

บทที่ 1

บทนำ

หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันสินค้าอาหารทะเลแช่เยือกแข็งเป็นที่ยอมรับและได้รับความนิยมมากในตลาดโลก ซึ่งไทยเป็นประเทศที่มีการส่งออกสินค้าอาหารทะเลและผลิตภัณฑ์แปรรูปจากสัตว์น้ำในอันดับต้นๆ โดยมีการส่งออกไปยังตลาดหลักคือ สหรัฐอเมริกา และปัจจุบันมีประเทศที่มีศักยภาพในการบริโภคเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จึงเป็นเป้าหมายหลักในการเจาะตลาดส่งออกของไทย โดยมีประเทศคู่แข่งสำคัญของไทยอยู่ในภูมิภาคเอเชียซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเหมาะสมแก่การทำประมงเช่นกัน อาทิ เวียดนาม อินโดนีเซีย อินเดีย และจีน ทำให้เกิดการแข่งขันด้านการค้าที่สูงมากขึ้นเรื่อยๆ

ในปี 2549 ผู้ส่งออกไทยต้องเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคการกีดกันทางการค้าทั้งมาตรการเอตี (มาตรการต่อต้านการทุ่มตลาดกึ่ง) ของสหรัฐอเมริกา ที่มีการเก็บภาษีซ้ำซ้อน (ซี-บอนด์) ซึ่งผิดกติกาการค้าโลก มาตรการอาหารปลอดภัย ปลอดภัยสารตกค้าง ตามเกณฑ์มาตรฐานของสหรัฐอเมริกา แต่อาหารทะเลของประเทศไทยก็ยังคงได้เปรียบในเรื่องของคุณภาพและความปลอดภัยสูง ที่ประเทศคู่แข่งยังตามไม่ทัน เช่น เวียดนาม ซึ่งถูกห้ามการนำเข้า เนื่องจากตรวจพบยาปฏิชีวนะ หรือ บังคลาเทศ ถูกห้ามนำเข้าเนื่องจากตรวจพบสารตกค้าง ขณะที่อาหารทะเลของไทยสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ทุกขั้นตอนตั้งแต่กระบวนการผลิตไปจนถึงแหล่งเพาะเลี้ยง¹

จากสถิติการส่งออกกุ้งสดแช่เย็นแช่แข็งและแปรรูปไปสหรัฐอเมริกาปี 2549 ในเดือนมกราคมถึงพฤศจิกายน เท่ากับ 284,864 ตัน มูลค่า 70,858.60 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 ขยายตัวทั้งปริมาณและมูลค่าร้อยละ 12.60 และ 9.88 ตามลำดับ ปลาสดแช่เย็นแช่แข็ง เนื้อปลาสดแช่เย็นแช่แข็งและปลาแปรรูป ปริมาณการส่งออกเท่ากับ 42,358 ตัน มูลค่า 4,722.55 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 ลดลงทั้งปริมาณและมูลค่าร้อยละ 2.35 และ 7.54 ตามลำดับ ปลาหมึกสดแช่เย็นแช่แข็งและปลาหมึกแปรรูป ปริมาณการส่งออก เท่ากับ 7,349 ตัน มูลค่า 1,134.60 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 ขยายตัวทั้งปริมาณและมูลค่าร้อยละ 15.70 และ 34.36 ตามลำดับ¹ โดยมีบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือที่ให้บริการรับขนส่งจำนวน 13 สายเรือ ได้แก่ 1. MAERSK LINE (เรือสัญชาติเดนมาร์ก) 2. APL (เรือสัญชาติสิงคโปร์-อเมริกัน)

¹ กรมส่งเสริมการส่งออก. 2550. แนวโน้มและสถานการณ์การค้าของสินค้าประมงไทยในเวทีการค้าโลกปี 2550.

3. OOCL (เรือสัญชาติฮ่องกง) 4. NYK (เรือสัญชาติญี่ปุ่น) 5. COSCO (เรือสัญชาติจีน) 6. HANJIN (เรือสัญชาติเกาหลี) 8. RCL (เรือสัญชาติไทย-สิงคโปร์) 9. EVER GREEN (เรือสัญชาติไต้หวัน) 10. K LINE (เรือสัญชาติญี่ปุ่น) 11. HEUNG A SHIPPING (เรือสัญชาติเกาหลี-ญี่ปุ่น) 12. HYUNDAI (เรือสัญชาติเกาหลี) 13. HAPAG LLOYD (เรือสัญชาติเยอรมัน)

การขนส่งทางเรือเป็นการให้บริการขนส่งที่ประหยัดที่สุด จากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ทำให้ผู้ศึกษาสนใจที่จะทราบถึงการดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าโดยตู้รีเฟอร์คอนเทนเนอร์ ที่มีอุปกรณ์ทำความเย็นติดอยู่ด้านข้างของตู้รีเฟอร์คอนเทนเนอร์ เป็นตัวรักษาอุณหภูมิสินค้าประเภทอาหารทะเล โดยคำนึงถึงต้นทุนของผู้ส่งออกที่ได้มอบหมายการขนส่งสินค้าให้บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือเป็นผู้รับบรรทุกเป็นหลัก โดยส่งออกสินค้าไปประเทศสหรัฐอเมริกา ทำเรือลอสแอนเจลิส เงื่อนไขการค้า INCOTERM 2000 โดยเป็นการรับขนส่งตั้งแต่ท่าเรือแหลมฉบัง ถึง ท่าเรือลอสแอนเจลิส เป็นการขนส่งในเงื่อนไขแบบ CFR (Cost and Freight) ซึ่งถือว่าเป็นเงื่อนไขการส่งมอบที่เป็นธรรมและได้รับการยอมรับจากผู้ส่งออก ทั้งนี้ผู้ส่งออกจะเป็นผู้รับประกันต้นทุนค่าขนส่งแทนลูกค้าปลายทางไปก่อนและจะเรียกเก็บเงินค่าสินค้าและค่าขนส่งรวมทั้งค่าดำเนินการเมื่อถึงกำหนดชำระ ถ้าเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ทางเครื่องบิน ที่เรียกว่า Air Freight ที่รับบรรทุกสินค้าได้ต่อครั้งไม่มากต้องเสียต้นทุนค่ารักษาสภาพสินค้าพิเศษ เนื่องจากจำนวนสินค้าที่เครื่องบินรับบรรทุกได้น้อยต้องเสียค่ารักษาสภาพสินค้าเป็นพิเศษ ทำให้ไม่ได้รับความนิยม ถ้าจะเทียบกับปริมาณสินค้าที่รับขนส่งทางเรือก็น่าจะเป็นต้นทุนที่ถือว่าประหยัดสุด ปลอดภัย และใช้ระยะเวลาพอสมควร การขนส่งทางเรือได้รับความนิยมมากกว่าเพราะมีการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่ใช้บรรจุ บรรจุภัณฑ์จนได้รับความนิยมจากผู้ประกอบการและผู้นำเข้าจากต่างประเทศดังที่ปรากฏเพิ่มปริมาณการส่งออกทางเรือมากขึ้นอย่างต่อเนื่องเมื่อดูจากการขนส่งทางอื่น

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง ไปยังท่าเรือเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยนำแนวความคิดเรื่องส่วนประสมทางการตลาด ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ด้านราคา ด้านการจัดจำหน่าย ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านกระบวนการให้บริการ ด้านบุคลากร ด้านการสร้างลักษณะทางกายภาพ มาเป็นแนวทางในการวางแผนการธุรกิจสำหรับผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง อันจะนำมาซึ่งข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งออกในการที่จะคัดเลือกบริษัทขนส่งสินค้าที่คุ้มค่าที่สุด เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีอัตราการนำเข้าสินค้าอาหารทะเลแช่แข็ง เช่น กุ้งสดแช่เย็น แช่แข็ง และแปรรูป เป็นอันดับ 1 ของตลาดส่งออกสำคัญของไทย โดยมูลค่าการส่งออกปี 2549 ในช่วงระหว่างเดือนมกราคมถึงมีนาคม เท่ากับ USD216.46 ล้านเหรียญ หรือ ประมาณ 7,128.00 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 54.09 เปอร์เซ็นต์ เมื่อเปรียบเทียบกับ การส่งออกไปประเทศอื่น ทั่วโลก รวม 10 ประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น (USD85.57 คิดเป็น 21.38 %), แคนาดา (USD22.21

คิดเป็น 5.55 %), เกาหลีใต้ (USD18.02 คิดเป็น 4.5 %), ออสเตรเลีย (USD14.39 คิดเป็น 3.6 %), สหราชอาณาจักร (USD6.72 คิดเป็น 1.68 %), เยอรมนี (USD5.96 คิดเป็น 1.49 %), สหราชอาณาจักร (USD3.74 คิดเป็น 0.94 %), เบลเยียม (USD3.16 คิดเป็น 0.79 %), จีน (USD2.77 คิดเป็น 0.69 %)² โดยทำเรือหลักของอเมริกาที่ผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็งส่งออกไป คือ เมืองลอสแอนเจลิส ใช้ระยะเวลาเดินทางทางเรือประมาณ 20 วัน (Maersk Lines, 2550) ซึ่งถือว่าเป็นท่าเรือที่ถึงเร็วที่สุดของจากท่าเรือแหลมฉบังของไทย ถึงประเทศสหรัฐอเมริกา และเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของอเมริกา อีกทั้งยังสามารถใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็ง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ รวมถึงเป็นข้อมูลสำหรับผู้ส่งออกรายใหม่ที่มีความสนใจและต้องการดำเนินธุรกิจนี้ เพื่อนำข้อมูลไปใช้ให้เกิดประโยชน์สำหรับการลดต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าทางเรือต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกสายการเดินทางของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็ง ไปยังท่าเรือเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็ง ไปยังท่าเรือเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา
2. ทำให้ทราบถึงปัญหาที่มีผลต่อการเลือกบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็ง ไปยังท่าเรือเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา
3. เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง พัฒนาการให้บริการ และเพิ่มประสิทธิภาพของบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือ และผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน ให้ได้ประโยชน์สูงสุดร่วมกันในการที่จะกำหนดนโยบาย หรือกำหนดมาตรการต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับลักษณะตลาดและสภาพเศรษฐกิจสังคมในปัจจุบัน

นิยามศัพท์ที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัย หมายถึง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือของผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่แข็ง ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดบริการ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์

² กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. “มูลค่าการค้าส่งออกกุ้งแช่แข็ง แช่แข็ง และแปรรูป”. [ระบบออนไลน์]. แหล่งที่มา

หรือการบริการ ราคา ช่องทางการจัดจำหน่าย การส่งเสริมการตลาด กระบวนการให้บริการ บุคลากร และการสร้างลักษณะทางกายภาพ

บริษัทขนส่งสินค้าทางเรือ หมายถึง บริษัทที่รับขนส่งสินค้าทางเรือให้กับผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็งไปยังท่าเรือเมืองลอสแอนเจลิส ประเทศสหรัฐอเมริกา

ผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง หมายถึง 1. ผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจอาหารทะเลแช่เยือกแข็งและส่งออกไปยังจำหน่ายยังประเทศสหรัฐอเมริกา 2. พ่อค้าคนกลางที่ทำธุรกิจส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง 3. บริษัทตัวแทนที่กระทำการส่งออกแทนผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง (Freight forwarder) 4. บริษัทตัวแทนที่กระทำการด้านธุรกรรมให้กับผู้ส่งออกอาหารทะเลแช่เยือกแข็ง (Shipping Company) 5. อื่น ๆ หมายถึง บริษัทที่เป็นสมาชิกในสมาคมอาหารแช่เยือกแข็งที่ประกอบธุรกิจในการส่งออกหรือธุรกิจเพื่อการส่งออก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved