บทที่ 3
อำเภอสันกำแพงและลักษณะทั่วไปของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.1 ประวัติความเป็นมาและสภาพทั่วไปของอำเภอสันกำแพง

จากหลักฐานศิลาจารึก วัดเชียงแสน ตำบลออนใต้ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ (อำเภอสันกำแพง: ออนไลน์) พบว่าชาวอำเภอสันกำแพงอพยพมาจากพันนาภูเลา แขวงเมืองเชียงแสน (ปัจจุบันอยู่ในจังหวัดเชียงราย) มาตั้งถิ่นฐานอยู่ริมน้ำแม่ออนสมัยพระเจ้าศิริลัทธัมมังกรมหาจักรพรรคราชาธิราช หรือพระเจ้ายอดเชียงราย เสวยราชเป็นกษัตริย์ครองนครเชียงใหม่ คณะผู้มีจิตศรัทธาเลื่อมใสในศาสนาร่วมกันสร้างวิหารพระเจดีย์และหอพระไตรปิฎก นามว่า “สาสกิจญาณทันตาราม” ปัจจุบันคือวัดเชียงแสน ศิลาจารึกดังกล่าวในปัจจุบันตั้งแสดงอยู่ที่วัดป่าตึง (วัดหลวงปู่หล้าตาทิพย์) ตำบลออนใต้ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ ต่อมาได้รับการยกฐานะขึ้นเป็นอำเภอ เรียกว่า แขวงแม่ออน อยู่ในเขตการปกครองของนครเชียงใหม่ จนถึง พ.ศ.2445 สมัยพระเจ้าอินทรวโรรสครองนครเชียงใหม่เกิดกบฏเงี้ยวในจังหวัดแพร่และที่แขวงแม่ออนมีชาวเงี้ยว 11 คน ทำการปล้นโรงกลั่นสุราที่หมู่บ้านป่าไผ่ ตำบลแช่ช้าง และได้ทำการเผาที่ทำการแม่ออนจนเสียหาย จากนั้นกลุ่มกบฏได้หนีไปอยู่ในเขตอำเภอดอยสะเก็ด ต่อมาในปี พ.ศ.2446 ทางราชการได้ย้ายที่ทำการแขวงแม่ออนมาปลูกสร้างที่หมู่บ้านสันกำแพง โดยภูมิศาสตร์เป็นที่เนินสูง พบร่องรอยของแนวกำแพงเมืองเก่าจากวัดสันกำแพงถึงบริเวณที่ทำการอำเภอ ดังนั้นจึงเรียกว่า “อำเภอสันกำแพง”

ชาวอำเภอสันกำแพงประกอบด้วยคนพื้นเมืองเดิม และผู้ที่อพยพมาจากสิบสองปันนา ได้แก่พวกไทยเขิน อยู่ในเขตตำบลทรายมูล ห่างจากที่ว่าการอำเภอสันกำแพง 2 กิโลเมตรและบริเวณบ้านมอญตำบลสันกำแพง พวกไทยลื้อส่วนใหญ่อาศัยอยู่หมู่บ้านออนหลวย ตำบลออนเหนือ กิ่งอำเภอแม่ออน(เดิมเป็นเขตอำเภอสันกำแพง) พวกไทยใหญ่(เงี้ยว) อยู่กระจัดกระจายในตำบลสันกำแพง จัดเป็นกลุ่มที่ได้รับอิทธิพลทางวัฒนธรรมและทางเศรษฐกิจมากที่สุดและพวกไทยยองอยู่บริเวณตำบลบวกค้าง เป็นกลุ่มคนที่ดำรงไว้ซึ่งขนบธรรมเนียมประเพณี และรักษาภาษาพูดอย่างเคร่งครัด บางส่วนอพยพจากอำเภอสันกำแพงไปอยู่จังหวัดลำพูน บริเวณที่เรียกว่า “เวียงยอง” จนถึงเขตป่าซาง ชาวอำเภอสันกำแพงโดยรวมมีอุปนิสัยรักสงบ รักสันโดษ มีความเมตตากรุณา และมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของอำเภอสันกำแพง

ทิศเหนือ	ติดกับเขตอำเภอดอยสะเก็ด จังหวัดเชียงใหม่และอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง
ทิศใต้	ติดกับเขตอำเภอแม่ทาและอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน
ทิศตะวันออก	ติดกับอำเภอเมืองและอำเภอสารภี จังหวัดเชียงใหม่
ทิศตะวันตก	ติดกับเขตอำเภอแจ้ห่ม จังหวัดลำปาง

ลักษณะภูมิประเทศและภูมิอากาศ

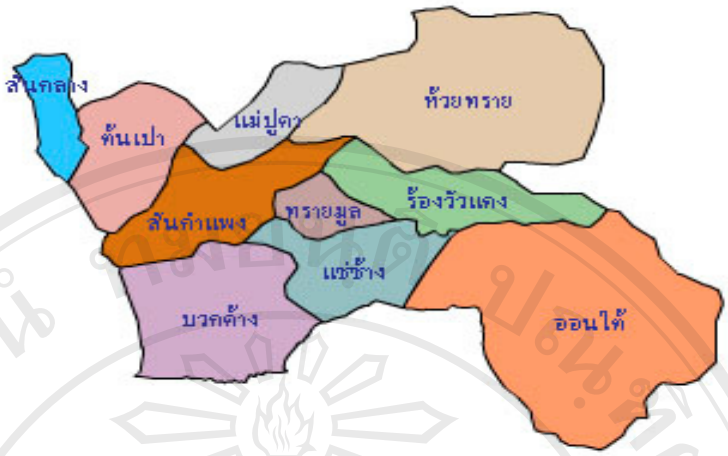
อำเภอสันกำแพงมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 196,696 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบและภูเขาเล็ก ๆ ล้อมรอบ พื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ทางตอนกลางของอำเภอ รวมทั้งเขตเทศบาล ตำบลสันกำแพง และเทศบาลต้นเปา ความสูงจากระดับน้ำทะเลประมาณ 300 เมตร ลาดเอียงไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ โดยบริเวณลุ่มแม่น้ำออน ประกอบด้วย ตำบลออนใต้ ตำบลร้องวัวแดง ตำบลแช่ช้าง ตำบลบวกค้าง ตำบลสันกำแพง และบริเวณแม่น้ำกวง ลำน้ำแม่ปูคา ประกอบด้วย ตำบลสันกลาง ตำบลแม่ปูคา และตำบลห้วยทราย ในส่วนพื้นที่ภูเขาจะอยู่บริเวณ ทางทิศตะวันออกของอำเภอ ประกอบด้วยทิวเขาเรียงขนานกันตามแนวทิศเหนือ-ใต้ ระหว่างทิวเขาเป็นที่ราบเชิงเขาและที่ราบลุ่ม ซึ่งทิวเขา ทำหน้าที่เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระดับอำเภอ และตำบล

สภาพภูมิอากาศโดยทั่วไปของอำเภอสันกำแพง เป็นแบบมรสุมเขตร้อนและได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ และลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ มีผลให้เดือน พฤษภาคม-กันยายน มีฝนตกชุกและในเดือน พฤศจิกายน - กุมภาพันธ์ มีอากาศหนาวเย็นและแห้งแล้ง โดยอุณหภูมิต่ำสุดในเดือนมกราคม ประมาณ 12 องศาเซลเซียส และสูงสุดในเดือน เมษายน ประมาณ 38 -40 องศาเซลเซียส ความชื้นสัมพัทธ์ ต่ำสุด 19 ในเดือน กันยายนและปริมาณน้ำฝนต่อปีเฉลี่ย 143 มิลลิเมตร

การแบ่งเขตการปกครอง

อำเภอสันกำแพง ประกอบด้วย 10 ตำบล 99 หมู่บ้าน (32 ชุมชน แยกเป็นในเขตเทศบาลตำบลสันกำแพง 22 ชุมชน และในเขตเทศบาลตำบลต้นเปา 10 ชุมชน) รวมประชากรทั้งสิ้น 73,730 คน เป็นชาย 35,520 และเป็นหญิง 38,210 คน

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved



รูปที่ 3.1 แสดงการแบ่งเขตการปกครองของอำเภอสันกำแพง

สภาพเศรษฐกิจ

อำเภอสันกำแพง เป็นอำเภอที่มีชื่อเสียงด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจโดยรวมเป็นศูนย์กลางแห่งหัตถกรรมไทยภาคเหนือ เป็นแหล่งผลิตสินค้าพื้นเมืองที่มีชื่อเสียง ได้แก่ เครื่องเงิน เครื่องเขิน ไม้แกะสลัก เครื่องจักสาน เครื่องปั้นดินเผา ผ้าไหม ผ้าทอพื้นเมือง และของที่ระลึกประเภทต่าง ๆ และสิ่งหนึ่งในศิลปหัตถกรรมเชียงใหม่ที่เป็นจุดเด่น คือ ผลิตภัณฑ์กระดาษสา ร่มบ่อสร้างและ พัด ซึ่งเป็นที่รู้จักสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยทุกปีจะมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ มาท่องเที่ยวจำนวนมาก

ประชากรส่วนใหญ่ของอำเภอสันกำแพง มีรายได้จากการเกษตร โดย ร้อยละ 80 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม ในพื้นที่ ประมาณ 48,088 ไร่ มีรายได้เฉลี่ยต่อคน 48,000 บาท/ปี ผลิตผลทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ยาสูบ ถั่วลิสง กระเทียม หอมแดง ลำไย มะม่วง เป็นต้น นอกจากนี้มีการส่งเสริมการเลี้ยงปลาในสระ เช่น ปลานิล ปลาไน ปลาจีน ปลาตะเพียน เพื่อเพาะพันธ์ ขยายพันธุ์ และจำหน่ายเป็นรายได้เลี้ยงครอบครัว

ด้านการปศุสัตว์ที่สำคัญ ได้แก่ การเลี้ยงโคนม ปัจจุบันมีศูนย์รับซื้อน้ำนมดิบของเอกชน จำนวน 3 ศูนย์ มีสหกรณ์โคนม 2 แห่ง มีสมาชิกผู้เลี้ยงโคนม 269 ราย จำนวน โคนมทั้งสิ้น 4,265 ตัว ผลิตน้ำนมได้วันละประมาณ 24.3 ตัน ฟาร์มไก่ จำนวน 14 ฟาร์ม และฟาร์มสุกร จำนวน 21 ฟาร์ม

ด้านอุตสาหกรรม ส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมในครัวเรือน เช่น ทำร่ม ไม้แกะสลัก เครื่องเขิน เครื่องเงิน ทอผ้า ปักผ้า ผลิตภัณฑ์จากกระดาษสาในรูปของที่ระลึกต่าง ๆ จากการสำรวจของพัฒนาชุมชนอำเภอสันกำแพง (2548) พบว่าอุตสาหกรรมในครัวเรือน ประกอบด้วย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

การทำร่ม 57 แห่ง การแกะสลัก 28 แห่ง เครื่องเงิน 25 แห่ง ตัดเย็บเสื้อผ้าสำเร็จรูป 45 แห่ง เครื่องปั้นดินเผา 4 แห่ง และอัญมณี 11 แห่ง ซึ่งมีทั้งกิจการการผลิต กิจการค้าปลีกและค้าส่ง

จากสภาพทางเศรษฐกิจที่เอื้อประโยชน์ต่อการพัฒนาศักยภาพของอำเภอสันกำแพง ทำให้สามารถที่จะขยายสถานที่ท่องเที่ยวและพัฒนาฝีมือของช่างหัตถกรรม เพราะได้รับการสนับสนุนด้านงบประมาณจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งด้านกิจกรรมการตลาด การจัดให้มีถนนคนเดินในเส้นทางสายวัฒนธรรมสันกำแพงทุก ๆ วันเสาร์ สามารถดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเข้ามาเยี่ยมชมงานหัตถกรรมของชาวอำเภอสำกำแพง เพื่อที่จะได้นำไปเผยแพร่ในระดับโลกต่อไป ก่อให้เกิดการสร้างงานและกระจายรายได้ตั้งแต่ระดับล่างขึ้นมาสู่ผู้ประกอบการระดับบนทำให้เศรษฐกิจและชาวบ้านในอำเภอสันกำแพงมีความเป็นอยู่ดีขึ้น

3.2 SMEs ในอำเภอสันกำแพง

ในอดีต SMEs ในอำเภอสันกำแพง ส่วนใหญ่ประกอบกิจการภายในครัวเรือนเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองตลาดภายในท้องถิ่นหรือตลาดภายในประเทศ เป็นหลัก โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าหัตถกรรมพื้นบ้าน คืองานหัตถกรรมที่ผลิตโดยชาวบ้านหรือช่างพื้นบ้านในท้องถิ่น จัดเป็นภูมิปัญญาชาวบ้านที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ ประกอบด้วยการทำผ้าและผลิตภัณฑ์จากผ้า ผลิตภัณฑ์จักสารไม้ไผ่และไม้มะม่วง อัญมณีและเครื่องประดับ ผลิตภัณฑ์จากกระดาษสา ไม้แกะสลัก ร่ม พัด และเครื่องเงิน เป็นต้น ซึ่งการผลิตส่วนใหญ่จะใช้วัตถุดิบที่สามารถหาได้ในแหล่งผลิตหรือในท้องถิ่นเป็นหลัก ได้รับการอบรมแนะนำจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่ให้การส่งเสริม มีการผลิตในหลายลักษณะ ตั้งแต่ผลิตคนเดียวแบบอิสระ ทำการผลิตและจำหน่ายเอง รับจ้างผลิตให้กับนายทุนหรือคนกลาง และผลิตในลักษณะของการรวมกลุ่ม แบบธุรกิจชุมชนที่ได้รับความช่วยเหลือส่งเสริมจากหน่วยงานภาครัฐและองค์กรพัฒนาชุมชน

ในปัจจุบัน SMEs ในอำเภอสันกำแพง มีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพการผลิต ตลอดจนการบริหารจัดการ มุ่งเน้นการขยายตลาดไปยังต่างประเทศเพิ่มขึ้น มีการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจประเภทเดียวกัน เพื่อพัฒนาศักยภาพทางการแข่งขันร่วมกัน มีการจัดตั้งศูนย์หัตถกรรม เข้าร่วมสมาคมการค้าต่าง ๆ เช่น สมาคมผู้ส่งออกภาคเหนือ เพื่อติดตามข่าวสาร จัดแสดงสินค้า ขยายโอกาสทางการตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการติดต่อค้าขาย มีเว็บไซต์ ทำการซื้อขายผ่านคอมพิวเตอร์ ในรูปแบบ E-commerce แต่ยังไม่ได้รับความนิยมแพร่หลาย เพราะมีปัญหาเกี่ยวกับการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา สำหรับช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์มีตั้งแต่ การจำหน่ายที่บ้าน การเปิดร้านขายปลีก ขายส่ง การส่งไปยังร้านจำหน่ายสินค้าหรือส่งให้ตัวแทนจัดจำหน่าย และการออกร้านจำหน่ายตามงานต่าง ๆ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ผลิตภัณฑ์ที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับจากทั่วโลก ได้แก่ผลิตภัณฑ์จากกระดาษสา ร่ม พัด ไม้แกะสลัก ผลิตภัณฑ์จากไม้มะม่วง และสิ่งทอ เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบการ SMEs มีรายได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ขยายกำลังการผลิตเพิ่มมากขึ้นกระจายงานสู่ท้องถิ่นใกล้เคียงสร้างรายได้ให้กับคนในชุมชน

จากการสนับสนุนและส่งเสริมให้อำเภอสันกำแพงเป็นแหล่งท่องเที่ยวและหัตถกรรมของภูมิภาค มีผลให้การจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs มีส่วนร่วม เช่น มีการจัดงานสานศิลป์ถิ่นหัตถกรรมทุก ๆ วันเสาร์ จัดงานงามล้ำค่าหัตถศิลป์กระดาษสาและภูมิปัญญาชาวบ้าน ซึ่งได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวและได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี จากลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีแหล่งหัตถกรรมที่สำคัญและจัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยว ได้แก่ บ้านบ่อสร้าง ศูนย์ร่มบ่อสร้าง บ้านอนุรักษ์กระดาษสา และชินวัตรไหมไทย ตำบลต้นเปา บ้านจ๊างนัก ตำบลบวกค้าง หมู่บ้านคนเมือง หมู่บ้านเครื่องปั้นดินเผา และหมู่บ้านหัตถกรรมไม้มะม่วง ตำบลห้วยทราย และหมู่บ้านตีลายแผ่นแร่ ตำบลสันกำแพง เป็นต้น

ทั้งนี้ SMEs ในอำเภอสันกำแพงปัจจุบัน มีการกระจายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการ SMEs ส่วนใหญ่มีทั้งคนในท้องถิ่น คนต่างถิ่น และชาวต่างประเทศ เนื่องจากมองเห็นโอกาสในการลงทุน ประกอบกับค่าจ้างแรงงานต่ำ และอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบ เป็นต้น โดยลูกค้าของผู้ประกอบการ SMEs จะแบ่งเป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มลูกค้าทั่วไป ได้แก่ เพื่อนบ้านในท้องถิ่นหรือท้องถิ่นใกล้เคียง ข้าราชการ นักท่องเที่ยวคนไทย บุคคลทั่วไปที่สนใจงานหัตถกรรม มีวัตถุประสงค์ในการซื้อเพื่อนำไปใช้ประโยชน์หรือเป็นของฝากที่ระลึก กลุ่มลูกค้าที่เป็นคนกลางหรือตัวแทนจำหน่าย ได้แก่ คนกลางประเภทต่าง ๆ บริษัทตัวแทนจำหน่ายหรือผู้ค้าส่งในกรุงเทพ ฯ และเมืองใหญ่ ๆ มีวัตถุประสงค์ในการซื้อหรือผลิตเพื่อนำไปจำหน่ายต่ออีกทอดหนึ่ง และกลุ่มลูกค้าต่างประเทศ ได้แก่ นักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่ซื้อไปเพื่อเป็นของฝากของที่ระลึกและผู้นำเข้าหรือผู้ส่งสินค้าจากต่างประเทศที่สั่งซื้อสินค้าไปเพื่อจำหน่ายในประเทศของตนเองในรูปของการค้าส่ง

ผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง มีการแข่งขันกันสูง ทั้งด้านการขายสินค้าตัดราคากันเอง เลียนแบบสินค้าที่ขายดี เป็นต้น ดังนั้น หน่วยงานของรัฐจึงต้องเข้ามามีบทบาทและให้ความรู้ความเข้าใจผู้ประกอบการ SMEs มากยิ่งขึ้น เพื่อพัฒนาศักยภาพทางการแข่งขันและปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้น เป็นเอกลักษณ์

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

3.3 ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีบทบาทมากต่อธุรกิจการนำเข้าและส่งออก มีบทบาททั้งด้านเป็นคนกลาง สร้างสื่อสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของสินค้ากับส่วนราชการ รักษาดุลยธรรมทั้งฝ่ายราชการและเจ้าของสินค้า บทบาทด้านส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศขจัดปัญหาและลดขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกและช่วยป้องกันและรักษาความเชื่อถือในสินค้าที่ส่งออก ปัจจุบันธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีความรู้ ความชำนาญทัดเทียมมาตรฐานสากล แต่ยังขาดการสนับสนุนและปกป้องจากภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเสรีทางการค้า และการลงทุนในธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้บริษัทต่างชาติมาลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งมีผลต่อผู้ประกอบการของไทยโดยตรง ทั้งนี้ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีบทบาทอย่างยิ่งในการค้าระหว่างประเทศ ดำเนินกิจกรรมต่างๆ แทนผู้นำเข้าและส่งออก ดังจะกล่าวในรายละเอียดดังนี้

(ก) ประเภทงานบริการของธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

1) งานบริการด้านการจัดทำเอกสารเพื่อการส่งออก ประกอบด้วย เอกสารดังต่อไปนี้

1.1 ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice)

1.2 ใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing list)

1.3 ใบตราส่งสินค้า (Air way bill / bill of lading)

1.4 ใบขนส่งสินค้าขาออกหรือขาเข้า

1.5 การประกันภัยสินค้า (Insurance)

1.6 หนังสือรับรองการอบ รมควัน (Fumigation certificate)

1.7 หนังสือรับรองพืช ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพืช หรือ ไม้ (Phytosanitary certificate)

1.8 หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of origin)

2) งานบริการด้านพิธีการศุลกากร คือ การดำเนินการจัดการเรื่องขอแจ้งความจำนงและตรวจปล่อยสินค้าก่อนออกจากท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน โดยผ่านเจ้าหน้าที่ศุลกากร

3) งานบริการด้านการบรรจุหีบห่อ คือ การให้บริการบรรจุหีบห่อสินค้าก่อนบรรทุก หรือลำเลียงสินค้าขึ้นตู้คอนเทนเนอร์หรือเครื่องบิน ซึ่งการบรรจุหีบห่อแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ การบรรจุหีบห่อด้วยภาชนะกล่องกระดาษ การบรรจุด้วยภาชนะไม้ และการหุ้มห่อสินค้าด้วยกระดาษลูกฟูก

4) หน้าที่เป็นตัวแทนผู้ส่งออก คือ การจัดซื้อจัดหา แล้วบรรทุกสินค้าให้กับลูกค้าตามคำสั่งซื้อ ของลูกค้าที่อยู่ยังต่างประเทศ รวมถึงการตรวจสอบสินค้าจนแน่ใจในด้านคุณภาพ ราคา สี ขนาด และคุณสมบัติอื่น ๆ ของสินค้าว่าตรงตามความต้องการของลูกค้าก่อนบรรจุหีบห่อ โดย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

กิจการจะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่านายหน้า จากผู้ซื้อและมีรายได้จากการให้บริการต่าง ๆ รวมเข้าไปด้วย เช่น ค่าจัดทำเอกสาร ค่าบริการบรรจุหีบห่อ ค่าพิธีการศุลกากร

นอกจากนี้ยังให้บริการรับชำระค่าสินค้า โดยการโอนเงินผ่านเข้าบัญชีของกิจการเพื่อชำระค่าสินค้าให้กับผู้ขายรายย่อยที่อยู่ในประเทศไทย ทั้งนี้เพื่อประหยัดค่าธรรมเนียมการโอนเงินระหว่างประเทศ และป้องกันการผิดสัญญาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ซึ่งการตรวจสอบและการจ่ายจะกระทำการโดยผ่านธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยงานบริการดังกล่าวจะอำนวยความสะดวกให้ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าโดยปราศจากการเรียกค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่ม

(ข) รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1ข) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

การขนส่งสินค้าจะใช้เวลานานกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ เหมาะสำหรับการบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ขนาดใหญ่ ไม่เน่าเสียง่ายและอัตราค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ปัจจุบันส่วนใหญ่ ของการขนส่งสินค้าจะใช้รูปแบบนี้ เพราะค่าขนส่งต่อหน่วยต่ำที่สุด มีเครือข่ายขนส่งกว้างขวาง ซึ่งบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางเรือผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้ได้ 2 ประเภท คือ (โครงการตำราเพื่อธุรกิจขนาดย่อม FAMD, 2535)

(1) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยผู้ประกอบการเดินเรือ (ทางตรง) มี 2 ลักษณะ คือ

1.1) การเช่าเหมาเรือ (Charter shipping) คือการให้บริการขนส่งสินค้าโดยไม่มีเส้นทางการค้าที่แน่นอน เป็นบริการแบบไม่ประจำเส้นทาง (tramp service) ดังนั้นจึงไม่มีการตั้งชมรมสายการเดินเรือ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความต้องการของผู้เช่าเหมาเรือและลักษณะของสินค้า ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าที่มีการซื้อขายกันครั้งละมาก ๆ มีลักษณะเป็นสินค้าเทกอง (bulk) ทำให้เสียค่าใช้จ่ายน้อยลง ลดต้นทุนค่าระวาง สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าขั้นปฐม เช่น สินค้าเกษตร น้ำมัน ในประเทศไทยนิยมเช่าเหมาเรือ กรณีสินค้าขาเข้า เช่น น้ำมัน เหล็ก และปูนซีเมนต์ ส่วนสินค้าขาออก ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง เป็นต้น ซึ่งการเช่าเหมาเรือผู้เช่าจะเช่าทั้งลำหรือบางส่วนของเรือก็ได้ ตลาดเช่าเหมาเรือสำคัญในระดับภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ สิงค์โปร์ และฮ่องกง ซึ่งการเช่าเหมาเรือ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1.1.1 การเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว (voyage charter) ส่วนใหญ่จะเป็นการเช่าเหมาเรือแบบเต็มลำถ้าไม่เต็มลำเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะรับขนสินค้าอย่างอื่นเพิ่มเติม เจ้าของเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนสินค้า เช่น ต้นทุนการเป็นเจ้าของเรือ ต้นทุนการเดินเรือ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ในเส้นทาง ต้นทุนปฏิบัติการ เป็นต้น ทั้งนี้เจ้าของเรือจะพิจารณาค่าระวางที่จะได้รับคุ้มทุนกับการให้เช่าเหมาเรือหรือไม่ โดยอัตราค่าระวางขึ้นอยู่กับระยะทาง ชนิดของสินค้า ต้นทุนการให้บริการขนส่ง และความเหมาะสมของเรือที่สามารถหามาได้

1.1.2 การเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา (time charter) ผู้เช่าเหมาเรือได้สิทธิในการใช้เรือเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่ง ขึ้นอยู่กับการตกลงระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเหมาเรือ โดยเส้นทางการเดินเรือและชนิดของสินค้าที่จะขนส่ง ผู้เช่าเหมาเรือจะเป็นผู้กำหนด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขข้อจำกัดของสัญญาเช่าเหมาเรือ เจ้าของเรือจะเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาให้เรือสามารถปฏิบัติการได้ ส่วนผู้เช่าเหมาเรือต้องรับภาระ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในเส้นทางและที่เกี่ยวกับสินค้า อัตราค่าเช่าเหมาเรือแบบเป็นระยะเวลา ขึ้นอยู่กับลักษณะของเรือ เช่น ขนาด ความเร็ว อายุ และสภาพทั่วไปของตลาดค่าเช่าเหมาเรือ กรณีนี้นิยมจ่ายตามอัตราต่อน้ำหนักที่เรือสามารถรับน้ำหนักได้ (dead weight on) ต่อระยะเวลา หรือจ่ายเป็นอัตรารายวัน

1.1.3 การเช่าเหมาเรือแบบตัวเรือเปล่า (bare boat charter) คือการเช่าเหมาเรือเฉพาะตัวเรือเปล่า ไม่รวมลูกเรือ เป็นการเช่าที่มีระยะเวลายาวนาน หรือเช่าเหมาตลอดอายุการใช้งานของเรือ เจ้าของเรือรับภาระต้นทุนการจัดหาเรือ ส่วนผู้เช่าเหมาเรือจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงาน ด้านการปฏิบัติการ

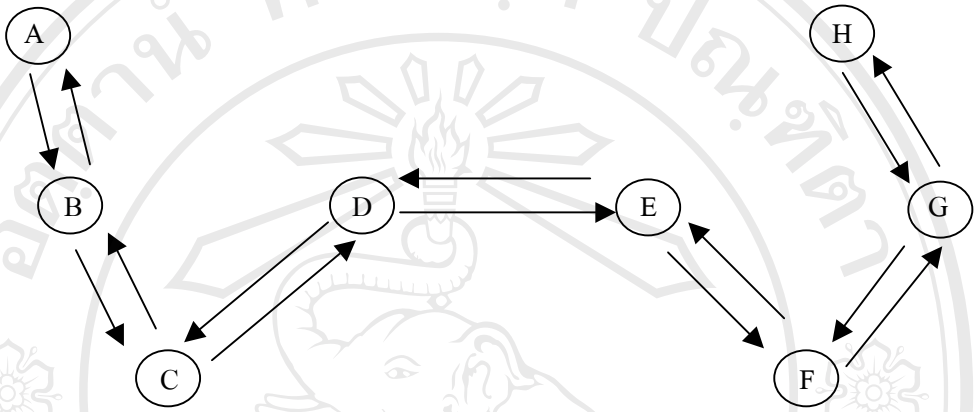
1.1.4 การเช่าเหมาเรือแบบผสม (hybrid charter) คือการนำวิธีการเช่าเหมาเรือที่กล่าวไว้ข้างต้นมาผสมกันตามความเหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการในการใช้งาน ประกอบด้วย การเช่าเหมาเรือเที่ยวเดียวอย่างต่อเนื่อง (consecutive voyage)ใช้ในกรณีที่มีการซื้อขายครั้งละมาก ๆ และมีการทยอยส่งมอบ โดยกำหนดให้มารับสินค้า ตามวันเวลาที่ระบุไว้ เจ้าของเรือจะนำเรือมารับสินค้าของผู้เช่าเหมาเรือจากเมืองท่าต้นทางไปยังเมืองท่าปลายทาง และหลังจากนั้นจะมารับสินค้าอีกที่เมืองท่าต้นทาง และ การเช่าเหมาเรือแบบผสมระหว่างแบบเที่ยวเดียว และเป็นระยะเวลา (time- charter trip) คือมีการกำหนดเส้นทางเดินเรือแบบการเช่าเหมาเรือแบบเที่ยวเดียว แต่มีการกำหนดการจ่ายค่าเช่าตามระยะเวลาที่ใช้เรือขนสินค้า

1.2) บริการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner shipping) คือ การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีการกำหนดตารางเวลาและเส้นทางเดินเรือไว้ล่วงหน้า ส่วนใหญ่การให้บริการประเภทนี้จะมีชมรมสายการเดินเรือประจำเส้นทางที่ให้บริการระหว่างเมืองท่าหรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่ง เป็นประจำ โดยมีกำหนดตารางเวลาที่แน่นอน เช่น 1 เที่ยวทุกสัปดาห์ หรือทุกเดือน สินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าสำเร็จรูปหรือกึ่งสำเร็จรูป ปริมาณการขนส่งไม่มากเท่ากับการเช่าเหมาเรือ แต่มูลค่าสินค้าจะสูงกว่า ลูกค้าที่ใช้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บริการของสายเดินเรือประจำเส้นทางมีจำนวนมาก การให้บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางมี 3 ลักษณะ คือ

