

การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโดเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก : กรณีศึกษาการส่งออก
น้ำตาลบรรจุกระสอบ



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล สหสาขาวิชาการบริหารทางทะเล
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2562
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

COMPARISON BETWEEN SEA AND LAND INCOTERMS : CASE STUDY OF BAGGED SUGAR
EXPORT



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Science in Maritime Administration

Inter-Department of Maritime Administration

GRADUATE SCHOOL

Chulalongkorn University

Academic Year 2019

Copyright of Chulalongkorn University



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก : กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ
โดย	น.ส.ปวีณา รุ่งสุวรรณรัชต์
สาขาวิชา	การบริหารกิจการทางทะเล
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวิชาทนฤพุดดี

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.ธรรมนุญ หนูจักร)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.อัจฉราภรณ์ เปี่ยมสมบูรณ์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวิชาทนฤพุดดี)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.สถาพร โอภาสานนท์)

ปริวิต รุ่งสุวรรณรัตน์ : การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเล
และทางบก : กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ. (COMPARISON BETWEEN
SEA AND LAND INCOTERMS : CASE STUDY OF BAGGED SUGAR EXPORT) อ.ที่
ปรึกษาหลัก : ศ. ดร.กมลชนก สุทธิวาทนฤพตมิ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลและทางบก และ
ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก โดยกรณีศึกษา
เป็นบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่งของประเทศไทย การวิจัยเป็นการผสมผสานการวิจัยเชิงปริมาณ
ได้แก่ การวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบก แล้วนำข้อมูลที่ได้มา
คำนวณค่าใช้จ่ายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก และการวิจัยเชิงคุณภาพคือ
การสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเล
และทางบกกับผู้ขายและผู้ซื้อที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ

ผลการศึกษาพบว่าต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลมีค่าใช้จ่ายประหยัดกว่า
การขนส่งสินค้าทางบกและตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ขายและผู้ซื้อคือค่าขนส่ง
สินค้าและค่าบริการการจัดการ และปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมมาก
ที่สุดของผู้ขายและผู้ซื้อที่มีความคิดเห็นตรงกันคือเรื่องระบบการขนาน้ำตาล การเปรียบเทียบ
รูปแบบการขายสินค้าจากอินโคเทอมรูปแบบทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่าน
ชายแดนกับรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ผู้ขายสนใจที่จะใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเล
แบบ FOB มากกว่า เนื่องจาก ความสะดวกสบายในการขายสินค้า ความต้องการระบายสินค้า
ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทและสถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้อ

สาขาวิชา การบริหารกิจการทางทะเล

ลายมือชื่อนิสิต

ปีการศึกษา 2562

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

6187300420 : MAJOR MARITIME ADMINISTRATION

KEYWORD: CONTAINER TRUCK SUGAR INCOTERM

Paveena Rungsuwannarat : COMPARISON BETWEEN SEA AND LAND
INCOTERMS : CASE STUDY OF BAGGED SUGAR EXPORT. Advisor: Prof.
KAMONCHANOK SUTHIWARTNARUEPUT, Ph.D.

The objective of this research is to compare the incoterm cost between sea and land transport, and to study the factor that effected the selection of incoterm cost between sea and land by selecting one of the sugar exporters in Thailand.

This research combined with quantitative research such as the cost analysis of sea and land transportation then conducting data analysis to find out expenses of incoterm cost between sea and land. And qualitative research by in-depth interview regarding factor that effected to consideration of incoterm pattern between seller and buyer.

The studied result was obvious that the cost of sea transportation was lower than the land transportation, and the significant factors effected to the cost were cargo transport and management. Comparing between EXW term in land transportation and FOB in sea transportation, Seller prefer FOB term due to the convenience and logistic flow system of the company and buyer's destination.

Field of Study: Maritime Administration

Student's Signature

Academic Year: 2019

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดีด้วยความเมตตากรุณาอย่างยิ่งจากศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทรวาทนฤพุมิ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ของผู้วิจัย ท่านอาจารย์ได้มอบความรู้ คำแนะนำ และแนวทางที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นอย่างมาก ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์ ดร. อัจฉราภรณ์ เปี่ยมสมบุญรัตน์ ประธานกรรมการและ รองศาสตราจารย์ ดร. สถาพร โอภาสานนท์ กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย ที่กรุณาให้คำปรึกษาและชี้แนะแนวทางให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงมีความสมบูรณ์ทุกประการ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามและให้คำสัมภาษณ์ทุกท่านที่เสียสละเวลาให้ความร่วมมือสนับสนุนในการให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดีตลอดการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดาและพี่สาวของข้าพเจ้า ที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจให้ข้าพเจ้ามาโดยตลอด

ผู้วิจัยขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ ชาว Marad ทุกท่านโดยเฉพาะอย่างยิ่ง รุ่น 10.5 ที่ให้การสนับสนุนและเป็นกำลังใจให้ข้าพเจ้ามาโดยตลอด

ผู้วิจัยขอสำนึกในพระคุณของผู้มีพระคุณและครูอาจารย์ทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้กับผู้วิจัยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาของทุกท่านที่กล่าวมาและมิได้กล่าวในที่นี้ จึงใคร่ขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ปวีณา รุ่งสุวรรณรัชต์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญ.....	1
1.2 คำถามในการศึกษา.....	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.4 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา.....	3
1.6 ประโยชน์ของการศึกษา.....	4
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	5
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง.....	6
2.2 การส่งออกสินค้าประเภทน้ำตาลของประเทศไทย.....	18
2.3 แนวคิดเรื่องต้นทุนและผลตอบแทน	21
2.4 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและรูปแบบอินโคเทอม	23
บทที่ 3 วิธีดำเนินการศึกษา.....	31
3.1 วิธีการศึกษา.....	31
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	34
3.3 ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล	35

3.4 การนำเสนอข้อมูล.....	35
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	36
4.1 ข้อมูลทั่วไปในการขนส่งน้ำตาลของบริษัทกรณีศึกษา.....	36
4.2 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล.....	37
4.3 ค่าขนส่งสินค้าทางบก.....	45
4.4 การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก.....	56
4.5 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	62
4.6 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ขายกรณีเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกและทางทะเล.....	77
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ.....	81
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	81
5.2 ปัญหาและอุปสรรคในการศึกษา.....	84
5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษา.....	85
5.4 ข้อเสนอแนะการศึกษาในอนาคต.....	85
บรรณานุกรม.....	86
ภาคผนวก.....	88
ภาคผนวก ก ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบก.....	89
ภาคผนวก ข แบบสอบถาม.....	114
ประวัติผู้เขียน.....	124



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญตาราง

ตารางที่ 1.1	แผนดำเนินการศึกษา.....	4
ตารางที่ 2.1	กลุ่มต่างๆ ของอินโคเทอม 2010.....	14
ตารางที่ 2.2	ค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบอินโคเทอม 2010	15
ตารางที่ 3.1	บริษัทขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา.....	32
ตารางที่ 4.1	การส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กก. จากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา	37
ตารางที่ 4.2	ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขาย (USD/Container).....	38
ตารางที่ 4.3	ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ซื้อ (USD/Container).....	39
ตารางที่ 4.4	เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/Container).....	39
ตารางที่ 4.5	เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขาย (USD/MT)	41
ตารางที่ 4.6	ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทางทะเล (USD/MT).....	42
ตารางที่ 4.7	เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อ (USD/MT).....	43
ตารางที่ 4.8	เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/MT)	44
ตารางที่ 4.9	ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย (USD/TRUCK).....	46
ตารางที่ 4.10	ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย (USD/TRUCK).....	47
ตารางที่ 4.11	ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ (USD/TRUCK).....	48
ตารางที่ 4.12	ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ (USD/Truck).....	49
ตารางที่ 4.13	ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ (USD/MT).....	50
ตารางที่ 4.14	เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ	51
ตารางที่ 4.15	เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขาย (USD/MT)	53
ตารางที่ 4.16	ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทุกรูปแบบทางบก (USD/MT).....	54
ตารางที่ 4.17	เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อในการซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบก (USD/MT) .	55

ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางบกฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/MT)	56
ตารางที่ 4.19 เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย (USD/MT).....	57
ตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบระยะเวลาทางการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย.....	58
ตารางที่ 4.21 เปรียบเทียบขั้นตอนการดำเนินงานการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย	58
ตารางที่ 4.22 เปรียบเทียบเอกสารการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย.....	60
ตารางที่ 4.23 เปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย	61
ตารางที่ 4.24 สรุปผลข้อมูลทั่วไปจากการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	63
ตารางที่ 4.25 สรุปผลข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือจากท่าเรือต้นทางประเทศไทยไปท่าเรือปลายทางประเทศกัมพูชา	63
ตารางที่ 4.26 สรุปผลข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา	65
ตารางที่ 4.27 ผลวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ	66
ตารางที่ 4.28 สรุปความคิดเห็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายคือบริษัทส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ ...	70
ตารางที่ 4.29 ความคิดเห็นในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอม	77
ตารางที่ 4.30 ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ขายตัดสินใจที่จะเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเล.....	78

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญ

การค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา มีการเติบโตในอัตราที่สูงเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อเนื่องต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำตาลทราย ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกหลักเป็นลำดับที่ 5 ของประเทศไทยที่ส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา

การส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาสามารถขนส่งได้หลากหลายวิธีไม่ว่าจะเป็นทางอากาศ ทางรถไฟ ทางทะเล และทางบก ถึงแม้ว่าประเทศกัมพูชาจะมีสนามบินนานาชาติทั้งหมด 11 แห่งแต่มีเพียงสนามบินนานาชาติพนมเปญเพียงแห่งเดียวเท่านั้น ที่มีคลังสินค้าสำหรับอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางอากาศ เช่นเดียวกันนั้นการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ระบบรางรถไฟในประเทศกัมพูชามี 2 สาย แต่เนื่องจากทางรถไฟทั้งสองสายนั้นมีสภาพทรุดโทรมและมีการดำเนินการฟื้นฟูแล้วแต่ยังวิ่งทำความเร็วได้เพียง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางอากาศและทางรถไฟไม่เป็นที่นิยม วิธีที่นิยมในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาก็คือทางทะเลและทางบก การขนส่งสินค้าทางทะเลจะใช้เรือในการขนส่งโดยที่ประเทศกัมพูชามีท่าเรือนานาชาติรวม 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือนานาชาติสีหนุวิลล์, ท่าเรือนานาชาติพนมเปญ และท่าเรือออกกวมอง โดยท่าเรือนานาชาติพนมเปญและท่าเรือออกกวมองเป็นท่าเรือเอกชนและเป็นท่าเรือเปิด ท่าเรือนานาชาติสีหนุวิลล์ปัจจุบันรองรับน้ำหนักได้ถึง 10,000 ตันทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชานิยมใช้ทางทะเลมากที่สุด ส่วนการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา เป็นการขนส่งแบบประตูถึงประตูซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วแต่ประเทศกัมพูชายังมีข้อจำกัดทางโครงสร้างทางถนน จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางบกโดยใช้รถบรรทุกจึงนิยมรองลงมา

การขนส่งสินค้าทั้ง 4 รูปแบบคือทางอากาศ ทางรถไฟ ทางทะเลและทางบกเป็นส่วนประกอบหนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการทำการค้าระหว่างประเทศโดยปกติแล้วจะมีเงื่อนไขทางการค้าหรือที่เรียกว่าอินโคเทอมที่ใช้กันเป็นประจำคือ FOB หรือ CIF และยังมีอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ อีกหลายแบบ ซึ่งเป็นสาระสำคัญช่วยให้ทราบวาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ใครมีหน้าที่รับผิดชอบอะไรบ้างและรับภาระหน้าที่แค่ไหน ตลอดจนหน้าที่ในการจัดยานพาหนะขนส่งด้วยว่าต้องเริ่มจากจุดไหนไปถึงจุดไหน โดยระบุอินโคเทอมในการซื้อขายตามข้อตกลงในเอกสารซื้อขาย

ก็ถือเป็นที่ตกลงเข้าใจว่าความรับผิดชอบในการจัดส่งสินค้า ค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงภัยต่อความสูญหาย หรือความเสียหายของสินค้าที่ซื้อขายกันว่าจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเมื่อใดเพราะอินโคเทอมนี้เป็นแบบสากลที่ยอมรับใช้กันทั่วโลก

ผู้ศึกษาเห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาและการขายอินโคเทอมในรูปแบบต่างๆ จึงได้ศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ ซึ่งบริษัทกรณีศึกษามีลูกค้า 2 บริษัทโดยที่ลูกค้าบริษัทที่ 1 ซื้อมน้ำตาลจากบริษัทส่งออกน้ำตาลขนส่งสินค้าทางทะเลโดยใช้เรือเป็นพาหนะ และใช้อินโคเทอมรูปแบบ FOB ลูกค้าบริษัทที่ 2 ซื้อมน้ำตาลจากบริษัทส่งออกน้ำตาลขนส่งสินค้าทางบกโดยใช้รถบรรทุกเป็นพาหนะและใช้อินโคเทอมแบบ EXW นอกจากนี้ผู้วิจัยจะเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของผู้ขายและผู้ซื้ออินโคเทอมทั้ง 9 รูปแบบดังนี้ อินโคเทอมทางทะเล 3 รูปแบบ คือ FOB, CFR และ CIF และอินโคเทอมทางบก 7 รูปแบบคือ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP อีกทั้งวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทั้งทางทะเลและทางบก เพื่อเป็นแนวทางให้แก่ผู้ขายในการขายอินโคเทอมในการส่งออกน้ำตาลจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาและผู้ซื้อในการซื้ออินโคเทอมในการนำเข้าน้ำตาลจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาว่ารูปแบบอินโคเทอมรูปแบบใดก่อให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด

1.2 คำถามในการศึกษา

1. ต้นทุนของรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร
2. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบกในรูปแบบต่างๆ คือปัจจัยใด

1.3 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลและทางบกของผู้ขาย
 - 1.1. เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลระหว่างเทอม FOB, CFR และ CIF
 - 1.2 เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางบกระหว่างเทอม EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP
 - 1.3 เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลกับทางบกระหว่าง EXW กับ FOB
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1. กรณีศึกษาตัวอย่างจากบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่ง
2. ศึกษาเฉพาะอินโคเทอมการซื้อขายที่ใช้กับทางทะเล 3 รูปแบบคือ FOB, CFR, CIF และรูปแบบอินโคเทอมทางบก 7 รูปแบบคือ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP เท่านั้น
3. ศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าน้ำตาลบรรจุกระสอบ 25 กิโลกรัมจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

1. สืบหาข้อมูลปฐมภูมิเรื่องต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบก จากบริษัทกรณีศึกษาผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่ง, บริษัทสายเรือขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือกรุงเทพไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์จำนวน 20 บริษัท และบริษัทขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชารวม 20 บริษัท แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ต้นทุน (Cost Analysis) ในการขายอินโคเทอมทางทะเลและทางบก เพื่อนำมาเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
2. รวบรวมข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมจากการทบทวนวรรณกรรมเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายและผู้ซื้อ ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ จำนวนรวม 16 ท่าน โดยสัมภาษณ์ผู้ขาย 10 ท่าน และผู้ซื้อจำนวน 6 ท่าน
3. วิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายและผู้ซื้อเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบอินโคเทอม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ แล้วนำมาสรุปผลการศึกษาโดยใช้วิธีบรรยายเชิงพรรณนา

แผนดำเนินการศึกษา

ตารางที่ 1.1 แผนดำเนินการศึกษา

กิจกรรม	2562					2563			
	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.
ขั้นตอนการศึกษา									
ศึกษา ค้นคว้า หาข้อมูลวิจัยที่เกี่ยวข้อง	→								
รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล				→					
หาเอกสารอ้างอิง					→				
ติดต่อบุคคลเพื่อขอการสัมภาษณ์						→			
รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก							→		
สรุปผลการดำเนินงาน								→	
จัดทำเอกสาร									→

1.6 ประโยชน์ของการศึกษา

1. สามารถวางแผนนโยบายบริษัทสำหรับการขายและการซื้อสินค้ารูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกได้
2. เพื่อทราบปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก
3. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ขายในการตัดสินใจขายอินโคเทอมและผู้ซื้อในการเลือกซื้ออินโคเทอมสำหรับการส่งออกน้ำตาลจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาได้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” โดยรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลมี 3 รูปแบบ คือ FOB, CFR, CIF และรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกมี 7 รูปแบบคือ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP ผู้ศึกษาได้กำหนดแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อเป็นกรอบในการอธิบายมาใช้อ้างอิงต่อไปดังนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง

- 2.1.1 ความสำคัญของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2.1.2 องค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่งสินค้า
- 2.1.3 การตัดสินใจเลือกวิธีการขนส่งสินค้า
- 2.1.4 การขนส่งทางเรือด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์
- 2.1.5 คำนิยามและลักษณะของรถบรรทุก
- 2.1.6 อินโคเทอม 2010

2.2 การส่งออกสินค้าประเภทน้ำตาลของประเทศไทย

- 2.2.1 การขนส่งน้ำตาลในปัจจุบัน
- 2.2.2 การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา
- 2.2.3 จุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.3 แนวคิดเรื่องต้นทุนและผลตอบแทน

- 2.3.1 ต้นทุน
- 2.3.2 ผลตอบแทน

2.4 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิจัย

- 2.4.1 รูปแบบการขนส่งสินค้า
- 2.4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและรูปแบบอินโคเทอม

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการขนส่ง

การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายคน สินค้าหรือบริการ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ตามความประสงค์เพื่อให้เกิดอรรถประโยชน์ตามต้องการส่วนการจัดการบริหารการขนส่ง คือการเคลื่อนย้าย บุคคล สิ่งของหรือสินค้าต่างๆ จากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่แห่งหนึ่งตามความต้องการ โดยอาศัยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ต่างๆ ในการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและให้เกิดต้นทุนที่ต่ำที่สุด

การขนส่งเป็นกิจกรรมที่เปรียบเสมือนตัวเชื่อมระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าและเป็นกิจกรรมที่มีบทบาทสำคัญมากเนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในสัดส่วนที่สูง ซึ่งถ้าสามารถทำการจัดการบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพแล้วนั้น เชื่อว่ากิจกรรมจะยังคงสภาพที่ได้เปรียบคู่แข่งขั้นต่อไปได้ แต่หากใช้กลยุทธ์ที่ไม่ได้คำนึงถึงปัจจัยพื้นฐานที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดต้นทุนกิจกรรมต่างๆ ในองค์กร (Stock and Lambert, 2001) ซึ่งส่งผลให้ต้องปรับปรุงกระบวนการทำงานใหม่เพื่อนำไปสู่การเพิ่มผลิตและลดต้นทุนการผลิตและดำเนินการต่างๆ ลงและองค์กรควรที่จะลดต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ (ยศวีร์ ตันกิมหงษ์, 2551)

ระบบการขนส่งเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากฐานการผลิตไปสู่แหล่งผู้บริโภคเพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าได้แก่ อรรถประโยชน์ด้านสถานที่หรืออรรถประโยชน์ด้านเวลา โดยการลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายสินค้าจากผู้ต้องการส่งสินค้าไปยังผู้รับสินค้าตามเวลาและสถานที่ที่มีการตกลงให้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือข้อกำหนดโดยมีองค์ประกอบหลักเช่น ผู้ประกอบการขนส่งเส้นทางการขนส่ง อุปกรณ์หรือเครื่องมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและสถานีรับ-ส่ง เปลี่ยนถ่ายสินค้าและสรุปกิจกรรมการขนส่งในการบริการลูกค้าของผู้ประกอบการขนส่ง ตั้งแต่เริ่มต้นกระบวนการที่ต้นทางจนถึงปลายทางการขนส่งสินค้าแยกออกเป็นรายการกิจกรรม ดังนี้

1. กิจกรรมการรับสินค้าจากผู้ฝากส่งสินค้า กิจกรรมนี้มีขั้นตอนการตรวจรับสินค้าให้ตรงตามเอกสารแนบที่มากับตัวสินค้า การบันทึกข้อมูลในการรับส่งสินค้าและจำนวนสินค้า ในการยกสินค้าลงจากพาหนะที่ส่งสินค้า
2. กิจกรรมการจัดเก็บสินค้า เพื่อการรักษาสินค้าก่อนการจัดส่ง แบ่งตามลักษณะสินค้านำมูลค่าสินค้า หรือเวลาในการกำหนดส่งสินค้า เป็นต้น

3. กิจกรรมเตรียมการจัดส่ง รวมถึงการจัดหีบห่อ เป็นการคัดแยกสินค้าในแต่ละพื้นที่ให้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน หรือแบ่งตามลักษณะของผู้ใช้บริการ เช่น คัดแยกตามลักษณะสินค้าบริษัท ลูกค้า เขตพื้นที่ หรือจดหมายปลายทาง เพื่อความสะดวกในการจัดส่ง และง่ายต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละพื้นที่

4. กิจกรรมประสานงานลูกค้า โดยลักษณะการจัดการทั่วไปก่อนการทำการขนส่ง ต้องมีการนัดหมายเวลารับส่งสินค้า สถานที่จัดส่ง เพื่อลดความแออัดในสถานที่ปฏิบัติงาน และประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมถึงเวลาการรับคอยรับส่งสินค้าทั้งต้นและปลายทาง

5. กิจกรรมเอกสารการจัดส่ง ก่อนการจัดส่งสินค้าต้องมีการเตรียมเอกสารเพื่อไว้เป็นหลักฐานในการจัดส่งรวมถึงการอ้างอิงเพื่อเรียกเก็บค่าบริการ รวมถึงใช้เป็นเอกสารในการตรวจสอบสินค้าให้กับทั้งผู้รับและผู้ส่งสินค้า เช่น ใบคุมสินค้าของรถขนส่ง ใบลงชื่อรับสินค้าจากทางลูกค้า

6. กิจกรรมกำหนดประเภทพาหนะ พิจารณาตามจำนวนลักษณะสินค้า น้ำหนัก ขนาดมูลค่าสินค้า ลักษณะเส้นทาง ระยะทางในการจัดส่งทำให้มีการจัดส่งสินค้าในลักษณะแบบเต็มคันและแบบไม่เต็มคัน

7. กิจกรรมการกำหนดเส้นทางโดยการพิจารณาวางแผนใช้เส้นทาง ซึ่งโดยส่วนมากผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นฝ่ายแนะนำเส้นทางตามประสบการณ์และความชำนาญ

8. กิจกรรมการจัดส่งสินค้าเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าจากต้นทางจุดรับสินค้าไปยังปลายทางที่กำหนด

9. การออกเอกสารชำระค่าบริการ กิจกรรมนี้อาจมีความแตกต่างในแต่ละองค์กรอาจมีการเรียกเก็บค่าบริการทั้งก่อนและหลัง รวมถึงมีกรอบระยะเวลาในการเรียกเก็บและชำระค่าบริการซึ่งอาจจะมีการเก็บเอกสารและข้อมูลในการจัดส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักฐานประกอบ (กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ ศลิษา ภมรสติธีย์ และ จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา, 2556)

2.1.1 ความสำคัญของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ

รูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำหรือทางอากาศ ล้วนแล้วแต่มีการปรับปรุงรูปแบบยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งให้มีขนาดใหญ่โตขึ้นเพื่อให้เกิด

การประหยัดจากขนาด และประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ขณะเดียวกันเพื่อลดเวลาในการขนส่งให้น้อยลงด้วยการใช้พลังขับเคลื่อนที่มีศักยภาพสูงขึ้น สำหรับด้านเส้นทางการขนส่งเช่นกัน ธุรกิจการขนส่งทุกประเภทและทุกรูปแบบต่างก็ได้มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่ง เพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างประหยัดและรวดเร็ว

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นรูปแบบของการขนส่งระหว่างประเทศที่มีบทบาทมากที่สุด ตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากไม่มีข้อจำกัดทั้งทางด้านสภาพภูมิศาสตร์และน้ำหนักบรรทุก สินค้าและผู้โดยสาร จากสถิติขององค์การสหประชาชาติ พบว่ากว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศนับเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่มีบทบาทและความสำคัญรองจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งนี้เป็นเพราะการขนส่งสินค้าทางอากาศมีข้อจำกัดด้านน้ำหนักและปริมาณของสินค้าและผู้โดยสารเป็นตัวกำกับ นอกจากนี้สินค้าที่มีราคาต่ำ เช่น สินค้าเกษตรจำพวกมันสำปะหลัง ข้าว ข้าวโพด และน้ำตาล ยังไม่สามารถใช้การขนส่งทางอากาศได้ เนื่องจากค่าใช้จ่ายมีราคาสูงเมื่อเทียบกับราคาของสินค้า (กรมชก สุธวิทาพนฤพุดิ, 2553)

2.1.2 องค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่งสินค้า

ผู้ผลิตและผู้ส่งสินค้าแต่ละคนมีความต้องการบริการขนส่งที่แตกต่างกันออกไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ระยะเวลาในการขนส่ง

ระยะเวลาในการขนส่งจะส่งผลกระทบต่อปริมาณสินค้าคงคลังที่ธุรกิจจะต้องเก็บ ซึ่งสินค้าคงคลังนี้จัดเป็นต้นทุนที่สำคัญชนิดหนึ่งเพราะตราบไต่ที่สินค้ายังไม่สามารถขายได้ผู้ผลิตจะต้องแบกรับต้นทุนดอกเบี้ย ต้นทุนการเก็บรักษา เป็นต้น ดังนั้นผู้ใช้บริการขนส่งจึงอยากได้บริการขนส่งที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งสั้นที่สุด

2. ความแน่นอน

ความแน่นอนหมายถึงความสม่ำเสมอคงเส้นคงวาของบริการขนส่ง รวมถึงการเสนอความถี่ การให้บริการเป็นประจำ มีระยะในการเดินทางไม่คลาดเคลื่อนมาก ซึ่งความแน่นอนของการบริการขนส่งเป็นสิ่งที่สามารถช่วยให้การจัดส่งดำเนินต่อไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่ผู้ผลิตไม่ต้องผลิตสต็อกสินค้า

คงคลัง ในทางตรงข้ามหากผู้ให้บริการการขนส่งขาดความน่าเชื่อถือ จะส่งผลให้ผู้ผลิตต้องสต็อกสินค้า คงคลังมากกว่าปกติ

3. ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิตและตลาด

ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิตและตลาดเป็นความสามารถที่ผู้ขนส่งจะให้บริการขนส่ง ระหว่างแหล่งผลิตกับแหล่งตลาดโดยตรง ถ้าผู้ให้บริการขนส่งมีการบริการเส้นเดินเรือที่หลากหลาย และถ้าผู้ให้บริการขนส่งมีให้บริการรับขนส่งจากแหล่งผลิต (หน้าประตูโรงงาน) ถึงตลาดผู้บริโภค โดยตรงจะช่วยให้ผู้ส่งสินค้าได้รับความสะดวกสบาย ดังนั้นความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งตลาดจึงเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่กำหนดขนาดความมากน้อยของอุปสงค์บริการขนส่ง

4. ชีตความสามารถในการให้บริการ

ชีตความสามารถในการให้บริการเป็นความสามารถในการให้บริการพิเศษตรงตามความต้องการของลูกค้าถือเป็นสิ่งสำคัญในเรื่องชีตความสามารถในการให้บริการ ซึ่งลูกค้าผู้ส่งออกแต่ละรายจะมีความต้องการเป็นเครื่องมือ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันตามลักษณะทางกายภาพและการตลาดของสินค้า เช่นสินค้าอาหารทะเลแช่แข็งจะต้องบรรจุทุกสินค้าที่มีเครื่องทำความเย็น ขณะที่สินค้าที่เป็นเสื้อผ้าที่เย็บประณีตจะต้องการให้สินค้าบรรจุทุกในตู้ที่มีราวแขวนเสื้อ

5. ความปลอดภัย

ความปลอดภัยขณะทำการขนส่งเป็นสิ่งที่ผู้ส่งออกทุกรายให้ความสนใจมาก ทั้งนี้ผู้ส่งออกทุกรายที่ว่าจ้างให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งสินค้า ก็คาดหวังที่จะเห็นสินค้าของตนไปถึงมือผู้รับอย่างครบถ้วน ไม่เสียหาย เพราะในทางการค้าอาจจะปฏิเสธไม่จ่ายเงินค่าสินค้า หากพบว่าไม่อยู่ในสภาพตามที่ตกลงกันไว้ (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, 2541)

2.1.3 การตัดสินใจเลือกวิธีการขนส่ง

เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางบกและทางน้ำหรือทางทะเล มีข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบแตกต่างกันไป ตามลักษณะของการขนส่งและสินค้าการตัดสินใจเลือกวิธีการขนส่งต้องอาศัยปัจจัยในการพิจารณา 3 ปัจจัยดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายการขนส่ง

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้า เช่น ค่าระวางขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการยกขนสินค้าขึ้นและลงจากยานพาหนะ ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะในระหว่างการขนส่ง และค่าประกันภัยขนส่ง เป็นต้น ผู้ส่งสินค้าควรพิจารณาค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้มีมูลค่ารวมต่ำที่สุด เพื่อให้ต้นทุนการผลิตสินค้าที่ออกจำหน่ายมีต้นทุนต่ำที่สุด

2. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง

ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายด้าน เช่น อัตราความเร็วของพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ความหนาแน่นของการจราจร เส้นทางขนส่ง และการขนถ่ายสินค้าระหว่างทาง ฯลฯ ผู้ส่งสินค้าควรพิจารณาระยะเวลาที่เกิดขึ้นทั้งหมดในการขนส่งสินค้าแต่ละครั้งใช้เวลาน้อยที่สุด

3. ความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าในระหว่างการขนส่ง

การขนส่งสินค้าด้วยวิธีใดก็ตามย่อมหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อการเสียหายของสินค้าระหว่างการขนส่งไม่ได้ เช่น การยกขนสินค้าขึ้นลงรวมถึงการจัดวางเรียงสินค้า เพื่อให้ได้ปริมาณมากที่สุดในระหว่างการขนส่งต่อเที่ยว ซึ่งทำให้สินค้าถูกวางซ้อนทับกันและถูกลาก ดึง หรือเกาะเกี่ยวกับอุปกรณ์ การยกขนประเภทต่างๆ เช่น ตะขอและการผูกมัดด้วยเชือกหรือลากดึงด้วยปั้นจั่น เป็นต้น

อย่างไรก็ตามสามารถลดความเสียหายของสินค้าได้ด้วยการบรรจุสินค้าภายใต้หีบห่อที่แข็งแรงการคัดเลือกประเภทของการขนส่งที่เหมาะสมและบริษัทขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือ ตลอดจนการทำประกันภัยสินค้าระหว่างการขนส่ง เป็นต้น ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งนั้นส่งผลกระทบต่อต้นทุนของการขนส่ง เพราะนับเป็นต้นทุนที่สูญหายไปโดยไม่มีรายได้ และรวมถึงค่าประกันภัยสินค้า ที่เพิ่มขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมความเสียหาย ที่จะเกิดขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ผู้ส่งสินค้าควรพิจารณาเลือกวิธีการขนส่งที่เหมาะสม กับสินค้าและเส้นทางขนส่งเพื่อมิให้เกิดความสูญหายของสินค้าในระหว่างการขนส่งหรือเกิดขึ้นน้อยที่สุด

2.1.4 การขนส่งทางเรือด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์

การขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ เป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุดในเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นเนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมากๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ โดยสินค้าที่จะขนส่งจะต้องมีการนำมาบรรจุตู้และมีการขนย้ายตู้ขึ้นไว้บนเรือ ซึ่งออกแบบมาเป็น

พิเศษสำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ท่าเรือที่จะมารองรับเรือประเภทนี้จะต้องมีการออกแบบเพื่อให้มีความเหมาะสมทั้งในเชิงวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมโดยจะต้องประกอบด้วย ท่าเทียบเรือ เชื้อเพลิงก้อนคลื่น รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เป็นเรือที่ออกแบบมาสำหรับใช้ในการบรรทุกตู้สินค้าโดยเฉพาะเรือสินค้าแต่ละลำจะมีที่ยกตู้ที่เรียกว่า Quay Cranes ประมาณ 1-4 ตัว โดย Crane แต่ละตัวจะลำเลียงตู้ที่วางอยู่ตามความลึกของเรือ ซึ่งจะมีการเรียงกันเป็น Column ในปัจจุบันเรือบรรทุกโดยเฉลี่ยจะเป็นประมาณ 2,700 TEU แต่เรือที่มีขนาดใหญ่ที่อยู่ในชั้นที่เรียกว่า SX Class หรือที่เรียกว่า Super Post Panamax จะมีความยาวโดยเฉลี่ย 320 x 330 เมตร กินน้ำลึก ประมาณ 13-14 เมตร มีความกว้างวางคอนเทนเนอร์ได้ 20 -22 แถว ซึ่งสามารถบรรทุกตู้สินค้าได้สูงสุดถึง 8,000 TEU ทั้งนี้ในอนาคตกำลังมีการต่อเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้นไป ในชั้น Malaccamax ซึ่งจะสามารถขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ 18,000 TEU โดยขนาดเรือที่ใหญ่ขึ้นมากนี้จะมีผลทำให้ต้นทุนโดยรวมจะลดลง เนื่องจากลดต้นทุนแปรผัน ไม่ว่าจะเป็นค่าน้ำมัน หรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับแรงงาน อย่างไรก็ตาม ก็ต้องมีการบริหารจัดการ ในการที่จะหาสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย

การขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ได้รับการยอมรับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งมาตรฐาน โดยคิดเป็นสัดส่วนประมาณถึง 95 % ของการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์จะมีเพียงไม่มากนักเมื่อเทียบกับปริมาณของการขนส่งโดยผู้ให้บริการสายการเดินเรือจะมีการรวมตัวกันเป็นชมรมซึ่งจะมีบทบาทต่อการกำหนดค่าขนส่งสินค้า และค่าบริการในอัตราที่บางครั้งมีลักษณะกึ่งผูกขาด

2.1.5 คำนิยามและลักษณะของรถบรรทุก

1 รถบรรทุกไม่ประจำทาง หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อสินจ้างโดยไม่กำหนดเส้นทาง

2 รถบรรทุกส่วนบุคคล หมายถึง รถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเอง ซึ่งมีน้ำหนักเกิน 2,200 กิโลกรัมขึ้นไป

ลักษณะรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของมี 9 ลักษณะดังนี้

1. กระบะบรรทุก ครอบคลุมรถบรรทุกมีหรือไม่มีคอก หรือไม่มีอุปกรณ์ยกหรือเทของ มีหลังคาหรือไม่มีหลังคาก็ได้

2. รถตู้บรรทุก ครอบคลุมถึงรถตู้ที่บ มีบานประตูเปิดประตูสำหรับถ่ายด้านข้างหรือด้านท้ายก็ได้
3. รถบรรทุกของเหลว มีถังสำหรับบรรทุกของเหลว
4. รถบรรทุกวัสดุอันตราย ครอบคลุมน้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซเหลว สารเคมี วัตถุระเบิด และอื่นๆ
5. รถบรรทุกเฉพาะกิจ ครอบคลุมรถบรรทุกเครื่องดื่มน้ำ ขยะมูลฝอย รถผสมซีเมนต์ และอื่นๆ
6. รถพ่วง ครอบคลุมถึงรถพ่วงที่น้ำหนักกรด รวมน้ำหนักกรดบรรทุกทั้งหมด ลงบนเพลาล้อตัวเอง และต้องใช้รถ อื่นลากจูง
7. รถกึ่งพ่วง ครอบคลุมพ่วงที่น้ำหนักกรดรวมน้ำหนักบรรทุกบางส่วน เฉลี่ยเพลาล้อของรถคันลากจูง
8. รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว เป็นรถกึ่งพ่วงโครงโลหะ ที่สามารถปรับความยาวช่วงล้อระหว่างรถลากจูง
9. รถลากจูง เป็นรถสำหรับลากจูงรถพ่วง รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาวเครื่องอุปกรณ์และส่วนควบรถ

2.1.6 อินโคเทอม 2010

หอการค้านานาชาติ (International Chamber Of Commerce - ICC) ได้มีการประชุมสมาชิกของหอการค้านานาชาติทุก 10 ปีเพื่อวางกฎเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms: INCOTERMS) เริ่มใช้ในปี ค.ศ. 1936 (พ.ศ. 2479) ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 และฉบับปัจจุบันปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อปี ค.ศ. 2010 (เริ่มใช้เมื่อ 1 มกราคม 2011) เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทางการค้าเทคโนโลยี การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และระบบ Logistic and Supply Chain ที่พัฒนาและเปลี่ยนแปลงไปโดยกำหนดให้ขอบเขตของอินโคเทอม 2010 จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซื้อขายในเรื่องการส่งมอบสินค้า

อินโคเทอม 2010 เมื่อนำมาจัดกลุ่มจะได้ 2 กลุ่มคือกลุ่มแรกใช้จำกัดเฉพาะการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำภายใน และกลุ่มที่สองใช้สำหรับซื้อขายโดยไม่จำกัดรูปแบบการขนส่ง ซึ่งอาจจะเป็นรูปแบบเดี่ยวหรือหลายรูปแบบกลุ่มนี้สามารถนำมาใช้ได้ถึงแม้ว่าจะไม่มีการขนส่งทางทะเลเลยหรือกรณีที่ใช้เรือเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่ง (สุนัย มโนมัยอุตม, 2557)

อินโคเทอมที่ใช้สำหรับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดิน

FREE ALONGSIDE SHIP (FAS)

FREE ON BOARD (FOB)

COST AND FREIGHT (CFR)

COST INSURANCE AND FREIGHT (CIF)

อินโคเทอมที่ใช้สำหรับการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือหลายรูปแบบ

EX WORKS (EXW)

FREE CARRIER (FCA)

CARRIAGE PAID TO (CPT)

CARRIAGE AND INSURANCE PAID (CIP)

DELIVERED AT TERMINAL (DAT)

DELIVERED AT PLACE (DAP)

DELIVERED DUTY PAID (DDP)

ตารางที่ 2.1 กลุ่มต่างๆ ของอินโคเทอม 2010

อินโคเทอม 2010 กลุ่มการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดิน (มี 4 เงื่อนไข)	อินโคเทอม 2010 การขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือหลายรูปแบบ (มี 7 เงื่อนไข)
กลุ่มที่ผู้ขายไม่ได้เป็นผู้จ่ายค่าขนส่งหลัก	กลุ่มที่ผู้ขายไม่ได้เป็นผู้จ่ายค่าขนส่งหลัก
FAS: Free Alongside Ship (ระบุงทำเรือต้นทาง)	EXW: Ex Works (ระบุงสถานที่ส่งมอบ)
FOB: Free on Board (ระบุงทำเรือต้นทาง)	FCA: Free Carrier (ระบุงสถานที่ส่งมอบ)
กลุ่มที่ผู้ขายเป็นผู้จ่ายค่าขนส่งหลัก	กลุ่มที่ผู้ขายเป็นผู้จ่ายค่าขนส่งหลัก
CFR: Cost and Freight (ระบุงทำเรือต้นทาง)	CPT: Carriage paid to (ระบุงสถานที่ปลายทาง)
CIF: Cost, Insurance and Freight (ระบุงทำเรือปลายทาง)	CIP: Carriage and Insurance paid to (ระบุงสถานที่ปลายทาง)
	กลุ่มที่จัดส่งสินค้าปลายทาง
	DAT: Delivered at Terminal (ระบุงทำเทียบพาหนะขนส่ง ณ ท่าเรือหรือสถานที่ปลายทาง)
	DAP: Delivered at Place (ระบุงสถานที่ปลายทาง)
	DDP: Delivered Duty Place (ระบุงสถานที่ปลายทาง)

ที่มา: เงื่อนไขการส่งมอบสินค้า : สิ่งที่คุณส่งออกต้องทำความเข้าใจและเลือกให้เหมาะสม, ฝ่ายวิจัยธุรกิจ (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2555)

ตารางที่ 2.2 ค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบอินโคเทอม 2010

ตารางแสดงค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบ Incoterms 2010

Seller							Buyer
บรรจุภัณฑ์	พิธีการส่งออก	การตรวจสอบ	การบรรจุของ	ค่าระวาง	ประกันภัย	พิธีการนำเข้า	การขนส่งสินค้า
รูปแบบ (ใหม่) ที่ไม่ใช่การขนส่งทางเรืออย่างเดียว							
1. EXW (.....name Point within the place of Seller)							
R							
2. FCA (.....name Point within the Place of Shipment)							
R							
3. CPT (.....name Point within the Place of Destination)							
R							
4. CIP (.....name Point within the Place of Destination)							
R							
5. DAT (Delivered At Terminal)							
R							
6. DAP (Delivered At Place)							
R							
7. DDP (.....name Point within the Place of Destination)							
R							
รูปแบบ (ใหม่) การขนส่งทางทะเลและทางลำน้ำ							
1. FAS (.....name Port of Shipment)							
R							
2. F.O.B. (.....name Port of Shipment)							
R							
3. CFR (.....name Port of Destination)							
R							
4. CIF (.....name Port of Destination)							
R							
		ค่าใช้จ่ายของผู้นำ			ค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อหรือไม่ก็ได้ตาม		R = จุดโอน
		ค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ			ความต้องการของผู้ซื้อ		ความเสี่ยง
					ภาระค่าใช้จ่ายของผู้นำกับผู้ซื้อฝ่ายละครึ่ง		

ที่มา: (กวีพล สว่างแผ้ว, 2555) (การศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนข้อตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างรูปแบบ CIP (INCOTERM 2000) กับรูปแบบ DDP(INCOTERM 2010) กรณีศึกษา บริษัทแอ็ดวานซ์ อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยีจำกัด มหาชน)

ออนไลน์ <http://www.polsci-law.buu.ac.th/journal/document/4-1/10.pdf>

อินโคเทอมที่ระบุในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ เป็นตัวบ่งชี้ถึงเงื่อนไข การส่งมอบสินค้าในกลุ่มสินค้าที่จับต้องได้โดยบ่งบอกภาระหน้าที่ของผู้ซื้อและผู้ขายในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. จุดส่งมอบสินค้า หมายถึงจุดที่จะถูกระบุโดยผู้ซื้อเช่น การส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ท่าเรือปลายทาง หรือคลังสินค้าของผู้ซื้อ โดยจุดส่งมอบเป็นจุดที่ความเสี่ยงเปลี่ยนมือจากผู้ขายไปอยู่ทางฝ่ายผู้ซื้อ

2. ค่าใช้จ่าย หมายถึงภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนส่งสินค้าซึ่งโดยทั่วไปผู้ขายต้องรับผิดชอบ ตั้งแต่ต้นทาง (ณ โรงงานผู้ขาย) จนกระทั่งถึงจุดส่งมอบสินค้าที่กำหนดโดยผู้ซื้อ หลังจากนั้นจะเป็นภาระค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ ยกเว้นกรณีที่ผู้ขายเป็นผู้ขายเป็นผู้จ่ายค่าขนส่ง หลักภาระค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อจะเริ่มจาก ณ ท่าเรือหรือสถานที่ปลายทาง จนกระทั่งสินค้าขนส่งถึงคลังสินค้าของผู้ซื้อ
3. ความเสี่ยง หมายถึงความเสี่ยงที่เกิดจากการสูญหายหรือสูญเสียของสินค้านระหว่างการขนส่ง เป็นภาระความรับผิดชอบของผู้ขายในช่วงต้นและเมื่อสินค้ามีการส่งมอบแล้ว ภาระความเสี่ยงดังกล่าวจะเปลี่ยนมือไปสู่ผู้ซื้อ ทั้งนี้ความเสี่ยงดังกล่าวผู้ซื้อและผู้ขายสามารถป้องกันได้ด้วยการทำประกันภัยการขนส่งสินค้า
4. การดำเนินพิธีศุลกากรขาเข้าและขาออก โดยทั่วไปผู้ขายจะเป็นผู้รับผิดชอบในขั้นตอนของพิธีการศุลกากรขาออกเพื่อดำเนินการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ ขณะที่ผู้ซื้อรับผิดชอบพิธีการศุลกากรขาเข้าเพื่อดำเนินการนำสินค้าเข้าประเทศ อย่างไรก็ตามผู้ขายหรือผู้ซื้ออาจเป็นผู้รับภาระทั้งพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออกเองขึ้นอยู่กับเงื่อนไขภายใต้อินโคเทอม

ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศประกอบด้วยข้อตกลง 11 ข้อ ดังต่อไปนี้

1. EXW (Ex Works)

ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขาย เช่น โรงงาน หรือโรงพักสินค้า ฯลฯ โดยผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการและค่าใช้จ่ายรวมทั้งความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบของแล้วเช่น การขนของขึ้นยานพาหนะ การปฏิบัติพิธีการขาออก เป็นต้น

2. FCA (Free Carrier)

ผู้ขายต้องดำเนินการพิธีการขาออกจนเสร็จสิ้น แล้วส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนดไว้

3. FAS (Free Alongside Ship)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบต้องขนส่งของมาวางไว้ข้างเรือ เช่น บนหน้าท่า หรือในเรือลำเลียง หรือลงเรือลำเลียงเทียบข้างเรือ ณ ท่าที่ส่งออกที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหาย หรือสูญหายที่เกิดขึ้นหลังจากนั้น

4. FOB (Free On Board)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบต้องส่งมอบของลงเรือ ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ ส่วนผู้ซื้อจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือ

5. CFR (Cost and Freight)

ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่าย และค่าขนส่งเพื่อการส่งของถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ แต่ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใดๆ หลังจากที่ได้ขึ้นของขึ้นพ้นกราบเรือ ณ ท่าส่งออก

6. CIF (Cost Insurance and Freight)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CFR โดยต้องรับผิดชอบการทำประกันภัยในความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทาง ทั้งนี้ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาและชำระค่าประกันภัย

7. CPT (Carriage Paid to) ภาลลกรรณัฒมหาวิทยาลัย

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบค่าขนส่งไปจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใดๆ หลังจากที่ได้ส่งมอบให้กับผู้รับขนส่งแล้ว

8. CIP (Carriage Insurance Paid to)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CPT โดยต้องรับผิดชอบการทำประกันภัยให้กับผู้ซื้อในความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ ทั้งนี้ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเอง

9. DAT (Delivered at Terminal)

ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ และขนของลงจากยานพาหนะ สถานที่อาจจะเป็นชื่อท่าเทียบเรือ หรือสถานที่ปลายทาง ซึ่งอาจเป็นคลังสินค้า คลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container Yard) หรือ ชื่อถนน รถไฟ หรือ คลังสินค้าทางอากาศยาน (Air Cargo Terminal) โดยค่าใช้จ่ายในการขนของทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขาย

10. DAP (Delivered at place)

ผู้ขายส่งมอบของให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยพร้อมที่จะขนลงจากพาหนะ ผู้ขายมีความเสี่ยงในความเสียหายของของค่าใช้จ่ายในการขนส่งของจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมทั้งมีหน้าที่ดำเนินการพิธีการขาออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบการดำเนินการพิธีการขาเข้า และไม่ต้องเสียค่าภาษีอากรขาเข้า

11. DDP (Delivered Duty Paid)

ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบในการส่งมอบของ ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อระบุในราชอาณาจักรโดยผู้ขายรับภาระความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งของไปยังสถานที่ปลายทาง ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการพิธีการขาออกและพิธีการขาเข้า รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบของดังกล่าวจนถึงสถานที่ปลายทาง

2.2 การส่งออกสินค้าประเภทน้ำตาลของประเทศไทย

“น้ำตาล” เป็นสารให้ความหวานจากพืชเป็นวัตถุดิบที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในหลายๆ อุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องไม่ว่าจะเป็นธุรกิจอาหาร เครื่องดื่ม ยารักษาโรค พลังงานทดแทน ฯลฯ โดยในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกน้ำตาลเป็นอันดับที่ 2 ของโลกรองจากประเทศบราซิลที่มีส่วนแบ่งการส่งออกน้ำตาลมากที่สุดในตลาดโลกซึ่งผู้บริโภคน้ำตาลรายใหญ่ของโลกได้แก่ ประเทศอินเดีย

ถึงแม้ว่าประเทศบราซิลจะเป็นประเทศผู้ส่งออกน้ำตาลเป็นอันดับหนึ่งของโลก แต่การส่งออกน้ำตาลมาขายยังประเทศในแถบเอเชีย นั้น ยังมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในด้านของต้นทุนค่าขนส่ง ปัจจัยในเรื่องของฤดูกาลเก็บเกี่ยว และการผลิตน้ำตาลที่แตกต่างเป็นจุดที่ทำให้น้ำตาลของประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศบราซิลได้

2.2.1 การขนส่งน้ำตาลในปัจจุบัน

การขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำตาลจะเริ่มต้นจากการลำเลียงผลิตภัณฑ์น้ำตาลที่ถูกจัดเก็บไว้ในคลังสินค้าภายในโรงงานลงรถบรรทุกสินค้าเพื่อนำไปส่งมอบให้กับลูกค้า ซึ่งการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำตาลเพื่อนำไปส่งมอบให้กับลูกค้านั้นสามารถแบ่งได้ 2 รูปแบบ ได้แก่ 1. การขนส่งน้ำตาลเพื่อส่งมอบให้กับลูกค้าภายในประเทศ และ 2. การขนส่งน้ำตาลเพื่อการส่งออก

การขนส่งน้ำตาลเพื่อส่งมอบให้แก่ลูกค้าภายในประเทศและต่างประเทศ มักจะใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางบกโดยใช้รถบรรทุกและทางน้ำโดยใช้เรือเป็นหลัก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรางด้วยรถไฟนั้นยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้ามากเพียงพอตัวอย่างเช่น จุดขนถ่ายสินค้า โครงข่ายรางรถไฟ เป็นต้น

นอกจากนี้การขนส่งสินค้าน้ำตาลยังต้องพิจารณาถึงลักษณะของผลิตภัณฑ์น้ำตาลที่ทำการขนส่งโดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะได้แก่ การขนส่งน้ำตาลแบบกระสอบและการขนส่งสินค้าน้ำตาลแบบเทกอง ซึ่งเป็นไปตามความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก

2.2.2 การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา

การค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาส่วนใหญ่จะเป็นการค้าชายแดน เนื่องจากเป็นวิธีการค้าที่สะดวกที่สุด ซึ่งจุดการค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรด่านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว กับด่านปอยเปต อ.โอโฉรว จ.ศรีโสภณ มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยผ่านจุดผ่านแดนแห่งนี้มีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกๆปี และคิดเป็นมูลค่าเกือบ 1 ใน 3 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดระหว่างไทยกับกัมพูชา ซึ่งสินค้าส่งออกที่สำคัญผ่านจุดผ่านแดนแห่งนี้ ได้แก่ เครื่องจักรและอุปกรณ์ อะไหล่ยนต์ประเภทต่างๆ ปูนซีเมนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น

ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชาเป็นระยะทาง 725 กิโลเมตร มีด่านถาวรที่สามารถส่งออกได้จำนวน 7 แห่ง ดังนี้

1. บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
2. บ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

3. ช่างจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์
4. บ้านฝักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
5. ช่างสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ
6. บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
7. เขาดิน อำเภอลองหาด จังหวัดสระแก้ว

2.2.3 จุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบกผ่านจุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้นจะทำการขนส่งผ่านจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรน มีรายละเอียดดังนี้

1. จุดผ่านแดนถาวร - เป็นจุดผ่านแดนที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน ประกาศให้มีการสัญจรไป - มา ทั้งบุคคล สิ่งของและยานพาหนะ โดยทั่วไปแล้วจุดผ่านแดนถาวรจะมีการดำเนินงานเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการ (ศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศเพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ ปัจจุบันนี้ ประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 29 จุด)

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว / จุดผ่อนปรน รวม 42 แห่ง โดยแยกเป็นไทย-พม่า 11 แห่ง ไทย-ลาว 21 แห่งและ ไทย กัมพูชา 10 แห่ง โดยจุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะกิจ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องข้อกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้ หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่างๆและเมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที เช่น การส่งผู้อพยพกลับประเทศ การส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์กรระหว่างประเทศ เป็นต้น ส่วนจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า เป็นจุดที่จังหวัดชายแดนผ่อนปรนให้มีการค้าขายบริเวณชายแดนในพื้นที่ และประเภทสินค้าที่กำหนดไว้เป็นกรณีพิเศษสำหรับสินค้าเล็กๆน้อยๆทำเป็นต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนทั้งสองประเทศ (ที่มา : กรมการขนส่งทางบก, กองแผนงาน)

2.3 แนวคิดเรื่องต้นทุนและผลตอบแทน

2.3.1. ต้นทุน

คำว่าต้นทุนนั้นตีความได้หลายความหมายตามเรื่องที่น่าไปใช้ (ภาณุพงศ์ ธนุถนัด, 2558)

1. ในความหมายของสำนักงานมาตรฐานบัญชีต้นทุนหมายถึงรายจ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ ซึ่งอาจจะเป็นเงินสดสินทรัพย์อื่น หรือก่อนนี้ผูกพันที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการได้มาซึ่งสินค้าและบริการ

2. ในแง่ขบวนการผลิตต้นทุนคือ มูลค่าของเงินที่สูญเสียไปในการขนส่ง และไม่สามารถจะนำไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้อีกโดยแบ่งต้นทุนออกเป็นต้นทุนต่าง ๆ ดังนี้

2.1. ต้นทุนคงที่ คือต้นทุนที่ไม่แปรผันกับปริมาณการผลิต เช่น ค่าเช่าสถานที่จอตลอดเงินเดือนพนักงานขับรถ

2.2. ต้นทุนแปรผัน คือ ต้นทุนที่แปรผันกับปริมาณการผลิต เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซม ค่าน้ำมันหล่อลื่น

2.3. ต้นทุนรวม คือมูลค่าใช้จ่ายที่รวมเอาต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผันเข้าด้วยกัน ถือเป็นต้นทุนบริการขนส่งทั้งหมด

2.4. ต้นทุนที่พลิกกลับ คือค่าเสียโอกาสในทีพลิกกลับนั้นไม่ได้บรรทุกอะไรกลับมาเลย

3. ในทางเศรษฐศาสตร์ต้นทุนก็ยังสามารถแบ่งได้ดังนี้

3.1. ต้นทุนค่าเสียโอกาส หมายถึง มูลค่าของผลตอบแทนจากกิจกรรมที่สูญเสียโอกาสไปในการเลือกทำกิจกรรมอย่างหนึ่งซึ่งเป็นต้นทุนที่ต้องคำนึงเสมอในทางเศรษฐศาสตร์

3.2. ต้นทุนจม คือต้นทุนที่เมื่อจ่ายไปแล้วไม่สามารถเรียกคืนมาได้ในทางเศรษฐศาสตร์ ต้นทุนจมที่เกิดขึ้นแล้วจะไม่มีผลต่อการตัดสินใจกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3.3. ต้นทุนเอกชน คือ ต้นทุนที่ผู้ผลิตต้องจ่ายโดยตรง

3.4. ต้นทุนภายนอก หมายถึง การมองผลกระทบที่มีต่อบุคคลอื่นในลักษณะต้นทุน ต้นทุนภายนอกมีทั้งต้นทุนที่ให้ผลดี

3.5. ต้นทุนทางสังคม คือ ต้นทุนเอกชนรวมกับต้นทุนภายนอก

4. ต้นทุนการขนส่ง

4.1 ต้นทุนเบื้องต้น การต่อตัวถังหรือติดตั้งเครื่องมืออุปกรณ์บนรถ

4.2 ต้นทุนดำเนินงาน เช่น เงินเดือน ค่าประกันภัย ภาษีรถ ค่าใช้จ่ายสำนักงาน ค่าเช่า ค่าเสื่อมราคาต่างๆ เป็นต้น

4.3 ต้นทุน Running Cost เช่น ค่าน้ำมัน ค่าเชื้อเพลิง ค่าซ่อมบำรุง และค่ายาง โดย Running Cost นั้นเป็นต้นทุนสำคัญ ธุรกิจขนส่งจะกำไรหรือขาดทุนก็ขึ้นกับการบริหารจัดการ Running Cost และขึ้นอยู่กับว่ามีพนักงานที่ดีและมีประสิทธิภาพเพียงใด ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของ Running Cost คือสภาพรถ สมรรถนะ การจัดการด้านต่างๆ ระบบการบริหารงาน แต่ปัจจัยที่สำคัญมากที่สุด คือบุคลากรโดยเฉพาะ พนักงานขับรถ

2.3.2 ผลตอบแทน

1. ตามความหมายของทฤษฎีวิเคราะห์ต้นทุน - ผลตอบแทน ได้ให้ความหมายไว้ว่าผลตอบแทนหรือประโยชน์คือ การนำข้อดีและผลพลอยได้มาประเมินค่าเป็นตัวเงินเพื่อที่จะสามารถนำไปเปรียบเทียบกับต้นทุนได้ ยกตัวอย่างเช่น โครงการสร้างทางด่วนยกระดับผู้วิเคราะห์จะต้องประเมินการประหยัดเวลาในการเดินทางของประชาชน จำนวนอุบัติเหตุที่คาดว่าจะลดลงการลดจำนวนผู้เสียชีวิต ซึ่งก่อนที่จะประเมินเป็นตัวเลขได้นั้นนักประเมินจะต้องประเมินว่าการลดเวลาเดินทางของประชาชน 1 ชั่วโมงด้วยวิธีการเดินทางแบบต่างๆ คิดเป็นค่าใช้จ่ายเท่าใด จึงมาประเมินว่าการก่อสร้างทางด่วนยกระดับจะลดเวลาการเดินทางด้วยทางใด ก็ชั่วโมงจำนวนเท่าใด การเกิดอุบัติเหตุบนถนนค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นเฉลี่ยครั้งละเท่าใด จึงมาเทียบกับการลดจำนวน

2. ผลตอบแทนยังสามารถแบ่งเป็นกลุ่มตามความหมายต่างๆ คือ ผลตอบแทนทางตรง และผลตอบแทนทางอ้อมซึ่งผลตอบแทนทั้ง 2 กลุ่มยังจำแนกได้อีกตามระยะเวลาที่นับผลตอบแทนคือผลตอบแทนที่นับได้ทันที และผลตอบแทนที่นับได้ระยะกลางๆ และผลตอบแทนนับในระยะสุดท้าย

นักวิเคราะห์ที่ต้องการกำหนดว่าจะนับผลตอบแทนในระยะไหน และใช้กรอบเวลานับนานเท่าใด และต้องระวังไม่ให้มีการนับซ้ำซ้อน

2.4 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและรูปแบบอินโคเทอม

2.4.1 รูปแบบการขนส่งสินค้า

ในการศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” จะศึกษาเฉพาะกรณีทางทะเลและทางบกเท่านั้น ดังนั้นจึงจะกล่าวถึงรูปแบบของการขนส่งสินค้าจะกล่าวถึง 2 รูปแบบ คือการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางบก

การขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในหมวดอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลนี้เหมาะสำหรับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ สามารถขนส่งได้ปริมาณมากเป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหายเช่น ทราาย แร่ ข้าวสาร เครื่องจักร ยางพารา เป็นต้น การขนส่งทางทะเลการเคลื่อนที่อยู่ในอัตรการใช้พลังงานต่ำ เพราะกระแสลมและกระแสน้ำช่วยในการเคลื่อนที่ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยใช้ทางทะเลมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องทุกปี อย่างไรก็ตามการขนส่งทางทะเลเป็นระบบการขนส่งที่มีความล่าช้ากว่าระบบขนส่งอื่นๆ และจะคุ้มค่าหากมีการขนปริมาณที่มาก

ข้อได้เปรียบในการขนส่งทางทะเล

1. มีความสามารถในการบรรทุกทุกได้ในปริมาณมากขนส่งสินค้าได้หลายชนิดโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งในระบบตู้คอนเทนเนอร์
2. ต้นทุนเฉลี่ยต่อหน่วยของการขนส่งต่ำเพราะเรือมีขนาดใหญ่และใช้พลังงานขับเคลื่อนต่อน้ำหนักตัน
3. ขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ สามารถรองรับสินค้าได้เกือบทุกชนิด
4. ค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่น
5. มีความเสี่ยงน้อยหรือมีความปลอดภัยสูงจากระบบความปลอดภัยในระดับสากล

ข้อเสียเปรียบในการขนส่งทางทะเล

1. การขนส่งทางทะเลมีความล่าช้าเพราะใช้ความเร็วต่ำ จึงเกิดความล่าช้ากว่าการขนส่งประเภทอื่น
2. มีต้นทุนคงที่กว่าระบบการขนส่งอื่นๆ เนื่องจากธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นธุรกิจที่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงทั้งจากราคาของตัวเรือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพื่อขนถ่ายสินค้าภายในท่าเรือ
3. ระยะเวลาในการขนส่งไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับธรรมชาติ
4. ความเสียหายเกิดจากการขนถ่ายสินค้า
5. ต้องให้มีปริมาณสินค้ามากเพียงพอ จะไม่มีความคุ้มค่าหากต้องขนส่งทีละน้อย

การขนส่งสินค้าทางบก

การขนส่งทางบกเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และเพิ่มโครงข่ายการขนส่งทางบก จะสามารถช่วยกระจายความเจริญไปสู่ท้องถิ่นต่างๆ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้บริโภคได้โดยตรง การขนส่งทางบกมีข้อได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่นคือมีการให้บริการแบบประตูบ้านผู้ส่งถึงประตูบ้านผู้รับ (Door-to-Door Service) ซึ่งสามารถให้บริการตั้งแต่จุดที่ผู้ส่งสินค้า ต้องการให้มารับสินค้าจนกระทั่งถึงบ้านของผู้รับสินค้า ซึ่งการขนส่งสินค้าทางบกนี้ ส่วนใหญ่จะใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้า และการขนส่งสินค้าทางบกนี้ยังถือเป็นระบบการขนส่งขั้นสุดท้ายของการขนส่งทั้งหมด และเป็นขนส่งแบบเดียวที่สามารถเชื่อมเข้ากับ การขนส่งแบบอื่นๆ ณ ท่าขนส่งได้ เช่น ท่าเรือ, สถานีรถไฟ และท่าอากาศยานเป็นต้น (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2543 อ้างถึงใน (ยศวีร์ ตันกิมหงษ์, 2551))

ข้อได้เปรียบในการขนส่งทางบก

1. มีความคล่องตัวสูงให้บริการได้อย่างรวดเร็วในการขนส่ง เพราะเดินทางค่อนข้างเร็ว
2. สามารถบริการได้ตลอดเวลาทำตามเวลาที่ต้องการ
3. ต้นทุนการขนส่งระยะใกล้ต่ำ
4. โอกาสที่สินค้าจะเสียหายและสูญหายมีน้อย

ข้อเสียเปรียบในการขนส่งทางบก

1. การขนส่งเหมาะสมกับการขนส่งในระยะทางใกล้ เพราะในระยะไกลจะทำให้ต้นทุนสูง เนื่องจาก

ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ผันแปรตามปริมาณการขนส่งโดยเฉพาะค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและยิ่งหากขนส่งได้ในปริมาณน้อยเนื่องจากขอบเขตจำกัดของยานพาหนะจะยิ่งทำให้การขนส่งในระยะทางไกลสิ้นเปลืองมากขึ้น

2. ในกรณีที่การจราจรคับคั่งและอากาศไม่ดี การขนส่งโดยรถบรรทุกจะเกิดปัญหาเรื่องการตรงต่อเวลาได้ง่าย
3. อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ง่ายกว่าการขนส่งประเภทอื่น
4. รถบรรทุกขนาดใหญ่จำเป็นต้องปฏิบัติงานในเวลากลางคืน
5. ข้อจำกัดทางด้านถนนไปได้เท่าที่ถนนจะไปถึง เช่นไม่สามารถข้ามทวีปได้

(Lambert Stock and Ellram, 2547) ปัจจัยที่มีผลต่อการขนส่งสินค้า

1. ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ประกอบด้วยเวลาที่สินค้าบรรทุกอยู่บนยานพาหนะ ระยะเวลาที่สินค้าอยู่ที่ท่าขนส่ง และเวลาที่ใช้ในการขนส่ง
2. ต้นทุนรวมในการขนส่ง ประกอบด้วย อัตราค่าระวางต้นทุนภาระในการใช้ท่าต้นทุนการเก็บรักษา บางกรณีรวมค่าประกันภัยและภาษีด้วย
3. ความถี่ในการให้บริการ ยิ่งบริษัทขนส่งเสนอบริการรอบ การขนส่งมากเท่าใด ผู้ส่งสินค้าก็ยิ่งลดความจำเป็นในการเก็บสต็อกสินค้าลงได้มาก และมีผลกระทบต่อต้นทุนในการเดินทางด้วย
4. ความสามารถในการจัดเก็บสินค้ามีความสำคัญต่อสินค้าบางประเภทโดยเฉพาะสินค้าที่มีความเสี่ยงขณะเดินทางสูงเช่นสินค้าที่เน่าเสียง่ายจะได้รับการกระทบกระเทือนมากขณะขนส่งแต่ขึ้นอยู่กับลักษณะการบรรจุหีบห่อด้วย

Rushton และคณะ (2000) กล่าวว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งข้ามแดน หรือข้ามประเทศอาจต้องพิจารณาวิธีการขนส่งหลายวิธีร่วมกันและผู้รับจัดการขนส่งต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบกับประสิทธิภาพของการขนส่งเช่น ความรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือ ปริมาณและขนาดของสินค้าและอัตราค่าขนส่งอย่างไรก็ตาม หลายปัจจัยที่นำมาพิจารณาอาจขัดแย้งกัน เช่นการขนส่งทางทะเล อาจช้ากว่าและมีบริการไม่บ่อยครั้ง แต่ก็เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางอากาศมาก และสินค้าที่มีน้ำหนักมากหรือเทกองก็เหมาะสมกับการขนส่งทางน้ำมากกว่าทางอากาศ

The World Bank Group (2008) กล่าวว่า Generalized Cost (GC) ในการขนส่ง ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายในรูปแบบตัวเงิน (monetary cost) เช่น ค่าน้ำมัน ค่ายานพาหนะ ค่าทางด่วน อีกทั้งค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่รูปแบบตัวเงิน แต่ส่งผลต่อรูปแบบการใช้บริการ เช่น เวลา ความน่าเชื่อถือ ความปลอดภัย และความสะดวกสบาย ดังนั้นค่าใช้จ่ายในการขนส่งไม่จำเป็นต้องอยู่ในรูปของตัวเงิน เพียงอย่างเดียว ค่าใช้จ่ายที่มีได้อยู่ในรูปของตัวเงินต่างมีความสำคัญที่ไม่ควรละเลย เช่นกันโดยทั่วไปแล้ว เวลา ที่ถูกใช้ไปในการเดินทาง แล้วส่งผลต่อมูลค่าของเวลา สามารถแสดงออกมาในรูปของตัวเงินได้ แนวความคิดนี้สามารถขยายรวมไปถึงองค์ประกอบอื่นๆ เช่น ความสะดวกสบาย ความน่าเชื่อถือ ความปลอดภัย เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้มีความสำคัญต่อการขนส่งที่มีมูลค่าสูงเช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ หากระยะเวลาในการส่งมอบสินค้ามีความไม่แน่นอน จะส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้น เพราะจำเป็นต้องเพิ่มระดับสินค้าคงคลัง เพื่อป้องกันการขาดแคลนสินค้า และสูญเสียโอกาสการขาย

2.4.2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าและรูปแบบอินโคเทอม

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์ : กรณีการส่งออกข้าวบรรจุกระสอบ (วิศิษฎ์วราวุธ สุวรรณพันธ์มณี, 2547) ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยสำคัญที่สุดที่ผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศใช้เป็นเกณฑ์พิจารณาเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์เรียงตามลำดับมีทั้งหมด 11 ปัจจัยดังนี้คือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทางความเสี่ยงด้านเรือ เช่น ขนาดของเรือ เส้นทางเรือ ความน่าเชื่อถือของเจ้าของเรือ สภากาการณ์ท่าเรือปลายทาง ทิศทางนโยบายของบริษัทผู้ส่งออกข้าว ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือของผู้ขาย ระบบธนาคารปลายทาง ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือ ศักยภาพด้านการเงินของผู้ขายในการชำระค่าระวาง การยอมรับราคาขายสินค้าซีเอฟอาร์ ลักษณะและระบบการขายข้าว ปริมาณการขายสินค้า

การขนส่งสินค้าน้ำตาลลงต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปกัมพูชา (เอกพล ประไพทรัพย์สกุล, 2549) ผลการศึกษาพบว่า จากการเปรียบเทียบปัจจัยทั้ง 3 อย่าง ได้แก่ ต้นทุนค่าขนส่ง, เวลาที่ใช้ขนส่ง และความเสี่ยงระหว่างขนส่งในแต่ละเส้นทาง ในการขนส่งสินค้าน้ำตาลลงต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อหาเส้นทางที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยพิจารณาจากต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมที่ต่ำที่สุด พบว่า

1. รูปแบบการขนส่งน้ำตาลสูงโดยการไ้รถแทรกเลอร์เพียงอย่างเดียวมีประสิทธิภาพมากที่สุด ในด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมที่ต่ำที่สุด โดยมีปัจจัยด้านเวลา และความเสี่ยงที่น้อยที่สุด
2. การขนส่งสินค้าน้ำตาลในรูปแบบทางรถไฟและรถแทรกเลอร์ มีประสิทธิภาพระดับกลาง โดยมีปัจจัยด้านต้นทุนค่าขนส่งที่สูงและปัจจัยด้านเวลาที่ใช้ขนส่งนาน
3. เส้นทางขนส่งสินค้าน้ำตาลทางเรือและรถแทรกเลอร์ มีประสิทธิภาพในระดับต่ำ เนื่องจากปัจจัยด้านต้นทุนค่าขนส่งที่สูง และปัจจัยด้านเวลาที่ใช้ขนส่งนาน รวมทั้งปัจจัยด้านความเสี่ยงระหว่างการขนส่งที่และสินค้าสูญหายสูง

การวิเคราะห์ต้นทุนทางโลจิสติกส์เพื่อการกระจายสินค้า (วัลย์พันธ์ เขียวไทย, 2549)

ผู้วิจัยศึกษาวิเคราะห์ต้นทุนกิจกรรมเกี่ยวกับการบริหารงานกระจายสินค้า และการบริหารงานจัดส่งของศูนย์กระจายสินค้า โดยมีการนำข้อมูลที่ได้จากการปฏิบัติงานจริงมาศึกษา เพื่อหาความสัมพันธ์ของต้นทุนและกิจกรรมต่างๆ ในการดำเนินงาน โดยต้นทุนที่ใช้ในการปันส่วนนั้นแยกออกเป็น 2 ด้าน คือ ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าใช้จ่ายด้านทรัพยากร ผลจากการศึกษา พบว่า มีกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมทั้งหมด 17 กิจกรรมที่ก่อให้เกิดรายจ่ายถึง 51% จากรายจ่ายทั้งหมดของศูนย์กระจายสินค้า ได้แก่ กิจกรรมการจัดเก็บสินค้า กิจกรรมการบริหารงานคลังสินค้า และกิจกรรมจัดเตรียมสินค้า ในส่วนของกิจกรรมการจัดเก็บสินค้านั้น ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เกิดจากค่าเสื่อมราคาอาคาร และค่าเช่าพาเลท กิจกรรมการบริหารงานคลังสินค้ามีค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จากผลตอบแทนของผู้บริหาร ในขณะที่กิจกรรมการจัดเตรียมสินค้า มีค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จากค่าเสื่อมราคาอาคาร และค่าเช่ารถยก เนื่องจากค่าเสื่อมราคาเป็นค่าใช้จ่ายที่ถาวรดังนั้นการปรับลดจึงทำได้ยาก

การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการขนส่งแบบเต็มคันชนิดปกติและชนิดการเดินรถต่อเนื่อง (ธัชพันธ์ โล่ห์สถาพรพิพิธ, 2550) การวิจัยได้ใช้แนวทางในการประเมินเพื่อเปรียบเทียบการขนส่งทั้งสองรูปแบบ ภายใต้อุปมมมองหลักได้แก่

1. มุมมองด้านการเงิน ซึ่งเปรียบเทียบที่รายได้และต้นทุนของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน
2. มุมมองด้านลูกค้า ซึ่งเปรียบเทียบความพึงพอใจของลูกค้าในบริการขนส่งภายใต้รูปแบบที่ต่างกัน โดยใช้ปัจจัยสำคัญที่พัฒนามาจากการสัมภาษณ์ลูกค้าจากนั้นจึงวิเคราะห์ปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญแต่ยังไม่ได้รับความพึงพอใจ ซึ่งจากการสำรวจพบว่า 5 อันดับที่ถูกค่าให้ความสำคัญแต่ยัง

ไม่ได้รับความพึงพอใจ ได้แก่ การจัดตารางเวลาการจัดส่ง, ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง, อัตราค่าขนส่งที่ถูกกว่าที่อื่น, ระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ปัญหาต่างๆ , ความสามารถในการจัดส่งตรงเวลามาทำการเปรียบเทียบต่อไป

3. มุมมองด้านกระบวนการภายใน เป็นการวิเคราะห์รายการกิจกรรมการขนส่งทั้งสองรูปแบบ เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพจากการดำเนินงานขนส่งที่แตกต่างกัน

ซึ่งผลการวิจัยพบว่ามุมมองด้านการเงิน ผู้ว่าจ้างขนส่งและพนักงานขับรถได้ประโยชน์ ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งเสียประโยชน์จากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่วนมุมมองด้านลูกค้าจะพึงพอใจกับรูปแบบปกติมากกว่าการจัดตารางเส้นทางและเวลาการขนส่งของรูปแบบต่อเนื่อง และมุมมองด้านกระบวนการภายใน การขนส่งต่อเนื่องไม่ได้แตกต่างจากรูปแบบปกติ

การวิเคราะห์โลจิสติกส์การนำเข้าเหล็กเส้นแบบระหว่าง CIF และ FOB (กุลกานต์ ศรณารายณ์, 2551) ผลการวิจัยพบว่าการนำเข้าเหล็กเส้นแบบในราคา FOB มีประสิทธิภาพมากกว่า CIF ทั้งด้านต้นทุนรวม, ด้านเวลาในการขนส่งสินค้า และด้านคุณภาพของสินค้า

การเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งสินค้าตู้ทางบกและทางทะเลจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม (ยศวีร์ ตันกิมหงษ์, 2551) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ในการขนส่งสินค้าใช้ตู้สินค้าชนิดตู้สั้น 20 ฟุต จากการเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าตู้ทางบกและทางทะเล 3 เส้นทางพบว่า แต่ละเส้นทางมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันคือ

1. เส้นทางการขนส่งสู่ปลายทางสินค้าฮานอย การขนส่งทางบกจะถูกกว่าและรวดเร็วกว่าแต่การขนส่งทางทะเลจะปลอดภัยและสะดวกสบายกว่า

2. เส้นทางการขนส่งสู่ปลายทางดานัง การขนส่งทางบกจะรวดเร็วกว่า การขนส่งทางทะเลจะปลอดภัยและสะดวกสบายกว่าแต่ราคาค่าขนส่งใกล้เคียงกัน

3. เส้นทางการขนส่งสู่ปลายทางโฮจิมินห์ การขนส่งทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าเล็กน้อย การขนส่งทางบกจะมีระยะเวลาในการขนส่งเร็วกว่าเล็กน้อย ดังนั้น ผู้ประกอบการควรตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับความต้องการและลักษณะของสินค้า เนื่องจากรูปแบบการขนส่งทาง

บกและการขนส่งทางทะเลมีลักษณะการให้บริการแตกต่างกันซึ่งอาจทำให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์อาหาร (คันสนีย์ ศิริธนากิจ, 2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขายสำหรับวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์อาหาร ผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเงื่อนไข FOB คือ ผู้ซื้อหาค่าระวางเรือและค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย และความสามารถในการหาระวางในช่วงเวลาที่ต้องการ
2. เงื่อนไข CFR คือ ผู้ซื้อหาค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย ความต้องการทำประกันภัยภายในประเทศ และนโยบายผู้ซื้อ
3. ส่วนเงื่อนไข CIF และ DDP มีปัจจัยที่เหมือนกันคือ นโยบายผู้ซื้อ ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และเงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำ

ปัจจัยในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอุปกศบริกศด้วยรถบรรทุก (ปิยะภรณ์ สุนทรวัฒน์, 2553) ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยความสำคัญต่อการให้บริการกลุ่มลูกค้า Modern trade ในพื้นที่ กรุงเทพฯ -ปริมณฑล จะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านศักยภาพการให้บริการ มาเป็นอันดับแรก รองมาก็จะพิจารณาด้านอัตราค่าขนส่งในส่วนกลุ่มลูกค้า Traditional trade ในพื้นที่กรุงเทพฯ-ปริมณฑล จะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านอัตราค่าขนส่ง มาเป็นอันดับแรก และปัจจัยด้านศักยภาพการให้บริการมาเป็นอันดับสอง ในส่วนกลุ่มลูกค้า Traditional trade ในพื้นที่ต่างจังหวัดจะให้ความสำคัญต่อปัจจัย อัตราค่าขนส่ง มาเป็นอันดับแรก รองมาคือปัจจัยการจัดส่งสินค้าตรงตามเวลา และระยะเวลาการขนส่ง

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป (สมเกียรติ สหประภา, 2555) ศึกษาต้นทุนการขนส่งเวลา เวลาที่ใช้ในการขนส่ง วิธีการขนส่งและเส้นทางการขนส่ง ตู้คอนเทนเนอร์แห่งทั่วไปขนาด 20 ฟุต ด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรปโดยผ่านท่าเรือน้ำลึกทวาย และท่าเรือน้ำลึกปากบารา เพื่อเปรียบเทียบกับระบบการขนส่งและเส้นทางการขนส่งสินค้าที่ใช้ในปัจจุบัน ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ทางเรือ ผู้รับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออก และบริษัทรับประกันวินาศภัยและข้อมูลทุติยภูมิ

ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งเวลาที่ใช้ในการขนส่ง และต้นทุนการประกันภัย ได้รับจากการเสนอจากผู้รับจัดการขนส่งและบริษัทรับประกันภัยที่ให้บริการอยู่ในเส้นทางปัจจุบัน

ผู้ศึกษาจะนำปัจจัยที่ได้จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องข้างต้นคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ความเสี่ยงด้านเรือ เช่น ขนาดของเรือ เส้นทางเรือ ความน่าเชื่อถือของเจ้าของเรือ, สภาพการณ์ท่าเรือปลายทาง, ทิศทางนโยบายของบริษัท, ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือของผู้ขาย, ระบบธนาคารปลายทาง, ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือ, ศักยภาพด้านการเงินของผู้ขายในการชำระค่าระวาง, การยอมรับราคาขายสินค้าอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ , ลักษณะและระบบการขายและปริมาณการขายสินค้า มาใช้เป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายและผู้ซื้อในการศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ และนำผลการศึกษาที่ได้มาสรุปผลในลำดับต่อไป



บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” ผู้ศึกษาได้กำหนดแนวทางการเก็บข้อมูลเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ รายละเอียดดังนี้

3.1 วิธีการศึกษา

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

3.3 ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.4 การนำเสนอข้อมูล

3.1 วิธีการศึกษา

1. สืบหาข้อมูลปฐมภูมิจากบริษัทกรณีศึกษาผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่ง เรื่องต้นทุนน้ำตาล, ต้นทุนบรรจุภัณฑ์, ต้นทุนการบริหารจัดการ และต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ซึ่งต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือกรุงเทพ ประเทศไทยไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์ประเทศกัมพูชาของผู้ขายมาจากการสอบถามบริษัทกรณีศึกษาที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลจริงจำนวน 10 บริษัทและจากการสำรวจเพิ่มเติมอีก 10 บริษัทรวม 20 บริษัทและสอบถามค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยตรงจากผู้ซื้อ และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกข้อมูลได้มาจากการสอบถามบริษัทกรณีศึกษาที่ใช้จริงอยู่ 5 บริษัทและจากการสำรวจเพิ่มเติมอีก 15 บริษัทรวม 20 บริษัทอีกทั้งสอบถามข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางบกของผู้ซื้อ แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ในลำดับต่อไป

ตารางที่ 3.1 บริษัทขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

บริษัทขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา		
ลำดับ	ขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเรือตู้คอนเทนเนอร์	ขนส่งสินค้าทางบก โดยรถบรรทุก
1.	Freight Liner Thailand Co., Ltd.	Freight Liner Thailand Co., Ltd.
2.	Amazing Logistics And Supply Chain Co., Ltd.	Amazing Logistics And Supply Chain Co., Ltd.
3.	Damco Logistics Thailand Co., Ltd.	Damco Logistics Thailand Co., Ltd.
4.	Evergreen Shipping Agency Thailand Co., Ltd.	Wilhelmsen Ships Service Thailand Ltd.
5.	Hyundai Merchant Marine Co., Ltd.	Freight Links Express Thailand Co., Ltd.
6.	Wilhelmsen Ships Service Thailand Ltd.	Cosco Shipping Line (Thailand) Co., Ltd.
7.	Bollore Logistics Thailand Co., Ltd.	Apl Agencies Thailand Ltd.
8.	Sea Star Logistics Thailand Co., Ltd.	Dhl Logistics Ltd.
9.	Mearsk Line Thailand Ltd.	Tkpm Logistics Co., Ltd.
10.	Addicon Logistics Thailand Co., Ltd.	Kerry Logistics Pte Ltd.
11.	Apl Agencies Thailand Ltd.	Ptm Asia Co., Ltd.
12.	Ben Line Agencies Thailand Ltd.	Royal Cargo Logistic Co., Ltd.
13.	Cam Freight Service Co., Ltd.	Teeco Logistics Co. Ltd
14.	China Shipping Agency Co., Ltd.	Seagate Logistic Co., Ltd.
15.	Dhl Logistics Ltd.	Mearsk Line Thailand Ltd.
16.	EP Logistics Co., Ltd.	Bollore Logistics Thailand Co., Ltd.
17.	Eastern Worldwide Logistics Ltd.	Empire Logistics Co., Ltd.
18.	Kerry Logistics Pte Ltd.	Ben Line Agencies Thailand Ltd.
19.	Lion Logistics Co., Ltd.	CFA Logistics (Cambodia) Co., Ltd.
20.	Seagate Logistic Co., Ltd.	Advance Cargo Freight (Cambodia) Co., Ltd.

ที่มา: รวบรวมข้อมูลบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบกโดยผู้วิจัย

2. นำข้อมูลต้นทุนที่ได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบกมาวิเคราะห์โดยใช้วิธี Cost Analysis เพื่อเปรียบเทียบรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบกทั้ง 9 รูปแบบโดยอินโคเทอมทางทะเล 3 รูปแบบ คือ FOB, CFR และ CIF และอินโคเทอมทางบกมีอินโคเทอม 7 รูปแบบคือ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP
3. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายและผู้ซื้อรวม 16 ท่านโดยสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายที่เป็นบริษัทกรณีศึกษาผู้ส่งออกน้ำตาลจำนวน 10 ท่าน ดังนี้

ผู้จัดการ บริษัทกรณีศึกษา

รองผู้จัดการ บริษัทกรณีศึกษา

ผู้ช่วยผู้จัดการ บริษัทกรณีศึกษา

ผู้จัดการฝ่ายขายต่างประเทศ บริษัทกรณีศึกษา

ผู้จัดการฝ่ายภูมิภาค บริษัทกรณีศึกษา

ผู้จัดการฝ่ายการตลาด บริษัทกรณีศึกษา

ผู้จัดการฝ่ายขายปลีกต่างประเทศ บริษัทกรณีศึกษา

เจ้าหน้าที่ฝ่ายขายต่างประเทศ บริษัทกรณีศึกษา

เจ้าหน้าที่ฝ่ายโลจิสติกส์ บริษัทกรณีศึกษา

เจ้าหน้าที่ประสานงานฝ่ายโลจิสติกส์ บริษัทกรณีศึกษา

และสัมภาษณ์เชิงลึกกับบริษัทผู้ซื้อน้ำตาลจากบริษัทกรณีศึกษา จำนวน 6 ท่าน ดังนี้

ผู้จัดการอาวุโสด้านซัพพลายเชน บริษัทที่ 1

ผู้จัดการด้านซัพพลายเชน บริษัทที่ 1

ผู้จัดการด้านการผลิต บริษัทที่ 1

ผู้จัดการฝ่ายขาย บริษัทที่ 2

ผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ บริษัทที่ 2

เจ้าหน้าที่ฝ่ายขาย บริษัทที่ 2

จากการทบทวนวรรณกรรมเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องผู้วิจัยได้นำปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ เพื่อเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาและผู้ซื้อ ในการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาดังต่อไปนี้

- ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง
- ความเสี่ยงด้านขนาดของเรือและขนาดของรถบรรทุก
- ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเดินรถบรรทุกต้นทางและปลายทาง
- ความน่าเชื่อถือของเจ้าของเรือและเจ้าของขนส่งรถบรรทุก
- สภาพการณ์ท่าเรือและรถบรรทุกต้นทางและปลายทาง
- ทิศทางนโยบายของบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาล
- ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือและรถบรรทุกของผู้ขาย
- ระบบธนาคารปลายทาง
- ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือและรถบรรทุก
- ศักยภาพด้านการเงินของผู้ขายในการชำระค่าระวาง
- การยอมรับราคาขายสินค้าในรูปแบบอินโคเทอมประเภทต่างๆ
- ระบบการขายน้ำตาล
- ปริมาณการขายสินค้าน้ำตาล
- การที่ผู้ขายหาค่าระวางสินค้าได้ต่ำกว่าผู้ซื้อ
- การที่ผู้ซื้อหาค่าระวางสินค้าได้ต่ำกว่าผู้ขาย
- เงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำกับผู้ซื้อ
- ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ
- นโยบายของบริษัท
- ความคิดเห็นเกี่ยวกับรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก
- ปัจจัยที่เลือกรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก
- หน้าที่และความรับผิดชอบรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก
- ข้อดีและข้อเสียในการขายและซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบกที่ใช้ในปัจจุบัน
- ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะอื่นๆ หากเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษามี 2 ประเภทคือ

1. การวิจัยเชิงปริมาณจากการสำรวจและวิเคราะห์ข้อมูลต้นทุน ได้แก่ ต้นทุนน้ำตาล, ต้นทุนบรรจุภัณฑ์, ต้นทุนการบริหารจัดการและต้นทุนค่าขนส่งสินค้าเพื่อนำข้อมูลมาเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก
2. การวิเคราะห์เชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับบริษัทกรณีศึกษาผู้ขายและผู้ซื้อเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

3.3 ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ศึกษาได้ทำการสำรวจข้อมูล “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมการ โดยติดต่อสัมภาษณ์เพื่อขอข้อมูลเป็นเวลา 4 เดือนคือระหว่างเดือนธันวาคม 2562 – มีนาคม 2563

3.4 การนำเสนอข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและการวิเคราะห์การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” จะนำมาสรุปผลด้วยการบรรยายเชิงพรรณนา เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ขายในการขายรูปแบบอินโคเทอมและผู้ซื้อในการเลือกซื้อรูปแบบอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกที่เหมาะสม

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลและทางบกของผู้ขาย และเพื่อทราบปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทั้งทางทะเลและทางบก จะแสดงผลการศึกษาดังนี้

- 4.1 ข้อมูลทั่วไปในการขนส่งน้ำตาลของบริษัทกรณีศึกษา
- 4.2 ค่าขนส่งสินค้าทะเล
 - 4.2.1 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ขายและผู้ซื้อ
 - 4.2.2 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขาย
 - 4.2.3 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อ
 - 4.2.4 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขายและผู้ซื้อ
- 4.3 ค่าขนส่งสินค้าทางบก
 - 4.3.1 ค่าขนส่งสินค้าทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ
 - 4.3.2 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขาย
 - 4.3.3 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ซื้อ
 - 4.3.4 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ
- 4.4 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก
- 4.5 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก
- 4.6 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ขายกรณีเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกและทางทะเล

4.1 ข้อมูลทั่วไปในการขนส่งน้ำตาลของบริษัทกรณีศึกษา

บริษัทกรณีศึกษาเป็นบริษัทส่งออกน้ำตาลรายหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัมมียอดส่งออกไปต่างประเทศในปี พ.ศ. 2562 จำนวนทั้งสิ้น 26,580.28 ตัน ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาจะศึกษาเฉพาะการส่งออกน้ำตาลไปยังประเทศกัมพูชาเท่านั้น ซึ่งบริษัทกรณีศึกษาได้ส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัมไปยังประเทศกัมพูชา

จำนวน 1,146 ตันหรือคิดเป็น 4.31% ของการส่งออกน้ำตาลในปี พ.ศ. 2562 โดยบริษัทกรณีศึกษา แบ่งการขายน้ำตาลเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. น้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัม จำนวน 336 ตัน ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต บรรจุเต็มตู้หน้าทั้งหมด 21 ตัน จำนวน 16 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อปี ในการส่งออกน้ำตาลหรือคิดเป็น 1.33 Shipment ต่อเดือน
2. น้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัม จำนวน 810 ตัน ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม EXW โดยขนส่งสินค้าทางบกด้วยรถบรรทุก โดยผู้ซื้อจัดรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุเต็มคันรถหน้าทั้งหมด 30 ตัน ในการรับน้ำตาลจำนวนรวม 27 คันต่อปี หรือคิดเป็น 2.25 Shipment ต่อเดือน

ตารางที่ 4.1 การส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กก. จากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

	ปี 2562	หมายเหตุ
จำนวนน้ำตาลบรรจุกระสอบ 25 กิโลกรัมส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา	1,146	ตัน/ปี
การขนส่งสินค้าทางทะเล	336	ตัน/ปี
การขนส่งสินค้าทางบก	810	ตัน/ปี

ที่มา : ข้อมูลภายในของบริษัทกรณีศึกษา

4.2 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล

4.2.1 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล

ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากการเสนอราคาและประเมินราคาโดยบริษัทสายเรือและบริษัทตัวแทนสายเรือที่ขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศไทยไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์ประเทศกัมพูชาจำนวนรวม 20 บริษัทซึ่ง 10 บริษัทเป็นบริษัทสายเรือที่บริษัทกรณีศึกษาใช้บริการอยู่และสอบถามบริษัทสายเรือเพิ่มเติมอีก 10 บริษัท อีกทั้งผู้ศึกษาดักรวบรวมข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากฝั่งผู้ซื้อที่ใช้บริการอยู่ด้วย เพื่อนำราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ขายและผู้ซื้อมาเปรียบเทียบกันว่าราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อฝั่งใดที่มีราคาค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่ากัน

ตารางที่ 4.2 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขาย (USD/Container)

ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขาย					
No.	รายละเอียด	คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต (21 MT)		คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต (30 MT)	
		ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
1	Ocean Freight Charge	750.00	7.07	1,200.00	7.61
2	Ocean Carrier-Intl Ship & Port	14.00	1.45	14.00	1.45
3	Port and/or Terminal dues at Destination	140.00	1.69	140.00	1.69
4	Sealing Charges & associated	8.00	1.59	8.00	1.59
5	Terminal Handling Charge Origin	94.00	1.84	94.00	1.84
6	Export Documentation Fee	40.00	1.49	40.00	1.49
	Total	1,046.00	15.13	1,496.00	15.67
	Exchange Rate	30.00 USD			

ที่มา : ค่าเฉลี่ย (X) ของบริษัทสายเรือและบริษัทตัวแทนสายเรือจำนวน 20 บริษัท

รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูภาคผนวกตารางที่ 1 และตารางที่ 2

ค่าใช้จ่ายหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเลจากผู้ขาย 70% มาจากค่า Ocean Freight Charge ซึ่งราคาค่าขนส่งสินค้าแต่ละบริษัทแตกต่างกันเฉลี่ย 7 USD/Container จึงทำให้มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 7 - 8 และค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น Ocean Carrier-Intl Ship & Port, Port and/or Terminal dues at Destination, Sealing Charges & associated, Terminal Handling Charge Origin, Export Documentation Fee ราคาของแต่ละบริษัทไม่ได้แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทำให้มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1 - 2 ดังนั้นค่าเฉลี่ยค่าขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ขายสามารถนำมาเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลได้ในลำดับต่อไป

ตารางที่ 4.3 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ซื้อ (USD/Container)

ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ซื้อ			
No	Description Of Charges	คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต (21 MT)	คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต (30 MT)
1	Ocean Freight Charge	650.00	1,100.00
2	Ocean Carrier-Intl Ship & Port	14.00	14.00
3	Port and/or Terminal dues at Destination	140.00	140.00
4	Sealing Charges & associated	12.00	12.00
5	Terminal Handling Charge Origin	100.00	100.00
6	Export Documentation Fee	40.00	40.00
	Total	956.00	1,406.00
	Exchange Rate	30.00 USD	

ที่มา: จากการสอบถามข้อมูลค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือจากผู้ซื้อ

ตารางที่ 4.4 เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/Container)

เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ			
No.	Descriptions	Total Cost	Total Cost
		ค่าขนส่งสินค้าฝั่งผู้ขาย	ค่าขนส่งสินค้าฝั่งผู้ซื้อ
1	Container 20 Ft'	1,046.00	956.00
2	Container 40 Ft'	1,496.00	1,406.00
	Exchange Rate	30.00 USD	

ที่มา : รวบรวมโดยผู้วิจัย

ผู้วิจัยได้นำข้อมูลราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อมาเปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้ากัน ซึ่งค่าขนส่งสินค้าทางทะเลทางฝั่งผู้ซื้อมีราคาค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าฝั่งผู้ขาย โดยราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลของฝั่งผู้ซื้อมีราคาประหยัดกว่าฝั่งผู้ขายอยู่ถึง 90 USD/Shipment ในการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต

ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตสามารถบรรจุสินค้าได้เต็มตู้จำนวน 30 ตันต่อตู้คอนเทนเนอร์และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อตันมีราคาประหยัดกว่าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต แต่โดยทั่วไปแล้วผู้ขายและผู้ซื้อนิยมใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตที่สามารถบรรจุสินค้าได้เต็มตู้จำนวน 21 ตันต่อตู้มากที่สุด เนื่องจากในการขนส่งสินค้าทางเรือโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้สะดวก คล่องตัวในขนถ่ายสินค้า

ดังนั้นในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยจะนำราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตมาคำนวณในการเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลเท่านั้น

4.2.2 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขาย

รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมี 3 รูปแบบคือ FOB, CFR และ CIF โดยการขายอินโคเทอมรูปแบบ FOB ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าและความเสียหายและสูญหายจนกระทั่งได้นำสินค้าข้ามกาบเรือไปบนเรือขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ อีกทั้งผู้ขายยังต้องรับภาระทำพิธีการส่งออก ส่วนค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้า ประกันภัยสินค้าและความเสี่ยงผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งหมด ส่วนการขายอินโคเทอมด้วยรูปแบบ CFR ผู้ขายมีหน้าที่รับภาระส่งมอบสินค้าข้ามกาบเรือไปบนเรือสินค้า และรับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก รวมถึงจ่ายค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า ส่วนค่าประกันภัยขนส่งสินค้า และความเสี่ยงหลังจากสินค้าผ่านกาบระวางเรือขึ้นไปบนเรือผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบ และการขายอินโคเทอมรูปแบบ CIF ผู้ขายทำหน้าที่ส่งมอบสินค้าข้ามกาบเรือไปบนเรือสินค้ารวมถึงรับผิดชอบการทำพิธีการส่งออกจ่ายค่าธรรมเนียม ค่าประกันภัยขนส่งสินค้าไปจนถึงท่าเรือปลายทาง

ในการเปรียบเทียบการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล เนื่องจากข้อมูลต้นทุนน้ำตาลทรายขาวของบริษัทกรณีศึกษาเป็นความลับของบริษัทไม่สามารถเปิดเผยข้อมูลได้ ดังนั้นในการศึกษานี้ผู้ศึกษาจะใช้ราคาลอนดอน NO.5 ณ ช่วงเดือนพฤศจิกายน 2562 ซึ่งราคาอยู่ที่ 330.00 – 345.00 USD/MT เมื่อหาค่าเฉลี่ยต้นทุนน้ำตาลทรายขาวจะอยู่ที่ 337.50 USD/MT ซึ่งจะใช้ราคานี้มาใช้ในการวิเคราะห์ต้นทุนน้ำตาล, ต้นทุนบรรจุภัณฑ์ของบริษัทกรณีศึกษาที่ใช้อยู่จะมีราคาอยู่ที่ 45.00 USD/MT, ค่าประกันภัยจะราคาอยู่ที่ 10.00 USD/MT, ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า คือค่าลากตู้คอนเทนเนอร์จากลานรับตู้คอนเทนเนอร์ไปที่โรงงานจังหวัดเพชรบูรณ์และจากโรงงานเพชรบูรณ์ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯรวมค่าใช้จ่ายผ่านท่าและยกตู้คอนเทนเนอร์ราคาอยู่ที่ 30 USD/MT และค่าบริหารจัดการบริษัทกรณีศึกษาใช้อยู่ราคา 22.00 USD/MT โดยทั่วไปการขายน้ำตาลผู้ขายจะขายสินค้าให้กับผู้ซื้อ

เป็นต่อต้น ดังนั้นในการศึกษาการเปรียบเทียบการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขายจะคำนวณเป็นต่อต้น

ตารางที่ 4.5 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขาย (USD/MT)

เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขาย			
อินโคเทอม	FOB	CFR	CIF
รายละเอียด	ค่าใช้จ่ายต่อต้น	ค่าใช้จ่ายต่อต้น	ค่าใช้จ่ายต่อต้น
ต้นทุนน้ำตาลที่ขาย	337.50	337.50	337.50
ต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์	45.00	45.00	45.00
ต้นทุนค่าบริหารจัดการ	22.00	22.66**	23.10***
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	-	30.00	30.00
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเล	-	49.81	49.81
ค่าประกันสินค้า	-	-	10.00
ค่าใช้จ่ายทั้งหมด	434.50	484.97	495.41
ราคาขาย	608.30*	678.96*	693.57*
กำไรจากการขาย	173.80	193.99	198.16
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD		

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ:

*ราคาขาย คิดจากต้นทุนบวกกำไร 40%

**ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 3% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดต่อสายเรือ/ตัวแทนเรือ, ท่าเรือ, กรมกรยกขน, อุปกรณ์ยกขน, เอกสาร ทั้งที่ทำเรือต้นทางและปลายทาง)

***ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 5% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดต่อสายเรือ/ตัวแทนเรือ, ประกันภัยสินค้า, ท่าเรือ, กรมกรยกขน, อุปกรณ์ยกขน, เอกสาร, ทั้งที่ทำเรือต้นทางและปลายทาง)

ตารางที่ 4.6 ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทางทะเล (USD/MT)

ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทางทะเล				
อินโคเทอม	รายจ่าย	ราคาขาย	กำไร	กำไรเพิ่มขึ้น คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
FOB	434.50	608.30	173.80	-
CFR	484.97	678.96	193.99	1.11*
CIF	495.41	693.57	198.16	1.14*
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00			

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ: *มีโอกาสมากขึ้นได้อีกประมาณ 20% - 50% เนื่องจากทางบริษัทขนส่งสินค้ารวมทั้งประกันภัยสามารถลดราคาให้กับผู้ใช้บริการลงได้ ซึ่งจะเป็นกำไรส่วนเพิ่มของผู้ขาย

การที่ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB สามารถสร้างกำไรได้ 173.80 USD/MT ซึ่งได้กำไรน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับการขายอินโคเทอมทางทะเลแบบ CFR และ CIF ที่ผู้ขายสามารถสร้างกำไรได้มากขึ้น รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ CFR ผู้ขายสามารถสร้างกำไรได้ 193.99 USD/MT และได้กำไรมากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB 1.11% และรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ CIF สามารถสร้างกำไรให้ผู้ขายได้มากที่สุดคือ 198.16 USD/MT ซึ่งได้กำไรมากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB ถึง 1.14%

4.2.3 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อ

ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลราคาซื้อขายสินค้าทางทะเลจากทางฝั่งผู้ซื้อจากการสอบถามราคาซื้อขายสินค้าจากผู้ซื้อ เมื่อได้ราคาซื้อขายสินค้าทางทะเลจากฝั่งผู้ซื้อแล้วผู้วิจัยได้นำข้อมูลมาวิเคราะห์การซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB, CFR และ CIF เพื่อเปรียบเทียบว่าการซื้อรูปแบบอินโคเทอมใดจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดมากกว่ากัน

การซื้ออินโคเทอมทางทะเลด้วยรูปแบบ FOB ผู้ซื้อจะซื้อสินค้าจากผู้ขายและผู้ซื้อจะเป็นผู้หาสายเรือหรือตัวแทนสายเรือเพื่อจองระวางเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลและจ่ายค่าประกันสินค้าเองทั้งหมด การซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอม CFR ผู้ซื้อจะซื้อสินค้าจากผู้ขาย แต่ผู้ขายจะเป็นผู้หาสายเรือหรือตัวแทนสายเรือเพื่อจองระวางเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลให้กับผู้ซื้อเองจนถึงท่าเรือปลายทาง ในการซื้อแบบนี้จะไม่มีค่าประกันสินค้า และการซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอม CIF ผู้ซื้อจะ

ซื้อสินค้าจากทางผู้ขาย ส่วนผู้ขายจะมีหน้าที่หาสายเรือหรือตัวทวนสายเรือเพื่อจองระวางเรือในการขนส่งสินค้าทางทะเลและทำประกันภัยสินค้าให้กับผู้ซื้อเองจนถึงท่าเรือปลายทาง

ตารางที่ 4.7 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อ (USD/MT)

เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อ			
อินโคเทอม	FOB	CFR	CIF
รายละเอียด	ค่าใช้จ่ายต่อตัน	ค่าใช้จ่ายต่อตัน	ค่าใช้จ่ายต่อตัน
ซื้อสินค้าจากผู้ขาย	608.30	678.96	693.57
ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล	45.52	-	-
ค่าประกันภัยสินค้า	10.00	-	-
ค่าใช้จ่ายทั้งหมด	663.82	678.96	693.57
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00		

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

การที่ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลด้วยรูปแบบ FOB ผู้ซื้อจะเป็นผู้หาผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลหรือสายเรือเองซึ่งการที่ผู้ซื้อเป็นผู้ที่ดำเนินการหาสายเรือเองมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าการที่ให้ผู้ขายหาสายเรือให้ ซึ่งค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อที่ซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB จากต้นทุนจนถึงท่าเรือปลายทางผู้ซื้อมีค่าใช้จ่าย 663.82 USD/MT ในขณะที่เมื่อเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล CIF ผู้ซื้อมีค่าใช้จ่ายตั้งแต่ต้นทางจนถึงท่าเรือปลายทาง 693.57 USD/MT ซึ่งเป็นต้นทุนค่าใช้จ่ายในการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อแพงที่สุด ดังนั้นการที่ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB มีต้นทุนที่ประหยัดกว่าการซื้อรูปแบบอินโคเทอมแบบ CFR และ CIF ที่ให้ทางฝั่งผู้ขายหาผู้รับขนส่งสินค้าทางทะเลหรือสายเรือให้กับทางฝั่งผู้ซื้อ

4.2.4 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ขายและผู้ซื้อ

การเปรียบเทียบราคาขายของฝั่งผู้ขายและราคาซื้อของฝั่งผู้ซื้อในรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลจะพบว่าผู้ขายสามารถสร้างกำไรจากค่าขนส่งสินค้าได้จากการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ CFR และ CIF ได้มากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ที่ขายอยู่ปัจจุบัน ในขณะที่เดียวกันค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อในการซื้ออินโคเทอม FOB จะมีความคุ้มค่าและประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายมากที่สุด ซึ่งการที่ผู้ซื้อในการซื้ออินโคเทอม FOB ค่าขนส่งสินค้าจนถึงท่าเรือปลายทางผู้ซื้อ

รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าเองจะทำให้ผู้ซื้อประหยัดต้นทุนมากกว่าการซื้อราคาขายแบบ CFR จากผู้ขายที่ให้ผู้ขายรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าให้ผู้ซื้ออยู่ 15.00 USD/ตัน อีกทั้งผู้ซื้อเลือกซื้ออินโคเทอม FOB จะมีความคุ้มค่าและประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายมากกว่าการซื้อราคาขายแบบ CIF ที่ให้ฝั่งผู้ขายดำเนินการรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าอยู่ 29.97 USD/MT

ในการวิจัยจึงสามารถสรุปได้ว่าผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลด้วยรูปแบบ CIF ผู้ขายจะสามารถสร้างกำไรได้มากที่สุด ในขณะที่ผู้ซื้อซื้ออินโคเทอมทางทะเลรูปแบบ FOB ผู้ซื้อจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดที่สุด นอกจากนี้การที่ผู้ซื้อติดต่อบริษัทสายเรือเองจะสามารถควบคุมตารางสายเรือในการรับสินค้าตามความต้องการตนเองได้เองอีกด้วย

ตารางที่ 4.8 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/MT)

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ			
รูปแบบอินโคเทอม	ราคาขายฝั่งผู้ขาย	ราคาซื้อฝั่งผู้ซื้อถึงท่าเรือปลายทาง	ผู้ซื้อต้องจ่ายเพิ่มถึงท่าเรือปลายทาง
FOB	608.30	663.82	55.52
CFR	678.96	678.96	0.00
CIF	693.57	693.57	0.00
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD		

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ: ราคาขายฝั่งผู้ขายคือ FOB = ราคาน้ำตาล + กำไร

ราคา CFR = FOB + Ocean Freight และราคา CIF = ราคา CFR + ค่าประกันภัย

ราคาซื้อฝั่งผู้ซื้อคือ FOB = ราคาน้ำตาล + Ocean Freight + ค่าประกันภัย

ราคา CFR = ราคา CFR จากผู้ขาย และ ราคา CIF = ราคา CIF จากผู้ขาย

4.3 ค่าขนส่งสินค้าทางบก

4.3.1 ค่าขนส่งสินค้าทางบก

ผู้ศึกษาได้สำรวจข้อมูลจากบริษัทขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาจากบริษัทกรณีศึกษาใช้อยู่จำนวน 5 บริษัทและจากการสำรวจข้อมูลบริษัทขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกเพิ่มเติมอีก 15 บริษัทรวมเป็น 20 บริษัทและรวบรวมข้อมูลค่าขนส่งสินค้าทางบกจากทางฝั่งผู้ซื้อจากการสอบถามผู้ซื้อ เพื่อเปรียบเทียบว่าราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขายและฝั่งผู้ซื้อว่าราคาค่าขนส่งสินค้าฝั่งใดมีราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกประหยัดมากกว่ากัน โดยค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจะแบ่งเป็น 7 รูปแบบคือรถบรรทุก 4 ล้อ, รถบรรทุก 6 ล้อ, รถบรรทุก 10 ล้อ, รถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง), รถเทเลเลอร์, ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกเริ่มจากต้นทางโรงงานจังหวัดเพชรบูรณ์จนถึงปลายทางผู้ซื้อประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4.9 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย (USD/TRUCK)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย							
No.	รายละเอียด	รถ 4 ล้อ (2 MT)		รถ 6 ล้อ (6 MT)		รถ 10 ล้อ (15 MT)	
		ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
1	Transportation from Factory To Poipet Border	355.00	5.38	590.00	5.62	805.00	6.88
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	470.00	6.69	470.00	6.69	650.00	6.28
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	1.38	45.00	1.38	45.00	1.38
4	Custom Clearance from Cambodia Side	17.00	1.21	17.00	1.21	17.00	1.21
5	Customs Processing Fee	15.00	0.73	15.00	0.73	15.00	0.73
6	Customs Evaluation	200.00	0.00	200.00	0.00	200.00	0.00
7	Form D Application	350.00	6.28	350.00	6.28	350.00	6.28
8	CDC Approval	380.00	3.97	380.00	3.97	380.00	3.97
9	Custom Permit First Truck	350.00	6.88	350.00	6.88	350.00	6.88
10	Evaluation On Invoice First	280.00	6.69	280.00	6.69	280.00	6.69
11	Scan Fee	21.00	1.49	21.00	1.49	21.00	1.49
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	0.00	100.00	0.00	100.00	0.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	0.00	50.00	0.00	50.00	0.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	0.00	150.00	0.00	150.00	0.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	0.00	80.00	0.00	80.00	0.00
	Total Cost	2,863.00	34.42	3,098.00	34.66	3,493.00	35.51
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ค่าเฉลี่ย (X) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกจากการรวบรวมข้อมูล 20 บริษัท

หมายเหตุ: หน่วยที่ใช้คือ USD/TRUCK เนื่องจากผู้ซื้อไม่มีเพียงรายเดียวดังนั้นค่าใช้จ่ายคิดเป็นต่อ 1

คันรถบรรทุกและค่าใช้จ่ายเอกสาร 1 ชุดต่อ 1 คันรถเช่นกัน

รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูภาคผนวกตารางที่ 3 - 11

ตารางที่ 4.10 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย (USD/TRUCK)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย					
No.	รายละเอียด	รถ 10 ล้อ (พ่วง) (30 MT)		รถเทลเลอร์ (30 MT)	
		ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
1	Transportation from Factory To Poipet Border	940.00	5.85	940.00	5.85
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	820.00	7.95	2,300.00	7.25
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	1.38	45.00	1.38
4	Custom Clearance from Cambodia Side	17.00	1.21	17.00	1.21
5	Customs Processing Fee	15.00	0.73	15.00	0.73
6	Customs Evaluation	200.00	0.00	200.00	0.00
7	Form D Application	350.00	0.00	350.00	0.00
8	CDC Approval	380.00	3.97	380.00	3.97
9	Custom Permit First Truck	350.00	6.88	350.00	6.88
10	Evaluation On Invoice First	280.00	6.69	280.00	6.69
11	Scan Fee	21.00	1.49	21.00	1.49
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	0.00	100.00	0.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	0.00	50.00	0.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	0.00	150.00	0.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	0.00	80.00	0.00
	Total Cost	3,798.00	36.15	5,278.00	35.45
	Exchange Rate	30.00 USD			

ที่มา: ค่าเฉลี่ย (X) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกจากการรวบรวมข้อมูล 20 บริษัท

หมายเหตุ: หน่วยที่ใช้คือ USD/TRUCK เนื่องจากผู้ซื้อไม่มีเพียงรายเดียวดังนั้นค่าใช้จ่ายคิดเป็นต่อ 1

คันรถบรรทุกและค่าใช้จ่ายเอกสาร 1 ชุดต่อ 1 คันรถเช่นกัน

รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูภาคผนวกตารางที่ 12 - 17

ตารางที่ 4.11 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย (USD/TRUCK)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขาย					
No.	รายละเอียด	ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต		ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต	
		ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่าเฉลี่ย ค่าขนส่ง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
1	Transportation from Factory To Poipet Border	1,270.00	6.28	2,720.00	8.11
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,000.00	11.12	2,000.00	11.12
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	5.38	200.00	5.38
4	Custom Clearance from Cambodia Side	17.00	1.21	17.00	1.21
5	Customs Processing Fee	15.00	0.73	15.00	0.73
6	Customs Evaluation	200.00	0.00	200.00	0.00
7	Form D Application	350.00	0.00	350.00	0.00
8	Container LOLO(Crane Service)	80.00	5.13	80.00	5.13
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	600.00	6.07	600.00	6.07
10	Scan Fee	100.00	0.00	100.00	0.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	0.00	200.00	0.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	0.00	40.00	0.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	0.00	150.00	0.00
	Total Cost	5,222.00	35.92	6,672.00	37.75
	Exchange Rate	30.00		USD	

ที่มา: ค่าเฉลี่ย (x̄) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกจากการรวบรวมข้อมูล 20 บริษัท

หมายเหตุ: หน่วยที่ใช้คือ USD/TRUCK เนื่องจากผู้ซื้อไม่มีเพียงรายเดียวดังนั้นค่าใช้จ่ายคิดเป็นต่อ 1

คันรถบรรทุกและค่าใช้จ่ายเอกสาร 1 ชุดต่อ 1 คันรถเช่นกัน

รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดูภาคผนวกตารางที่ 18 - 23

ราคาค่าขนส่งสินค้าจากโรงผู้ขายจนถึงด่านชายแดนและจากด่านชายแดนจนถึงกรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชามีราคาแตกต่างกัน อีกทั้งประเภทรถบรรทุกก็มีส่วนให้ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 5 – 11 กลุ่ม Custom Clearance มีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1 – 1.2 เนื่องจากราคาไม่ได้แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญ ค่าเอกสารในการส่งออกเช่น Form D, CDC Approval , Scan Fee ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐานอยู่ที่ 1 – 6 เพราะการดำเนินขั้นตอนออกเอกสารส่งออกมีความยากง่ายแตกต่างกันอีกทั้ง แต่ละบริษัทขนส่งสินค้ามีวิธีการดำเนินการต่างกันอีกด้วย และกลุ่ม Truck Charge ราคาไม่ได้มีความ แตกต่างกันค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานจึงเท่ากับ 0 ดังนั้นค่าเฉลี่ยของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกฝั่งผู้ขาย จึงสามารถนำมาเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกได้ในลำดับต่อไป

ตารางที่ 4.12 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ (USD/Truck)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ						
No.	รายละเอียด	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อ	รถ 10 ล้อ (พ่วง)	รถเทลเลอร์
1	Transportation from Factory To Phnom Penh	1,570.00	1,770.00	1,970.00	2,170.00	2,270.00
2	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00
3	Custom Clearance from Cambodia Side	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00
4	Customs Processing Fee	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
5	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
6	Form D Application	380.00	380.00	380.00	380.00	380.00
7	CDC Approval	380.00	380.00	380.00	380.00	380.00
8	Custom Permit First Truck	350.00	350.00	350.00	350.00	350.00
9	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	280.00	280.00	280.00
10	Scan Fee	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00
11	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
12	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
13	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
14	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,644.00	3,844.00	4,044.00	4,244.00	4,344.00
	Exchange Rate	30.00				

ที่มา : ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกของฝั่งผู้ซื้อที่ใช้อยู่

ตารางที่ 4.13 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ (USD/MT)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ			
No.	รายละเอียด	ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต	ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต
1	Transportation from Factory To Phnom Penh	3,570.00	3,770.00
2	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00
3	Custom Clearance from Cambodia Side	17.00	17.00
4	Customs Processing Fee	21.00	21.00
5	Customs Evaluation	200.00	200.00
6	Form D Application	380.00	380.00
7	CDC Approval	380.00	380.00
8	Custom Permit First Truck	350.00	350.00
9	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00
10	Scan Fee	21.00	21.00
11	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00
12	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00
13	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00
14	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00
	TOTAL COST	5,644.00	5,844.00
	Exchange Rate	30.00	

ที่มา : ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกของฝั่งผู้ซื้อที่ใช้อยู่

ตารางที่ 4.14 เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางบกของฝั่งผู้ขายและฝั่งผู้ซื้อ

เปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางบกของฝั่งผู้ขายและฝั่งผู้ซื้อ						
No.	Descriptions	Total Weight (MT)	Total Cost (USD/Truck)	Cost Per Ton (USD/MT)	Total Cost (USD /Truck)	Cost Per Ton (USD/MT)
			ค่าขนส่งสินค้าฝั่งผู้ขาย		ค่าขนส่งสินค้าฝั่งผู้ซื้อ	
1	4 Wheels	2	2,863.00	1,431.50	3,644.00	1,822.00
2	6 Wheels	6	3,098.00	516.33	3,844.00	640.67
3	10 Wheels	15	3,493.00	232.87	4,044.00	269.60
4	10Wheels (Double)	30	3,798.00	126.60	4,244.00	141.47
5	Trailers	30	5,278.00	175.93	4,344.00	144.80
6	Container 20 Ft'	21	5,222.00	248.67	5,644.00	268.76
7	Container 40 Ft'	30	6,672.00	222.40	5,844.00	194.80
	Exchange Rate		30.00			USD

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดยผู้วิจัย

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ขายมาจากราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกเฉลี่ยจำนวน 20 บริษัทและค่าขนส่งสินค้าของฝั่งผู้ซื้อที่ใช้อยู่เมื่อมาเปรียบเทียบกัน ราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกฝั่งผู้ขายมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ, 10 ล้อ (พ่วง) และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตประหยัดกว่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกฝั่งผู้ซื้อ ในขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ารถเทลเลอร์และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตของฝั่งผู้ซื้อมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าฝั่งผู้ขาย

ราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกเมื่อเปรียบเทียบเป็นต่อตัน จะพบว่าการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) มีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าประหยัดมากที่สุดอีกทั้งรถ 10 ล้อ (พ่วง) ราคาค่าขนส่งสินค้าถูกกว่ารถเทลเลอร์และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตที่บรรทุกสินค้าได้เท่ากันคือ 30 ตันอีกด้วย การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกยิ่งจำนวนบรรทุกน้อยค่าใช้จ่ายต่อตันจะยิ่งสูงมากขึ้น

เช่นรถบรรทุกขนาด 4 ล้อที่บรรทุกสินค้าได้เพียง 2 ตัน แต่มีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อตันแพงที่สุด เช่นเดียวกับรถบรรทุก 6 ล้อที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ 6 ตันแต่มีค่าขนส่งสินค้าต่อตันสูงรองจากรถบรรทุก 4 ล้อ

การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกผู้ซื้อจะนิยมใช้รถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) ในการรับน้ำตลจากผู้ขายไปยังโรงงานผู้ขายมากที่สุด อีกทั้งผู้ซื้อของบริษัทกรณีศึกษาใช้รถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) ในการรับสินค้าจริงอีกด้วย ดังนั้นในการศึกษานี้จะเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมบคโดยรถบรรทุกจะใช้ราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) ในการศึกษาครั้งนี้เท่านั้น

4.3.2 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบคของผู้ขาย

รูปแบบอินโคเทอมทางบคมี 7 รูปแบบคือ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP โดยการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม EXW ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา แต่ผู้ขายไม่มีภาระในการขนถ่ายสินค้า, การดำเนินการผ่านพิธีการ, ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัยให้กับผู้ซื้อ การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FCA ผู้ขายดำเนินการคล้าย EXW และมีการดำเนินการพิธีการขาออกจนเสร็จสิ้นเพิ่มเติมเข้ามา การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม CPT ผู้ขายมีภาระรับผิดชอบค่าขนส่งไปจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงต่อการเสียหาย หรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใดๆ หลังจากของที่ของได้ส่งมอบให้กับผู้รับขนส่งแล้ว การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม CIP ผู้ขายดำเนินการคล้ายรูปแบบอินโคเทอม CPT และมีเพิ่มค่าประกันภัยที่ผู้ขายจะต้องรับผิดชอบเข้ามา การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม DAT และ DDP ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบของ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้ และขนของลงจากยานพาหนะ สถานที่อาจจะเป็นชื่อท่าเทียบเรือ หรือสถานที่ปลายทาง ซึ่งอาจเป็นคลังสินค้าซึ่งข้อตกลงนี้อาจนำไปใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม DDP ผู้ขายมีหน้าที่รับผิดชอบในการส่งมอบของ ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อระบุไว้โดยที่ผู้ขายรับภาระความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งของไปยังสถานที่ปลายทาง ผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการพิธีการขาออกและพิธีการขาเข้า รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบของดังกล่าวจนถึงสถานที่ปลายทาง ซึ่งข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

การเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางบคโดยรถบรรทุกโดยปกติแล้วผู้ขายจะขายสินค้าเป็นต่อตัน ดังนั้นการศึกษานี้จะคำนวณรูปแบบอินโคเทอมทางบคเป็นต่อตัน

ตารางที่ 4.15 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขาย (USD/MT)

เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขาย						
อินโคเทอม	EXW	FCA	CPT	CIP	DAT /DAP	DDP
รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน	ค่าใช้จ่าย ต่อตัน
ต้นทุนน้ำตาลที่ขาย	337.50	337.50	337.50	337.50	337.50	337.50
ต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00
ต้นทุนค่าบริหารจัดการ	22.00	22.66 **	23.10 ***	23.54 ****	23.98 *****	24.42 *****
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	-	-	126.60	126.60	126.60	126.60
ค่าประกันภัยสินค้า	-	-	-	10.00	10.00	10.00
ค่าขนส่งสินค้า ถึงปลายทาง	-	-	-	-	-	3.33
ค่าใช้จ่ายทั้งหมด	404.50	405.16	532.20	542.64	546.41	546.85
ราคาขาย	566.30*	567.22*	741.48*	759.70*	764.97*	765.59*
กำไรจากการขาย	161.80	162.06	209.28	217.06	218.56	218.74
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD					

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ: *ราคาขาย คัดจากต้นทุนบวกกำไร 40%

**ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 3% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้า)

***ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 5% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้า ค่าใช้จ่ายในการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าและการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทาง)

****ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 7% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก ค่าประกันภัย รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้า ค่าใช้จ่ายในการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าและการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทาง)

*****ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 9% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าและการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทางและประกันภัยสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ)

*****ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 11% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้าและนำเข้า ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าและการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทาง, และประกันภัยสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ และค่าใช้จ่ายนอกระบบ)

ตารางที่ 4.16 ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทุกรูปแบบทางบก (USD/MT)

ค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของผู้ขายอินโคเทอมทุกรูปแบบทางบก				
อินโคเทอม	รายจ่าย	ราคาขาย	กำไร	กำไรเพิ่มขึ้น คิดเป็นเปอร์เซ็นต์
EXW	404.50	556.30	161.80	-
FCA	405.16	567.22	162.06	1.00*
CPT	532.20	741.48	209.28	1.29*
CIP	542.64	759.70	217.06	1.34*
DAT/DAP	546.41	764.97	218.56	1.35*
DDP	546.85	765.59	218.74	1.35*
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD			

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ: *มีโอกาสการเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 20% - 50% เนื่องจากทางบริษัทขนส่งสินค้ารวมทั้งประกันภัยสามารถลดราคาให้กับผู้ใช้บริการลงได้ ซึ่งจะเป็นกำไรส่วนเพิ่มของผู้ขายได้

หากผู้ขายเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกจากรูปแบบ EXW ที่ใช้ขายอยู่ในปัจจุบันไปขายด้วยอินโคเทอมรูปแบบ DDP ผู้ขายจะสามารถสร้างกำไรมากที่สุดได้กำไร 218.74 USD/MT หรือกำไรเพิ่มจากการขายด้วยรูปแบบ EXW อยู่ 56.94 USD/MT ในขณะเดียวกันถึงแม้การที่ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม DDP จะสามารถสร้างกำไรได้สูงที่สุด แต่ผู้ขายจะต้องรับความเสี่ยงที่ตามมาเพิ่มขึ้นอีกด้วย ในการขายอินโคเทอมรูปแบบ CPT และ CIP เหมาะสำหรับการการขนส่งสินค้ามากกว่าหนึ่งรูปแบบ ส่วนรูปแบบอินโคเทอมแบบ DAT, DAP และ DDP ผู้ขายต้องเป็นผู้จัดหา

ผู้รับขนส่งสินค้าให้กับผู้ซื้อตั้งแต่ต้นทางจนถึงโรงงานผู้ซื้อ ซึ่งผู้ขายสามารถทำกำไรได้มากแต่ผู้ขายต้องยอมรับกับภาระความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นตามมาด้วย

4.3.3 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ซื้อ

ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกจากทางฝั่งผู้ซื้อเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ในกรณีที่ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP ว่าการซื้อในรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบใดจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดมากกว่ากัน

ตารางที่ 4.17 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อในการซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบก (USD/MT)

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อในการซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบก						
อินโคเทอม	EXW	FCA	CPT	CIP	DAT /DAP	DDP
รายละเอียด	ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่าย
ราคาซื้อสินค้าจากผู้ขาย	556.30	567.22	741.48	759.70	764.97	765.59
ค่าใช้จ่ายค่าขนส่งสินค้า	141.47	141.47	-	-	-	-
ค่าประกันภัยสินค้า	10.00	10.00	10.00	-	-	-
ค่าใช้จ่ายทั้งหมด	707.77	718.69	751.48	759.70	764.97	765.59
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD					

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกด้วยรูปแบบ EXW ซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้จัดผู้ขนส่งสินค้ามารับสินค้ายังหน้าโรงงานของผู้ขายจนสินค้าไปถึงปลายทาง ซึ่งการซื้อในรูปแบบอินโคเทอมนี้เป็นการซื้อที่ประหยัดที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ผู้ซื้อให้ผู้ขายจัดผู้รับขนส่งสินค้าให้คืออินโคเทอม CPT, CIP, DAT, DAP, DDP และต้นทุนรูปแบบอินโคเทอมที่แพงที่สุดของผู้ซื้อคือรูปแบบอินโคเทอมแบบ DDP

4.3.4 เปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ

การที่ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม DDP ผู้ขายจะสามารถสร้างกำไรได้มากที่สุดและรูปแบบอินโคเทอม EXW ที่ผู้ขายใช้อยู่ในปัจจุบันสร้างกำไรได้น้อยที่สุดในขณะที่การที่ผู้ซื้อซื้อในรูปแบบอินโคเทอม EXW ผู้ซื้อใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งการขนส่งสินค้าตั้งแต่หน้าโรงงานผู้ขายจนถึงสถานที่ปลายทางคือโรงงานของผู้ซื้อ ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดจะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มาก

ที่สุด ประหยัดค่าใช้จ่ายไปได้ 23.76 USD/MT เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขายที่ขายในอินโคเทอม DDP ที่ให้ผู้ขายจัดหาบริษัทขนส่งสินค้าให้กับทางผู้ซื้อ

ตารางที่ 4.18 เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางบกฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ (USD/MT)

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายรูปแบบอินโคเทอมทางบกฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ			
รูปแบบอินโคเทอม	ราคาขายฝั่งผู้ขาย	ราคาซื้อฝั่งผู้ซื้อ	ผู้ซื้อต้องจ่ายเพิ่มถึงสถานที่ปลายทาง
EXW	556.30	707.77	151.47
FCA	567.22	718.69	151.47
CPT	741.48	751.48	10.00
CIP	759.70	759.70	-
DAT/DAP	764.97	764.97	-
DDP	765.59	765.59	-
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00 USD		

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

4.4 การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

ผู้ศึกษาต้องการศึกษาว่าหากเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลและทางบก ผู้ขายสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลหรือไม่และเพราะปัจจัยใด เนื่องจากผู้ซื้อรายใหญ่ของบริษัทกรณีศึกษาใช้การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) และใช้รูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ในการรับน้ำตาลจำนวน 810 ตันในปี 2562 หากผู้ขายเปลี่ยนมาใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลจะทำให้ผู้ขายสร้างกำไรได้มากขึ้นและประหยัดเวลาได้มากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบก

การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกเป็นการเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าคนละรูปแบบกัน เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่มีด่านชายแดนเช่นเดียวกันกับการขนส่งสินค้าทางบกไม่มีท่าเรือ ดังนั้นการศึกษานี้ผู้ศึกษาจะเปรียบเทียบการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล FOB จากต้นทางคือโรงงานผู้ขายจังหวัดเพชรบูรณ์จนถึงท่าเรือต้นทางคือท่าเรือกรุงเทพฯกับรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบก EXW รวมค่าขนส่งสินค้าทางบกจากต้นทางคือโรงงานผู้ขายจังหวัดเพชรบูรณ์จนถึงด่านชายแดนไทย - กัมพูชาจังหวัดตราด เป็นการเทียบเท่ากันโดยผู้ศึกษาจะคำนวณต้นทุน ค่าใช้จ่ายเป็นต่อตันในการเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

ตารางที่ 4.19 เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย (USD/MT)

เปรียบเทียบค่าใช้จ่าย ราคาขายและกำไรของอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย		
รายละเอียด	การขนส่งสินค้าทางบกจาก โรงงานผู้ขายจนถึงด่านชายแดน (EXW)	การขนส่งสินค้าทางทะเลจาก โรงงานผู้ขายจนถึงท่าเรือต้น ทาง (FOB)
ต้นทุนน้ำตาลที่ขาย	337.50	337.50
ต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์	45.00	45.00
ต้นทุนค่าบริหารจัดการ	23.10**	22.00
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	31.33***	30.00
ค่าใช้จ่ายทั้งหมด	436.93	434.50
ราคาขาย	611.70*	608.30*
กำไรจากการขาย	174.77	173.80
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00	

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

หมายเหตุ: *ราคาขาย คิดจากต้นทุนบวกกำไร 40%

**ต้นทุนค่าบริหารจัดการเพิ่มขึ้นจากเดิม 5% (ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขอใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออก ค่าดำเนินการพิธีการศุลกากร, ค่ากรรมกรยกขนหน้าโรงงานผู้ขาย, รวมทั้งชำระค่าภาษีอากรในการส่งออกสินค้า, ประสานงานประกันภัยสินค้า, ค่าใช้จ่ายในการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดน)

***ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) จากหน้าโรงงานผู้ขายจังหวัดเพชรบูรณ์ จนถึงด่านชายแดนไทย-กัมพูชาจังหวัดตราดราคาค่าขนส่งสินค้าอยู่ที่ 31.33 USD/MT ราคาค่าขนส่งสินค้ามาจากค่าเฉลี่ยจากการรวบรวมข้อมูลบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 20 บริษัท

ตารางที่ 4.20 เปรียบเทียบระยะทางการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย

เปรียบเทียบระยะทางการขนส่งสินค้าของอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย			
รายละเอียด	การขนส่งสินค้าทางบก จากโรงงานผู้ขายจนถึง ด่านชายแดน	การขนส่งสินค้าทางทะเล จากโรงงานผู้ขายจนถึง ท่าเรือต้นทาง	หมายเหตุ
ระยะทางการขนส่งสินค้า จากลานตู้คอนเทนเนอร์ จนถึงโรงงานผู้ขายจังหวัด เพชรบูรณ์	-	295.60	กิโลเมตร
ระยะทางการขนส่งสินค้า จากโรงงานผู้ขายจังหวัด เพชรบูรณ์จนถึงท่าเรือ กรุงเทพ	-	281.50	กิโลเมตร
ระยะทางการขนส่งสินค้า จากโรงงานผู้ขายจังหวัด เพชรบูรณ์จนถึงด่าน ชายแดนไทย-กัมพูชา จังหวัดตราด	712.30	-	กิโลเมตร
รวมระยะทาง	712.30	577.10	กิโลเมตร
รวมระยะเวลา	9	6	ชั่วโมง

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย

ตารางที่ 4.21 เปรียบเทียบขั้นตอนการดำเนินการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย

เปรียบเทียบขั้นตอนการดำเนินการส่งออกอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย	
ขั้นตอนการดำเนินการส่งออกอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงด่านชายแดน	ขั้นตอนการดำเนินการส่งออกอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB จากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงท่าเรือต้นทาง

จัดทำเอกสารใบอนุญาตและใบกำกับการขนย้ายสินค้า	จัดทำเอกสารใบอนุญาตและใบกำกับการขนย้ายสินค้า
ผู้ขายยื่นข้อมูลใบขนส่งสินค้าเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรและดำเนินการชำระภาษีอากร (ถ้ามี)	ผู้ขายส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้า พร้อมทั้ง INVOICE เข้าระบบศุลกากรพร้อมชำระภาษีอากร (ถ้ามี)
ผู้ขายประสานงานติดต่อกกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าจนถึงด่านชายแดนไทย-กัมพูชา	ระบบศุลกากรออกเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้ผู้ขาย
ประสานงานกับบริษัทขนส่งสินค้าให้ไปที่โรงงานผู้ขาย	ประสานงานหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ไปรับสินค้าที่โรงงานผู้ขาย
ผู้ขายทำการบรรจุสินค้าลงในยานพาหนะ	ผู้ขายทำการบรรจุสินค้าลงในยานพาหนะ
ผู้ขายควบคุมผู้ขนส่งสินค้าควบคุมยานพาหนะมายังด่านศุลกากรที่จะส่งของออก	ประสานงานหัวลากให้มาลากตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้วไปยังท่าเรือต้นทาง
ทางกรมศุลกากรทำการตัดบัญชีใบกำกับและดำเนินการตามคำสั่งการตรวจ	ข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออก สถานะให้พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์หรือเปิดตรวจทางกายภาพ
เจ้าพนักงานศุลกากรทำการตรวจสอบ	ข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกสถานะพร้อมรับบรรทุกสินค้าผ่านเข้าท่าได้เพื่อรอรับการบรรทุก
นำยานพาหนะไปยังด่านพรมแดนเพื่อออกไปนอกราชอาณาจักร	ข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกสถานะรับบรรทุกแล้วระบบประมวลผลการรับบรรทุกอัตโนมัติตามเวลาที่กำหนดไว้

ที่มา: กรมศุลกากร ออนไลน์ 9 พฤษภาคม 2563 (<http://www.customs.go.th>) และจากการ

สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ส่งออกบริษัทกรณีศึกษา

ตารางที่ 4.22 เปรียบเทียบเอกสารการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดนและอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย

เปรียบเทียบเอกสารการส่งออกอินโคเทอมทางบก แบบ EXW (รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดน) และอินโคทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย	
เอกสารการส่งออกอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงด่านชายแดน	เอกสารส่งออกอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB จากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงท่าเรือต้นทาง
หนังสืออนุญาตการขนย้ายน้ำตลทรายเพื่อการออกนอกราชอาณาจักร (กน 6.1)	หนังสืออนุญาตการขนย้ายน้ำตลทรายเพื่อการออกนอกราชอาณาจักร (กน 6.1)
ใบอนุญาตให้ส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร (แบบ อ.2)	ใบอนุญาตให้ส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร (แบบ อ.2)
ใบกำกับการขนย้ายสินค้า	ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
INVOICE	INVOICE
PACKING LIST	PACKING LIST
กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าจนถึงด่านชายแดน	BILL OF LADING

ที่มา: จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ส่งออกบริษัทกรณีศึกษา



ตารางที่ 4.23 เปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งสินค้าอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย

เปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งสินค้าของอินโคเทอมทางบก แบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดนและอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ของผู้ขาย			
รายละเอียด	การขนส่งสินค้าทางบก จากโรงงานผู้ขายจนถึง ด่านชายแดน	การขนส่งสินค้าทางทะเล จากโรงงานผู้ขายจนถึง ท่าเรือต้นทาง	หมายเหตุ
ระยะเวลาการโหลด สินค้าเข้ารถ 10 ล้อ (พ่วง) หรือตู้คอนเทน เนอร์ขนาด 20 ฟุต	4	3	ชั่วโมง
ระยะเวลาการขนส่ง สินค้า	9	6	ชั่วโมง
ระยะทางเวลาขั้นตอน การออกเอกสารกับทาง ราชการ	1	1	วัน
ระยะเวลาการติดต่อ ประสานงานและออก เอกสารเพื่อการส่งออก	1	1	วัน
รวมระยะเวลา	2 วัน 13 ชั่วโมง	2 วัน 9 ชั่วโมง	

ที่มา: จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ส่งออกบริษัทกรณีศึกษา

การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก : กรณีศึกษาน้ำตาลบรรจุกระสอบ” จะเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกโดยการขายอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB จากลานตู้คอนเทนเนอร์ลากตู้ไปยังหน้าโรงงานผู้ขายจังหวัดเพชรบูรณ์เพื่อขึ้นสินค้าและลากตู้คอนเทนเนอร์ต่อไปจนถึงท่าเรือกรุงเทพ รวมระยะทาง 577.1 กิโลเมตร ราคาที่ผู้ขายขายให้กับผู้ซื้อราคาอยู่ที่ 608.30 USD/MT และผู้ขายจะได้กำไร 173.80 USD/MT ในขณะที่การขายอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจังหวัดเพชรบูรณ์จนถึงด่านชายแดนไทย-กัมพูชาจังหวัดตราด รวมระยะทาง 712.30 กิโลเมตร ซึ่งราคาที่ผู้ขายจะขายให้กับผู้ซื้อ

ราคาอยู่ที่ 611.70 USD/MT และผู้ขายจะได้กำไร 174.377 USD/MT ซึ่งกำไรจากการขายอินโคเทอมทางทะเลและทางบกราคาต่างกันเพียง 0.97 USD/MT

ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากการเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกเรียบร้อยแล้ว ต่อไปผู้วิจัยจะดำเนินการวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายและผู้ซื้อจำนวน 16 ท่านซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้ในการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมได้ จะแบ่งเป็นการสัมภาษณ์ผู้ขายจำนวน 10 ท่านและผู้ซื้อจำนวน 6 ท่านเพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกในลำดับต่อไป

4.5 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึก

เนื่องจากบริษัทกรณีศึกษาขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลด้วยอินโคเทอมรูปแบบ FOB เพียงอย่างเดียว และขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกด้วยรูปแบบ EXW เพียงอย่างเดียวเช่นกัน ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกทุกรูปแบบเพื่อศึกษาว่าผู้ขายสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลจาก FOB ไปเป็นรูปแบบอินโคเทอมแบบ CFR และ CIF หรือไม่ และผู้ขายสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกจาก EXW ไปเป็นรูปแบบ FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP ซึ่งสามารถสร้างกำไรได้มากกว่าอินโคเทอมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันได้หรือไม่ และปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกคือปัจจัยใด

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้วิจัยได้อธิบายวัตถุประสงค์ในการวิจัยและให้ผู้สัมภาษณ์ดูตารางผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่าย, ราคาขายและกำไร ในการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบกทุกรูปแบบให้ผู้ขายและผู้ซื้อดู แล้วสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก ซึ่งการสัมภาษณ์แบ่งออกเป็น 4 ตอนและสามารถสรุปผลได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปจากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นบริษัทผู้ขายและผู้ซื้อน้ำตาลจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4.24 สรุปผลข้อมูลทั่วไปจากการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	รายละเอียดข้อมูล	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ
1	ประสบการณ์การทำงานของผู้ตอบแบบสอบถาม	10 ปีขึ้นไป 70 % 6-10 ปี 20% 1-5 ปี 10%	10 ปีขึ้นไป 50% 6-10 ปี 33% 1-5 ปี 17%
2	ขนาดของบริษัทกรณีศึกษา	51-200 คน (กลาง) 100%	51-200 คน (กลาง) 50% 201 คนขึ้นไป (ใหญ่) 50%
3	รูปแบบอินโคเทอมการซื้อขายที่บริษัทกรณีศึกษาใช้อยู่ในปัจจุบัน	FOB 70% EXW 30%	FOB 38% EXW 37% CIF 25%

ที่มา: จากการสำรวจ

ข้อมูลทั่วไปจากการสัมภาษณ์เชิงลึก ประสบการณ์การทำงานของผู้ให้สัมภาษณ์ของผู้ขายคือ ผู้ที่มีประสบการณ์การทำงาน 10 ปีขึ้นไปอยู่ที่ 70% เช่นเดียวกับกับผู้ซื้อผู้ตอบแบบสอบถามมี ประสบการณ์การทำงาน 10 ปีขึ้นไปอยู่ที่ 50% ขนาดของบริษัทกรณีศึกษาของผู้ขายมีขนาด 51 – 200 คน (กลาง) และผู้ซื้อมี 2 บริษัทคือบริษัทขนาดกลางและบริษัทขนาดใหญ่ รูปแบบอินโคเทอมที่ ใช้ขายสินค้าของบริษัทกรณีศึกษาใช้อยู่ในปัจจุบันจะใช้รูปแบบ FOB มากที่สุดและรองลงมาคือ รูปแบบอินโคเทอมแบบ EXW ซึ่งผู้ซื้อมีรูปแบบการซื้อรูปแบบอินโคเทอมเช่นเดียวกับกับผู้ขายแต่จะมีรูปแบบ CIF เพิ่มขึ้น

ตอนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือจากท่าเรือต้นทางประเทศไทยไปยังท่าเรือปลายทางประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4.25 สรุปผลข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือจากท่าเรือต้นทางประเทศไทยไปท่าเรือปลายทางประเทศกัมพูชา

ลำดับ	รายละเอียดข้อมูล	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ
1	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางทะเลโดยใช้ขนาดตู้สินค้าประเภทใด	ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต 100%	ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต 100%
2	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้โดยใช้ท่าเรือต้นทางใด	ท่าเรือกรุงเทพ 100%	ท่าเรือกรุงเทพ 83%

			ท่าเรือแหลมฉบัง 17%
3	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้โดยใช้ท่าเรือปลายทางใด	ท่าเรือสีหนุวิลล์ 100%	ท่าเรือสีหนุวิลล์ 67% ท่าเรือพนมเปญ 33%
4	บริษัทของท่านจ่ายค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบใด	-	จ่ายต้นทาง (Prepaid) 100%
	4.1 โดยใช้รูปแบบอินโคเทอมใด	FOB 100%	FOB 83% CIF 17%
5	บริษัทของท่านมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉลี่ยต่อครั้งเท่าใด	ต่ำกว่า 20,000 บาท 100%	30,001 - 40,000 บาท 33% 40,001 - 50,000 บาท 67%
6	สินค้าของบริษัทท่านใช้เวลาในการเดินทางนานเท่าใด	6 - 7 วัน 80% 7 วันขึ้นไป 20%	6 - 7 วัน 50% 7 วันขึ้นไป 50%

ที่มา: จากการสำรวจ

จากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางทะเลบริษัทกรณีศึกษาผู้ขายและผู้ซื้อใช้ขนาดตู้สินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตเท่านั้นในการขนส่งสินค้าทางทะเล บริษัทผู้ขายใช้ท่าเรือต้นทางคือท่าเรือกรุงเทพ ในขณะที่ผู้ซื้อใช้ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง บริษัทผู้ขายขนส่งสินค้าทางทะเลโดยใช้ท่าเรือปลายทางคือท่าเรือสีหนุวิลล์เท่านั้น ส่วนผู้ซื้อใช้ท่าเรือปลายทางคือท่าเรือสีหนุวิลล์และท่าเรือพนมเปญ บริษัทผู้ขายใช้รูปแบบอินโคเทอมแบบ FOB ในการขายสินค้า ส่วนผู้ซื้อจ่ายต้นทาง (Prepaid) โดยใช้รูปแบบอินโคเทอมแบบ FOB และ CIF ตามลำดับ บริษัทของผู้ขายมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉลี่ยต่อครั้งต่ำกว่า 20,000 ในขณะที่ผู้ซื้อที่มีค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่อยู่ที่ 40,001 - 50,000 บาท และสินค้าใช้เวลาในการเดินทางนาน ประมาณ 6 - 7 วัน จนถึง 7 วันขึ้นไป

ตอนที่ 3 ข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา

ตารางที่ 4.26 สรุปผลข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไป
ประเทศกัมพูชา

ลำดับ	รายละเอียดข้อมูล	ผู้ขาย	ผู้ซื้อ
1	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบก โดยใช้รถชนิดใด	10 ล้อ (พ่วง) 100%	10 ล้อ (พ่วง) 67% รถเทลเลอร์ 33%
2	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบก โดยรถบรรทุกโดยใช้เส้นทางต้นทาง ใด	เพชรบูรณ์ 100%	เพชรบูรณ์ 56% สระบุรี 33% อื่นๆ 11%
3	บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบก โดยผ่านด่านช่องทางไหนมากที่สุด	บ้านหาดเล็ก จังหวัด ตราด 70% บ้านผักกาด จังหวัด จันทบุรี 30%	บ้านหาดเล็ก จังหวัด ตราด 50% บ้านผักกาด จังหวัด จันทบุรี 33% บ้านคลองลึก จังหวัด สระแก้ว 17%
4	บริษัทของท่านจ่ายค่าใช้จ่ายในการ ขนส่งสินค้าทางบกแบบใด	-	จ่ายต้นทาง (Prepaid) 67% จ่ายปลายทาง (Collect) 33%
	4.1 โดยใช้รูปแบบอินโคเทอมใด	EXW 100%	EXW 100%
5	บริษัทของท่านมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยใน การขนส่งสินค้าทางบกเฉลี่ยต่อครั้ง เท่าใด	ต่ำกว่า 20,000 บาท 100%	40,001 – 50,000 บาท 33% 50,000 บาทขึ้นไป 67%
6	สินค้าของบริษัทท่านใช้เวลาในการ เดินทางทางบกนานเท่าใด	4 – 5 วัน 50% 2 – 3 วัน 40% 6 – 7 วัน 10%	4 – 5 วัน 50% 2– 3 วัน 33% 6 – 7 วัน 17%

ที่มา: จากการสำรวจ

ผู้ซื้อส่วนใหญ่จะใช้รถ 10 ล้อ (พ่วง) ในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา
และเส้นทางต้นทางที่รับสินค้าคือโรงงานของผู้ขายที่จังหวัดเพชรบูรณ์ เส้นทางที่ไปยังประเทศกัมพูชา
จะผ่านด่านที่บ้านหาดเล็ก จังหวัดตราดเป็นหลัก ผู้ซื้อจะชำระเงินที่ต้นทาง (Prepaid) โดยใช้รูปแบบ

อินโคเทอม EXW เป็นหลัก บริษัทกรณีศึกษามีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทางบกเฉลี่ยต่อครั้งคือ ต่ำกว่า 20,000 บาท ในขณะที่ผู้ซื้อมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อครั้งส่วนใหญ่อยู่ที่ 50,000 บาทขึ้นไป สินค้าใช้เวลาในการเดินทางทางบกส่วนใหญ่อยู่ที่ 4 – 5 วัน

ตอนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
ตารางที่ 4.27 ผลวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกของผู้ขายและผู้ซื้อ

ปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการเลือกรูปแบบในการขายอินโคเทอม	ความคิดเห็น			
	ผู้ขาย		ผู้ซื้อ	
	คะแนนค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	คะแนนค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.50	0.53	4.33	1.21
2. ความเสี่ยงด้านขนาดของเรือและขนาดของรถบรรทุกมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.00	0.82	3.33	1.03
3. ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกต้นทางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.80	1.32	4.33	1.21
4. ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกปลายทางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.70	1.16	3.67	1.37
5. ความน่าเชื่อถือของเจ้าของเรือและเจ้าของขนส่งทางรถบรรทุกมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.40	1.51	3.17	1.17
6. สภาพการณ์ท่าเรือและการขนส่งทาง	3.30	1.16	3.67	1.75

รถบรรทุกต้นทางอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด				
7. สภาพการณ์ท่าเรือปลายทางและการขนส่งทางรถบรรทุกปลายทางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.70	1.06	3.83	1.47
8. ทิศทางนโยบายของบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาลางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.20	1.48	2.67	1.37
9. ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือและรถบรรทุกของผู้ขายมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.70	1.25	3.67	1.12
10. ระบบธนาคารปลายทางมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.70	0.67	3.67	1.12
11. ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือและรถบรรทุกมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.30	1.34	4.17	1.60
12. ศักยภาพของผู้ขายในการชำระค่าระวางเรือและค่าขนส่งทางรถบรรทุกมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.00	1.33	3.50	1.22
13. การยอมรับราคาขายสินค้าในรูปแบบอินโคเทอมประเภทต่างๆ มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.20	1.23	4.00	0.63

14. ระบบการขายน้ำตาลมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.80	0.42	4.83	0.41
15. ปริมาณการขายน้ำตาลมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.00	1.25	3.83	1.17
16. ผู้ขายหาค่าระวางได้ต่ำกว่าผู้ซื้ออิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.20	1.32	3.67	1.51
17. ผู้ซื้อหาค่าระวางได้ต่ำกว่าผู้ขายอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.90	1.29	3.00	0.63
18. เงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.10	1.20	4.17	0.41
19. ความสะดวกสบายของผู้ซื้ออิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	3.50	1.08	4.50	1.22
20. นโยบายของบริษัทมีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด	4.00	1.33	4.67	0.82

ที่มา: จากการสำรวจ

คะแนนความคิดเห็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมจากมากที่สุดไปน้อยที่สุดแบ่งระดับได้ดังต่อไปนี้

คะแนน 1.00 - 1.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจน้อยที่สุด

คะแนน 1.50 - 2.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจน้อย

คะแนน 2.50 - 3.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจปานกลาง

คะแนน 3.50 - 4.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจมาก

คะแนน 4.50 - 5.00 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจมากที่สุด

ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายมากที่สุดคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ระบบธนาคารปลายทาง และระบบการขนถ่ายน้ำตาล

ปัจจัยรองลงมาที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายในระดับมากที่สุดคือ ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกต้นทาง, ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกปลายทาง, สถานการณ์ท่าเรือปลายทางและการขนส่งทางรถบรรทุกปลายทาง, ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือและรถบรรทุกของผู้ขาย, ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือและรถบรรทุก, ศักยภาพของผู้ขายในการชำระค่าระวางเรือและค่าขนส่งทางรถบรรทุก, การยอมรับราคาขานสินค้าในรูปแบบอินโคเทอมประเภทต่างๆ, ผู้ซื้อหาค่าระวางได้ต่ำกว่าผู้ขาย, เงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำ, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท

ส่วนผู้ซื้อปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมมากที่สุดคือ ระบบการขนถ่ายน้ำตาล, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท

ปัจจัยรองลงมาที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ซื้อในระดับมากที่สุดคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกต้นทาง, ความเสี่ยงด้านเส้นทางการเดินเรือและเส้นทางการเดินรถบรรทุกปลายทาง, สถานการณ์ท่าเรือปลายทางและการขนส่งทางรถบรรทุกปลายทาง, ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือและรถบรรทุกของผู้ขาย, ระบบธนาคารปลายทาง, ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือและรถบรรทุก, ศักยภาพของผู้ขายในการชำระค่าระวางเรือและค่าขนส่งทางรถบรรทุก, การยอมรับราคาขานสินค้าในรูปแบบอินโคเทอมประเภทต่างๆ, ปริมาณการขนถ่ายน้ำตาล, ผู้ขายหาค่าระวางได้ต่ำกว่าผู้ซื้อ

เมื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายและผู้ซื้อที่มีความคิดเห็นตรงกันในระดับมากที่สุดคือเรื่องระบบการขนถ่ายน้ำตาล

ความคิดเห็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายคือบริษัทส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบของผู้ขาย, ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลและ บริษัทที่ 2 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสรุปได้ดังตารางข้างล่างต่อไปนี้

ตารางที่ 4.28 สรุปความคิดเห็นการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายคือบริษัทส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ

หัวข้อการสัมภาษณ์		
1. รูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมระหว่างทางบกและทางทะเล		
ผู้ขาย	ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล	ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก
- รูปแบบการขายอินโคเทอมในการขนส่งน้ำตาลบรรจุกระสอบจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาทางทะเลขายเพียงด้วยรูปแบบเดียวคือ FOB ส่วนการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกขายเพียงด้วยรูปแบบเดียวคือ EXW	- รูปแบบการซื้ออินโคเทอมในการขนส่งน้ำตาลบรรจุกระสอบจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ ด้วยรูปแบบเดียวคือ FOB	- รูปแบบการซื้ออินโคเทอมในการขนส่งน้ำตาลบรรจุกระสอบจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาทางบกโดยรถบรรทุกด้วยรูปแบบเดียวคือ EXW
หัวข้อการสัมภาษณ์		
2. ปัจจัยที่เลือกรูปแบบการขายและซื้ออินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก		
ผู้ขาย	ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล	ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก
- ในฐานะผู้ส่งออกน้ำตาลการขายรูปแบบอินโคเทอมแบบ FOB ทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ และรูปแบบอินโคเทอม EXW ทางบกโดยรถบรรทุกจะดีที่สุด เพราะเป็นการลดขั้นตอนที่ยุงยากออกไป - ผู้ขายต้องรักษาผลประโยชน์ให้กับบริษัทมากที่สุด และให้เกิดค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด	- บริษัทเป็นบริษัทอุตสาหกรรมนำเข้าน้ำตาลทางทะเลโดยเรือด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต เพื่อความปลอดภัยในสินค้าและเสียหายน้อยที่สุด - การซื้อน้ำตาลเพราะต้องเป็นส่วนประกอบในการผลิตขนมต้องนำเข้าสินค้าเป็นช่วงๆ เพื่อให้สินค้าขาดสต็อก - การซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB เนื่องจากเป็นเงื่อนไขจากผู้ขาย	- บริษัทเป็นผู้กระจายสินค้าใช้การนำเข้าโดย 10 ล้อ (ฟ่วง) เพื่อความสะดวกสบายในการกระจายสินค้าไปตามจุดต่างๆ เช่น ร้านโชว์ห่วย, ห้างสรรพสินค้าในประเทศกัมพูชา - การซื้อน้ำตาลต้องดูแนวโน้มของตลาดว่าช่วงเวลาใดที่นิยม - การซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW เนื่องจากเป็นเงื่อนไขจากผู้ขาย

<p>- การขายน้ำตาลมีปัจจัยอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยคือ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา, คู่แข่ง, แนวโน้มของตลาด และความนิยมบริโภคน้ำตาล</p> <p>-การขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB เพราะผู้ขายไม่ยอมรับภาระค่าใช้จ่ายในความเสี่ยงและความผันผวนของค่าระวางเรือ</p> <p>- ส่วนการขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW เพราะมีสะดวกสบายในการขายน้ำตาลมากที่สุด</p> <p>-บริษัทขายอินโคเทอมดังกล่าวเพราะเป็นการป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นเพราะเรื่องของความเชื่อใจในการทำธุรกิจ เช่น บริษัทเคยส่งสินค้าน้ำตาลไปให้ลูกค้าแต่ลูกค้าไม่รับสินค้าทำให้บริษัทต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น</p>	<p>-นโยบายของผู้ขายและเป็นไปตามสัญญาการซื้อขาย ผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าความผันผวนของค่าระวางสินค้าเอง</p>	<p>แต่สะดวกทางผู้ซื้อด้วยเพราะสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าเองได้</p> <p>-นโยบายของผู้ขายและเป็นไปตามสัญญาการซื้อขาย ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางเอง</p>
<p>หัวข้อการสัมภาษณ์</p> <p>3. หน้าที่และความรับผิดชอบในการเลือกรูปแบบการขายและซื้ออินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก</p>		
<p>ผู้ขาย</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก</p>

<p>-ในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ผู้ขายจะหมดหน้าที่เมื่อส่งสินค้าขึ้นกานเรือส่วนการขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW บริษัทขายสินค้าหน้าโรงงานที่จังหวัดเพชรบูรณ์และพิษณุโลกก็หมดหน้าที่</p>	<p>-ในการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ผู้ซื้อจะเป็นผู้ติดต่อกับทางสายเรือ จ่ายค่าขนส่งเอง และรับผิดชอบความเสี่ยงเมื่อสินค้าขึ้นกานเรือจนถึงสถานที่ปลายทาง</p>	<p>-ในการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ผู้ซื้อจะเป็นผู้ติดต่อผู้ขนส่งให้มารับสินค้าที่หน้าโรงงานของผู้ขายและจัดการค่าใช้จ่ายทั้งหมดเอง ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง</p>
<p>หัวข้อการสัมมนา</p> <p>4. ข้อดีที่เลือกรูปแบบการขายและซื้ออินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก</p>		
<p>ผู้ขาย</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก</p>
<p>- รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ไม่ต้องกังวลกับความผันผวนของค่าระวางสินค้าจากอุปสงค์และอุปทานในตลาดเรือ</p> <p>- ลดความเสี่ยงเรื่องการขนส่งสินค้าปลายทางที่ทางผู้ขายไม่สามารถควบคุมได้และเป็นการกระจายความเสี่ยง</p> <p>- ลดขั้นตอนในการทำงาน</p> <p>- รูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ผู้ขายรับผิดชอบน้อยที่สุดหน้าที่ผู้ขายจบตรงที่ขึ้นสินค้าไปยังบนรถบรรทุกที่ผู้ซื้อจัดหามา</p> <p>- นอกจากจะลดขั้นตอนใน</p>	<p>- ซื้อสินค้าต้นทุนต่อหน่วยถูก</p> <p>- สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าได้</p> <p>- เป็นผู้รับความเสี่ยงตั้งแต่สินค้าขึ้นกานเรือจนถึงปลายทาง</p>	<p>- ซื้อสินค้าต้นทุนต่อหน่วยถูก</p> <p>- สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าได้</p> <p>- สะดวกสบายในการกระจายสินค้า</p>

<p>การทำงานแล้วการขายสินค้าประเภทน้ำตาลด้วยรูปแบบ EXW จะดีที่สุด</p> <p>- เนื่องจากผู้ขายไม่ได้ต้องการกำไรมากแต่ต้องการระบายสินค้าออกไป</p>		
<p>หัวข้อการสัมภาษณ์</p> <p>5. ข้อเสียที่เลือกรูปแบบการขายและซื้ออินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก</p>		
<p>ผู้ขาย</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก</p>
<p>- รูปแบบอินโคเทอม FOB ผู้ขายไม่ได้เป็นผู้กำหนดตารางเรือเองและบางครั้งเรือออกล่าช้ากว่าตารางที่กำหนดหรือเร็วกว่าซึ่งผู้ขายไม่สามารถควบคุมได้ดังนั้นสินค้าต้องมีพร้อมให้ส่งทันเวลา</p>	<p>- รับภาระค่าระวางเรือ</p> <p>- ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบความเสี่ยงเพียงฝ่ายเดียว</p>	<p>- ภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและค่าประกันภัยต่างๆ ความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบเพียงผู้เดียว</p> <p>- ค่าใช้จ่ายขึ้นกับความผันผวนของราคาน้ำมันในการขนส่งสินค้า</p> <p>- ใช้เวลาในการเคลียร์สินค้าออกเป็นเวลานาน</p>
<p>หัวข้อการสัมภาษณ์</p> <p>6. ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะถ้าหากเปลี่ยนไปใช้อินโคเทอมในรูปแบบอื่นๆ ทั้งทางทะเลและทางบก</p>		
<p>ผู้ขาย</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ขนส่งสินค้าทางทะเล</p>	<p>ผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ขนส่งสินค้าทางบก</p>
<p>- ผู้ขายขายสินค้าในรูปแบบอินโคเทอม FOB ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์และใช้รูปแบบอินโคเทอม EXW</p>	<p>- ในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์โดยรูปแบบ FOB ตีอยู่แล้วเพราะมีสายเรือคอยบริการ แนะนำ และประสานงานที่ง่าย</p>	<p>- ในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกโดยรูปแบบ EXW ตีอยู่แล้วเพราะสามารถกระจายสินค้าได้สะดวกกว่าทางเรือ</p>

<p>ขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันดีอยู่แล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ขายมีโรงงานต้องการระบายสินค้าออกจึงเลือกความสะดวกสบายในการขายมากกว่า - ผู้ขายไม่ต้องการแบกรับความเสี่ยงที่จะเพิ่มขึ้นหากใช้การขายรูปแบบอินโคเทอมแบบอื่นๆ - ผู้ขายไม่สนใจกำไรจากค่าขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และไม่ยอมรับภาระความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต - รูปแบบอินโคเทอมที่ใช้ขายในปัจจุบันดีอยู่แล้ว การจะเปลี่ยนไปใช้อินโคเทอมทั้งทางทะเลและทางบกไปเป็นรูปแบบอื่นปัจจัยสำคัญคือนโยบายของบริษัท 	<ul style="list-style-type: none"> - การซื้อรูปแบบอินโคเทอม FOB ทำให้ซื้อสินค้าต้นทุนต่อหน่วยถูก - ต้องการควบคุมค่าใช้จ่ายทั้งหมด แต่ยอมจ่ายในราคาที่สูงขึ้นหากผู้ขายยอมรับภาระความเสี่ยง - จะใช้อินโคเทอมรูปแบบใดขึ้นอยู่กับสัญญาและความพึงพอใจทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย - หากจะเปลี่ยนไปใช้อินโคเทอมทางทะเลโดยเรืออยากเปลี่ยนเป็นอินโคเทอมแบบ CIF เพื่อช่วยแบ่งเบาภาระค่าระวางเรือ 	<ul style="list-style-type: none"> - การซื้อรูปแบบอินโคเทอม EXW ทำให้ซื้อสินค้าต้นทุนต่อหน่วยถูก - ต้องการควบคุมค่าใช้จ่ายทั้งหมด - จะใช้อินโคเทอมรูปแบบใดขึ้นอยู่กับสัญญาและความพึงพอใจทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย
---	---	---

ที่มา: จากการสำรวจ

นอกจากนี้ผู้วิจัยสรุปความคิดเห็นอื่นๆ เพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาได้ดังต่อไปนี้

1. บริษัทผลิตสินค้าเป็นแบรนด์ของตัวเองและบริษัทมั่นใจในคุณภาพสินค้าและถือว่าเป็นจุดแข็งของบริษัทซึ่งจุดนี้ถือเป็นข้อได้เปรียบในการขายสินค้า
2. บริษัทบริหารงานแบบครอบครัว การขายรูปแบบอินโคเทอมผู้ขายขายตามนโยบายบริษัทที่ใช้กันมานาน และมั่นใจว่ายังสามารถแข่งขันในตลาดได้ดี

3. การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ส่วนใหญ่จะใช้บริการของสายเรือซึ่งให้บริการแบบครบวงจร โดยมีฝ่ายส่งออกเป็นฝ่ายรับผิดชอบประสานงาน ยกเว้นเรื่องคลังสินค้าที่ฝ่ายขายจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ
4. บริษัทไม่มีหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจร และไม่ได้จ้างหน่วยงานด้านโลจิสติกส์ในระบบบริษัท
5. บริษัทน้ำตาลต้องการระบายสินค้าออกไปมากกว่าต้องการกำไร
6. บริษัทน้ำตาลได้กำไรจากการขนส่งสินค้าน้อยจึงไม่เปลี่ยนไปใช้อินโคเทอมรูปแบบอื่น
7. การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมในเทอมต่างๆ สิ่งที่ต้องคำนึงไม่ใช่แค่กำไรเท่านั้น แต่ยังต้องคำนึงถึงความเสี่ยง ถ้าบริษัทเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมมาเป็นรูปแบบ DDP ในการขนส่งสินค้าทางบก ความรับผิดชอบทั้งหมดอยู่ที่ผู้ขายเพียงผู้เดียวตั้งแต่หน้าโรงงานจนถึงหน้าโรงงานลูกค้า ในอนาคตหากเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมมาใช้รูปแบบนี้อาจไม่คุ้มค่ากับกำไรที่ผู้ขายจะได้รับ ดังนั้นหากเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมจะต้องพิจารณาอย่างรอบด้าน ต้องคำนึงถึงภาระความเสี่ยงที่จะเพิ่มขึ้นมาด้วย
8. การขายรูปแบบอินโคเทอมทั้งทางทะเลและทางบกเป็นเรื่องของการบริหารจัดการเงินหรือการหมุนเงินด้วย หากลูกค้าเรียกรับสินค้าครั้งละน้อยๆ ก็จะหมุนเงินครั้งละน้อยๆ แต่ถ้าคิดรวมตามสัญญาทั้งหมดจริงๆ จะแพงแต่ข้อดีคือลูกค้าไม่ต้องจ่ายทีเดียวเยอะ
9. การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลด้วยรูปแบบ FOB และ การขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกด้วยรูปแบบ EXW ที่บริษัทใช้อยู่ปัจจุบันคืออยู่แล้ว

สรุปความคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ซื้อบริษัทที่ 1 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลได้ดังต่อไปนี้

1. ผู้ซื้อเป็นบริษัทอุตสาหกรรมนำเข้าน้ำตาลเพื่อเป็นส่วนประกอบหลักในการผลิตสินค้า โดยขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ ท่าเรือที่ใช้คือท่าเรือสีหนุวิลล์เป็นหลักเพราะอยู่ใกล้โรงงานสะดวกในการรับสินค้า
2. สินค้าประเภทน้ำตาลขนส่งสินค้าโดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต เพราะความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า, สินค้าจะได้รับความกระทบกระเทือนน้อยสุดหรือเสียหายน้อยกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั่นก็คือการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก
3. การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์มีค่าใช้จ่ายต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต่ำกว่าการขนส่งแบบอื่น เช่นทางบกโดยรถบรรทุก ทางอากาศโดยเครื่องบิน เป็นต้น

4. การชำระเงินก็มีส่วนในการตัดสินใจในการยอมรับเงื่อนไขของผู้ขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB ด้วย
 5. ประเทศกัมพูชาเมืองที่มีความสำคัญด้านเศรษฐกิจจะอยู่ติดกับทะเล นอกจากนี้การขนส่งทางเรือมีต้นทุนต่ำเมื่อเทียบกับค่าขนส่งประเภทอื่น สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและปริมาณ มากได้ดีมีความปลอดภัยมากเพราะใช้ความเร็วต่ำ
 6. ถ้าเลือกรูปแบบอินโคเทอมได้ในการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาล อยากรูปแบบอินโคเทอม CIF คือทางผู้ขายจะต้องเป็นผู้หาคือผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายพิธีการส่งออก รวมทั้งทำสัญญาการขนส่ง จ่ายค่าขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง (ค่าระวางเรือ) และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองสินค้าระหว่างเดินทางไปจนถึงมือผู้ซื้อ และผู้ขาย จะช่วยแบ่งเบาภาระความเสี่ยงจากผู้ซื้อไปได้ แม้ว่าค่าใช้จ่ายทางฝั่งผู้ซื้ออาจจะมากขึ้นก็ตาม
- สรุปความคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ซื้อบริษัทที่ 2 ใช้การขนส่งสินค้าทางบกได้ดังต่อไปนี้
1. การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชามีปัญหาอุปสรรคคือข้อจำกัดเรื่องกฎระเบียบการขนส่งสินค้าข้ามแดน การจำกัดความเร็วในการวิ่งรถบรรทุก และข้อจำกัดทางด้านพินถนน ผู้นำเข้าส่วนใหญ่จึงเลือกใช้การขนส่งสินค้าทางเรือ เนื่องจากมีความสะดวกมากกว่า
 2. เนื่องจากผู้ซื้อเป็นผู้กระจายสินค้า เมื่อนำสินค้าเข้าแล้วจะต้องแจกจ่ายไปยังผู้ประกอบการรายอื่นต่อ ดังนั้นรูปแบบอินโคเทอม EXW จึงเหมาะสมสำหรับผู้กระจายสินค้า เพราะทางผู้ซื้อจะเป็นคนกำหนดกับทางขนส่งเองว่าจะให้ไปส่งของปลายทาง ณ สถานที่ใดและสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายเองได้
 3. ค่าใช้จ่ายที่ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบขึ้นอยู่กับความผันผวนที่ขึ้นสูงและการลดลงอย่างรวดเร็วของราคาน้ำมันในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก ช่วงที่ราคาน้ำมันขึ้นสูงเราก็จะต้องจ่ายค่าขนส่งสินค้าแพงขึ้น ถ้าช่วงน้ำมันลงค่าขนส่งสินค้าต่อระยะทางก็จะถูกลง ไม่ตายตัวเสมอไป
 4. ทิศทางการตลาดมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาหากอยู่ในช่วงเทรนด์การรักษาสุขภาพแล้วผู้ซื้อนำเข้าน้ำตาลช่วงนี้ ผู้ซื้อจะเสียรายได้
 5. หากจะเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขนส่งอื่นหรือซื้อขายอินโคเทอมรูปแบบอื่นยังไม่สามารถตอบได้เพราะเหตุการณ์ในอนาคตสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา

6. การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจะติดปัญหาเรื่องพื้นที่ที่ไม่สะดวกในการเดินทาง บางครั้งอาจเกิดอุบัติเหตุ หรือสินค้าเสียหายได้

4.6 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ขายกรณีเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกและทางทะเล

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกครั้งแรก บริษัทกรณีศึกษาหรือผู้ขายไม่สนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลจาก FOB ไปเป็นรูปแบบ CFR และ CIF อีกทั้งไม่สนใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางบกจาก EXW ไปเป็น FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP ถึงแม้จะสามารถสร้างกำไรได้มากขึ้นก็ตาม

ดังนั้นผู้ศึกษาจึงได้นำตารางเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก โดยนำกลับไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับทางผู้ขายจำนวน 10 ท่านอีกครั้งว่าเมื่อผู้วิจัยได้ทำตารางการเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB กับรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจนถึงด่านชายแดน ผู้ขายสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นอินโคเทอมทางทะเลหรือไม่และด้วยปัจจัยใด

ผู้ศึกษาได้รวบรวม 15 ปัจจัยที่ได้จากความคิดเห็นในการสัมภาษณ์เชิงลึกครั้งแรกกับบริษัทกรณีศึกษาโดยให้ผู้สัมภาษณ์ทั้ง 10 ท่าน ได้ลงคะแนนความคิดเห็นความคิดเห็นปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลจากมากที่สุดไปน้อยที่สุดโดยแบ่งระดับความคิดเห็นดังต่อไปนี้

คะแนน 1.00 - 1.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจน้อยที่สุด

คะแนน 1.50 - 2.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจน้อย

คะแนน 2.50 - 3.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจปานกลาง

คะแนน 3.50 - 4.49 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจมาก

คะแนน 4.50 - 5.00 ความคิดเห็นอยู่ในระดับมีอิทธิพลในการตัดสินใจมากที่สุด

ตารางที่ 4.29 ความคิดเห็นในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอม

ลำดับ	รายละเอียดข้อมูล	ความคิดเห็น
1	บริษัทของท่านสนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบการขายเป็นอินโคเทอมทางทะเลหรือไม่	สนใจ 80% ไม่สนใจ 20%

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.30 ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ขายตัดสินใจที่จะเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเล

ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ขายตัดสินใจที่จะเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเล	ความคิดเห็นของผู้ขาย	
	คะแนนเฉลี่ย	S.D. ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
1. นโยบายของบริษัทที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	3.50	1.35
2. แนวโน้มของตลาดประเทศกัมพูชามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	3.80	1.32
3. อัตราแลกเปลี่ยนมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	2.60	1.17
4. ความนิยมบริโภคของลูกค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	3.90	1.20
5. ความสะดวกสบายในการขายสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	5.00	0.00
6. ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	4.20	1.32
7. ความต้องการระบายสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	5.00	0.00
8. ภาวะค่าระวางเรือมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	4.30	0.95
9. ค่าประกันภัยมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	3.00	1.15
10. ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากนักน้อยเท่าใด	3.80	1.32

11. มีแบรนด์เป็นจุดแข็งในการขายสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด	4.00	1.05
12. ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด	4.50	1.27
13. กำไรจากค่าขนส่งสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด	3.40	1.43
14. ความน่าเชื่อถือของลูกค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด	4.20	1.23
15. สถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้ออิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด	4.80	0.42

ที่มา: จากการสำรวจ

การศึกษาพบว่า ผู้ขายจำนวน 80% สนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและผู้ขายมีเพียง 20% ไม่สนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล

ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ขายตัดสินใจที่จะเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลเนื่องจาก ความสะดวกสบายในการขายสินค้า, ความต้องการระบายสินค้า, ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทและสถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้ออิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากที่สุด

ปัจจัยรองลงมาที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมในระดับมากคือนโยบายของบริษัท, แนวโน้มของตลาดกัมพูชา, ความนิยมบริโภคของลูกค้า, ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้า, ภาระค่าระวางเรือ, ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และความน่าเชื่อถือของลูกค้า

ถึงแม้ว่าผู้ขายจะสามารถทำกำไรจากการขายด้วยรูปแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชาได้มากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB แต่สามารถสร้างกำไรได้เพียงเล็กน้อยคือ 0.97 USD/MT เท่านั้น อีกทั้งกระบวนการดำเนินการขายด้วยรูปแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชามี

ขั้นตอนที่เพิ่มขึ้นจากการขายด้วยรูปแบบ EXW ปกติดังนั้นผู้ขายจึงเลือกขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB เพราะผู้ขายเน้นความสะดวกสบายในการสินค้าเป็นหลักเพราะสินค้าประเภทน้ำตาลเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคมีวันหมดอายุ ผู้ขายจึงต้องการระบายสินค้าออกไปมากกว่าต้องการกำไรจากค่าขนส่งสินค้า อีกทั้งบริษัทกรณีศึกษาไม่ได้มีระบบโลจิสติกส์ของบริษัทเวลาขนส่งสินค้าต้องจ้างบริษัทขนส่งสินค้าข้างนอกทำให้มีค่าใช้จ่ายอีกมากมายที่จะเกิดขึ้นตามมา ด้วยเหตุผลดังกล่าวการเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก ผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาจึงเลือกรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB มากกว่ารูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ที่รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไปยังประเทศกัมพูชา



บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

การศึกษา “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก : กรณีศึกษาส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” บทนี้จะสรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะดังนี้

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล

5.1.2 ค่าขนส่งสินค้าทางบก

5.1.3 การเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล

5.1.4 การเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางบก

5.1.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

5.1.6 การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

5.2 อุปสรรคและปัญหาในการศึกษา

5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษา

5.4 ข้อเสนอแนะการศึกษาในอนาคต

5.1 สรุปผลการศึกษา

5.1.1 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเล

1. การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตมีราคาค่าขนส่งสินค้าแพงกว่าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต แต่เมื่อเปรียบเทียบราคาเป็นต่อตันจะพบว่าตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุตมีต้นทุนถูกกว่าตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต แต่โดยทั่วไปการขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ขายและผู้ซื้อจะนิยมใช้การขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตมากกว่าเพราะมีความสะดวก คล่องตัวและขนถ่ายสินค้าได้อย่างรวดเร็วอีกด้วย
2. ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตและตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตของฝั่งผู้ซื้อมีราคาค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าฝั่งผู้ขาย โดยค่าขนส่งสินค้าฝั่งผู้ซื้อประหยัดกว่าผู้ขายอยู่ถึง 90 USD/Shipment ทั้งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต

5.1.2 ค่าขนส่งสินค้าทางบก

1. ค่าขนส่งสินค้าทางบกจากฝั่งผู้ขายมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ, 10 ล้อ (พ่วง) และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตประหยัดกว่าฝั่งผู้ซื้อที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตฝั่งผู้ซื้อจะประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่าฝั่งผู้ขาย
2. เมื่อเปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกเป็นต่อตัน จะพบได้ว่าการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) มีราคาค่าขนส่งสินค้าประหยัดที่สุด
3. ราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) มีราคาถูกกว่ารถเทลเลอร์และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตที่บรรทุกสินค้าได้เท่ากันคือ 30 ตัน
4. การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกยิ่งจำนวนบรรทุกน้อย ค่าใช้จ่ายต่อตันจะยิ่งสูงมากขึ้น เช่น รถบรรทุกขนาด 4 ล้อที่บรรทุกสินค้าได้เพียง 2 ตัน แต่มีราคาค่าขนส่งสินค้าต่อตันแพงที่สุด เช่นเดียวกับรถบรรทุก 6 ล้อที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ 6 ตันแต่มีราคาค่าขนส่งสินค้าต่อตันสูงรองจากรถบรรทุก 4 ล้อ
5. ราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและ 40 ฟุต มีค่าขนส่งสินค้าถูกกว่าราคาค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกทุกประเภท

5.1.3 การเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล

1. รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลที่ผู้ขายสามารถสร้างกำไรจากการขายได้มากที่สุดเรียงตามลำดับคือ CIF, CFR และ FOB (อินโคเทอม FOB ผู้ขายใช้อยู่ปัจจุบัน)
2. การที่ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม CFR และ CIF ผู้ขายจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาสายเรือให้กับผู้ซื้อจนสินค้าไปถึงท่าเรือปลายทาง ถึงแม้ผู้ขายจะมีขั้นตอนในการดำเนินงานมากขึ้นแต่ผู้ขายสามารถสร้างกำไรได้มากขึ้น
3. รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลของผู้ซื้อที่ประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุดเรียงตามลำดับคือ FOB (อินโคเทอม FOB ผู้ซื้อใช้อยู่ปัจจุบัน), CFR และ CIF
4. การที่ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ผู้ซื้อจะประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้มากที่สุดถึงแม้ว่าค่าขนส่งสินค้าจนถึงท่าเรือปลายทางผู้ซื้อรับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าเอง อีกทั้งค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากทางฝั่งผู้ซื้อยังประหยัดกว่าค่าขนส่งสินค้าทางทะเลฝั่งผู้ขายอีกด้วย

5. การที่ผู้ซื้อเลือกซื้ออินโคเทอมรูปแบบ FOB โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าขนส่งสินค้าเอง ผู้ซื้อจะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดที่สุดในการเลือกซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล นอกจากนี้ผู้ซื้อจะยังสามารถควบคุมตารางสายเรือในการรับสินค้าตามความต้องการตนเองได้เองอีกด้วย

5.1.4 การเปรียบเทียบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางบก

1. รูปแบบอินโคเทอมทางบกที่ผู้ขายสามารถสร้างกำไรจากการขายได้มากที่สุดเรียงตามลำดับคือ DDP, DAP, DAT, CIP, CPT, FCA และ EXW (อินโคเทอม EXW ผู้ขายใช้อยู่ปัจจุบัน)
2. การที่ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกด้วยรูปแบบ DDP, DAP, DAT, CIP และ CPT ผู้ขายจะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาบริษัทขนส่งให้กับผู้ซื้อจนสินค้าไปถึงสถานที่ปลายทาง ถึงแม้ผู้ขายจะมีขั้นตอนในการทำงานมากขึ้นแต่ผู้ขายสามารถสร้างกำไรได้มากขึ้นตามเช่นกัน
3. รูปแบบอินโคเทอมทางบกของผู้ซื้อที่ประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุดเรียงตามลำดับคือ EXW (อินโคเทอม EXW ผู้ซื้อใช้อยู่ปัจจุบัน), FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP
4. ถึงแม้ว่าราคาค่าขนส่งสินค้าทางฝั่งผู้ขายจะมีราคาที่ถูกกว่าฝั่งผู้ซื้อแตเมื่อนำมาเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางบกแล้ว การที่ผู้ซื้อซื้อด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW จะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากที่สุดและประหยัดมากกว่าให้ผู้ขายจัดหาบริษัทขนส่งสินค้าจนถึงปลายทางคือรูปแบบอินโคเทอม DDP อีกทั้งการที่ผู้ซื้อติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าเองและมีการใช้บริการขนส่งสินค้ากันมาอย่างต่อเนื่อง ผู้ซื้อมีโอกาสในการเจรจาต่อรองค่าใช้จ่ายและขอความช่วยเหลือจากเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ดีกว่าผู้ขายจัดหาให้ผู้ซื้ออีกด้วย

5.1.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายมากที่สุดคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ระบบธนาคารปลายทาง และระบบการขนถ่ายน้ำตาล
2. ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมมากที่สุดของผู้ซื้อคือ ระบบการขนถ่ายน้ำตาล, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท
3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายและผู้ซื้อที่มีความคิดเห็นตรงกันในระดับมากที่สุดคือเรื่องระบบการขนถ่ายน้ำตาล

5.1.6 การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

1. ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายไม่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลจากรูปแบบ FOB ไปเป็นรูปแบบ CFR และ CIF และผู้ขายไม่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางบกจากรูปแบบ EXW ไปเป็นอินโคเทอม FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP
2. การเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก ผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาเลือกรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB มากกว่ารูปแบบอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ที่รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไปยังประเทศกัมพูชา
3. ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ขายตัดสินใจที่จะเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมทางบกไปเป็นรูปแบบการขายอินโคเทอมทางทะเลเนื่องจาก ความสะดวกสบายในการขายสินค้า, ความต้องการระบายสินค้า, ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทและสถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้อที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากที่สุด
4. ถึงแม้ว่าผู้ขายจะสามารถทำกำไรจากการขายด้วยรูปแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชาได้มากกว่าการขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB แต่สามารถสร้างกำไรได้เพียงเล็กน้อยคือ 0.97 USD/MT เท่านั้น อีกทั้งกระบวนการดำเนินการขายด้วยรูปแบบ EXW รวมค่าขนส่งสินค้าจากหน้าโรงงานผู้ขายจนถึงจุดผ่านแดนไทย-กัมพูชามีขั้นตอนที่เพิ่มขึ้นจากการขายด้วยรูปแบบ EXW ปกติดังนั้นผู้ขายจึงเลือกขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB เพราะผู้ขายเน้นความสะดวกสบายในการสินค้าเป็นหลักเพราะสินค้าประเภทน้ำตาลเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคมีวันหมดอายุ ผู้ขายจึงต้องการระบายสินค้าออกไปมากกว่าต้องการกำไรจากค่าขนส่งสินค้า อีกทั้งบริษัทกรณีศึกษาไม่ได้มีระบบโลจิสติกส์ของบริษัทเวลาขนส่งสินค้าต้องจ้างบริษัทขนส่งสินค้าข้างนอกทำให้มีค่าใช้จ่ายอีกมากมายที่จะเกิดขึ้นตามมา

5.2 ปัญหาและอุปสรรคในการศึกษา

1. อุปสรรคของขั้นตอนการสัมภาษณ์เชิงลึกกับฝั่งผู้ขายและผู้ซื้อ เนื่องจากประเทศไทยอยู่ในสถานการณ์โรคระบาดโควิด 19 ดังนั้นผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสัมภาษณ์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์และใช้อีเมลให้ผู้สัมภาษณ์ตอบแบบสอบถามกลับมาเพื่อเก็บข้อมูลในงานวิจัยครั้งนี้
2. บริษัทกรณีศึกษามีลูกค้าจำกัดเพียง 2 รายคือรายที่ 1 ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์และซื้อสินค้าด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB เพียงแบบเดียว และผู้ซื้อรายที่ 2 ใช้การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก EXW เพียงรูปแบบเดียว ดังนั้นต้องศึกษาข้อมูลรูปแบบอินโคเทอมอื่นๆ จากแหล่งอื่นเพิ่มเติมด้วย

5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษา

1. ผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาควรขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ CIF เพราะจะสามารถสร้างกำไรได้มากที่สุด อีกทั้งสามารถสร้างกำไรได้มากกว่าการขายอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB ที่ผู้ขายบริษัทกรณีศึกษาใช้อยู่ในปัจจุบัน การขายอินโคเทอมทางบกเช่นกันหากบริษัทกรณีศึกษาขายอินโคเทอม DDP จะสร้างกำไรได้มากที่สุดและสร้างกำไรได้มากกว่าการขายอินโคเทอมทางบกแบบ EXW ที่ผู้ขายใช้อยู่ในปัจจุบัน การขายอินโคเทอมรูปแบบ CPT และ CIP ถึงแม้จะสามารถสร้างกำไรได้รองจากการขายอินโคเทอม DDP แต่การขายด้วยอินโคเทอม CPT และ CIP นี้เหมาะกับการขนส่งสินค้าแบบต่อเนื่องหรือการขนส่งสินค้ามากกว่า 1 รูปแบบ
2. หากบริษัทกรณีศึกษาพิจารณาจัดตั้งหรือทำสัญญากับบริษัทขนส่งสินค้า จะทำให้บริษัทกรณีศึกษาสามารถกระจายสินค้าได้มากขึ้น อีกทั้งบริษัทกรณีศึกษายังสามารถขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกในรูปแบบอื่นที่สามารถสร้างกำไรได้มากขึ้นจากรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลแบบ FOB และอินโคเทอมทางบกแบบ EXW รูปแบบเดิมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน
3. เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศต้องพึ่งพากระบวนการขนส่งอยู่เสมอ ดังนั้นบริษัทสายเรือและบริษัทขนส่งสินค้าทางบกควรกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าให้เหมาะสมกับความต้องการผู้รับบริการเพื่อให้ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศมีความสมดุลย์และสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้

5.4 ข้อเสนอแนะการศึกษาในอนาคต

1. การศึกษาคั้งนี้จำกัดการศึกษาเพียงบริษัทกรณีศึกษาส่งออกน้ำตาลเพียงบริษัทเดียวเท่านั้น ด้วยข้อจำกัดของเวลาในการวิจัย ซึ่งบริษัทที่ส่งออกน้ำตาลมีหลายบริษัท ดังนั้นการเก็บข้อมูลจากหลายๆ บริษัทจะทำให้ได้ข้อมูลและความรู้ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
2. การศึกษาเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบกนอกจากจะศึกษาสินค้าประเภทน้ำตาลแล้วยังสามารถศึกษาสินค้าเกษตรอื่นๆ ที่ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์และทางบกโดยรถบรรทุก ไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อีกด้วย เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสธุรกิจสินค้าเกษตรอื่นๆ ได้มากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

Stock and Lambert. (2001). Strategic Logistics Management: (4th ed.). New York: McGraw-Hill.

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ. (2553). การขนส่งสินค้าทางทะเล. กรุงเทพมหานคร: ท็อป จำกัด.

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ ศลิษา ภมรสถิตย์ และ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2556).

การจัดการโลจิสติกส์. กรุงเทพมหานคร:แมคกรอ-ฮิลอินเตอร์เนชั่นแนล เอ็นเตอร์ไพรส์ อิงค์.

กวีพล สว่างแผ้ว. (2555). การศึกษาความเป็นไปได้ในการเปลี่ยนข้อตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างรูปแบบ CIP (INCOTERM 2000) กับรูปแบบ DDP (INCOTERM 2010) กรณีศึกษาบริษัทแอ็ดวานซ์ อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี จำกัด มหาชน. Retrieved from <http://www.polsci-law.buu.ac.th/journal/document/4-1/10.pdf>

กุลกานต์ ศรณารายณ์. (2551). วิเคราะห์โลจิสติกส์การนำเข้าเหล็กเส้นแบบระหว่าง CIF และ FOB. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (2555). เงื่อนไขการส่งมอบสินค้า สิ่งที่ต้องส่งออก ต้องทำความเข้าใจและเลือกให้เหมาะสม. ฝ่ายวิจัยธุรกิจ

ธันนัท โล่สถาพรพิพิธ. (2550). การประเมินเชิงเปรียบเทียบระหว่างการปฏิบัติการการขนส่งแบบเต็มคันชนิดปกติและชนิดการเดินรถต่อเนื่อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปิยะกรณ์ สุนทรวัฒน์. (2553). ปัจจัยในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคด้วยรถบรรทุก. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภาณุพงศ์ ธนุถนัด. (2558). การวิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนเปรียบเทียบระหว่างการก่อสร้างผนังภายในแบบคอนกรีตหล่อในที่ และแบบก่ออิฐฉาบปูน: ของโครงการอาคารชุดพักอาศัย. วิทยานิพนธ์เคหพัฒนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการพัฒนอสังหาริมทรัพย์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ยศวีร์ ตันกิมหงษ์. (2551). การเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งสินค้าตู้ทางบกและทางทะเลจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วัลย์พันธ์ เขียรไทย. (2549). การวิเคราะห์ต้นทุนทางโลจิสติกส์เพื่อการกระจายสินค้า. วิทยานิพนธ์

- ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา).
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิศิษฐ์ สุวรรณพันธ์มณี. (2547). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์: กรณีส่งออกข้าวบรรจุกระสอบ. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คันสนีย์ ศิริธนากิจ. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขายสำหรับวัตถุดิบเนื้อสัตว์. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สงคราม อาฮวาริ. (2546). ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิศวกรรมโยธา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมเกียรติ สหประภา. (2555). การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุนัย มโนมัยอุดม. (2557). INCOTERM 2010. Retrieved from <https://www.kbss.co.th/Files/Name2/CONTENT409240658419.pdf>
- เอกพล ประไพทรัพย์สกุล. (2549). การขนส่งสินค้าน้ำตาลจากประเทศไทยไปกัมพูชา. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก ก คำขอส่งสินค้าทางทะเลและทางบก



ตารางที่ 1 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต (USD/Container)

ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต							
บริษัทที่	Ocean Freight Charge	Ocean Carrier-Intl Ship&Port	Port and/or Terminal dues at Destination	Sealing Charges & associated	Terminal Handling Charge Origin	Export Document-ation Fee	รวมค่าใช้จ่าย Per/Shipment
1	745.00	13.00	138.00	6.00	93.00	41.00	1,036.00
2	745.00	17.00	137.00	7.00	93.00	40.00	1,039.00
3	755.00	12.00	140.00	7.00	96.00	39.00	1,049.00
4	750.00	15.00	142.00	7.00	95.00	40.00	1,049.00
5	745.00	14.00	143.00	12.00	90.00	38.00	1,042.00
6	755.00	12.00	143.00	8.00	92.00	39.00	1,049.00
7	750.00	14.00	140.00	9.00	95.00	43.00	1,051.00
8	750.00	15.00	139.00	8.00	97.00	39.00	1,048.00
9	755.00	14.00	140.00	6.00	93.00	40.00	1,048.00
10	745.00	15.00	138.00	10.00	95.00	43.00	1,046.00
11	765.00	15.00	140.00	11.00	93.00	40.00	1,064.00
12	760.00	13.00	138.00	8.00	92.00	38.00	1,049.00
13	750.00	14.00	140.00	6.00	97.00	40.00	1,047.00
14	740.00	12.00	140.00	8.00	94.00	38.00	1,032.00
15	740.00	15.00	142.00	8.00	96.00	41.00	1,042.00
16	745.00	15.00	142.00	7.00	93.00	39.00	1,041.00
17	740.00	11.00	139.00	8.00	95.00	40.00	1,033.00
18	750.00	14.00	140.00	9.00	92.00	42.00	1,047.00
19	760.00	15.00	139.00	8.00	94.00	41.00	1,057.00
20	755.00	15.00	140.00	7.00	95.00	39.00	1,051.00
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย	750.00	14.00	140.00	8.00	94.00	40.00	1,046.00
ค่าใช้จ่ายต่ำสุด	740.00	11.00	137.00	6.00	90.00	38.00	1,032.00
ค่าใช้จ่ายสูงสุด	765.00	17.00	143.00	12.00	97.00	43.00	1,064.00
Exchange Rate	30.00						USD

ที่มา : ค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทสายเรือและบริษัทตัวแทนสายเรือจำนวน 20 บริษัท

ตารางที่ 2 ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต (USD/Container)

ค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต							
บริษัทที่	Ocean Freight Charge	Ocean Carrier-Intl Ship&Port	Port and/or Terminal dues at Destination	Sealing Charges & associated	Terminal Handling Charge Origin	Export Document -ation Fee	รวมค่าใช้จ่าย Per/Shipment
1	1,200.00	13.00	138.00	6.00	93.00	41.00	1,491.00
2	1,200.00	17.00	137.00	7.00	93.00	40.00	1,494.00
3	1,190.00	12.00	140.00	7.00	96.00	39.00	1,484.00
4	1,200.00	15.00	142.00	7.00	95.00	40.00	1,499.00
5	1,210.00	14.00	143.00	12.00	90.00	38.00	1,507.00
6	1,190.00	12.00	143.00	8.00	92.00	39.00	1,484.00
7	1,195.00	14.00	140.00	9.00	95.00	43.00	1,496.00
8	1,200.00	15.00	139.00	8.00	97.00	39.00	1,498.00
9	1,210.00	14.00	140.00	6.00	93.00	40.00	1,503.00
10	1,215.00	15.00	138.00	10.00	95.00	43.00	1,516.00
11	1,210.00	15.00	140.00	11.00	93.00	40.00	1,509.00
12	1,195.00	13.00	138.00	8.00	92.00	38.00	1,484.00
13	1,200.00	14.00	140.00	6.00	97.00	40.00	1,497.00
14	1,190.00	12.00	140.00	8.00	94.00	38.00	1,482.00
15	1,195.00	15.00	142.00	8.00	96.00	41.00	1,497.00
16	1,210.00	15.00	142.00	7.00	93.00	39.00	1,506.00
17	1,200.00	11.00	139.00	8.00	95.00	40.00	1,493.00
18	1,190.00	14.00	140.00	9.00	92.00	42.00	1,487.00
19	1,200.00	15.00	139.00	8.00	94.00	41.00	1,497.00
20	1,200.00	15.00	140.00	7.00	95.00	39.00	1,496.00
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย	1,200.00	14.00	140.00	8.00	94.00	40.00	1,496.00
ค่าใช้จ่ายต่ำสุด	1,190.00	11.00	137.00	6.00	90.00	38.00	1,482.00
ค่าใช้จ่ายสูงสุด	1,210.00	17.00	145.00	12.00	97.00	43.00	1,509.00
Exchange Rate	30.00						USD

ที่มา : ค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทสายเรือและบริษัทตัวแทนสายเรือจำนวน 20 บริษัท

ตารางที่ 3 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 2 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	350.00	350.00	350.00	355.00	350.00	355.00	360.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	470.00	480.00	460.00	465.00	475.00	470.00	465.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	43.00	42.00	45.00	47.00	46.00	45.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	355.00	360.00	365.00	350.00	350.00	345.00	350.00
8	CDC Approval	380.00	385.00	380.00	380.00	380.00	380.00	370.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	360.00	350.00	365.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	295.00	285.00	270.00	280.00	270.00	280.00	285.00
11	Scan Fee	20.00	19.00	18.00	21.00	22.00	19.00	18.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	2,868.00	2,895.00	2,849.00	2,878.00	2,853.00	2,853.00	2,854.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 4 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 2 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	365.00	350.00	355.00	355.00	365.00	350.00	350.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	475.00	470.00	460.00	460.00	470.00	475.00	485.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	44.00	43.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	340.00	350.00	345.00	355.00	345.00	340.00
8	CDC Approval	380.00	375.00	380.00	380.00	385.00	380.00	385.00
9	Custom Permit First Truck	340.00	345.00	355.00	360.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	275.00	275.00	285.00	275.00	280.00
11	Scan Fee	21.00	22.00	21.00	21.00	21.00	21.00	23.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	2,864.00	2,839.00	2,854.00	2,853.00	2,887.00	2,845.00	2,869.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 5 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 2 MT/TRUCK							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	360.00	360.00	360.00	350.00	360.00	350.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	475.00	465.00	470.00	465.00	470.00	475.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	48.00	45.00	45.00	47.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	350.00	355.00	350.00	350.00	355.00
8	CDC Approval	385.00	380.00	375.00	385.00	375.00	380.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	340.00	350.00	345.00	350.00	360.00
10	Evaluation On Invoice First	270.00	285.00	280.00	275.00	285.00	290.00
11	Scan Fee	22.00	23.00	22.00	22.00	22.00	22.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	2,857.00	2,861.00	2,872.00	2,849.00	2,869.00	2,891.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 6 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 6 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	590.00	590.00	600.00	600.00	590.00	590.00	585.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	470.00	480.00	460.00	465.00	475.00	470.00	465.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	43.00	42.00	45.00	47.00	46.00	45.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	355.00	360.00	365.00	350.00	350.00	345.00	350.00
8	CDC Approval	380.00	385.00	380.00	380.00	380.00	380.00	370.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	360.00	350.00	365.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	295.00	285.00	270.00	280.00	270.00	280.00	285.00
11	Scan Fee	20.00	19.00	18.00	21.00	22.00	19.00	18.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,108.00	3,135.00	3,099.00	3,123.00	3,093.00	3,088.00	3,079.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 7 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 6 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	595.00	600.00	590.00	580.00	590.00	590.00	585.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	475.00	470.00	460.00	460.00	470.00	475.00	485.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	44.00	43.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	340.00	350.00	345.00	355.00	345.00	340.00
8	CDC Approval	380.00	375.00	380.00	380.00	385.00	380.00	385.00
9	Custom Permit First Truck	340.00	345.00	355.00	360.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	275.00	275.00	285.00	275.00	280.00
11	Scan Fee	21.00	22.00	21.00	21.00	21.00	21.00	23.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,094.00	3,089.00	3,089.00	3,078.00	3,112.00	3,085.00	3,104.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 8 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 6 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 6 MT/TRUCK							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	590.00	590.00	580.00	590.00	585.00	590.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	475.00	465.00	470.00	465.00	470.00	475.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	48.00	45.00	45.00	47.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	350.00	355.00	350.00	350.00	355.00
8	CDC Approval	385.00	380.00	375.00	385.00	375.00	380.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	340.00	350.00	345.00	350.00	360.00
10	Evaluation On Invoice First	270.00	285.00	280.00	275.00	285.00	290.00
11	Scan Fee	22.00	23.00	22.00	22.00	22.00	22.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,087.00	3,091.00	3,092.00	3,089.00	3,094.00	3,131.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 9 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 15 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	810.00	810.00	810.00	800.00	805.00	810.00	805.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	650.00	655.00	655.00	645.00	640.00	650.00	650.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	43.00	42.00	45.00	47.00	46.00	45.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	355.00	360.00	365.00	350.00	350.00	345.00	350.00
8	CDC Approval	380.00	385.00	380.00	380.00	380.00	380.00	370.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	360.00	350.00	365.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	295.00	285.00	270.00	280.00	270.00	280.00	285.00
11	Scan Fee	20.00	19.00	18.00	21.00	22.00	19.00	18.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,508.00	3,530.00	3,504.00	3,503.00	3,473.00	3,488.00	3,484.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 10 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 15 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	815.00	805.00	800.00	795.00	815.00	800.00	800.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	660.00	660.00	650.00	655.00	640.00	650.00	650.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	44.00	43.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	340.00	350.00	345.00	355.00	345.00	340.00
8	CDC Approval	380.00	375.00	380.00	380.00	385.00	380.00	385.00
9	Custom Permit First Truck	340.00	345.00	355.00	360.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	275.00	275.00	285.00	275.00	280.00
11	Scan Fee	21.00	22.00	21.00	21.00	21.00	21.00	23.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,499.00	3,484.00	3,489.00	3,488.00	3,507.00	3,470.00	3,484.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 11 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ USD/Truck (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ บรรจุเต็มคันรถได้ 15 MT/TRUCK							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	810.00	805.00	810.00	795.00	790.00	810.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	650.00	655.00	640.00	640.00	655.00	650.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	48.00	45.00	45.00	47.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	350.00	355.00	350.00	350.00	355.00
8	CDC Approval	385.00	380.00	375.00	385.00	375.00	380.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	340.00	350.00	345.00	350.00	360.00
10	Evaluation On Invoice First	270.00	285.00	280.00	275.00	285.00	290.00
11	Scan Fee	22.00	23.00	22.00	22.00	22.00	22.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,482.00	3,496.00	3,492.00	3,496.00	3,484.00	3,526.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 12 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) USD/Truck (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	940.00	945.00	935.00	950.00	940.00	940.00	940.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	820.00	825.00	830.00	835.00	810.00	810.00	815.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	43.00	42.00	45.00	47.00	46.00	45.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	355.00	360.00	365.00	350.00	350.00	345.00	350.00
8	CDC Approval	380.00	385.00	380.00	380.00	380.00	380.00	370.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	360.00	350.00	365.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	295.00	285.00	270.00	280.00	270.00	280.00	285.00
11	Scan Fee	20.00	19.00	18.00	21.00	22.00	19.00	18.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,808.00	3,835.00	3,804.00	3,843.00	3,778.00	3,778.00	3,784.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 13 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) USD/Truck (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	935.00	930.00	940.00	935.00	945.00	945.00	935.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	820.00	820.00	815.00	810.00	820.00	810.00	820.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	44.00	43.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	340.00	350.00	345.00	355.00	345.00	340.00
8	CDC Approval	380.00	375.00	380.00	380.00	385.00	380.00	385.00
9	Custom Permit First Truck	340.00	345.00	355.00	360.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	275.00	275.00	285.00	275.00	280.00
11	Scan Fee	21.00	22.00	21.00	21.00	21.00	21.00	23.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,779.00	3,769.00	3,794.00	3,783.00	3,817.00	3,775.00	3,789.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 14 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) USD/Truck (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	950.00	945.00	935.00	930.00	945.00	940.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	835.00	825.00	830.00	815.00	815.00	820.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	48.00	45.00	45.00	47.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	350.00	355.00	350.00	350.00	355.00
8	CDC Approval	385.00	380.00	375.00	385.00	375.00	380.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	340.00	350.00	345.00	350.00	360.00
10	Evaluation On Invoice First	270.00	285.00	280.00	275.00	285.00	290.00
11	Scan Fee	22.00	23.00	22.00	22.00	22.00	22.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	3,807.00	3,806.00	3,807.00	3,779.00	3,799.00	3,826.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 15 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ USD/Truck (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	940.00	945.00	935.00	950.00	940.00	940.00	940.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,305.00	2,315.00	2,310.00	2,300.00	2,300.00	2,290.00	2,310.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	43.00	42.00	45.00	47.00	46.00	45.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	355.00	360.00	365.00	350.00	350.00	345.00	350.00
8	CDC Approval	380.00	385.00	380.00	380.00	380.00	380.00	370.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	360.00	350.00	365.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	295.00	285.00	270.00	280.00	270.00	280.00	285.00
11	Scan Fee	20.00	19.00	18.00	21.00	22.00	19.00	18.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	5,293.00	5,325.00	5,284.00	5,308.00	5,268.00	5,258.00	5,279.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 16 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ USD/Truck (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	935.00	930.00	940.00	935.00	945.00	945.00	935.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	2,300.00	2,300.00	2,310.00	2,300.00	2,290.00	2,300.00	2,290.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	45.00	45.00	44.00	43.00	45.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	16.00	14.00	15.00	15.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	340.00	350.00	345.00	355.00	345.00	340.00
8	CDC Approval	380.00	375.00	380.00	380.00	385.00	380.00	385.00
9	Custom Permit First Truck	340.00	345.00	355.00	360.00	350.00	345.00	350.00
10	Evaluation On Invoice First	280.00	280.00	275.00	275.00	285.00	275.00	280.00
11	Scan Fee	21.00	22.00	21.00	21.00	21.00	21.00	23.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	5,259.00	5,249.00	5,289.00	5,273.00	5,287.00	5,265.00	5,259.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 17 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ USD/Truck (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถเทลเลอร์ บรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/TRUCK							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	950.00	945.00	935.00	930.00	945.00	940.00
2	Transportation from Poipet Border To Phanom Penh	2,300.00	2,300.00	2,300.00	2,290.00	2,295.00	2,295.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	45.00	45.00	48.00	45.00	45.00	47.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	16.00	15.00	15.00	16.00	14.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	345.00	350.00	355.00	350.00	350.00	355.00
8	CDC Approval	385.00	380.00	375.00	385.00	375.00	380.00
9	Custom Permit First Truck	345.00	340.00	350.00	345.00	350.00	360.00
10	Evaluation On Invoice First	270.00	285.00	280.00	275.00	285.00	290.00
11	Scan Fee	22.00	23.00	22.00	22.00	22.00	22.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00
14	Thai Truck Stand By Charge	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
15	Khmer Truck Stand By Charge	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00
	TOTAL COST	5,272.00	5,281.00	5,277.00	5,254.00	5,279.00	5,301.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 18 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 21 MT/Container								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Si Thep To Poipet Border	1,270.00	1,275.00	1,270.00	1,280.00	1,270.00	1,275.00	1,270.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	1,990.00	1,980.00	2,000.00	2,010.00	2,020.00	2,005.00	2,000.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	195.00	200.00	200.00	205.00	190.00	200.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	365.00	350.00	355.00	345.00	360.00	350.00	350.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	85.00	90.00	70.00	75.00	85.00	80.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	600.00	600.00	610.00	605.00	610.00	590.00	595.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	5,225.00	5,208.00	5,247.00	5,235.00	5,260.00	5,218.00	5,217.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 19 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 21 MT/Container								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	1,260.00	1,270.00	1,280.00	1,270.00	1,260.00	1,280.00	1,270.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,000.00	1,990.00	2,000.00	2,020.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	200.00	210.00	200.00	210.00	205.00	190.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	350.00	350.00	350.00	360.00	340.00	350.00	340.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	85.00	80.00	70.00	75.00	80.00	80.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	590.00	600.00	600.00	610.00	590.00	600.00	600.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	5,230.00	5,217.00	5,242.00	5,253.00	5,197.00	5,236.00	5,202.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 20 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 21 MT/Container							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	1,270.00	1,275.00	1,265.00	1,260.00	1,265.00	1,265.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,000.00	2,000.00	1,990.00	1,985.00	1,990.00	2,020.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	200.00	205.00	200.00	195.00	195.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	340.00	340.00	355.00	345.00	350.00	355.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	80.00	85.00	80.00	75.00	85.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	595.00	600.00	600.00	605.00	600.00	600.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	5,205.00	5,217.00	5,222.00	5,197.00	5,197.00	5,243.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 21 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 1-7)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/Container								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 1	บริษัท 2	บริษัท 3	บริษัท 4	บริษัท 5	บริษัท 6	บริษัท 7
1	Transportation from Factory To Poipet Border	2,730.00	2,720.00	2,735.00	2,720.00	2,725.00	2,720.00	2,725.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	1,990.00	1,980.00	2,000.00	2,010.00	2,020.00	2,005.00	2,000.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	195.00	200.00	200.00	205.00	190.00	200.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	18.00	17.00	20.00	15.00	18.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	365.00	350.00	355.00	345.00	360.00	350.00	350.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	85.00	90.00	70.00	75.00	85.00	80.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	600.00	600.00	610.00	605.00	610.00	590.00	595.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	6,685.00	6,653.00	6,712.00	6,675.00	6,715.00	6,663.00	6,672.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 22 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 8-14)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/Container								
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 8	บริษัท 9	บริษัท 10	บริษัท 11	บริษัท 12	บริษัท 13	บริษัท 14
1	Transportation from Factory To Poipet Border	2,710.00	2,720.00	2,720.00	2,725.00	2,730.00	2,730.00	2,715.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,000.00	1,990.00	2,000.00	2,020.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	200.00	210.00	200.00	210.00	205.00	190.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	18.00	17.00	17.00	18.00	17.00	16.00	17.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	350.00	350.00	350.00	360.00	340.00	350.00	340.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	85.00	80.00	70.00	75.00	80.00	80.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	590.00	600.00	600.00	610.00	590.00	600.00	600.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Downtown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Downtown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	5,230.00	5,217.00	5,242.00	5,253.00	5,197.00	5,236.00	5,202.00
	Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 7 บริษัท

ตารางที่ 23 ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต USD/Container (บริษัทที่ 15-20)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุตบรรจุเต็มคันรถได้ 30 MT/Container							
ลำดับ	รายละเอียด	บริษัท 15	บริษัท 16	บริษัท 17	บริษัท 18	บริษัท 19	บริษัท 20
1	Transportation from Factory To Poipet Border	2,710.00	2,710.00	2,720.00	2,705.00	2,710.00	2,720.00
2	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	2,000.00	2,000.00	1,990.00	1,985.00	1,990.00	2,020.00
3	Custom Clearance from Thailand Side	200.00	200.00	205.00	200.00	195.00	195.00
4	Custom Clearance from Cambodia Side	15.00	17.00	17.00	17.00	16.00	18.00
5	Customs Processing Fee	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00
6	Customs Evaluation	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
7	Form D Application	340.00	340.00	355.00	345.00	350.00	355.00
8	Container LOLO (Crane Service)	80.00	80.00	85.00	80.00	75.00	85.00
9	Apply Invoice Approval at Phnom Penh Customs	595.00	600.00	600.00	605.00	600.00	600.00
10	Scan Fee	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
11	Any Import Permit For Garment Product	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00
12	Trucking Dntown Permit Day Time	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00
13	Trucking Dntown Permit Night Time	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00
	TOTAL COST	6,645.00	6,652.00	6,677.00	6,642.00	6,641.00	6,698.00
	Exchange Rate	30.00 USD					

ที่มา: ข้อมูลค่าขนส่งสินค้าจากบริษัทขนส่งสินค้าจำนวน 6 บริษัท

ตารางที่ 24 ค่าขนส่งสินค้าทางบกจากการรวบรวมข้อมูล 20 บริษัท (USD/ Truck)

ค่าขนส่งสินค้าทางบกจากการรวบรวมข้อมูล 20 บริษัท							
ลำดับ	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อ	รถ 10 ล้อ (พ่วง)	รถเทลเลอร์	ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต	ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต
1	2,868.00	3,108.00	3,508.00	3,808.00	5,293.00	5,225.00	6,685.00
2	2,895.00	3,135.00	3,530.00	3,835.00	5,325.00	5,208.00	6,653.00
3	2,849.00	3,099.00	3,504.00	3,804.00	5,284.00	5,247.00	6,712.00
4	2,878.00	3,123.00	3,503.00	3,843.00	5,308.00	5,235.00	6,675.00
5	2,853.00	3,093.00	3,473.00	3,778.00	5,268.00	5,260.00	6,715.00
6	2,853.00	3,088.00	3,488.00	3,778.00	5,258.00	5,218.00	6,663.00
7	2,854.00	3,079.00	3,484.00	3,784.00	5,279.00	5,217.00	6,672.00
8	2,864.00	3,094.00	3,499.00	3,779.00	5,259.00	5,203.00	6,653.00
9	2,839.00	3,089.00	3,484.00	3,769.00	5,249.00	5,217.00	6,667.00
10	2,854.00	3,089.00	3,489.00	3,794.00	5,289.00	5,242.00	6,682.00
11	2,853.00	3,078.00	3,488.00	3,783.00	5,273.00	5,253.00	6,708.00
12	2,887.00	3,112.00	3,507.00	3,817.00	5,287.00	5,197.00	6,667.00
13	2,845.00	3,085.00	3,470.00	3,775.00	5,265.00	5,236.00	6,686.00
14	2,869.00	3,104.00	3,484.00	3,789.00	5,259.00	5,202.00	6,647.00
15	2,857.00	3,087.00	3,482.00	3,807.00	5,272.00	5,205.00	6,645.00
16	2,861.00	3,091.00	3,496.00	3,806.00	5,281.00	5,217.00	6,652.00
17	2,872.00	3,092.00	3,492.00	3,807.00	5,277.00	5,222.00	6,677.00
18	2,849.00	3,089.00	3,469.00	3,799.00	5,254.00	5,197.00	6,642.00
19	2,869.00	3,094.00	3,484.00	3,799.00	5,279.00	5,196.00	6,641.00
20	2,891.00	3,131.00	3,526.00	3,826.00	5,301.00	5,243.00	6,698.00
ค่าใช้ จ่าย เฉลี่ย	2,863.00	3,098.00	3,493.00	3,798.00	5,278.00	5,222.00	6,672.00
ค่าใช้ จ่าย ต่ำสุด	2,845.00	3,078.00	3,469.00	3,769.00	5,249.00	5,196.00	6,641.00
ค่าใช้ จ่าย สูงสุด	2,895.00	3,135.00	3,530.00	3,843.00	5,325.00	5,260.00	6,715.00
Exchange Rate	30.00 USD						

ที่มา: รวบรวมโดยผู้วิจัย



แบบสอบถามเพื่อการศึกษา ชุดที่ 1
“การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ”

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

1.แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก : กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” จัดทำขึ้นเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย ซึ่งเป็นบริษัทส่งออกน้ำตาลและผู้ซื้อน้ำตาล เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในรายวิชานั้น ผู้วิจัยใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงมากที่สุด เพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูล

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลและทางบกของผู้ขาย
 - 1.1. เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลระหว่างเทอม FOB, CFR และ CIF
 - 1.2 เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางบกระหว่างเทอม EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP
 - 1.3 เปรียบเทียบต้นทุนอินโคเทอมทางทะเลกับทางบกระหว่าง EXW กับ FOB
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

3.ข้อมูลในแบบสอบถามมี 5 ส่วน ดังนี้

- ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทผู้ตอบแบบสอบถาม
 - ตอนที่ 2 ข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา
 - ตอนที่ 3 ข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา
 - ตอนที่ 4 ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
 - ตอนที่ 5 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ
1. โปรดทำเครื่องหมาย ลงใน [] หรือเติมช่องว่างในความเป็นจริง
 2. เมื่อท่านตอบแบบสอบถามทั้งหมดแล้วกรุณาส่งคืนผู้เก็บแบบสอบถาม

ผู้ศึกษาขอขอบคุณท่านเป็นอย่างสูงที่กรุณากรอกแบบสอบถามอันเป็นประโยชน์
ต่อการศึกษาคั้งนี้เป็นอย่างมาก

นางสาวปวีณา รุ่งสุวรรณรัตน์ (ผู้ศึกษา)
 สหสาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. ชื่อบริษัท.....
2. ที่อยู่บริษัท.....
3. ชื่อผู้ให้ข้อมูล.....
ตำแหน่ง.....เบอร์ติดต่อ.....
4. ขนาดของบริษัท
 - ไม่เกิน 50 คน (เล็ก)
 - 51 - 200 คน (กลาง)
 - 201 คน (ใหญ่)
5. จำนวนปีที่ประกอบธุรกิจ
 - 1 - 5 ปี
 - 6 - 10 ปี
 - 10 ปีขึ้นไป
6. บริษัทของท่านใช้เงื่อนไขเทอมการซื้อขายใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 - ข้อ)

<input type="checkbox"/> EXW	<input type="checkbox"/> FOB	<input type="checkbox"/> CFR	<input type="checkbox"/> CIF
<input type="checkbox"/> FAS	<input type="checkbox"/> FCA	<input type="checkbox"/> CPT	<input type="checkbox"/> CIP
<input type="checkbox"/> DAT	<input type="checkbox"/> DAP	<input type="checkbox"/> DDP	
<input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ.....			

**ตอนที่ 3 ข้อมูลเบื้องต้นในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากประเทศไทยไปประเทศ
กัมพูชา**

1. บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบกโดยใช้รถชนิดใด

<input type="checkbox"/> 4 ล้อ	<input type="checkbox"/> 6 ล้อ	<input type="checkbox"/> 10 ล้อ
<input type="checkbox"/> 10 ล้อ (พ่วง)	<input type="checkbox"/> ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต	<input type="checkbox"/> ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต
2. บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางต้นทางใด

<input type="checkbox"/> จังหวัดเพชรบูรณ์	<input type="checkbox"/> จังหวัดสระบุรี	<input type="checkbox"/> จังหวัดขอนแก่น
<input type="checkbox"/> จังหวัดชัยภูมิ	<input type="checkbox"/> จังหวัดกำแพงเพชร	
<input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ.....		
3. บริษัทของท่านขนส่งสินค้าทางบกโดยผ่านด่านช่องทางไหนมากที่สุด

<input type="checkbox"/> บ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด
<input type="checkbox"/> บ้านคลองลึก อำเภอรัฐประเทศ จังหวัดสระแก้ว
<input type="checkbox"/> ช่างจ่อม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์
<input type="checkbox"/> บ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
<input type="checkbox"/> ช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ
<input type="checkbox"/> บ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี
<input type="checkbox"/> เขาดิน อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว
4. บริษัทของท่านจ่ายค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกแบบใด

<input type="checkbox"/> จ่ายต้นทาง (Prepaid)
<input type="checkbox"/> จ่ายปลายทาง (Collect)

 โดยใช้อินโคเทอมรูปแบบใด

<input type="checkbox"/> EXW	<input type="checkbox"/> FCA	<input type="checkbox"/> CPT	<input type="checkbox"/> CIP
<input type="checkbox"/> DAT	<input type="checkbox"/> DAP	<input type="checkbox"/> DDP	
5. บริษัทของท่านมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทางบกเฉลี่ยต่อครั้งเท่าใด

<input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 20,000 บาท
<input type="checkbox"/> 20,000 – 30,000 บาท
<input type="checkbox"/> 30,000 – 40,000 บาท
<input type="checkbox"/> 40,000 – 50,000 บาท
<input type="checkbox"/> 50,000 บาทขึ้นไป
6. สินค้าของบริษัทท่านใช้เวลาในการเดินทางนานเท่าใด

<input type="checkbox"/> 2 – 3 วัน	<input type="checkbox"/> 4 – 5 วัน
<input type="checkbox"/> 6 – 7 วัน	<input type="checkbox"/> มากกว่า 7 วัน

20.นโยบายของบริษัทมีอิทธิพลในการตัดสินใจ เลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมมากน้อยเท่าใด										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ตอนที่ 5 ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ

1. หากเปรียบเทียบรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

.....

.....

2. ปัจจัยเพิ่มเติมในการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

.....

.....

3. ข้อดีและข้อเสียในการเลือกใช้รูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบกในปัจจุบัน ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร

.....

.....

4. ปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่เกิดขึ้นจากการใช้รูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกที่บริษัทท่านใช้อยู่ปัจจุบัน

.....

.....

5. ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะอื่นๆ เพิ่มเติมเพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก

.....

.....

แบบสอบถามเพื่อการศึกษา ชุดที่ 2
“การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ”

ปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการเลือกรูปแบบในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
 คำชี้แจง โปรดกรอกข้อความหรือเติมเครื่องหมาย ลงใน [] ตรงกับระดับความคิดเห็นที่
 ท่านพิจารณา โดยเลือกให้คะแนนจาก 5 มากที่สุดไปจนถึง 1 น้อยที่สุดตามลำดับ

ปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการเลือกรูปแบบ ในการขายอินโคเทอม	ระดับคะแนนความคิดเห็น				
	5	4	3	2	1
1. นโยบายของบริษัทมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยน รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
2. แนวโน้มของตลาดประเทศกัมพูชามีอิทธิพลในการ ตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อย เท่าใด					
3. อัตราแลกเปลี่ยนมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยน รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
4. ความนิยมบริโภคของลูกค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
5. ความสะดวกสบายในการขายสินค้ามีอิทธิพลในการ ตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อย เท่าใด					
6. ความเสี่ยงในการขนส่งสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
7. ความต้องการระบายสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
8. ภาวะค่าระวางเรือมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยน รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
9. ค่าประกันภัยมีอิทธิพลในการตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบ อินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					

10. ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นมีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
11. มีแบรนด์เป็นจุดแข็งในการขายสินค้ามีอิทธิพลใน การตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมาก น้อยเท่าใด					
12. ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทมีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
13. กำไรจากค่าขนส่งสินค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
14. ความน่าเชื่อถือของลูกค้ามีอิทธิพลในการตัดสินใจ เปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อยเท่าใด					
15. สถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้ออิทธิพลในการ ตัดสินใจเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมากน้อย เท่าใด					

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

.....

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	ปวีณา รุ่งสุวรรณรัตน์
วัน เดือน ปี เกิด	2 กุมภาพันธ์ 2536
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
วุฒิการศึกษา	คณะเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สาขานิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัย ศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	140 ซอย สวนผัก 17 ถนน สวนผัก เขต ตลิ่งชัน กรุงเทพ 10170
ผลงานตีพิมพ์	-
รางวัลที่ได้รับ	-



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY