

บทที่ 4

ภาพรวมของธุรกิจขนส่งสินค้าและวิธีชำระค่าสินค้าแบบ Letter Of Credit

ในส่วนของภาพรวมของธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลและวิธีชำระค่าสินค้าแบบ Letter of Credit นี้เป็นการวิเคราะห์เชิงพรรณนา โดยใช้ข้อมูลและข้อเท็จจริงต่างๆ จากแหล่งที่เชื่อถือได้ และจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกข้าว 2 ราย เพื่อให้ทราบถึง สภาพการณ์ขนส่งสินค้าทางทะเล และปัญหาต่างๆ ที่ผู้ส่งออกประสบจากการขนส่งสินค้าข้าวจากประเทศไทยไปยังประเทศซาอุดีอาระเบียแบบเบี่ยงตัน และการวิเคราะห์เชิงพรรณนาจากทฤษฎีต่างๆ เพื่อให้ทราบถึง การแบ่งเรือตามขนาดเรือ จากทฤษฎีการประหยัดต่อขนาด, อุปสงค์ความต้องการซื้อโดยพิจารณาจากองค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่ง และการวิเคราะห์ปัญหาจากผู้ประกอบการโดยใช้กฎการยกกำลังสองในการขนส่งและการค้า (Law of Squares in Transportation and Trade) ดังจะกล่าวต่อไปนี้

4.1. ภาพรวมการขนส่งสินค้าและวิธีการชำระเงินแบบ L/C

4.1.1. การขนส่งทางทะเล หมายความว่า

การขนส่งทางทะเลหมายความว่า การขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเรือจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังประเทศไทยหรือจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งนอกราชอาณาจักรและให้หมายความรวมถึงการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลชายฝั่งในราชอาณาจักรโดยเรือที่มีขนาดตั้งแต่สองร้อยห้าสิบตันขึ้นไป

4.1.2. การชำระค่าสินค้าแบ่งได้ 4 ประการ ได้แก่

- ชำระเงินสดล่วงหน้า (Advance Payment) ผู้ซื้อสั่งซื้อสินค้าพร้อมกับชำระเงินล่วงหน้า
- การเปิดบัญชี (Open Account) ผู้ขายส่งสินค้าให้ก่อนและลงบัญชีค่าสินค้าในบัญชีสินเชื่อ และผู้ซื้อจะชำระเงินให้ผู้ขายตามระยะเวลาที่ตกลงกันได้
- การใช้ตั๋วแลกเงิน (Bill Of Exchange) ผู้ขายได้จัดส่งสินค้าลงเรือแล้วผู้ขายจะออกตั๋วแลกเงินสั่งให้ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายเงินตามตั๋วแลกเงิน

- การใช้ Letter Of Credit เป็นการชำระค่าสินค้าที่นิยมมากที่สุดเพราะเป็นวิธีเดียวที่มีหลักประกันพอที่จะเชื่อได้ว่า ผู้ขายสินค้าจะได้รับเงินค่าสินค้าเมื่อได้ส่งมอบสินค้าลงเรือและผู้ซื้อสินค้าจะได้รับสินค้าเมื่อจ่ายเงินค่าสินค้า

ในการศึกษาในครั้งนี้ จะนำเสนอการส่งออกสินค้าข้าวไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยวิธีที่ปลอดภัยที่สุด คือ Letter Of Credit ดังจะกล่าวต่อไป

4.1.3. บทบาทหน้าที่ของ L/C

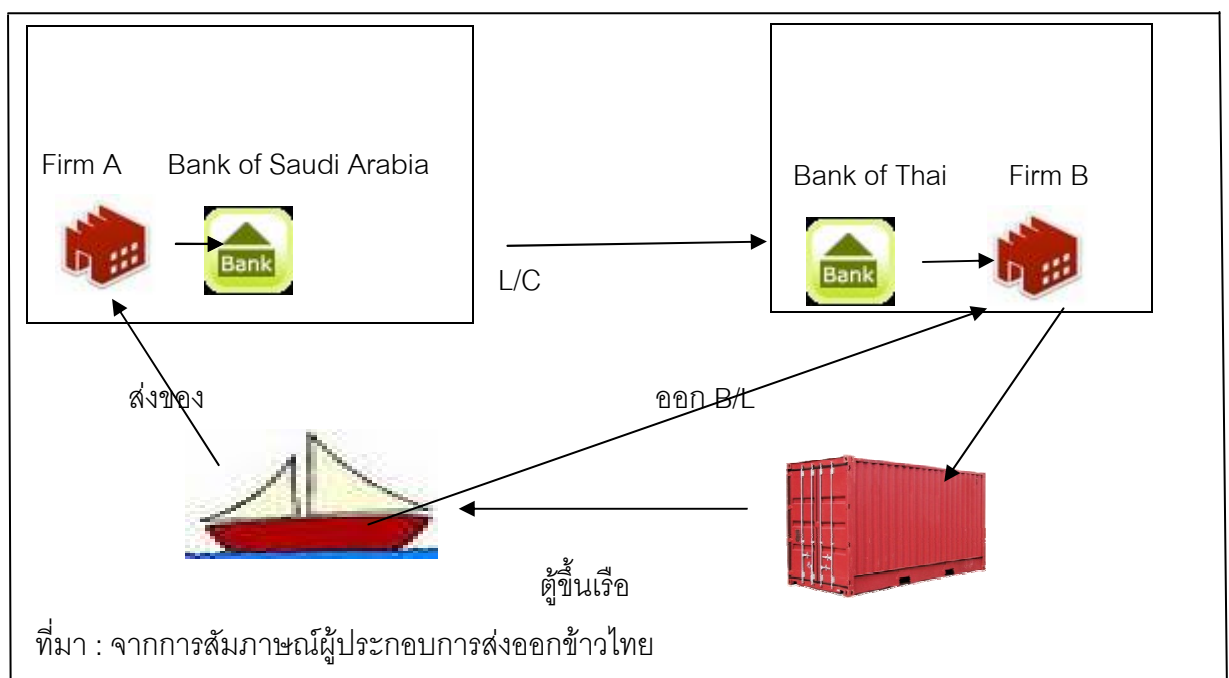
L/C หรือ LETTER OF CREDIT หรือ DOCUMENTARY LETTER OF CREDIT คือ ตราสารทางการเงินที่ออกโดยธนาคารพาณิชย์ ตามคำสั่งของผู้ซื้อ (Applicant) ซึ่งเป็นลูกค้าของธนาคารในประเทศหนึ่ง เพื่อส่งไปให้แก่ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) ซึ่งเป็นผู้ขายในอีกประเทศหนึ่ง โดยส่งผ่านธนาคารผู้รับ L/C ในประเทศของผู้ขาย (Advising Bank) ตราสารนี้เป็นคำรับรองหรือสัญญาของธนาคารผู้เปิด L/C ที่จะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งตามที่ระบุไว้ใน L/C ให้แก่ผู้ขายสินค้าเมื่อผู้ขายสินค้าได้ส่งสินค้าลงเรือและได้แสดงเอกสารให้แก่ธนาคารผู้รับซื้อเอกสารและตัวเงิน (Negotiation Bank) ได้ครบถ้วนถูกต้องตามที่ระบุไว้ใน L/C ตลอดจนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ตามที่ระบุไว้ใน L/C ด้วย ดังนั้น L/C จึงทำหน้าที่เป็นสัญญาทางการเงินและทำหน้าที่ในการควบคุมเอกสารทางการเงินการนำเข้าส่งออกกันด้วย

4.1.4. ขั้นตอนการค้ำแบบ Letter Of Credit อย่างง่าย

ภาพที่ 4.1

วิธีการค้าอย่างง่ายในกรณี Letter Of Credit

วิธีการค้าอย่างง่ายในกรณี Letter Of Credit



สมมติให้ Firm A คือ บริษัทในประเทศซาอุดีอาระเบียนำเข้าข้าวจากไทย (Applicant หรือ ผู้ซื้อ L/C)

Firm B คือ บริษัทส่งออกข้าวจากไทย (Beneficiary หรือ ผู้รับผลประโยชน์)

Bank of Saudi Arabia คือ ธนาคารพาณิชย์ที่เปิด L/C เปิด

Bank of Thai คือ ธนาคารพาณิชย์ในประเทศผู้ขายสินค้า

จากภาพที่ 4.1 จะขอยกตัวอย่างในกรณีอย่างง่าย

เริ่มต้นจาก Firm A ตกลงซื้อข้าวจาก Firm B ในเทอม ซื้อขาย C & F (Cost & Freight)¹ ดังนั้น Firm B จะต้องเป็นบุคคลที่เลือกใช้บริการขนส่งทางเรือด้วยตนเอง เมื่อตกลงซื้อ

¹ C & F คือ Cost & Freight ผู้ขายมีหน้าที่จ่ายค่าขนส่งสินค้าด้วยตัวของตัวเอง โดยปกติแล้วจะเสนอขายสินค้ารวมค่าจัดส่งนั่นเอง

ขายกันได้แล้ว Firm A (Applicant) จะต้องไปเปิด L/C กับธนาคารในประเทศตน (Bank Of Saudi Arabia) แล้ว แจ้งเงื่อนไขต่างให้ Bank of Saudi Arabia ออก L/C ส่งให้แก่ Bank of Thai ผู้เป็น Advising Bank ในประเทศผู้ขายสินค้า เมื่อ Bank Of Thai ได้รับ จะทำการตรวจสอบแล้วส่งต่อให้แก่ Firm B (Beneficiary) เมื่อ Firm B ได้รับแสดงถึงการค้าประกันโดยธนาคารพาณิชย์ของทั้งสองประเทศแล้ว จึงมั่นใจว่าจะได้รับค่าสินค้าตอบแทน จึงเริ่มขบวนการส่งสินค้า

ก) อ่าน L/C โดยละเอียดว่า L/C มีเงื่อนไขอะไรบ้าง

ข) เลือกสายการเดินเรือที่มีคุณสมบัติตรงตามที่ L/C ต้องการ

ค) นำสินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์แล้วนำไปส่งยังท่าเรือที่จองไว้

ง) ก่อนเรือออก 2-3 วัน ผู้ส่งสินค้าต้องส่ง เอกสารที่เรียกว่า Shipping Particular ซึ่งเป็นเอกสารที่แสดงข้อมูลต่างๆ เช่น ชื่อผู้ส่งออก(Shipper), ชื่อผู้ซื้อสินค้า(Consignee), สินค้า (Commodity), ปริมาณสินค้า, น้ำหนักสินค้า, ท่าเรือปลายทางที่ต้องการส่ง (Port Of Destination), ท่าเรือที่เรือออก(Port Of Origin), วันเรือออก(On Board) เป็นต้น ให้แก่สายการเดินเรือเพื่อนำข้อมูลต่างๆ เหล่านี้ จะถูกนำไปออกเป็นเอกสารแสดงการส่งออกสินค้า หรือที่เรียกว่า Bill Of Lading นั้นเอง

หลังจากที่ Firm B ได้รับ B/L จากเรือแล้ว Firm B จะต้องนำ B/L แล้วเอกสารต่างๆ ที่ L/C ระบุ เพื่อนำไปขายแก่ Bank of Thai จึงจะได้รับค่าสินค้า ซึ่งโดยปกติแล้วจะเกิดเหตุการณ์ได้ 2 เหตุการณ์ คือ

- กรณีขาย Bank ผ่าน แสดงว่าเอกสารถูกต้องครบถ้วนตามที่ L/C ระบุทุกประการ
- กรณีติด Discrepancy คือ กรณีเอกสารไม่ถูกต้องครบถ้วนตามที่ L/C ระบุไว้

นำมาซึ่งความเสียหายอันเกิดจาก Discrepancy นั้นเอง²

4.1.5. วิธีการป้องกันความผิดพลาดในกรณีค้าขายแบบ Letter Of Credit

(1) จัดระบบการทำงานเพื่อรองรับงานด้านการส่งออก จัดการอบรมในเรื่องการจัดเตรียมเอกสารอย่างเหมาะสมและการประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่การตลาด เพื่อป้องกันความผิดพลาดในการเตรียมเอกสาร

(2) ระบุเงื่อนไขและเทอมของ L/C ไว้ในสัญญาซื้อขาย การระบุเงื่อนไขและเทอมของ L/C ไว้ในสัญญาซื้อขายจะช่วยให้การปฏิบัติตาม L/C ง่ายขึ้น ผู้ส่งออกควรมีนโยบายที่ชัดเจนเกี่ยวกับเงื่อนไขและเทอมของ L/C ให้สอดคล้องกับความต้องการและความสามารถในการ

² ที่มา : จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการส่งออกข้าวไทย-ซาอุดีอาระเบีย

ดำเนินงานของบริษัท นอกจากนี้ L/C ที่มีเนื้อความเปิดกว้างและยืดหยุ่นก็เอื้อประโยชน์ต่อผู้ส่งออกเช่นกัน

(3) **ตรวจสอบ L/C อย่างถี่ถ้วน** ผู้ส่งออกควรตรวจสอบ L/C ให้สอดคล้องกับสัญญาซื้อขายเนื้อความชัดเจนใน L/C จะทำให้ผู้ส่งออกปฏิบัติตามอย่างถูกต้อง

(4) **วางแผนการทำงาน** คือ การวางแผนที่ดี ผู้ส่งออกควรวางแผนการทำงานให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งในแง่ของการผลิต การจัดเตรียมเอกสารส่งออก รวมถึงระยะเวลาการขนส่งและการนำเอกสารส่งออกไปแสดงต่อธนาคารผู้เปิด

(5) **ข้อควรระมัดระวังความผิดพลาดที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง** ได้แก่ ระยะเวลาส่งสินค้าไม่เป็นไปตามที่ตกลงไว้เนื่องจากความล่าช้าในการขนส่งหรือการเตรียมเอกสาร, ละเลยเอกสารประกอบอื่นๆ ที่กำหนดไว้ใน L/C, ไม่ได้ลงนามกำกับใบรับรองต่างๆ ให้ครบถ้วน, เนื้อความที่ระบุตัวสินค้าในใบกำกับสินค้าไม่ตรงกับที่ระบุไว้ใน, เอกสารส่งออกไม่ได้สลักหลังตามที่ระบุใน L/C, เอกสารการประกันภัยลงวันที่หลังวันที่ส่งออกไปแล้ว หรือขอบเขตการคุ้มครองไม่ครอบคลุมตามที่ตกลงกันไว้ใน L/C, เอกสารการขนส่งไม่ได้ลงนามกำกับตามกฎหมาย L/C, เอกสารส่งออกแต่ละชุดไม่สอดคล้องกัน, จำนวนสำเนาเอกสารไม่ครบถ้วนตามเงื่อนไขใน L/C เป็นต้น

(6) **ทบทวนและตรวจเอกสารส่งออกก่อนส่งออกไปยังธนาคารผู้เปิด L/C** ผู้ส่งออกควรตรวจสอบความถูกต้องครั้งสุดท้าย จุดที่ควรให้ความสนใจพิเศษ คือ วันที่และการลงนามกำกับเอกสาร

(7) **นำส่งเอกสารส่งออกตามกำหนดเวลา** การส่งเอกสารส่งออกไปให้ตรงเวลาตามสถานที่ที่ตกลงกันในเงื่อนไข

(8) **ติดตามอย่างสม่ำเสมอ** เมื่อส่งเอกสารส่งออกไปยังธนาคารผู้เปิด L/C แล้ว ผู้ส่งออกควรเฝ้าติดตามผลการชำระเงินด้วย ซึ่งถ้ามีปัญหาใดๆ เกิดขึ้นจะได้หาทางแก้ไขอย่างทันที่

ข้อแนะนำทั้ง 8 ขั้นตอนนี้ หากผู้ส่งออกนำไปประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับธุรกิจของตนแล้ว ข้อผิดพลาดต่างๆ ที่อาจพบในการเตรียมเอกสารส่งออกก็จะลดน้อยลงและสามารถสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ส่งออกในการทำการค้าระหว่างประเทศโดยใช้เทอมการชำระเงินแบบ L/C ยิ่งขึ้น

4.2. การวิเคราะห์การขนส่งจากประเทศไทยไปประเทศซาอุดีอาระเบีย

4.2.1. ท่าเรือที่สำคัญของประเทศซาอุดีอาระเบีย

ซาอุดีอาระเบียเป็นเจ้าของระบบการเดินเรือที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีท่าเรือที่สำคัญทั้งหมด 8 ท่าเรือ หรือ 6 ท่าเรือ พาณิชยกรรม และ 2 ท่าเรืออุตสาหกรรม ท่าเรือทั้งหมด คือ Dammam Seaport, Jeddah Islamic Port, Jubail Commercial Port, Riyadh Dry Port, Jizan Port, Dhiba Port, Yanbu Port และ King Fahd Industrial Port ในเมืองจูเบล

จาก 8 ท่าเรือ ในประเทศซาอุดีอาระเบีย มีเพียง 3 ท่าเรือ ที่เป็นท่าเรือที่คู่ค้าของไทย ใช้บริการอยู่ได้แก่ Dammam Seaport, Riyadh Dry Port, Jeddah Islamic Port จาก 3 ท่าเรือนี้ มีความแตกต่างกันทางภูมิศาสตร์ ดังต่อไปนี้

DAMMAM จะเป็นท่าเรือที่อยู่ด้านตะวันออกของประเทศทางฝั่งทะเลคาราเบียน และท่าเรือ RIYADH จะอยู่ตรงกลางประเทศซาอุดีอาระเบียในส่วนของเมืองหลวง ส่งผลให้ DAMMAM & RIYADH คือ ท่าเรือในประเทศซาอุดีอาระเบียที่ถูกระบุว่าเป็น INDIA & MIDDLE EAST

JEDDAH จะเป็นท่าเรือที่อยู่ทางตะวันตกของประเทศซาอุดีอาระเบียทางฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ส่งผลให้ JEDDAH จะเป็นท่าเรือในประเทศซาอุดีอาระเบียที่ถูกระบุว่าเป็น RED SEA MEDITERRANEAN

จากความต่างในประเทศเดียวกันทำให้ผู้ใช้บริการค่อนข้างสับสนว่าเป็น Trade การค้าเดียวกันทั้ง 3 ท่าเรือ โดยสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล มีความต่างกันหลายเรื่อง เช่น ค่าระวางเรือคนละทวีปจะมีค่าบริการ (Surcharge) ต่างกันด้วย หรือ เส้นทางบริการต่างกันอาจจะต้องเลือกใช้บริการต่างสายเรือ เป็นต้น

4.2.2. ตัวอย่างค่าระวางต่างกัน

RED SEA MEDITERRANEAN

JEDDAH: OF + BAF + ERS

OF = OCEAN FREIGHT

BAF = BUNKER ADJUSTMENT FACTOR

ERS = EMERGENCY RISK SURCHARGE

INDIA & MIDDLE EAST

DAMMAM & RIYADH: OF + FAF + CBR + SPA + ISPS

OF = OCEAN FREIGHT

FAF = FUEL ADJUSTMENT FACTOR

CBR = CRITICAL BUNKER RECOVERY

SPA = SAUDI PORT ADDITIONAL

ISPS = INTERNATIONAL PORT SECURITY SURCHARGE

4.2.3. เส้นทางต่างกันอาจต้องใช้บริการต่างกัน หรือสายการเดินเรือที่มีบริการเส้นทางซาอุดีอาระเบียแยกตามท่าเรือปลายทาง

(1) สายการเดินเรือที่มีบริการท่าเรือปลายทาง Dammam Seaport & Riyadh Dry Port โดยปกติแล้วเส้นทางเดินเรือที่เข้า Dammam Seaport จะต้องใช้บริการส่ง Riyadh Dry Port อันเนื่องมาจาก Riyadh Dry Port จะต้อง Discharge ที่ Dammam Seaport แล้วลากต่อเข้าไปในใจกลางเมืองซาอุดีอาระเบีย โดยวิธี รถไฟหรือหัวลาก ซึ่งเรือจะมีบริการให้คิดรวมกับค่าระวางสินค้าเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นสายการเดินเรือที่มีบริการเส้นทาง Dammam Seaport & Riyadh Dry Port ได้แก่

- APL AGENCIES (THAILAND) LTD.
- ASIAN NAVIGATION CO., LTD.
- CHINA SHIPPING (BANGKOK) CO., LTD.
- CMA CGM (THAILAND) LTD.
- COSNAM SHIPPING CO., LTD.
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.
- EVERGREEN SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO., LTD.
- EMIRATES SHIPPING LINE
- HANJIN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.
- EVERGREEN SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO., LTD.
- HAPAG-LLOYD (THAILAND) LTD.
- HYUNDAI MERCHANT MARINE (THAILAND) CO., LTD.
- K LINE (THAILAND) LTD.
- MAERSK LINE (THAILAND) LTD.

- UNITED ARAB SHIPPING AGENCY CO. (THAILAND) LTD.
- MEDITERRANEAN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.
- MITSUI O.S.K. LINES (THAILAND) CO., LTD.
- OOCL (THAILAND) LTD.
- MISC AGENCIES (THAILAND) CO., LTD.
- NYK LINE (THAILAND) CO., LTD.
- ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN SHIPPING LINE (IRISL)
- SAFMARINE CONTAINER LINE

(2) สายการบินเรือที่มีบริการท่าเรือปลายทาง Jeddah Islamic Port ส่วนใหญ่จะเป็นสายการบินเรือที่ผ่านเส้นทางยุโรป เมดิเตอร์เรเนียน ได้แก่

- APL AGENCIES (THAILAND) LTD.
- ASIAN NAVIGATION CO., LTD.
- CMA CGM (THAILAND) LTD.
- COSNAM SHIPPING CO., LTD.
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.
- EVERGREEN SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO., LTD.
- HANJIN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.
- HAPAG-LLOYD (THAILAND) LTD.
- K LINE (THAILAND) LTD.
- MAERSK LINE (THAILAND) LTD.
- SAFMARINE CONTAINER LINE
- UNITED ARAB SHIPPING AGENCY CO. (THAILAND) LTD.
- OOCL (THAILAND) LTD.
- NYK LINE (THAILAND) CO., LTD.
- ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN SHIPPING LINE (IRISL)

4.2.4. จากสายการเดินเรือข้างต้น นำมาวิเคราะห์เพื่อพิจารณาสายการเดินเรือตามทฤษฎีการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale)

สายการเดินเรือที่มีบริการท่าเรือชาอูดิอาระเบีย เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล จะขอแยกเป็นกลุ่มๆ ตามสายเรือกลุ่มเล็กและกลุ่มใหญ่โดยวิธีการวิเคราะห์จาก ทฤษฎีการผลิตที่ประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) คือ ภาวะขนาดการผลิตที่เหมาะสม กับระยะทาง เช่น ยานพาหนะขนาดใหญ่จะทำให้การขนส่งมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ และความประหยัดยังสามารถดูได้จากยานพาหนะจำนวนมาก

ผลการวิเคราะห์

A เรือกลุ่มใหญ่ คือ กลุ่มเรือที่มีขนาดใหญ่ มีเรือจำนวนมาก บริการเส้นทางเกือบทั่วโลก (World Wide)

B เรือกลุ่มเล็ก คือ กลุ่มเรือที่มีขนาดเล็ก มีเรือจำนวนน้อย บริการเส้นทางเดินเรือเฉพาะบางเส้นทาง ในกรณีนี้จะเป็นเส้นทางชาอูดิอาระเบีย (Specialization)

A) เรือกลุ่มใหญ่ ได้แก่

- APL AGENCIES (THAILAND) LTD.
- ASIAN NAVIGATION CO., LTD.
- CHINA SHIPPING (BANGKOK) CO., LTD.
- CMA CGM (THAILAND) LTD.
- COSNAM SHIPPING CO., LTD.
- EASTERN MARITIME (THAILAND) LTD.
- EVERGREEN SHIPPING AGENCY (THAILAND) CO., LTD.
- HANJIN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.
- HAPAG-LLOYD (THAILAND) LTD.
- HYUNDAI MERCHANT MARINE (THAILAND) CO., LTD.
- K LINE (THAILAND) LTD.
- MAERSK LINE (THAILAND) LTD.
- MEDITERRANEAN SHIPPING (THAILAND) CO., LTD.
- MITSUI O.S.K. LINES (THAILAND) CO., LTD.
- MISC AGENCIES (THAILAND) CO., LTD.

- OOCL (THAILAND) LTD.
- NYK LINE (THAILAND) CO., LTD.

B) เรือกลุ่มเล็ก ได้แก่

- EMIRATES SHIPPING LINE
- UNITED ARAB SHIPPING AGENCY CO. (THAILAND) LTD.
- ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN SHIPPING LINE (IRISL)

เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งออกจะได้ทราบถึงบริการเส้นทางเดินเรือของสายการเดินเรือเพื่อจะขนส่งสินค้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบีย และถ้าต้องการส่งสินค้าไปยังเส้นทางอื่นก็จะสามารถเช็คบริการได้จากกลุ่มเรือใหญ่ได้

4.2.5. การวิเคราะห์โดยใช้หลักอุปสงค์การขนส่งโดยพิจารณาจากองค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่ง

การวิเคราะห์จากองค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่งประกอบด้วย

- ระยะเวลาในการขนส่ง (Transit Time)
- ความแน่นอน (Reliability)
- ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิต (Accessibility)
- ขีดความสามารถในการให้บริการ (Capacity)
- ความปลอดภัย (Security)

การวิเคราะห์ที่ 1 ระยะเวลาในการขนส่ง (Transit Time) ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิต (Accessibility) ความแน่นอน (Reliability) และความปลอดภัยในการขนส่ง

จาก 3 ปัจจัยนี้มีส่วนที่เชื่อมเป็นความสัมพันธ์กันซึ่งจะทำให้อุปสงค์ของการขนส่งมีปริมาณมากขึ้นของสายการเดินเรือที่มีคุณลักษณะดังนี้

ความสามารถในการเข้าถึงตลาด หมายถึง การมีเส้นทางเดินเรือที่มีลักษณะเด่น คือ เป็นเรือวิ่งตรงจากสถานที่ต้นทางไปยังปลายทาง โดยไม่จำเป็นต้องมีการถ่ายลำ (Transship) จะทำให้ ระยะเวลาในการขนส่ง (Transit Time) ค่อนข้างเสถียร จะเกิดความแน่นอน (Reliability) และปลอดภัยต่อสินค้าที่อยู่ภายในตู้คอนเทนเนอร์ (Security) เป็นเสมือนการรับประกันว่าของจะถึงตามกำหนดเวลาเพราะจะไม่มีรถติดเรือ ในกรณีที่มีการถ่ายลำ ถ้าเรือลำที่จะรับสินค้าต่อประสบปัญหาเรือแน่น อาจเกิดปัญหาการตกเรือจากลำที่วางแผนไว้ว่าจะต่อ ต้องรอเรือลำ

ถัดไปที่จะเข้ามารับสินค้าเพื่อไปยังเส้นทางปลายทางที่ถูกค้าต้องการ ในกรณีนี้จะทำให้เกิดความไม่พอใจแก่ลูกค้าหรืออรรถประโยชน์ต่อการขนส่งต่ำ เนื่องจาก การขนส่งสินค้าไม่ทำให้เกิด Time Utility และ Place Utility คือ สินค้าไม่ถึงมือลูกค้าทันตามกำหนดเวลา และไม่ถึงสถานที่ๆ ควรจะอยู่ นั่นเอง

ผลการวิเคราะห์ที่ 1 สายการเดินเรือที่มีคุณสมบัติในการขนส่งตรงตามคุณลักษณะ 4 ข้อ ได้แก่ ระยะเวลาในการขนส่ง (Transit Time) ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิต (Accessibility) ความแน่นอน (Reliability) และความปลอดภัยในการขนส่ง

จุดแข็งของสายการเดินเรือไปยังท่าเรือ DAMMAM & RIYADH ณ ขณะนี้ถ้าให้เปรียบเทียบจากระยะเวลาของการเดินเรือจากประเทศไทยไปสู่ DAMMAM ของสายการเดินเรือที่เร็วที่สุด คือ APL AGENCIES (THAILAND) LTD. ใช้ระยะเวลาที่สั้นที่สุด 14-15 วัน เมื่อเปรียบเทียบกับสายการเดินเรืออื่นๆ ประมาณ 20-22 วัน โดย APL มีการ Operate เส้นทางเพื่อเป็นจุดแข็งของสายการเดินเรือตน ซึ่งเล็งเห็นถึงจำนวนความต้องการส่งออกสินค้าไปยังเส้นทาง INDIA & MIDDLE EAST TRADE ที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ

จุดแข็งของสายการเดินเรือไปยังท่าเรือ JEDDAH ณ ขณะนี้ถ้าให้เปรียบเทียบจากระยะเวลาของการเดินเรือจากประเทศไทยไปสู่ JEDDAH ของสายการเดินเรือที่เร็วที่สุด คือ ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN SHIPPING LINE (IRISL) ใช้ระยะเวลาที่สั้นที่สุด คือ 16 วัน (Direct Service) จากแหลมฉบัง เมื่อเปรียบเทียบกับสายการเดินเรืออื่นประมาณ 19 วัน แต่ยังคงไม่เป็นที่ยอมรับมากนัก อันเนื่องมาจาก เป็นสัญชาติเรือของอิหร่าน ซึ่งในบางทีอาจจะมีปัญหาเรื่องเอกสาร

การวิเคราะห์ที่ 2 ชัดความสามารถในการให้บริการ

ในกรณีการค้าขายแบบ L/C ชัดความสามารถในการให้บริการจะเป็นส่วนช่วยให้อุปสงค์ของการขนส่งของเรื่อนั้นๆ มีมากขึ้น อันเนื่องมาจาก การค้าขายในกรณี L/C มักจะมีปัญหาในเรื่องเอกสาร ดังนั้น ผู้ส่งออกจึงมองชัดความสามารถในการให้บริการของเรือ ว่าบริการเร็ว มีความแม่นยำในเรื่องเอกสาร เรือมีคุณลักษณะตรงตามที่ L/C ต้องการ พนักงานเพียงพอต่อผู้ใช้บริการ เป็นต้น

ส่วนในจุดแข็งในเรื่องชัดความสามารถในการให้บริการ โดยเน้นในเรื่องเอกสารกรณีการค้าแบบ L/C เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ในกรณี L/C อาจต้องการเอกสารต่างๆ CERTIFICATE & APENDED DECLARATION TO BILL OF LADING ซึ่งมี

ข้อความที่แยกแยะการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่ในบาง L/C จะมีระบุสภาพเพิ่มเติม (ADDITIONAL CONDITION) ไว้เพื่อเป็นประโยชน์ในการเลือกใช้บริการขนส่งขึ้นแก่ผู้ส่งออก เช่น จากส่วนภาคผนวก ตัวอย่าง Letter Of Credit ข้อที่ 4 “ In the event shipment is effected by National Shipping Company of Saudi Arabia, United Arab Shipping Company S.A.G. or Arab Shipping Company, Appended Declaration to the multimodal transport document is not required.” หมายความว่า ในกรณีใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลจากสายการเดินเรือที่มี สัญชาติซาอุดีอาระเบียหรือ United Arab Shipping ไม่จำเป็นต้องใช้เอกสาร Appended Declaration นั้นเอง จากข้อความนี้จะมีสายเรือที่อยู่ในข้อยกเว้น 2 สายเรือ ได้แก่

❖ EMIRATES SHIPPING LINE

❖ UNITED ARAB SHIPPING AGENCY CO. (THAILAND) LTD.

จากข้างต้น 2 สายการเดินเรือในประเทศไทยที่ปรากฏสัญชาติ United Arab Shipping Line ซึ่งตรงกับข้อยกเว้นในเรื่องเอกสารบางตัวของ L/C ที่ถูกยกเว้น เป็นต้น ในส่วน ข้อดีอื่นๆ เช่น เรือ Emirate Shipping Line จะมีการแลกเปลี่ยนระวางเรือกับ NYK LINE (THAILAND) CO., LTD. โดย ESL³ จะนำเรือแม่ (Vessel) เพื่อแลกระวางเรือลูก (Feeder) กับ NYK โดยจุดเด่นของเรือลูก (Feeder) ของ NYK คือ เรือวิ่งตรง (Direct) จากแหลมฉบัง ไป Singapore, Qasim, Nhava Sheva และจุดเด่นจากเรือ ESL คือ อายุเรือค่อนข้างอ่อน ซึ่งเป็น ผลดีแก่คุณสมบัติตามที่ L/C ส่วนใหญ่ต้องการ เป็นต้น

4.1.1. เอกสารที่สำคัญในการค้าขายกับประเทศซาอุดีอาระเบีย ได้แก่

- 1) ใบกำกับสินค้า (Commercial Invoice)
- 2) หนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)
- 3) ใบขนสินค้า (Bill of Lading)
- 4) หนังสือรับรองจากบริษัทเดินเรือหรือสายการบิน ซึ่งจะต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับ บริษัทเดินเรือหรือสายการบิน ดังต่อไปนี้

- ชื่อบริษัทเรือหรือสายการบิน หรือชื่อเดิมก่อนหน้านี้ (หากมี)
- สัญชาติของบริษัทเรือหรือสายการบิน
- เจ้าของบริษัทเรือหรือสายการบิน
- ชื่อท่าเรือหรือท่าอากาศยานที่จะจอดแวะก่อนถึงซาอุดีอาระเบีย

³ ESL คือ Emirates Shipping Lines

ก. ท่าเรือหรืออากาศยานขึ้นสินค้า

ข. แวะที่

ค. แวะที่

ง. ท่าเรือหรืออากาศยานลงสินค้า

นอกจากนี้ในหนังสือรับรองควรระบุท่าเรือหรือเครื่องบินดังกล่าวจะไม่พักแวะ

ท่าเรือหรือท่าอากาศยานอื่นๆ ตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น พร้อมทั้งเซ็นรับรองเอกสาร

แบบฟอร์ม

มาตรฐานดังกล่าวนี้สามารถติดต่อขอได้ที่สถานเอกอัครราชทูตซาอุดีอาระเบีย

5) กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Certificate)

6) บัญชีหีบห่อสินค้า (Packing List)

7) เอกสารอื่นๆ ขึ้นอยู่กับชนิดหรือประเภทของสินค้าตามที่กฎระเบียบกำหนด ซึ่งผู้นำเข้าจะขอให้ผู้ส่งออกดำเนินการขอรับเอกสารจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งรับรองความถูกต้องของเอกสารด้วย สินค้าต่างๆ ที่ต้องมีเอกสารพิเศษ เช่น สินค้าอาหาร

➤ หนังสือรับรองส่วนประกอบอาหาร (Food Manufacturer's Ingredient Certificate)

➤ หนังสือรับรองคุ้มครองผู้บริโภคด้านสุขอนามัย (Consumer Protection Certificate)

➤ บัญชีราคาสินค้า (Price List)

หนังสือรับรองว่าปลอดจากโรคพืชและแมลง (Phytosanitary Certificate)

4.3. มุมมองการค้าขายและปัญหาที่เกิดจากการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

4.3.1. มุมมองการค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศซาอุดีอาระเบีย

การค้าขายกับประเทศซาอุดีอาระเบีย โดยปกติแล้วสินค้านำเข้าประเภทข้าวได้ถูกยกเว้นภาษีศุลกากรนอกจากนี้ ซาอุดีอาระเบีย เป็นประเทศสมาชิก Gulf Cooperation Council (GCC) ซึ่งประกอบด้วยประเทศ โอมาน บาห์เรน คูเวต กาตาร์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และซาอุดีอาระเบีย ซึ่งมีความตกลงจัดเก็บภาษีศุลกากรระหว่างกันเพียง 5% ซึ่งสินค้าไทยสามารถกระจายไปยังกลุ่มประเทศ GCC ได้ ประกอบกับซาอุดีอาระเบียยังเป็นประเทศผู้นำในโลกอิสลามและกลุ่มประเทศอาหรับ ซึ่งปัจจุบันดำเนินนโยบาย Look East มีความต้องการอุปโภค บริโภคสินค้าจำนวนมาก จากกำลังซื้อที่เพิ่มขึ้น ซาอุดีอาระเบียจะค่อยๆ ถอนเงินสนับสนุนอุตสาหกรรม

เกษตร และกลีกรมภายในประเทศลง เนื่องจากการใช้น้ำมาก โดยจะนำเข้าเป็นการทดแทน
ทั้งนี้ ชาอูดีอาระเบีย มีการลดการเก็บภาษีนำเข้าสินค้าประเภทอาหาร และลดการเก็บ
ค่าธรรมเนียมการบริการ ที่ท่าเรือลง เพื่อเชื้อต่อการนำเข้าสินค้าอุปโภคบริโภคที่ตนต้องการ

แต่ในอีกแง่มุมหนึ่งซึ่งเป็นอุปสรรคต่อผู้ส่งออกข้าวไทย ซึ่งเป็นมาตรการกีดกันที่มีใช้
ภาษีศุลกากร ยังคงปรากฏอยู่ แต่ยังคงเห็นอยู่ไม่มาก จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า
ประเทศชาอูดีอาระเบียมีการคุมเข้มต่อการตรวจสอบสินค้าปนเปื้อนโดยเฉพาะอาหาร โดยเฉพาะ
ข้าวซึ่งเกรงว่าจะมีการปนเปื้อนข้าวตัดแต่งทางพันธุกรรม (GMO) จึงมีการเก็บตัวอย่างเพื่อ
ตรวจสอบสินค้าเพื่อให้ได้มาตรฐานสุขอนามัยของประเทศชาอูดีอาระเบีย

4.3.2. การวิเคราะห์ปัญหาของผู้ประกอบการส่งออกข้าวจากประเทศไทยไป ยังชาอูดีอาระเบีย โดยใช้กฎการยกกำลังสองในการขนส่งและการค้า (Law of Squares in Transportation and Trade)

จากกฎการยกกำลังสองในการขนส่งและการค้า (Law of Squares in
Transportation and Trade) ที่ว่าหากต้นทุนการขนส่งลดลงได้มากเท่าใดก็ยิ่งจะทำให้เป็นการ
เพิ่มศักยภาพการแข่งขันและสามารถขยายตลาดได้เพิ่มมากขึ้นเท่านั้น หรือมองในมุมมองของ
การขนส่งก็จะเพิ่มมากขึ้นตาม ดังนั้นจะนำมาพิจารณาควบคู่กับปัญหาต่างๆ ที่ก่อให้เกิด
การเพิ่มต้นทุนการขนส่งขึ้น

ปัญหาที่ 1 เกี่ยวกับรูปแบบการค้าในเทอม L/C โดยปกติมักจะเกิดขึ้นต่อการเลือกใช้
บริการเรือที่ตรงกับคุณลักษณะของ L/C จะมีความยุ่งยากในเรื่องเอกสาร มักจะเกิดขึ้นบ่อยอัน
นำมาซึ่งการติด Discrepancy ซึ่งถือเป็นต้นทุนส่วนเกินที่เกิดขึ้น แต่รูปแบบการค้าชนิดนี้ก็เป็นที่ยอมรับ
ต่อคู่ค้าใหม่ๆ เพราะเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งขายสินค้าในเรื่องของการชำระเงิน สำหรับคู่ค้าที่มีเคย
ซื้อขายหรือพบปะกัน เสมือนมีธนาคารรับประกันการจ่ายเงินค่าสินค้า เพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าที่ถูก
ส่งไปจะมีผู้รับของและจะมีผู้จ่ายเงินจริง

ปัญหาที่ 2 เกี่ยวกับการจำกัดน้ำหนักของการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยปกติแล้ว
สินค้าข้าวซื้อขายกันแบบตู้คอนเทนเนอร์ จะบรรจุลงตู้ 20 ฟุต แบบพิเศษ (Up Grade) เนื่องจาก
สินค้านี้จะมีน้ำหนักต่อตู้มากที่สุดที่จะบรรจุได้ คือ 24-25 ตัน แต่เนื่องจากในภาวะระวางเรือแน่น
ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลมักจะพยายามจำกัดน้ำหนักสินค้าหรือมีการคิดอัตราค่าระวางใน
อัตราที่สูงสำหรับสินค้าน้ำหนักหรือมีการประกาศขึ้นราคาค่าขนส่งทุกๆ 15 วัน ซึ่งเป็นปัญหาต่อผู้
ส่งออกข้าวที่จะต้องรับภาระต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้น อันเนื่องมาจากการค้าระหว่างประเทศ จะมี

การคาดการณ์ราคาต้นทุนค่าขนส่งเพื่อตั้งราคาขายแก่ผู้ซื้อสินค้าล่วงหน้า ดังนั้นต้นทุนนี้เองจะเป็นต้นทุนส่วนเกินที่ผู้ประกอบการขนส่งข้าวประสบ

ปัญหาที่ 3 ค่าขนส่งผันผวนและมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นมากจะทำให้ผู้ส่งออกมีกำไรที่ควรเป็นลดลง ในบางกรณีอาจจะทำให้ผู้ส่งออกขาดทุนก็เป็นได้แต่ยังคงต้องส่งของตามกำหนดอยู่เพื่อรักษารฐานลูกค้าเดิมให้คงอยู่ หรืออาจจะทำให้เสียส่วนแบ่งตลาดเลยก็เป็นได้ ซึ่งเป็นปัญหาที่มักเกิดขึ้นในภาวะค่าขนส่งสูง

ดังนั้นสายการบินเรือควรจะให้ความสำคัญต่อปัญหาต่างๆ เพื่อที่จะลดต้นทุนค่าขนส่งที่มักเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการ เพื่อเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มส่วนแบ่งตลาด และถ้ามองอีกมุมหนึ่งที่ว่า ราคาค่าขนส่งซึ่งเป็นต้นทุนจากการค้าระหว่างประเทศ และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้ามกับความต้องการใช้บริการ ตามทฤษฎีอุปสงค์ ดังนั้นเพื่อต้องการเพิ่มส่วนแบ่งตลาดของสายการบินๆ ก็ควรหันมาให้ความสนใจกับปัญหาที่ผู้ประกอบการประสบ

4.4. ผลการวิเคราะห์ภาพรวม

จากการวิเคราะห์เชิงพรรณนาโดยทฤษฎีต่างๆ สามารถแบ่งกลุ่มผู้ให้บริการได้เป็น 2 กลุ่ม คือ ผู้ให้บริการรายใหญ่และรายเล็ก เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งออก สำหรับผู้ส่งออกที่ต้องการส่งสินค้าไปยังประเทศซาอุดีอาระเบียและประเทศอื่นๆ สามารถเลือกใช้บริการได้จากกลุ่มการให้บริการโดยสำหรับรายเล็ก คือ เน้นเส้นทางทางด้านตะวันออกกลางอย่างเดียวและสำหรับรายใหญ่จะมีบริการทั่วโลก เป็นปัจจัยชี้้นำลำดับแรกต่อการเลือกใช้บริการเบื้องต้น และในส่วนการวิเคราะห์โดยใช้หลักอุปสงค์การขนส่งโดยพิจารณาจากองค์ประกอบของอุปสงค์การขนส่ง

ก) ผลการศึกษาพบว่าในส่วนของ ระยะเวลาใน-การขนส่ง (Transit Time) ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิต (Accessibility) ความแน่นอน (Reliability) และความปลอดภัยในการขนส่ง เรือที่เหมาะสมสำหรับท่าเรือปลายทาง DAMMAM & RIYADH คือ APL Agencies Thailand และท่าเรือ Jeddah คือ เรือ IRISL แต่จะมีปัญหาในเรื่องเอกสารที่สัญชาติเรือเป็นอิหร่านซึ่งถูกสหรัฐอเมริกาคว่ำบาตรทางการค้า

ข) ผลการศึกษาพบว่าในส่วนของการวิเคราะห์จากขีดความสามารถในการให้บริการ สายการบินเรือ EMIRATES SHIPPING LINE & UNITED ARAB SHIPPING AGENCY ในจุดแข็งในเรื่องขีดความสามารถในการให้บริการ โดยเน้นในเรื่องเอกสารกรณีการค้าแบบ L/C เพื่อเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล

ส่วนสุดท้าย คือ การวิเคราะห์ปัญหาของผู้ประกอบการจากกฎ Lardner Law ในเรื่องของต้นทุนค่าขนส่ง สรุปผลปัญหาที่เกิดขึ้นจากผู้ประกอบการได้ 3 ปัญหา คือ ปัญหาความยุ่งยากในเรื่องเอกสาร, ปัญหาค่าระวางที่สูงที่เกิดจากน้ำหนักสินค้า, ปัญหาจากค่าระวางผันผวน