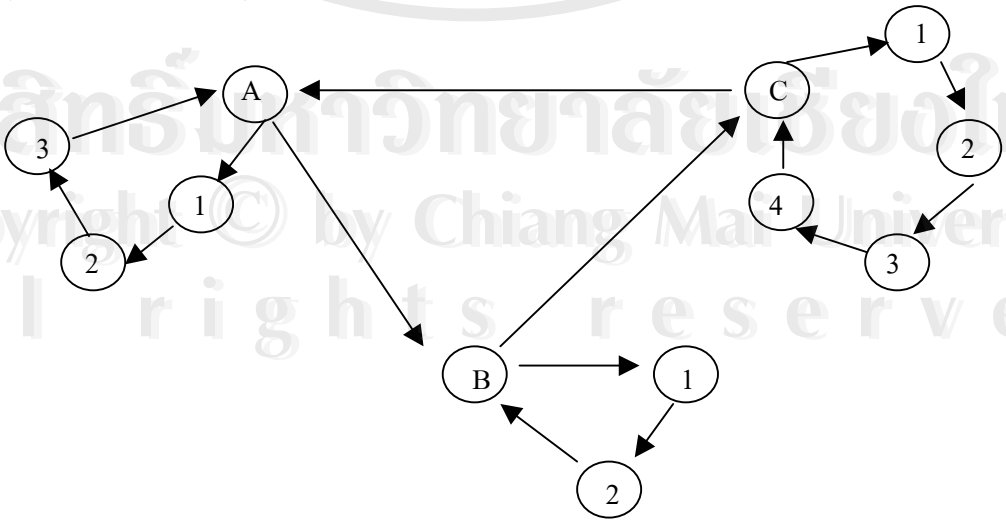
1.2.1 บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบเดิม (Conventional vessel)



รูปที่ 3.2 แสดงการบริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบเดิม

ลักษณะแบบ end-to-end คือ การให้บริการในลักษณะจากต้นทางไปยังปลายทางแล้วกลับมายังต้นทางอีกครั้ง โดยใช้เรือสินค้าอเนกประสงค์ ที่ออกแบบมาพิเศษสำหรับขนส่งสินค้าหลาย ๆ ชนิด ส่วนใหญ่ใช้กับการขนส่งแบบเทกอง

1.2.2 บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบบริการเครือข่าย (Container vessel)

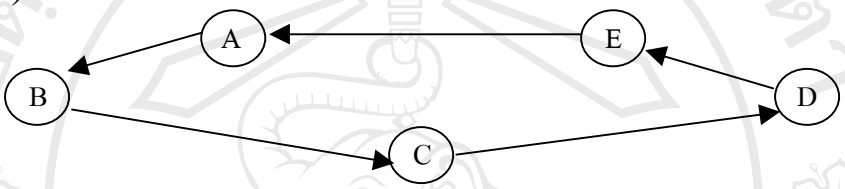


รูปที่ 3.3 แสดงบริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบบริการเครือข่าย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ลักษณะการเดินเรือเป็นแบบ network services คือ การบริการแบบเครือข่าย ใช้ระบบการขนส่งแบบคอนเทนเนอร์ รวมทั้งใช้เรือคอนเทนเนอร์ในการขนส่ง โดยเรือแม่ขนาดใหญ่อยู่บริการเฉพาะเมืองท่าที่เป็นฐานให้บริการ ส่วนเมืองท่ารองจะใช้เรือลูก (feeder) หรือใช้วิธีการขนส่งแบบอื่นในการกระจายสินค้าแทนเพราะเรือแม่มีต้นทุนสูงหากเทียบท่าทุกเมืองจะไม่คุ้มค่าใช้จ่าย

1.2.3 บริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบรอบโลก (Semi container vessel)



รูปที่ 3.4 แสดงบริการสายเดินเรือประจำเส้นทางแบบรอบโลก

(2) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยผู้ประกอบการที่มิใช่บริษัทเดินเรือ ซึ่งมีฐานะเป็นตัวกลางของผู้ส่งสินค้าในการจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

2.1) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) หมายถึงบุคคลที่จัดหาบริการขนส่งสินค้าในนามลูกค้าแต่ไม่ได้ทำในฐานะผู้ขนส่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจเรียกว่า customs house agent, clearing agent, shipping, custom broker, forwarding agent ซึ่งมีบทบาทในการเป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง ที่มีความประสงค์จะขนส่งสินค้าของตนมาใช้บริการกับเจ้าของเรือ คือ

2.1.1 ให้คำปรึกษาด้านการขนส่งกับลูกค้า

2.1.2 ให้คำปรึกษาด้านการบรรจุหีบห่อ

2.1.3 ดำเนินพิธีการศุลกากร

2.1.4 ดำเนินการตามระเบียบการค้าต่างประเทศ

2.1.5 เลือกผู้ขนส่งที่เหมาะสมที่สุดและทำสัญญาการขนส่งร่วมกัน

2.1.6 ให้บริการรวบรวมสินค้า (group page) กรณีที่ปริมาณสินค้าที่จัดส่งมีไม่มาก นำมารวมเข้าด้วยกันเพื่อขนส่ง อาจเรียกอีกอย่างว่า consolidation การบริการ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ลักษณะนี้มีประโยชน์ต่อผู้ส่งสินค้าขนาดกลางและขนาดย่อมที่มีปริมาณสินค้าส่งไม่มาก ช่วยประหยัดด้านค่าใช้จ่าย

2.1.7 จัดหาประกันภัยบริการแก่ลูกค้า กรณีที่สินค้าต้องระมัดระวังในการขนส่ง เช่น เซรามิค

2.1.8 ให้คำปรึกษาด้านการจัดการคลังสินค้าและการกระจายสินค้า

2.1.9 จัดทำเอกสารของผู้ขนส่งและของผู้จัดการขนส่ง

2.1.10 ดูแลการเคลื่อนย้ายสินค้า

2.1.11 ให้ข้อมูลด้านการตลาดในต่างประเทศ

ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งที่มีลูกค้าใช้บริการเป็นจำนวนมากย่อมมีอำนาจในการต่อรองกับผู้ขนส่ง ทำให้ค่าระวางถูกลง ซึ่งในทัศนะของผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งเป็นเพียงผู้ส่งสินค้า(shipper)

2.2) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal transport operation) แบ่งออก เป็น 2 กลุ่ม คือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่เป็นผู้ประกอบการเดินเรือ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่มิใช่ผู้ประกอบการเดินเรือ ซึ่งการขนส่งอาศัยรูปแบบการขนส่งชนิดอื่นเชื่อมต่อกัน เพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพ และมีศักยภาพในการเชื่อมต่อระหว่างแหล่งกำเนิดสินค้ากับแหล่งที่บริโภคสินค้า นอกจากนี้ยังส่งผลให้ภาระของผู้ส่งสินค้าลดลง โดยผู้ประกอบการขนส่งจะติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นๆ เพื่อจัดการส่งสินค้าไปยังปลายทางแล้วให้ผู้ส่งสินค้าติดต่อกับตนเพียงผู้เดียว วิธีนี้จะช่วยลดภาระและต้นทุนรวม และเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบจะดำเนินการทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยจัดหารูปแบบการขนส่งต่างๆ ที่จำเป็นระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลและบริการอื่นๆ ที่จำเป็น เช่น ติดต่อผู้ประกอบการรถบรรทุก เพื่อรับสินค้าจากผู้ส่งสินค้า ผู้ประกอบการสายเดินเรือ เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางเรือที่นิยมเป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ แบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ (สุวรรณา สนเที่ยง, 2534 : 243)

1) เรือคอนเทนเนอร์สมบูรณ์แบบได้รับการออกแบบมาเพื่อบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะมีเนื้อที่สำหรับบรรทุกอย่างเต็มที่ทั้งมีแผงกั้นสำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์โดยไม่ต้องอาศัยสิ่งยึดตรึงสะดวกต่อการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์

2) เรือกึ่งคอนเทนเนอร์ เป็นเรือที่ดัดแปลงมาจากเรือสินค้าแบบเก่า เพื่อให้สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และสามารถบรรทุกสินค้าประเภทเทกองได้

ซึ่งมาตรฐานความกว้าง ความยาว ความสูง ของตู้คอนเทนเนอร์ที่กำหนดโดยองค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ (ISO) ที่ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1967 มีดังนี้

- ความกว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 40 ฟุต
- ความกว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 30 ฟุต
- ความกว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 20 ฟุต
- ความกว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 10 ฟุต
- ความกว้าง 8 ฟุต สูง 8 ฟุต ยาว 5 ฟุต

ขนาดความยาวของตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้กันมากที่สุด คือ ขนาด 20 ฟุต นอกนั้นจะใช้น้อยเพราะ เหมาะกับสินค้าพิเศษบางชนิดเท่านั้น

คอนเทนเนอร์ แบ่งได้ตามลักษณะสินค้าที่บรรจุได้ 4 แบบ คือ

1) ตู้แห้งทั่วไป แบ่งเป็น

- ตู้แห้งธรรมดา (dry cargo container) เป็นตู้ที่ใช้มากที่สุด ภายในไม่ได้บุฉนวนกันความร้อน ไม่มีเครื่องทำความเย็น ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไปที่ไม่มีปัญหาต่อการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิภายในตู้
- ตู้ระบายอากาศ (ventilated container) ลักษณะเหมือนตู้แห้งแต่ติดพัดลมดูดอากาศเพิ่มเข้าไป ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่ต้องการระบายอากาศ เช่น ผลไม้บางชนิด
- ตู้เปิดหลังคา (open top container) มีรูปร่างลักษณะเหมือนตู้แห้งธรรมดา แต่หลังคาจะทำด้วยผ้าใบแทน ผ้าใบนี้สามารถถอดและติดตั้งได้สะดวก ใช้บรรทุกสินค้าประเภทที่หนักและมีขนาดใหญ่ เช่น เครื่องจักรกล
- ตู้พื้นเรียบ (flat bed container) ตู้ชนิดนี้ไม่มีรูปร่างลักษณะเป็นตู้คอนเทนเนอร์ มีเพียงแต่พื้นเรียบกับแผ่นกั้นหน้าหลัง 2 แผ่นเท่านั้น ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีขนาดความกว้าง ความสูงเกินกว่าความกว้าง ความสูงของตู้ทั่วไป เช่น รถยนต์ ซุง เป็นต้น
- ตู้บรรทุกรถยนต์ (car container) ตู้ ชนิดนี้มีโครงสร้างสำคัญคือ พื้นตู้กับสายยึด มี 4 ด้านเท่านั้น

2) ตู้รักษาอุณหภูมิ ได้แก่

- ตู้ห้องเย็น ซึ่งตัวตู้ทำจากวัสดุกันความร้อนและภายในบุด้วยฉนวนกันความร้อนเพื่อป้องกันไม่ให้ความร้อนมาจากภายนอก แผ่เข้าไปในตัวตู้ ด้านหนึ่งของตู้จะติดตั้งเครื่องทำความ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

เย็นซึ่งสามารถทำให้อุณหภูมิในตู้เย็นถึง 23 องศาเซลเซียส ตู้ชนิดนี้ใช้สำหรับบรรจุอาหารแช่แข็งต่าง ๆ เช่น กุ้ง ปลา ไก่ และเนื้อสัตว์อื่น ๆ

- ตู้ฉนวน มีโครงสร้างเหมือนกับตู้ห้องเย็นต่างกันตรงที่ไม่มีเครื่องทำความเย็น แต่มีที่ระบายอากาศ ส่วนมากใช้บรรจุสินค้าประเภทผักผลไม้

3) ตู้บรรจุสินค้าที่เป็นของเหลว (Fluid tank container) ตู้ชนิดนี้มีที่สำคัญคือ พื้นตู้กับเสายึดทั้ง 4 มุม บนพื้นตู้จะติดตั้งถึงเหล็กรูปกลมยาวไว้อย่างถาวรใช้บรรจุสินค้าประเภทที่เป็นของเหลว เช่น เครื่องดื่ม อาหาร หรือเคมีภัณฑ์ น้ำมัน

4) ตู้ชนิดพิเศษ ได้แก่

- ตู้สำหรับบรรทุกสัตว์เป็น (live stock container)
- ตู้สำหรับบรรทุกสินค้าเกษตร (bulk container)
- ตู้เปิดข้าง (side loading container) ตู้ชนิดนี้ออกแบบมา โดยสามารถเปิดด้านข้างออกได้ ใช้สำหรับสินค้าที่มีขนาดยาวและจำเป็นต้องบรรจุเข้าตู้ทางด้านข้าง

การคำนวณค่าระวางการขนส่งสินค้าทางเรือ สามารถคำนวณได้ 4 วิธี คือ

1) คำนวณจากน้ำหนักสินค้า สินค้าที่ใช้วิธีคำนวณแบบนี้มักได้แก่สินค้าที่มีน้ำหนักมาก เช่น เหล็กกล้า โลหะ กระเบื้องเซรามิค เป็นต้น ในใบแจ้งค่าระวางจะใช้ตัวย่อของการคำนวณค่าระวางวิธีนี้ว่า w (แทนคำว่า weight ton) มีหน่วยคำนวณเป็นน้ำหนักต่อตัน

2) คำนวณจากปริมาตรของสินค้า เช่น ไม้ซุง เป็นต้น หน่วยในการคำนวณบางบริษัทคำนวณเป็นลูกบาศก์ฟุต (cuft) บางบริษัทคำนวณเป็นลูกบาศก์เมตร (cbm) ในใบแจ้งค่าระวางจะใช้ตัวย่อ m (แทนคำว่า measurement ton)

3) คำนวณจากมูลค่าสินค้า มักได้แก่สินค้าที่มีราคาแพง เช่น เพชรพลอย ทองคำ เครื่องลายครามเพราะสินค้าเหล่านี้ส่วนมากจะมีน้ำหนักน้อย ปริมาตรเล็ก และจำเป็นต้องได้รับการดูแลรักษาเป็นพิเศษหรือจัดวางไว้ในตู้เป็นพิเศษ การคำนวณค่าระวางจากราคาสินค้าจึงเป็นวิธีที่บริษัทเรือจะได้ประโยชน์มากที่สุด ค่าระวางนี้ โดยทั่วไปจะเก็บ 3%-5% ของราคา FOB ในใบแจ้งค่าระวางจะใช้ตัวย่อว่า V (= แทนคำว่า ad valorem goods)

4) คำนวณค่าระวางต่อชิ้นหรือต่อหน่วย เช่น รถยนต์คำนวณต่อหน่วยหรือต่อตัน สัตว์มีชีวิตคำนวณเป็นหัว ต้นไม้คำนวณเป็นต้น ๆ น้ำมันคำนวณเป็นถัง เป็นต้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ประเภทของค่าระวางขนส่ง ประกอบด้วยค่าระวางพื้นฐาน บวกค่าระวางพิเศษ ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1) ค่าระวางพื้นฐาน คือค่าระวางที่ได้รับการกำหนดขึ้นในเส้นทางขนส่งระหว่างท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่ง โดยคำนวณจากน้ำหนัก ปริมาณ หรือมูลค่าของสินค้าตามที่กล่าวมาข้างต้น

2) ค่าระวางพิเศษ เป็นค่าระวางที่เรียกเก็บเพิ่มแบบต่าง ๆ นอกเหนือจากค่าระวางพื้นฐานที่ทางเจ้าของเรือเรียกเก็บจากผู้ฝากส่งสินค้าตามความจำเป็นของเส้นทางหรือตามความจำเป็นของสถานการณ์ต่าง ๆ ได้แก่

- ค่าปรับอัตราน้ำมัน (bunker surcharge) เรียกเก็บเพื่อชดเชยกับราคาน้ำมันหรือราคาเชื้อเพลิงในการขนส่งที่ปรับสูงขึ้น เช่นช่วงเกิดวิกฤตการณ์อ่าวเปอร์เซีย

- ค่าปรับอัตราเงินตรา (currency surcharge) ค่าระวางเรือส่วนมากจะคำนวณเป็นหน่วยของเงินตราต่างประเทศ โดยเฉพาะเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐ ๆ บริษัทเรือจึงเรียกเก็บค่าปรับอัตราเงินตราขึ้นเพื่อชดเชยในกรณีที่มีการลดค่าเงินของประเทศต่าง ๆ หรือเสียหายเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนขึ้นลง ชมรมเรือเรียกค่าระวางนี้ว่า C.A.F ย่อมาจากคำว่า currency adjustment factor

- ค่าท่าเรือคับคั่ง (congestion surcharge) จะเรียกเก็บเพิ่มในกรณีที่ท่าเรือคับคั่งโกดังและคนงานไม่เพียงพอ หรือสงคราม เป็นต้น จนมีผลทำให้เกิดความล่าช้าในการขึ้นลงสินค้าทางบริษัทเรือก็จะเรียกเก็บค่าท่าคับคั่งนี้จากผู้ฝากส่งเพื่อเป็นการชดเชย โดยมากจะเกิดกับเมืองท่าบางแห่งเท่านั้น เช่น เมืองท่าในประเทศยุโรป

- ค่าเปิดหรือค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้ (terminal charges) เป็นค่าระวางเรียกเก็บในกรณีที่เจ้าของสินค้ามอบสินค้าให้บริษัทเรือเป็นผู้จัดการบรรจุเข้าตู้ หรือเปิดนำสินค้าออกจากตู้

- ค่าเกินน้ำหนัก (heavy lift charges) บริษัทเรือจะกำหนดน้ำหนักพื้นฐานของสินค้าต่อชิ้นไว้ เมื่อสินค้าชิ้นใดมีน้ำหนักเกินจากน้ำหนักที่กำหนดนี้ ทางบริษัทเรือก็จะเรียกเก็บค่าเกินน้ำหนักเพิ่มขึ้น เนื่องจากบริษัทจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงมากขึ้น

- ค่าระวางเนื่องจากสินค้ามีขนาดใหญ่หรือยาวเกินกำหนด (lengthy or Bulky cargo charges) ถ้าสินค้าแต่ละชิ้นมีความยาวหรือใหญ่เกินกว่ากำหนด ก็จะทำให้เกิดความไม่สะดวกในการบรรจุหรือขนถ่ายขึ้นลง

- ค่าถ่ายลำ ถ้าสินค้าจำเป็นต้องมีการถ่ายเรือตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไป จะทำให้เกิดค่าใช้จ่ายในการบรรจุจัดการ ค่าโกดัง ฯลฯ ทางบริษัทจะเรียกเก็บจากผู้ฝากส่งในรูปของค่าถ่ายลำ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

- ค่าท่าเรือเลือก หากผู้ส่งออกหรือผู้จัดส่งมีท่าเรือเลือกปลายทางตั้งแต่ 2 ท่าเรือขึ้นไป ทางเรือก็จะต้องจัดวางสินค้าไว้ในตำแหน่งพิเศษซึ่งสามารถขนถ่ายสินค้าขึ้นลงได้ ณ ท่าเรือแห่งใดแห่งหนึ่งตามที่ผู้ส่งออกเลือกไว้ ท่าเรือเลือกยิ่งมากแห่ง ค่าเรียกเก็บเพิ่มก็มากยิ่งขึ้นด้วย

- ค่าเปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทาง หากสินค้าบรรจุลงเรือไปแล้ว ต่อมาผู้จัดส่งมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงท่าเรือปลายทางที่จะนำสินค้าขึ้นจากเรือ ทางบริษัทก็จะเรียกเก็บค่าระวางพิเศษนิดนี้

2ข) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ (Air shipment)

การจัดส่งสินค้าทางอากาศมีขั้นตอนน้อยกว่าและสะดวกกว่าการจัดส่งสินค้าทางเรือมาก สินค้าที่นิยมขนส่งทางอากาศ มีลักษณะดังนี้

- สินค้ามีจำนวนไม่มาก
- สินค้ามีน้ำหนักเบา
- สินค้ามีราคาแพง เช่น เครื่องประดับ
- สินค้าที่ง่ายต่อการเสียหายระหว่างการขนส่ง
- สินค้าเร่งด่วนที่ต้องการส่งให้ถึงมือผู้รับโดยเร็ว
- สินค้าที่มีสมัยนิยม เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป
- สินค้าที่ส่งออกจากประเทศหรือส่งไปยังสถานที่ที่ไม่มีท่าเทียบเรือ

กรณีที่สินค้ามีจำนวนมาก ผู้จัดส่งต้องทำการจองตู้ล่วงหน้า เมื่อถึงกำหนดเวลานำสินค้าไปส่งมอบที่สนามบิน ซึ่งหลังจากชั่งน้ำหนักสินค้าและบรรจุขึ้นเครื่องแล้ว บริษัทการบินผู้รับขนส่งจะออกใบตราสารการส่งสินค้าทางอากาศ (Air Way Bill : AWB) ให้แก่ผู้จัดส่ง แต่สินค้าที่มีจำนวนน้อย ผู้จัดส่งอาจมอบให้บริษัทผู้รับขนส่งทางอากาศ (air cargo company) จัดการขั้นตอนต่าง ๆ ให้ก็ได้ เช่น จองตู้ พิธีผ่านศุลกากร เป็นต้น กรณีหลังนี้บริษัทผู้รับขนส่งสินค้าทางอากาศจะออก house air waybill ให้แก่ผู้จัดส่ง

สำหรับอัตราค่าระวางสินค้าทางอากาศ กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ส่วนมากจะคำนวณจากน้ำหนักของสินค้าเป็นกิโลกรัม น้ำหนักสินค้ายิ่งมาก ค่าระวางต่อกิโลกรัมยิ่งถูกลง ถ้าสินค้าเป็นประเภทเปลืองเนื้อที่มาก ๆ จะคำนวณค่าระวางจากปริมาตรสินค้าแทนการคำนวณจากน้ำหนักสินค้า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

3ข) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบด่วน (Air express shipment)

คือ การบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ ที่มี air courier เป็นผู้ให้บริการมีทั้งขนาดใหญ่ ซึ่งมีเครื่องบินของตนเอง และผู้ให้บริการขนาดเล็กที่ซื้อระวางมาจากสายการบินอีกต่อหนึ่ง บริการของ air courier เป็นบริการที่เน้นความสะดวกรวดเร็ว สินค้าที่ฝากส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีขนาดเล็กและเบา โดยการบริการจะเป็นแบบรับ – ส่งของถึงที่ (door to door)

สำหรับการคิดค่าระวางสินค้าจะคิดตามน้ำหนักของสินค้าที่จัดส่งคูณด้วยอัตราค่าระวางสินค้าแต่ละประเทศ ในประเทศไทยผู้ให้บริการ air courier ประกอบด้วย DHL FEDEX UPS และ TNT อัตราค่าระวางจะค่อนข้างสูง เพราะได้รวมค่าบริการจัดส่งสินค้าจากสถานีจนถึงมือผู้รับสินค้าเรียบร้อยแล้ว

(ค) ขั้นตอนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้ง 3 รูปแบบ มีวิธีการหรือขั้นตอนการดำเนินการให้บริการและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เหมือนกัน แต่จะแตกต่างกันตรงการขนส่ง ซึ่งขั้นตอนการให้บริการมีดังนี้

(1) ขั้นเตรียมการและรับสินค้า

ขั้นตอนนี้จะทำการรวบรวมรายการสินค้าที่จะขนส่งว่ามีกี่ประเภท กี่ชนิด มีจำนวนเท่าใด และทำการบรรทุกสินค้าจากโรงงานของผู้ผลิตมายังคลังเก็บสินค้า ตลอดจนจัดซื้อวัสดุที่ต้องใช้ในการบรรจุหีบห่อสินค้า ซึ่งจะต้องทำการตรวจสอบสภาพของสินค้าว่าอยู่ในสภาพปกติหรือตรงตามคำสั่งซื้อของลูกค้าหรือไม่ วัสดุที่ใช้ในการผลิตสินค้าตรงตามจากที่แจ้งหรือไม่ ขนาดของสินค้าตรงตามคำสั่งซื้อหรือไม่ รูปร่างของสินค้า ตลอดจนคุณลักษณะต่างๆ ที่สามารถตรวจสอบได้ด้วยตาเปล่า

(2) ขั้นดำเนินการบรรจุหีบห่อสินค้า

การบรรจุหีบห่อแบ่งออกเป็นการบรรจุหีบห่อชั้นในกับการบรรจุหีบห่อชั้นนอก ซึ่งการบรรจุหีบห่อชั้นในหมายถึงการใช้ภาชนะและวัสดุที่เหมาะสมในการบรรจุสินค้าที่ผลิตได้ เช่น เหล้าบรรจุใส่ขวด มีจุดมุ่งหมายเพื่อรักษาคุณภาพของสินค้าให้คงอยู่ในสภาพดีและเพิ่มคุณค่าของสินค้าจึงต้องเน้นความสวยงาม ส่วนการบรรจุหีบห่อชั้นนอก เป็นการรักษาคุณภาพของสินค้าเน้นความแข็งแรงในการห่อเพื่อให้สินค้าถูกส่งถึงปลายทางในสภาพดี เน้นความคงทนแข็งแรงเป็นพิเศษทำการบรรจุหีบห่อตามสภาพความจำเป็นและความเหมาะสมของตัวสินค้าโดยเน้นการดูแลในปัญหาดังต่อไปนี้ (สุวรรณา สนเที่ยง, 2534: 76)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

1) ความแข็งแรงคงทนต่อการขนส่ง

2) เลือกใช้วัสดุในการบรรจุหีบห่อให้เหมาะสมกับตัวสินค้า และต้องคำนึงถึงเรื่องการเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศระหว่างท่าเรือส่งออก- นำเข้า

3) ลดน้ำหนักและพื้นที่ที่เกินความจำเป็น เช่น ไม่ควรยาวเกินไป ใหญ่เกินไป หรือหนักเกินไป

4) ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบรรจุหีบห่อ ภายใต้หลักการที่ต้องให้สินค้าปลอดภัย

5) สินค้าควรมีขนาดและรูปร่างเท่ากัน เพื่อสะดวกต่อการจัดเรียง การตรวจนับและการตรวจสอบ

6) ควรทำการบรรจุหีบห่อตามคำแนะนำหรือความต้องการของผู้ซื้อ

7) ต้องให้สอดคล้องกับข้อกำหนดทางศุลกากรของประเทศผู้นำเข้า

จากที่กล่าวมาข้างต้น ภายหลังที่สินค้าผ่านการตรวจสอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว จะทำการแยกประเภทของสินค้าเพื่อทำการบรรจุหีบห่อ ซึ่งสินค้าต่างชนิด ต่างประเภท กระบวนการบรรจุหีบห่อ วัสดุที่ใช้ในการบรรจุหีบห่อก็จะแตกต่างกันออกไป ดังต่อไปนี้

1) วัสดุที่ใช้ในการบรรจุหีบห่อ ได้แก่

- กล่องกระดาษ
- ไม้สำหรับตีลัง หรือ ไม้ยางพารา (รูปที่ 3.5)
- ไม้ IPPC คือไม้ที่ได้รับมาตรฐานจากกระทรวงอุตสาหกรรม สำหรับนำมาตีลัง ในสินค้าที่ส่งออกไปยังอเมริกา และจีน
- ตะปู
- กระดาษลูกฟูก (รูปที่ 3.6)
- กระดาษห่อบาง (สีน้ำตาล)
- กระดาษกาวทาน้ำ
- เทป OPP
- พลาสติกกันกระแทก (Air Bubble) (รูปที่ 3.7)
- โฟม
- พลาสติกใส
- สายรัดกล่องสีดำพร้อมกิ๊บรัดสายดำ
- สารป้องการความชื้น

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

รูปที่ 3.5 ไม้สำหรับตีลัง หรือไม้ยางพารา

รูปที่ 3.6 กระดาษลูกฟูก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

รูปที่ 3.7 พลาสติกกันกระแทก (air bubble)

2) ประเภทของการบรรจุหีบห่อ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

2.1 สินค้าเทกอง (Bulk cargo) เป็นสินค้าที่ไม่ต้องบรรจุในลังหรือใส่กระสอบส่วนใหญ่ได้แก่สินค้าที่ยากต่อการบรรจุ หรือไม่คุ้มกับการบรรจุ เช่น ถ่านหิน ข้าวโพด เป็นต้น

2.2 สินค้าที่เป็นชิ้นเป็นก้อนโดยตัวของมันเองและไม่ต้องบรรจุ (Nude cargo) เช่น รถยนต์ ทอง และเงิน

2.3 สินค้าที่ต้องทำการบรรจุหีบห่อ แบ่งตามภาชนะที่ใช้ได้ดังนี้

2.3.1 บรรจุด้วยลัง โดยมากหมายถึงลังไม้ ใช้สำหรับบรรจุสินค้าที่มีน้ำหนักเบาและมีราคาสูง ลังยังแบ่งได้เป็น

- ลังไม้ (case) เขียนย่อว่า c/-, c/s ถ้าเป็นสินค้าประเภทยาแผนปัจจุบัน เครื่องมือเครื่องใช้ อะไหล่ เครื่องไฟฟ้า จะใช้ลังใหญ่ในการบรรจุ แต่ถ้าเป็นสินค้าประเภทผลไม้กระป๋อง นมผง จะใช้ลังเล็ก
- ลังกันชื้น (chest) เขียนย่อว่า csts เป็นลังไม้ที่บุด้วยแผ่นดีบุกหรือแผ่นสังกะสีเพื่อป้องกันความเปียกชื้นจากน้ำทะเล ใช้บรรจุสินค้าประเภทใบชา หรือไม้ขีดไฟ
- ลังที่ตีกระดานห่าง ๆ (crate) เป็นลังใหญ่ใช้บรรจุเครื่องจักร ลังเล็กใช้บรรจุสินค้าประเภทผักสด ผลไม้ และเครื่องปั้นดินเผา

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

- ลังกระดาษ (carton) เขียนย่อว่า ctn, ctns. ใช้บรรจุสินค้าประเภทที่มีน้ำหนักเบา เช่น สิ่งทอ พลาสติก ยารักษาโรค

2.3.2 สินค้าที่ห่อเป็นม้วน เช่น ขนสัตว์ ผ้า ใยไหม ใช้วิธีอัดให้แน่น แล้วห่อด้วยผ้ากระสอบหรือเสื่อ จากนั้นรัดด้วยสายเหล็กบาง หรือสายหนัง วิธีนี้เรียกว่า bale packing เขียนย่อว่า B/ -B/s.

