็จะเพ่งเป็นพิเศษ เพราะฉะนั้น ถ้าเราป้องกัน เราควรตรวจสอบให้มันถูกต้องตั้งแต่ที่แรกไปเลย”

3. อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน

“ถ้าเปรียบเทียบกับเทอม CIF และ FCA หรือ CIF เนี่ยคิดว่ามันครอบคลุมกว่าเท่าที่ทำมานะ เหมือนว่ามันรวมประกันไปแล้วจนถึงบ้านเรา แต่ในส่วนของ FCA ถ้าเราลืมหรือยังงั้นเนี่ย เราอาจจะไม่ได้นึกถึงการทำประกันเพิ่มก็มีนะ ที่นี้ถ้าสินค้าเสียหายเราก็ไม่รู้จะไปเคลมใครได้เลย เคนำเข้ามาแล้ว ตัวผาของผู้จ่ายได้รับความเสียหาย ตรงนี้ก็มีการทำเคลมคืนเหมือนกัน ตัวนี้มาในเทอม FCA แต่ถึงจะส่งมาในเทอม FCA แต่ของพี่ก็จะมีการทำประกันไว้ทุกชิปมันไม่ว่าจะนำเข้ามาใน

เทอมไหน FCA จะโดนเรียกเก็บค่า Freight กับ ประกัน เพิ่มขึ้น ส่วนพวก Local Charge ก็จะต้องจ่ายเหมือนกัน”

4. ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์

“จากประสบการณ์เนี่ย เพราะบางทีความเข้าใจเทอมทั้ง 2 เทอมเนี่ย เคยถามชิปปิ้งเองเค้าก็บอก ก็ให้ความหมายของเทอมไม่เหมือนกัน ก็เลยไม่รู้ว่าจะยึดอันไหนเป็นมาตรฐาน แต่ระหว่าง 2 เทอมนี้คิดว่า ถ้าเป็นเทอม CIF สำหรับเราที่เป็นคนซื้ออะ CIF จะเป็นเทอมที่เราจะได้เปรียบ คิดว่าเราได้เปรียบ แต่ถ้าเป็น FCA พวกค่าใช้จ่ายต้นทุนอะไรแบบเนี่ยมันก็จะต้นทุนที่ฝั่งของผู้จัดส่ง เราต้องไปเสียตรงนั้นด้วย พวกค่า Transport, ค่าน้ำมันอะไรอย่างเงี้ย เพราะฉะนั้นถ้าข้อแตกต่างของทั้ง 2 เทอมนี้ สำหรับพี่ที่เคยนำเข้าเนี่ย คิดว่าเทอม CIF จะคุ้มกว่า จะได้เปรียบกว่าด้วย”

5. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา

“สินค้าเสียหาย ตัวนี้พบตั้งแต่ท่าเรือฝั่งบ้านเรา ตอนที่ชิปปิ้งเค้าไปเคลียร์ พบว่าสินค้าเป็นลัง มีรอยเจาะเข้าไปในพาเลท เขาก็ทำการถ่ายรูป เรียกว่าการ Survey อะไรสักอย่างของท่าเรือ เพื่อแสดงให้เห็นว่าสินค้าได้รับความเสียหายตั้งแต่ที่เค้าไปเคลียร์แล้ว ก็จะทำการเคลียร์กับท่าเรือ แล้วก็เรียกร้องความเสียหาย จากตรงนั้นได้ แต่ในส่วนของเค้าเองก็จะมีเคลมกับบริษัทประกันด้วย”

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่าการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด

“สำหรับพี่ที่เป็นบริษัทผู้ซื้อ คิดว่าหลัก ๆ เลย คิดว่าเทอม CIF มันจะต้องเป็นเทอมที่ได้เปรียบที่สุด แต่ส่วนใหญ่คนซื้อขายไม่ค่อยให้เทอม CIF ส่วนใหญ่ก็จะเป็น FOB ถ้าให้เลือกได้ก็จะเลือก CIF นี้แหละ เพราะว่ามันจะควบคุมง่ายที่สุดในการนำเข้า ที่ว่าควบคุมได้ง่ายคือเรื่องของค่าใช้จ่าย เพราะว่า ค่าใช้จ่ายในการนำเข้าเนี่ย อย่างที่บอกทั้ง Freight ทั้ง ประกัน มันไปรวมอยู่ในตัวค่าสินค้าอยู่แล้ว เพราะฉะนั้น ราคาสินค้าเนี่ย เราจะต้อง เปรียบเทียบตั้งแต่แรกแล้วว่าเราได้เปรียบ เสียเปรียบแบบไหน ก่อนที่เราจะตกลงซื้อ-ขาย แล้วก็เพื่อลดขั้นตอนในการนำเข้าให้มันมีความยุ่งยากน้อยลง”

7. ในสถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วน

ร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินทาง, ระยะเวลาการเดินทาง, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่น ๆ (ถ้ามี)

การเดินทาง ที่วัน, ความสามารถในการเคลียร์สินค้า

7.1 สถานการณ์ ปกติทั่วไป

ความพึงพอใจ 5%

ต้นทุนการขนส่ง 60%

ระยะเวลาการเดินทาง 15%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 15%

การเคลียร์สินค้า 5%

7.2 สถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ

การเคลียร์สินค้า 20%

ระยะเวลาการเดินทาง 30%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 30%

ต้นทุนการขนส่ง 10%

ความพึงพอใจ 10%

7.3 ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

ความพึงพอใจ 30%

ต้นทุนการขนส่ง 30%

ระยะเวลาการเดินทาง 20%

การเคลียร์สินค้า 10%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 10%

7.4 ช่วงเทศกาล (High-Season)

ความพึงพอใจ 5%

ต้นทุนการขนส่ง 15%

ระยะเวลาการเดินทาง 10%

ความถี่ของตารางการเดินทาง 50%

การเคลียร์สินค้า 20%

8. จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมัน บริษัทกรณิศศึกษา

“จริง ๆ ควรพัฒนาเรื่องระบบการติดต่อประสานงาน เพราะบางคนบางฝ่ายก็ให้ความร่วมมือดี แต่บางฝ่ายก็จะประสานงานยุ่งยากนิดนึง พวกที่เกี่ยวกับราชการ สุลกากรเนี่ย”

9. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

“ไม่มี”

ผู้เชี่ยวชาญท่านที่ 5 เจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดซื้อและนำเข้าสินค้า บริษัทผู้ผลิตและให้บริการซ่อมตู้จ่ายน้ำมัน

1. อธิบายขั้นตอนการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย

“อันดับแรกก็คือรับเอกสาร Invoice, Packing List มาจากทางญี่ปุ่น แล้วก็ทำการตรวจสอบข้อมูลในเอกสารว่าถูกต้องหรือป่าว ถ้าเอกสารถูกต้องก็ทำการคอนเฟิร์มเอกสารกับทางญี่ปุ่นได้เลย ส่วนทางญี่ปุ่นเขาก็จะบึ๊กเรือ แล้วเราก็จะได้ข้อมูลอัปเดตกับทางชิปปิ้งของเราอะคะ ชิปปิ้งก็จะเตรียมเอกสารนำเข้า อย่างเช่น ใบขน ใบชั่ง ตวง วัด ให้พร้อม แล้วก็ป็นขั้นตอนของชิปปิ้งเพื่อเตรียมสินค้าให้เรา”

2. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง / มีผลต่อการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย มีอะไรบ้าง พร้อมเหตุผลประกอบ (เช่น สินค้า, เอกสาร, บุคคล, สภาพอากาศ, การประสานงาน เป็นต้น)

“เอกสารในการนำเข้าสำคัญอะ ถ้ามีจุดผิดพลาดจะทำให้ยากในการนำเข้าแล้วก็เสียเวลาแก้ไขอะ สภาพอากาศ ปกติแล้วจะมีการประมาณการณ์วันนำเข้าอยู่แล้ว ถ้าสภาพอากาศ ณ วันนั้น ๆ ไม่ได้เป็นไปตามที่คิดไว้ก็ทำให้เราได้รับของช้า”

3. อธิบายความหมาย และขอบเขตของ เทอม CIF และ เทอม FCA ตามความเข้าใจของท่าน

“CIF ทุกอย่างต้นทางจะเป็นผู้จัดการ จากโรงงานผู้ขายจนถึงท่าเรือฝั่งผู้ซื้อ แล้วจากนั้นจะเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อจัดการทั้งหมด เทอมนี้ผู้ขายจะทำประกันให้ด้วยอะ FCA ทางต้นทางจะรับผิดชอบจนถึงท่าเรือหรือสนามบินต้นทาง หลังจากนั้นเราจะเป็นคนดำเนินการต่อ”

4. ข้อดี และข้อเสีย ในการนำเข้าสินค้า เทอม CIF และ เทอม FCA ในมุมมองและบทบาทของผู้ถูกสัมภาษณ์

“ข้อดีของ CIF ก็คือดีตรงที่ทุกอย่างต้นทางจัดการให้หมด มีประกันภัยด้วย ข้อเสียคือค่าใช้จ่ายแพง แลก D/O แพง ส่วนข้อดีของ FCA เราเป็นคนเลือก Forwarder เองว่าจะใช้เจ้าไหน การประสานงานจะง่ายกว่าเพราะถ้าอย่าง CIF ทางต้นทางจะเลือก Forwarder เอง บางทีเจ้านั้นเขาไม่เคยทำนำเข้าตู้จ่ายน้ำมันมาก่อน ก็จะทำงานมันช้าในตอนแรก ๆ เพราะเขาไม่รู้ขั้นตอนมันซับซ้อน ส่วนข้อเสียก็คือเราต้องจ่ายค่า Freight เอง แล้วก็เสียค่าทำประกันสินค้าเอง ถ้าเราอยากทำ”

5. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีปัญหาเกี่ยวกับการนำเข้าตู้จ่ายน้ำมัน เทอม CIF และ เทอม FCA หรือไม่ / มากน้อยเพียงใด / และเป็นปัญหาเรื่องใด ตามลำดับของปัญหา

“จริง ๆ แล้วก็ไม่เคยมีปัญหาอะไรร้ายแรงมากนะคะ ก็จะมีบ้างเล็ก ๆ น้อย ๆ เรื่องเอกสาร ชั่ง ตวง วัด รายละเอียดไม่ตรงบ้าง ต้องใช้ชิปปิ้งเอากลับไปแก้ไขใหม่ เพราะว่าเอกสารต้องถูกต้องเป๊ะ ๆ ”

6. ผู้ถูกสัมภาษณ์มีความเห็นว่าการนำเข้าสินค้าประเภทตู้จ่ายน้ำมันจากประเทศญี่ปุ่น มายัง ประเทศไทย ควรใช้รูปแบบการนำเข้าและเทอมการขนส่งใด ที่เหมาะกับบริษัทกรณีศึกษา เพราะเหตุใด

“คิดว่า CIF เหมาะกว่าเพราะทุกอย่างต้นทางจัดการให้ แล้วก็ไม่ต้องห่วงเรื่องสินค้าเสียหายเพราะมีประกันอยู่แล้ว”

7. ในสถานการณ์ / ช่วงเวลา ดังต่อไปนี้ ผู้ถูกสัมภาษณ์ให้น้ำหนักในเรื่องใดมากกว่ากัน คิดเป็นสัดส่วน

ร้อยละ (เปอร์เซ็นต์) เช่น ความถี่ของตารางการเดินเรือ, ระยะเวลาการเดินเรือ, การเคลียร์สินค้า, ต้นทุนการขนส่ง, ความพึงพอใจ, และอื่น ๆ (ถ้ามี)

7.1 สถานการณ์ ปกติทั่วไป

1. ความพึงพอใจ 40%
2. ต้นทุนการขนส่ง 40%
3. ระยะเวลาการเดินเรือ 10%
4. ความถี่ของตารางการเดินเรือ 10%

7.2 สถานการณ์ ฉุกเฉิน / เร่งรีบ

- 1.ระยะเวลาการเดินทางเรือ 20%
- 2.ความถี่ของตารางการเดินทางเรือ 50%
- 3.การเคลียร์สินค้า 20%
- 4.ต้นทุนการขนส่ง 10%

7.3 ช่วงนอกเทศกาล (Low-Season)

- 1.ความพึงพอใจ 20%
- 2.ต้นทุนการขนส่ง 20%
- 3.ระยะเวลาการเดินทางเรือ 20%
- 4.ความถี่ของตารางการเดินทางเรือ 20%
- 5.การเคลียร์สินค้า 20%

7.4 ช่วงเทศกาล (High-Season)

- 1.ความถี่ของตารางการเดินทางเรือ 60%
- 2.ระยะเวลาการเดินทางเรือ 20%
- 3.การเคลียร์สินค้า 20%

8. จุดเด่น / จุดที่ควรพัฒนาเกี่ยวกับการนำเข้าสู่สินค้าประเภทผู้จำหน่ายน้ำมัน บริษัทกรณิศศึกษา

“จุดเด่นคิดว่าเรามีชิปปิ้งเจ้าประจำที่ทำงานด้วยกันมานาน คือชิปปิ้งที่ใช้อยู่เขามีประสบการณ์มาก ก่อนข้างเก่าอะคะ ทำเกี่ยวกับพวกนี้มานาน เขาเลยจะให้คำแนะนำได้ดี งานเลยไม่ค่อยติดปัญหา จุดที่ควรพัฒนาที่อาจจะเป็นเรื่องการประสานงานเล็ก ๆ น้อย ๆ ในบริษัทเนี่ยแหละคะ เหมือนอย่างเช่นเวลาที่มีตู้คอนเทนเนอร์มาส่งสินค้ามาส่งพร้อม ๆ กัน คนตัดตู้ก็จะมีบ่นบ้าง งอแงบ้าง อะไรแบบนี้อะคะ แล้วก็โกดังที่ไว้เก็บสินค้าในบริษัทมีพื้นที่ค่อนข้างจำกัด”

9. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

“ไม่มี”

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	สิริกมล บุญรัตน์
วัน เดือน ปีเกิด	8 สิงหาคม 2535
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
ประวัติการศึกษา	มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจด้านการบิน, 2557 มหาวิทยาลัยรังสิต ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์, 2563 ทุนเรียนดี ประสิทธิ์-คุณหญิงพัฒนา 15/143 หมู่ที่ 18 ตำบลคูคต อำเภอลำลูกกา จังหวัด ปทุมธานี
ทุนการศึกษา ที่อยู่ปัจจุบัน	



มหาวิทยาลัยรังสิต Rangsit University