2.3.3 สินค้าที่บรรจุใส่ถุง ได้แก่สินค้าจำพวกที่มีรูปร่างเป็นเม็ดหรือแป้ง แบ่งเป็นถุงผ้า ถุงพลาสติก ถุงกระสอบ และถุงกระดาษ

2.3.4 สินค้าที่บรรจุใส่ถัง ได้แก่สินค้าจำพวกที่เป็นของเหลวหรือกึ่งของเหลว แบ่งเป็นถังไม้กับถังเหล็ก

2.3.5 สินค้าที่บรรจุใส่ขวด ได้แก่สินค้าจำพวกของเหลวที่ง่ายต่อการเกิดปฏิกิริยากับสิ่งภายนอก เช่น แอลกอฮอล์

2.3.6 สินค้าที่บรรจุใส่เข่ง ได้แก่ ผักสด ผลไม้

2.3.7 สินค้าที่ไม่ต้องมีภาชนะบรรจุ เช่น เชือก สายไฟ การหีบห่อสินค้าประเภทนี้ ทำโดยการม้วนและมัดให้เรียบร้อย

2.3.8 สินค้าที่บรรจุใส่กรง ได้แก่ พวกสัตว์เลี้ยง สัตว์ปีก

2.3.9 สินค้าที่บรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ การบรรจุสินค้าที่เป็นกล่อง ๆ ลงในตู้คอนเทนเนอร์ ต้องใช้เศษวัสดุบางอย่างยัดระหว่างกล่องเพื่อยึดให้กล่องอยู่กับที่ไม่โคลงเคลง โดยเศษวัสดุที่ใช้ในการยัดนี้ ได้แก่ เศษกระดาษ เศษกระดาษหนังสือพิมพ์ ขี้กบไม้ เศษนุ่น ฟางข้าว เป็นต้น สิ่งที่พึงสังเกตคือ บางประเทศห้ามนำเข้าเศษวัสดุเหล่านี้ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ห้ามใช้เศษกระดาษหนังสือพิมพ์ ฟางข้าว และเศษนุ่นในการหีบห่อสินค้าขาเข้า ส่วนประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ กำหนดให้สินค้าขาเข้าใช้ฟางข้าว หญ้าแห้ง และพรมปอถักผืนเล็ก ๆ เป็นวัสดุในการหีบห่อ แต่วัสดุเหล่านั้นต้องได้รับการฆ่าเชื้อ และต้องมีตราประทับรับรองการฆ่าเชื้อ บนใบผ่านศุลกากร จึงจะอนุญาตให้นำเข้า

3) ประเภทการหีบห่อสินค้าจำแนกตามประเภทของสินค้า

3.1 สินค้าประเภทไม้และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้เนื้อแข็ง ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไม้เนื้ออ่อน และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากผิวไม้ เป็นสินค้าที่แตกหักง่ายเพราะเนื้อไม้ที่นำมาทำสินค้าหัตถกรรมต้องถูกแกะออกไปบางส่วนเพื่อให้เกิดลวดลายทางศิลปะ จึงทำให้เปราะบางและแตกหักง่าย ดังนั้นการหีบห่อสินค้าประเภทนี้จึงจำเป็นต้องห่อด้วยกระดาษลูกฟูก สำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ แล้วบรรจุลงลังไม้ กรณีที่สินค้ามีขนาดเล็กจะห่อ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ด้วยกระดาษห่อบางสีน้ำตาล แล้วบรรจุลงกล่องรองด้วยโฟมทั้ง 6 ด้าน เพื่อป้องกันการถูกกระแทกหรือบีบอัด จากการขนส่ง

รูปที่ 3.8 ภาพผลิตภัณฑ์จากไม้มะม่วง

3.2 สินค้าประเภทเครื่องปั้นดินเผา หรือ เซรามิค เป็นสินค้าที่มีความเปราะบางมากและง่ายต่อการแตกหัก ดังนั้นจึงต้องระมัดระวังและต้องพิถีพิถันในการบรรจุหีบห่อเป็นอย่างมาก การห่อจะห่อด้วยวัสดุกันกระแทก หรือที่เรียกว่า Air Bubble 1 ครั้งแล้วบรรจุลงกล่องกระดาษ ในกล่องกระดาษต้องบุด้วยโฟมทั้ง 6 ด้านเพื่อป้องกันการถูกบีบ บด อัด หรือการตกกระทบอย่างแรง อันก่อให้เกิดความเสียหายกับสินค้าได้

รูปที่ 3.9 ภาพแสดงเซรามิค

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

3.3 สินค้าประเภทกระดาษหรือผลิตภัณฑ์ที่ทำจากกระดาษ เช่น ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากกระดาษสา จัดเป็นกระดาษที่มีความชื้นสูง ง่ายต่อการถูกเปียกน้ำ การเป็นเชื้อรา และแมลงกินไม้ต่าง ๆ ดังนั้น การบรรจุหีบห่อจะบรรจุลงกล่องกระดาษ ภายในกล่องกระดาษจะรองด้วยพลาสติก

ใส และสารกันชื้น เพื่อป้องกันการเปียกน้ำ ความชื้น เชื้อรา หรือแมลงต่าง ๆ ที่อาจเจาะเข้าทำลายสินค้าในระหว่างการขนส่งได้

รูปที่ 3.10 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากกระดาษสา

3.4 สินค้าที่ผลิตจากพืชน้ำ ไหม ด้าย หรือเถาวัลย์ต่าง ๆ และสินค้าประเภทเครื่องหนังและหรือสินค้าประเภทผ้า ในการบรรจุหีบห่อต้องใช้ความระมัดระวังในการบรรจุหีบห่อที่จะป้องกันมิให้สินค้านั้นเสียหายอันเกิดจากการเปียกน้ำ ชื้น เกิดเชื้อรา และแมลงกัดเจาะสินค้าเสียหายได้ ดังนั้นจึงห่อหุ้มสินค้าด้วยกระดาษห่อบางสีน้ำตาล แล้วบรรจุลงกล่องกระดาษบุด้วยพลาสติกใสและสารกันชื้น เพื่อป้องกันการเปียกน้ำ การเกิดเชื้อรา และแมลงกัดเจาะสินค้าได้

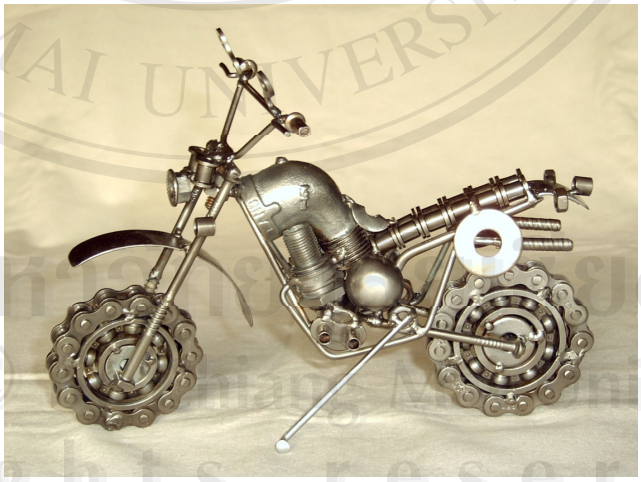
รูปที่ 3.11 ภาพแสดงหมวกที่ผลิตจากใบกก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

3.5 สินค้าประเภทเรซิ่น เป็นสินค้าที่แตกหักยาก ดังนั้นการบรรจุหีบห่อจะห่อเพียงกระดาษบางสีน้ำตาล และบรรจุลงกล่องกระดาษทันที

รูปที่ 3.12 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากเรซิ่น

3.6 สินค้าประเภทโลหะ เป็นสินค้าที่แตกหักหรือเสียหายยาก สิ่งที่จำเป็นในขั้นตอนการบรรจุหีบห่อคือการป้องกันสินค้าบุบ กะเทาะ บิดเบี้ยว ดังนั้นวัสดุที่ใช้ในการบรรจุหีบห่อ กรณีที่สินค้ามีขนาดเล็ก จะห่อด้วยกระดาษห่อบางสีน้ำตาลแล้วบรรจุลงกล่องกระดาษ และกรณีสินค้ามีขนาดใหญ่จะห่อด้วยกระดาษลูกฟูก แล้วบรรจุลงลังไม้



รูปที่ 3.13 ภาพแสดงผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากโลหะ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

(3) ขั้นการจัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออก ที่สำคัญมีดังนี้

ก) ใบกำกับสินค้าหรือบัญชีราคาสินค้า (Invoice) จัดทำขึ้นเพื่อแสดงรายละเอียดของสินค้า โดยระบุชื่อ ที่อยู่ของผู้รับสินค้าปลายทาง วันที่ ลำดับที่เอกสาร จำนวนสินค้า ราคาสินค้าต่อหน่วย และมูลค่าของสินค้า โดยสามารถแสดงจำนวนเงินเป็นหน่วยสกุลเงินบาท หรือสกุลเงินตราต่างประเทศที่นิยมใช้ เช่น ดอลล่าร์สหรัฐ เป็นต้น (ดูภาคผนวก ข)

ข) ใบกำกับการบรรจุหีบห่อสินค้า (Packing list) จัดทำเพื่อแสดงสินค้าที่จัดส่งมีจำนวนทั้งสิ้นกี่ห่อ หีบ หรือ กล่อง แต่ละกล่องจะต้องระบุชื่อ ที่อยู่ ผู้รับสินค้าปลายทาง วันที่ ลำดับที่ออกเอกสาร ลำดับหีบห่อ ประเภทหรือชนิดการบรรจุหีบห่อ เช่น กล่อง ลังไม้หรือเป็นห่อ ซึ่งการใช้วัสดุในการหีบห่อสินค้านั้นขึ้นอยู่กับชนิดหรือประเภทของสินค้าด้วย (ดูภาคผนวก ข)

ค) ใบตราส่งสินค้า แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ ใบตราส่งสินค้าทางเรือ

เรียกว่า Bill of Lading : B/L ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ เรียกว่า Air Way Bill : AWB และใบตราส่งสินค้าแบบด่วน (Express Deliver) ดังมีรายละเอียดดังนี้

1) ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading : B/L) คือเอกสารที่บริษัทเรือผู้รับขนส่งออกให้แก่ผู้จัดส่งสินค้า เพื่อเป็นหลักฐานการรับบรรจุสินค้าลงเรือและจะนำสินค้าไปส่งให้แก่ผู้รับปลายทาง ณ เมืองท่าปลายทาง ซึ่งเป็นเอกสารที่สำคัญที่สุดสำหรับใช้แสดงสิทธิในสินค้า โดยลักษณะและคุณสมบัติของใบตราส่งสินค้าทางเรือ มีดังนี้

- เมื่อผู้ทำการขนส่งรับสินค้าของผู้จัดส่งไว้แล้วจะออกใบตราส่งแทนใบเสร็จรับฝากส่งสินค้า
- เป็นสัญญาระหว่างผู้ทำการขนส่งกับผู้จัดส่ง
- เป็นเอกสารแสดงสิทธิการครอบครองสินค้าและโอนเปลี่ยนมือได้
- ต้องมีรูปแบบและเนื้อหาที่แน่นอน กรอกข้อความสมบูรณ์จึงจะมีผลทางด้านกฎหมาย
- เป็นเสมือนสัญญาระหว่างผู้ทำการขนส่งกับผู้จัดส่งที่มีลายลักษณ์อักษร ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมาย
- ใบตราส่งสินค้าสามารถเซ็นสลักหลังเพื่อโอนกรรมสิทธิ์การถือครองสินค้าไปให้ผู้อื่นได้ นอกจากจะมีการห้ามโอนเป็นกรณีพิเศษ
- ในตราส่งสินค้าใช้เป็นหลักฐานการแลกเปลี่ยนสินค้า เมื่อผู้จัดส่งสินค้ามอบให้ผู้ทำการขนส่งบรรจุลงเรือ ผู้ขนส่งจึงออกใบตราส่งสินค้าให้แก่ผู้จัดส่ง และเมื่อสินค้า

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ถึงปลายทาง ผู้รับสินค้าจะต้องนำใบตราส่งสินค้าที่มีการเซ็นสลักหลังถูกต้องตามกฎหมายไปยื่นต่อผู้ทำการขนส่ง จึงขอรับใบสินค้าไปได้ (ดูภาคผนวก ข)

2) ใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Air Way Bill : AWB) คือใบเสร็จที่ผู้ทำการขนส่ง (บริษัทการบิน) ออกใบแก่ผู้จัดส่งหลังจากได้รับสินค้าจากผู้จัดส่งและเป็นสัญญาขนส่งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้จัดส่งด้วย รายการในใบตราส่งสินค้าทางอากาศ ประกอบด้วย ชื่อที่อยู่ของผู้จัดส่ง ชื่อที่อยู่ของผู้รับสินค้าปลายทาง ชื่อเมืองจัดส่งต้นทาง วันที่ส่งมอบสินค้า ชื่อเมืองผู้รับปลายทาง ชื่อสินค้า จำนวนสินค้า น้ำหนัก เครื่องหมาย มูลค่าสินค้า ค่าระวาง เลขหมายเที่ยวบินและเลขใบ AWB (ดูภาคผนวก ข)

3) ใบตราส่งสินค้าทางอากาศแบบด่วนพิเศษ มีรายละเอียดเหมือนกับใบตราส่งสินค้าทางอากาศ แต่จะแตกต่างกันตรงที่การจัดส่งสินค้าต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ ผู้รับสินค้าจะต้องไปรับสินค้าด้วยตนเองที่สถานีของเครื่องบินที่ระบุไว้ในตราส่งสินค้า แต่การขนส่งสินค้าแบบด่วนพิเศษ ผู้ให้บริการจะจัดส่งสินค้าให้กับผู้รับสินค้าปลายทางด้วยตนเอง (ดูภาคผนวก ข)

ง) ใบขนส่งสินค้าขาออก ใช้สำหรับการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าและรับรองการขอแสดงสิทธิการส่งออกต่อกรมศุลกากรและกรมสรรพกร รายละเอียดในใบขนส่งสินค้าจะระบุชื่อผู้ส่งออก เลขประจำตัวผู้เสียภาษี ประเภทใบขนสินค้าเลขที่ใบขนสินค้าขาออก เป็นต้น (ดูภาคผนวก ข)

จ) การประกันภัย (Insurance) จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงของสินค้าที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างทำการขนส่ง (ดูภาคผนวก ข)

ฉ) หนังสือรับรองการอบ รมควัน (Fumigate certificate) โดยการใช้น้ำยาฆ่าเชื้อ เพื่อป้องกัน แมลง เชื้อรา หรือเชื้อโรคต่าง ๆ ที่อาจติดไปกับสินค้าซึ่งอาจทำให้เสียหายหรืออาจเป็นพาหนะนำโรคไปยังประเทศที่ส่งออกนั้น (ดูภาคผนวก ข)

ช) หนังสือรับรอง พืช ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากพืชหรือไม้ (Phytosanitary certificate) เอกสารชนิดนี้จะต้องทำการรับรองในการส่งสินค้าออก ซึ่งออกโดยด่านตรวจพืช (ดูภาคผนวก ข)

ในปัจจุบันสินค้าที่มีบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อเป็น wooden package จะต้องทำการ fumigate และ Phytosanitary โดยเฉพาะการส่งออกไปในประเทศ ดังต่อไปนี้ ประเทศแคนาดา สหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศยุโรป เช่น ออสเตรีย เบลเยียม เดนมาร์ก ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมัน กรีซ ฮังการี่ ไอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส กลุ่มประเทศออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ประเทศจีน อินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลี แม็กซิโก ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน และตุรกี

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ซ) หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of origin) จัดทำเพื่อใช้เรียกร้องสิทธิพิเศษทางภาษีของสินค้าในประเทศที่นำเข้า หมายถึง การส่งออกสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศที่ให้สิทธิพิเศษทางศุลกากร หรือเรียกว่า GSP (Generalized System of Preference) ซึ่งหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าจะเป็นเครื่องแสดงถึงแหล่งกำเนิดสินค้าของประเทศผู้ส่งออกเพื่อให้ประเทศนำเข้ายอมรับและให้สิทธิพิเศษ ออกโดย กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (ดูภาคผนวก ข)

(4) ขั้นการดำเนินการศุลกากร

เป็นขั้นที่ต้องดำเนินการภายหลังการดำเนินการจัดการด้านเอกสารเพื่อการส่งออกเรียบร้อยแล้ว ดำเนินการนำสินค้าพร้อมเอกสารเพื่อการส่งออกต่างๆ ยื่นเสนอต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร เพื่ออนุมัติการส่งออกสินค้านั้น ๆ

(5) ขั้นตอนการบรรจุสินค้าและลำเลียงขึ้นตู้คอนเทนเนอร์

การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์มี 2 ลักษณะ คือ

1) การบรรจุสินค้าเต็มตู้จากโกดังผู้ส่งออก เรียกว่าการบรรจุแบบ C.Y. ทางประเทศยุโรป เรียกว่า F.C.L (Full Container Load) โดยบริษัทเรือจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปยังโกดังสินค้าของผู้ส่งสินค้า (ผู้ส่งออก) ผู้ส่งออกจัดการบรรจุสินค้าให้เต็มตู้ แล้วลากตู้ที่บรรจุสินค้ามามอบให้บริษัทเรือ ณ ลานจอดพักตู้เพื่อรอการส่งออก เมื่อตู้ถูกส่งถึงท่าเรือปลายทางแล้วผู้นำเข้า (ผู้รับมอบสินค้า) ก็จะนำตู้ที่บรรจุสินค้านี้ไปโกดังสินค้าของผู้นำเข้า หลังจากนั้นจึงนำตู้เปล่าส่งคืนบริษัทเรือ การบรรจุสินค้าลักษณะนี้จะเสียค่าระวางถูกกว่า แต่บริษัทเรือจะไม่รับผิดชอบ ในเรื่องสินค้าขาดหรือเกิน ดังนั้นเจ้าของสินค้า ต้องรับผิดชอบ ในเรื่องการบรรจุและตรวจนับสินค้าด้วยตนเอง

2) การบรรจุสินค้าแบบ C.F.S ทางประเทศยุโรป เรียกการบรรจุลักษณะนี้ว่า L.C.L (Less Than Container Load) ในกรณีที่ผู้ส่งออกมีปริมาณสินค้าไม่มากพอที่จะบรรจุเต็มตู้ หรือมีสินค้าพอที่จะบรรจุเต็มตู้ แต่ทางเจ้าของขาดแคลนกำลัง หรือไม่สะดวกที่จะทำการบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ผู้ส่งออกจะนำสินค้ามาไว้ที่โกดังรับสินค้า เพื่อรอรับการบรรจุเข้าตู้ของบริษัทเรือ C.F.S เพื่อให้บริษัทเรือจัดการบรรจุตู้ให้

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

3.4 ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่

จากรายละเอียดที่กล่าวข้างต้นเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและการขยายตัวของผู้ประกอบการ SMEs ในอำเภอสันกำแพง ส่งผลให้ ธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีโอกาส ที่เข้ามาทำตลาดและลงทุน ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีผู้ประกอบการทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ลงทุนในธุรกิจดังกล่าวเพิ่มขึ้นในอำเภอสันกำแพง (ดูตารางที่ 1.2) จะเห็นได้ว่า อำเภอสันกำแพงปัจจุบันมีผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวม 7 แห่ง ประกอบด้วย เวิลด์ทรานส์ คาร์โก้ คอยน์ไทย คาร์โก้ เอเวอร์เรส เคอ อีเกิ้ลฟอร์เวิร์ดเดอร์ (ประเทศไทย) ออลอินเตอร์ เอ็กซ์เพรส 99 คาร์โก้ และเอสเอ็มลอจิสติกส์ นอกจากนี้ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบางราย มีคลังสินค้าในเขตอำเภอสันกำแพง เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้า สำหรับกรณีฉุกเฉิน สามารถรับฝากสินค้าไว้ให้ดูแลได้ รวมถึงมีพนักงานเสนอขายเข้าพบปะผู้ประกอบการ SMEs อย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบัน ในจังหวัดเชียงใหม่ มีผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 132 แห่ง จึงมีการแข่งขันและใช้กลยุทธ์ต่าง ๆ ทางการตลาด เพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs เลือกใช้บริการ จึงเป็นทางเลือกที่ดีสำหรับผู้ประกอบการ SMEs

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved