

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

Paveena Rungsuwannarat

Graduated School of Maritime Administration, Chulalongkorn University, Bangkok 10330,
Thailand

ABSTRACT

The objective of this research is to propose the cost and the factor which is choose for sell and buy incoterm comparison between sea and land for the shipper sugar mill and distributor was selected for this study, Methodology use primary data the cost for Sea freight and Land Freight from Thailand to Cambodia Second, Cost Analysis comparison between Sea freight and land Freight and interview 16 people with seller and buyer who can make a decision to choose and can use incoterms. Respectively, After comparison the cost incoterm found out that Sea Freight save cost more than Land Freight and the factor mostly opinions is Buyer's responsibility and sugar sale system. Although Seller can make profit from freight rate if they change the incoterm to be CFR and CIF but the seller still not change to sell for another term due to company policy, Convenience caused, Release product, internal company logistic and place of destination.

*Author: nastar_nannie02@hotmail.com

ARTICLE INFO

Article history:

Received 17 April 2020

Accepted 8 May 2020

Available online
25 December 2020

Keyword:

Incoterm (อินโคเทอม),
Sugar (น้ำตาล), Container
(เรื่อตู้คอนเทนเนอร์),
Truck (รถบรรทุก)

การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษา การส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ

ปวีณา รุ่งสุวรรณรัชต์^{1*}

สหสาขาวิชาการบริหารกิจการทางทะเล บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
กรุงเทพมหานคร 10330, ประเทศไทย

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนของผู้ขายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกและศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก โดยกรณีศึกษาเป็นบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่งของประเทศไทย วิธีดำเนินการวิจัยใช้วิธีสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ เรื่องต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลและทางบกจากบริษัทกรณีศึกษา บริษัทสายเรือขนส่งสินค้าทางทะเลและบริษัทขนส่งสินค้าทางบกจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชา แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ต้นทุนเพื่อนำมาเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกแล้วนำข้อมูลไปสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายและผู้ซื้อที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมรูปแบบต่างๆ จำนวนรวม 16 ท่าน ผลการศึกษาพบว่าต้นทุนของผู้ขายในการขายอินโคเทอมทางทะเลมีค่าใช้จ่ายประหยัดกว่าต้นทุนการขายอินโคเทอมทางบก และปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายมากที่สุดคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทางและระบบการขนถ่ายน้ำตาล ถึงแม้ผู้ขายจะสามารถสร้างกำไรจากส่วนลดค่าขนส่งสินค้าได้ แต่ผู้ขายยังคงยืนยันไม่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบการขายอินโคเทอมเป็นรูปแบบอื่น เนื่องจากนโยบายของบริษัท, ความสะดวกสบายในการขายสินค้า, ความต้องการระบายสินค้า, ระบบโลจิสติกส์ของบริษัทและสถานที่รับสินค้าปลายทางของผู้ซื้อ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การค้าขายระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา มีการเติบโตในอัตราที่สูงเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาและมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อเนื่องต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำตาลทรายซึ่งเป็น

สินค้าส่งออกหลักเป็นลำดับที่ 5 ของประเทศไทยที่ส่งออกไปยังประเทศกัมพูชา การส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาสามารถขนส่งได้หลากหลายวิธีไม่ว่าจะเป็น ทางอากาศ ทางรถไฟ

ทางทะเล และทางบก ถึงแม้ว่าประเทศกัมพูชาจะมี สนามบินนานาชาติทั้งหมด 11 แห่งแต่มีเพียง สนามบินนานาชาติพนมเปญเพียงแห่งเดียวเท่านั้น ที่มีคลังสินค้าสำหรับอำนวยความสะดวกในการขนส่ง สินค้าทางอากาศ เช่นเดียวกันนั้นการขนส่งสินค้า ทางรถไฟ ระบบรางรถไฟในประเทศกัมพูชามี 2 สาย แต่เนื่องจากรางรถไฟทั้งสองสายนั้นมีสภาพทรุดโทรมและมีการดำเนินการฟื้นฟูแล้วแต่ยังวิ่งทำ ความเร็วได้เพียง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จึงทำให้การ ขนส่งสินค้าทางอากาศและทางรถไฟไม่เป็นที่นิยม วิธีที่นิยมในการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยัง ประเทศกัมพูชาก็คือทางทะเลและทางบก การขนส่ง สินค้าทางทะเลจะใช้เรือในการขนส่งโดยที่ประเทศ กัมพูชา มีท่าเรือนานาชาติรวม 3 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือ นานาชาติสีหนุวิลล์, ท่าเรือนานาชาติพนมเปญ และ ท่าเรือออกญามอง โดยท่าเรือนานาชาติพนมเปญ และท่าเรือออกญามองเป็นท่าเรือเอกชนและเป็น ท่าเรือเปิด ท่าเรือนานาชาติสีหนุวิลล์ปัจจุบันรองรับ น้ำหนักได้ถึง 10,000 ตันทำให้การขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชานิยมใช้ทางทะเลมากที่สุด ส่วนการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจาก ประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา เป็นการขนส่ง แบบประตูถึงประตูซึ่งมีความสะดวกรวดเร็วแต่ ประเทศกัมพูชายังมีข้อจำกัดทางโครงสร้างทางถนน จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางบกโดยใช้รถบรรทุกจึง นิยมรองลงมา

การขนส่งสินค้าทั้ง 4 รูปแบบคือทางอากาศ ทางรถไฟ ทางทะเลและทางบกเป็นส่วนประกอบ หนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งการทำ การค้าระหว่างประเทศโดยปกติแล้วจะมีเงื่อนไขทาง

การค้าหรือที่เรียกว่าอินโคเทอมที่ใช้กันเป็นประจำ คือ F.O.B หรือ C.I.F. และยังมีอินโคเทอมรูปแบบ ต่างๆ อีกหลายแบบ ซึ่งเป็นสาระสำคัญช่วยให้ทราบ ว่าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ใครมีหน้าที่รับผิดชอบ อะไรบ้างและรับภาระหน้าที่แค่ไหน ตลอดจนหน้าที่ ในการจัดยานพาหนะขนส่งด้วย ว่าต้องเริ่มจากจุด ไหนไปถึงจุดไหน โดยระบุอินโคเทอมในการซื้อขาย ตามข้อตกลงในเอกสารซื้อขาย ก็ถือเป็นสิ่งที่ตกลง เข้าใจว่าความรับผิดชอบในการจัดส่งสินค้า ค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงต่อความสูญหาย หรือความ เสียหายของสินค้าที่ซื้อขายกันว่าจะโอนจากผู้ขายไป ยังผู้ซื้อเมื่อใดเพราะอินโคเทอมนี้เป็นแบบสากลที่ ยอมรับใช้กันทั่วโลก

ผู้วิจัยเห็นความสำคัญของการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาและการขาย อินโคเทอมในรูปแบบต่างๆ จึงได้ศึกษาวิจัย เปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทาง ทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาล บรรจุกระสอบ ซึ่งบริษัทกรณีศึกษามีลูกค้า 2 บริษัท โดยที่ลูกค้าบริษัทที่ 1 ชื่อน้ำตาลจากบริษัทส่งออก น้ำตาลขนส่งสินค้าทางทะเลโดยใช้เรือเป็นพาหนะ และใช้อินโคเทอมรูปแบบหนึ่ง ลูกค้าบริษัทที่ 2 ชื่อน้ำตาลจากบริษัทส่งออกน้ำตาลขนส่งสินค้าทางบก โดยใช้รถบรรทุกเป็นพาหนะและใช้อินโคเทอมอีก หนึ่งรูปแบบ นอกจากนี้ผู้วิจัยจะเปรียบเทียบต้นทุน ของผู้ขายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเล และทางบกของอินโคเทอมทั้ง 9 รูปแบบคืออินโค เทอมสำหรับทางทะเล 3 รูปแบบ คือ FOB, CIF และ C&F อินโคเทอมสำหรับทางบกมีอินโคเทอม 6 รูปแบบคือ FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP และ

วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขาย และการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทั้งทางทะเลและทางบก เพื่อเป็นแนวทางให้แก่ผู้ขายในการขายอินโคเทอมในการส่งออกน้ำตาลจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาและผู้ซื้อในการซื้ออินโคเทอมในการนำเข้าน้ำตาลจากประเทศไทยไปประเทศกัมพูชาว่า รูปแบบอินโคเทอมรูปแบบใดก่อให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด

คำถามในงานวิจัย

1. ต้นทุนของรูปแบบการขายอินโคเทอม ระหว่างทางทะเลและทางบกมีความแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร
2. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้ออินโคเทอมทางทะเลและทางบก ในรูปแบบต่างๆ คือปัจจัยใด

วัตถุประสงค์

1. เพื่อเปรียบเทียบต้นทุนของผู้ขายในการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก
2. เพื่อทราบปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการขายและการซื้อรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลและทางบก

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

1. กรณีศึกษาตัวอย่างจากบริษัทผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่ง
2. ศึกษาเฉพาะอินโคเทอมการซื้อขายที่ใช้กับทางทะเล 3 รูปแบบคือ FOB, CIF, C&F และรูปแบบอินโคเทอมทางบก 6 รูปแบบคือ FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP เท่านั้น
3. ศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าน้ำตาล 25 กิโลกรัมจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชา

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง (สงคราม อาสุวารี, 2546) ศึกษาปัจจัยสำคัญต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการส่งออกผลิตผลยางพาราธรรมชาติจากพื้นที่บริเวณภาคใต้ตอนล่างของไทยไปยังประเทศจีนและญี่ปุ่น ปัจจัยที่สำคัญที่สุดของการพิจารณาคัดเลือกเส้นทางการขนส่ง ในมุมมองของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในต่างประเทศคือค่าใช้จ่ายที่ตนเองต้องรับผิดชอบโดยที่ในสถานการณ์ปัจจุบันผู้ประกอบการส่งออกของไทยทำการขายภายใต้เทอม FOB โดยผู้นำเข้าในต่างประเทศเป็นผู้เลือกเส้นทางและจุดส่งออก

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์ : กรณีการส่งออกข้าวบรรจุกระสอบ (วิศิษฐ์วธู สุวรรณพันธ์, 2547) ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยสำคัญที่สุดที่ผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศใช้เป็นเกณฑ์พิจารณาเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์เรียงตามลำดับมีทั้งหมด 11 ปัจจัยดังนี้คือ คือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทางความเสี่ยงด้านเรือ เช่น ขนาดของเรือ เส้นทางเรือ ความน่าเชื่อถือของเจ้าของเรือ สภาพการณ์ท่าเรือปลายทาง ทิศทางนโยบายของรัฐบาลผู้ส่งออกข้าว ความสามารถบริหารจัดการเช่าเรือของผู้ขาย ระบบธนาคารปลายทาง ความรู้ความชำนาญในการปฏิบัติงานเรือ ศักยภาพด้านการเงินของผู้ขายในการชำระค่าระวาง การยอมรับราคาขายสินค้าซีเอฟอาร์ ลักษณะและระบบการขายข้าวปริมาณการขายสินค้า

การขนส่งสินค้าน้ำตาลลงต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปกัมพูชา (เอกพล ประไพทรัพย์สกุล, 2549) การวิจัยนี้เป็นการประเมินประสิทธิภาพกระบวนการในการขนส่งสินค้าน้ำตาลลงด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใน 3 เส้นทางจากโรงงานสระบุรีไปประเทศกัมพูชา ผลการศึกษพบว่า

1. รูปแบบการขนส่งใช้รถเทอร์เลอร์เพียงอย่างเดียวมีประสิทธิภาพมากที่สุด ในด้านต้นทุนค่าใช้จ่ายรวมทั้งต่ำที่สุด โดยมีปัจจัยด้านเวลาและความเสี่ยงที่น้อยที่สุด

2. รูปแบบทางรถไฟและรถเทอร์เลอร์ มีประสิทธิภาพระดับกลาง โดยมีปัจจัยด้านต้นทุนค่าขนส่งที่สูงและปัจจัยด้านเวลาที่ใช้ขนส่งนาน 3. การขนส่งสินค้าทางเรือและรถเทอร์เลอร์ มีประสิทธิภาพในระดับ ปัจจัยด้านต้นทุนค่าขนส่งสูง ปัจจัยด้านเวลาที่ใช้ขนส่งนาน และปัจจัยด้านความเสี่ยงเกิดจากอุบัติเหตุและสินค้าสูญหายสูงสุด

การเปลี่ยนแปลงเทอมนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ จากเทอม FOB เป็น EX WORK (รัตน นุศรานิพรรณ, 2551) ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกในมุมมองของกลุ่มผู้ซื้อ ผู้ขาย และตัวแทนบริหารจัดการขนส่งคือ

1. ปัจจัยด้านต้นทุน 2. ปัจจัยด้านการติดต่อประสานงานและความสะดวก 3. ปัจจัยด้านเวลาในการดำเนินงาน 4. ปัจจัยด้านความเสี่ยงและความไม่แน่นอน

การวิเคราะห์โลจิสติกส์การนำเข้าเหล็กเส้นแบนระหว่าง CIF และ FOB (กุลกานต์ ศรีนารายณ์, 2551) ผลการวิจัยพบว่า การนำเข้าเหล็กเส้นแบนในราคา FOB มีประสิทธิภาพมากกว่า CIF ทั้งด้านต้นทุนรวม, ด้านเวลาในการขนส่งสินค้า และด้านคุณภาพของสินค้า

การเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งสินค้าตู้ทางบกและทางทะเลจากประเทศไทยสู่ประเทศเวียดนาม (ยศวีร์ ตันกิมหงษ์, 2551) ผลของการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าตู้ส่วนใหญ่ในการขนส่งสินค้าใช้ตู้สินค้าชนิดตู้สั้น 20 ฟุต จากการเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าตู้ทางบกและทางทะเล 3 เส้นทางพบว่า แต่ละเส้นทางมีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันคือ 1. เส้นทางทางขนส่งสู่ปลายทางสินค้าฮานอย การขนส่งทางบกจะถูกกว่าและรวดเร็วกว่า

แต่การขนส่งทางทะเลจะปลอดภัยและสะดวกสบายกว่า 2. เส้นทางทางขนส่งสู่ปลายทางดานัง การขนส่งทางบกจะรวดเร็วกว่า การขนส่งทางทะเลจะปลอดภัยและสะดวกสบายกว่าแต่ราคาค่าขนส่งใกล้เคียงกัน 3. เส้นทางทางขนส่งสู่ปลายทางโฮจิมินห์ การขนส่งทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าเล็กน้อย การขนส่งทางบกจะมีระยะเวลาในการขนส่งเร็วกว่าเล็กน้อย ดังนั้น ผู้ประกอบการควรตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับความต้องการและลักษณะของสินค้า เนื่องจากรูปแบบการขนส่งทางบกและการขนส่งทางทะเลมีลักษณะการให้บริการแตกต่างกันซึ่งอาจทำให้เกิดความได้เปรียบทางในการแข่งขัน

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบถั่วเหลืองอาหาร (คันสนีย์ ศิริธนาภิ, 2552) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขายสำหรับวัตถุดิบถั่วเหลืองอาหาร ผลการวิจัยพบว่า

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเงื่อนไข FOB คือ ผู้ซื้อหาค่าระวางเรือและค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย และความสามารถในการหาระวางในช่วงเวลาที่ต้องการ

2. เงื่อนไข CFR คือ ผู้ซื้อหาค่าประกันภัยได้ต่ำกว่าผู้ขาย ความต้องการทำประกันภัยภายในประเทศ และนโยบายผู้ซื้อ

3. ส่วนเงื่อนไข CIF และ DDP มีปัจจัยที่เหมือนกันคือ นโยบายผู้ซื้อ ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และเงื่อนไขที่ผู้ขายแนะนำผู้วิจัยนำปัจจัยที่ได้งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยการเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ เพื่อเป็นแนวทางในการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายและผู้ซื้อเพื่อนำคำตอบที่ได้มาวิเคราะห์และสรุปผลในอนาคตต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

1. สืบหาข้อมูลปฐมภูมิจากบริษัท กรณีศึกษาผู้ส่งออกน้ำตาลรายหนึ่งในเรื่องต้นทุนน้ำตาล, ต้นทุนบรรจุภัณฑ์, ต้นทุนบริหารการจัดการ และต้นทุนค่าขนส่งสินค้า โดยต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือกรุงเทพไปยังท่าเรือสิหนุวิลล์ จากบริษัทกรณีศึกษาที่ใช้บริการจริงอยู่จริง 10 บริษัทและจากการสำรวจเพิ่มเติมอีก 10 บริษัท รวม 20 บริษัทและบริษัทขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกจากต้นทางโรงงานที่จังหวัดเพชรบูรณ์ไปถึงปลายทางกรุงเทพมหานครผ่านประเทศกัมพูชาที่บริษัทกรณีศึกษาใช้จริง 5 บริษัทและจากการสำรวจเพิ่มเติมอีก 15 บริษัทรวม 20 บริษัทเพื่อหาข้อมูลต้นทุนค่าขนส่งสินค้าหากผู้ขายหากเปลี่ยนอินโคเทอมไปใช้ในรูปแบบอื่นๆ

2. นำข้อมูลต้นทุนที่รวบรวมได้มาวิเคราะห์โดยใช้วิธี Cost Analysis เพื่อเปรียบเทียบรูปแบบค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นในการขายอินโคเทอมทั้ง 9 รูปแบบคือ การขายอินโคเทอมทางทะเล 3 รูปแบบ คือ FOB, CIF และ C&F และการขายอินโคเทอมทางบกมีอินโคเทอม 6 รูปแบบคือ FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP

3. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ขายและผู้ซื้อรวม 16 ท่านโดยสัมภาษณ์ผู้ขายจำนวน 10 ท่านและผู้ซื้อจำนวน 6 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกใช้อินโคเทอมรูปแบบต่างๆ ได้

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. การวิจัยเชิงปริมาณจากการวิเคราะห์ต้นทุน ได้แก่ ต้นทุนน้ำตาล, ต้นทุนบรรจุภัณฑ์,

ต้นทุนบริหารการจัดการ, ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า โดยต้นทุนทั้งหมดจะคำนวณเป็นต่อตัน

2. การวิเคราะห์เชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์

เชิงลึกแบบมีโครงสร้าง (Structured Interview) ในเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลในการเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจข้อมูล การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้างกับบุคคลที่มีอำนาจในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมการ โดยติดต่อสัมภาษณ์เพื่อขอข้อมูลเป็นเวลา 4 เดือนคือระหว่างเดือนธันวาคม 2562 – มีนาคม 2563

การนำเสนอข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจและวิเคราะห์ในงานวิจัยการเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ จะข้อมูลที่ได้มาสรุปผลด้วยการบรรยายเชิงพรรณนา และแนะนำข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ขายในการขายรูปแบบอินโคเทอมและผู้ซื้อในการเลือกซื้อรูปแบบอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกที่เหมาะสม

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัย “การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ” บริษัทกรณีศึกษาเป็นบริษัทส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัมมียอดส่งออกต่างประเทศในปี พ.ศ. 2562

จำนวนทั้งสิ้น 26,580.28 ตัน ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจะศึกษาเฉพาะการส่งออกน้ำตาลไปยังประเทศกัมพูชาเท่านั้น ซึ่งบริษัทกรณีศึกษาได้ส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัมไปยังประเทศกัมพูชาจำนวน 1,146 ตันหรือคิดเป็น 4.31% ของการส่งออกน้ำตาลในปี พ.ศ. 2562 โดยบริษัทกรณีศึกษาแบ่งการขายน้ำตาลเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. น้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัม จำนวน 336 ตัน ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม FOB ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และบรรจุเต็มตู้ น้ำหนักรวม 21 ตัน จำนวน 16 ตู้คอนเทนเนอร์

2. น้ำตาลบรรจุกระสอบขนาด 25 กิโลกรัม จำนวน 810 ตัน ผู้ขายขายด้วยรูปแบบอินโคเทอม EXW ในการขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุกของการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาผู้ซื้อใช้รถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุเต็มคันรถน้ำหนักรวม 30 ตันต่อคัน จำนวนรวม 27 คัน

ผู้วิจัยได้แจกแจงรายละเอียดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตและ 40 ฟุตและต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือตู้คอนเทนเนอร์และต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ, 10 ล้อ (พ่วง), รถเทเลเลอร์, ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตและ 40 ฟุตดังตารางที่ 1 และตารางที่ 2

เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายการขายอินโคเทอมทางทะเลคือ FOB, C&F และ CIF ในการขนส่งสินค้าแบบตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุตและ 40 ฟุตจากท่าเรือต้นทางคือท่าเรือกรุงเทพจนถึงปลายทางท่าเรือปลายทางคือท่าเรือสีหนุวิลล์สามารถแจกแจงได้ดังตารางที่ 3

จากการวิจัยการเปรียบเทียบรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลโดยเรือ จะเห็นได้ว่าต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอม FOB ราคาอยู่ที่ 409.69 USD/MT ในการใช้การขนส่งด้วยตู้คอนเทน

เนอร์ขนาด 20 ฟุตมีราคาสูงกว่ารูปแบบอินโคเทอม FOB 401.53 USD/MT ที่ใช้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต และรูปแบบอินโคเทอม FOB มีต้นทุนค่าใช้จ่ายประหยัดที่สุดในการขายอินโคเทอมเพราะเงื่อนไขอินโคเทอมรูปแบบนี้ ผู้ขายไม่ต้องรับภาระค่าขนส่งสินค้าทางทะเล และบริษัทกรณีศึกษาเลือกใช้อินโคเทอมรูปแบบ FOB เพราะผู้ขายไม่ต้องต้องการรับภาระความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจนถึงลูกค้าปลายทางอินโคเทอมรูปแบบ C&F และ CIF โดยรูปแบบอินโคเทอม C&F ผู้ขายมีหน้าที่ผู้ขายรับภาระค่าใช้จ่ายและค่าขนส่งเพื่อการส่งสินค้าถึงปลายทางตามที่ระบุ แต่ไม่ต้องรับผิดชอบในการทำประกันภัย ภาระต้นทุนของผู้ขายจะเพิ่มขึ้นมาจากราคา FOB ประมาณ 40 USD ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 443.02 USD/MT ในการใช้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 428.20 USD/MT ในการใช้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต และอินโคเทอมรูปแบบ CIF จะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากราคา FOB ประมาณ 50 USD ค่าใช้จ่ายอยู่ที่ 453.20 USD/MT ในการขายอินโคเทอมโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และ 438.20 USD/MT ในการขายอินโคเทอมโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าทางเรือโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุตจะสามารถบรรจุจำนวนสินค้าได้ถึง 30 ตันและค่าใช้จ่ายต้นทุนค่าใช้จ่ายถูกที่สุดในการขายรูปแบบอินโคเทอม FOB, C&F และ CIF แต่การขนส่งสินค้าทางทะเลจะนิยมใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตมากกว่าเนื่องจากเหมาะสมกับประเภทสินค้าและสะดวกในการขนย้ายสินค้าอีกด้วย

จากตารางที่ 4 พบว่าต้นทุนผู้ขายในการขายรูปแบบ อินโคเทอมทางบกโดยใช้รถบรรทุก 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ, 10 ล้อ (พ่วง), รถเทเลเลอร์, ตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต อินโคเทอมรูปแบบ FCA มีต้นทุนต่อตันประหยัด รองลงมาจาก EXW ทั้งนี้เพราะรูปแบบอินโคเทอมแบบ FCA ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ส่งออกคือหน้าโรงงานของผู้ขายและสิ่งที่เพิ่มเติมคือ ทำศุลกากรขาออกให้ผู้ซื้อ แต่ไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าแต่อินโคเทอมรูปแบบนี้ ผู้ขายสามารถทำกำไรจากค่า Handling คือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินเอกสารต่างๆ ได้

การขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกโดยการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกจะเห็นได้ว่าต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดที่สุดและรวมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกด้วยการขายด้วยอินโคเทอม CPT โดยใช้รถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) บรรจุน้ำหนักได้ 30 ตันซึ่งสูงที่สุดในการขนส่งและมีต้นทุนต่อตันอยู่ที่ 510.27 USD/MT

ผู้วิจัยอธิบายวัตถุประสงค์ในการวิจัยและให้ผลการวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและต้นทุนในการขายอินโคเทอมทุกรูปแบบระหว่างทางทะเลและทางบก และสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบกในการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ขายจำนวน 10 ท่านและผู้ซื้อจำนวน 6 ท่านจำนวนทั้งสิ้น 16 ท่าน ซึ่งผู้ที่ให้การสัมภาษณ์จะเป็นผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจขายและซื้อรูปแบบอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก

โดยคะแนนความคิดเห็นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบอินโคเทอมจากมากที่สุดไปน้อยที่สุดแบ่งระดับได้ดังต่อไปนี้

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

ซึ่งสรุปผลได้ว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายมากที่สุดคือ ความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ระบบการขายน้ำตาล

ส่วนผู้ซื้อปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมมากที่สุดคือ ระบบการขายน้ำตาล, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท

เมื่อเปรียบเทียบจะพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินโคเทอมของผู้ขายและผู้ซื้อที่มีความคิดเห็นตรงกันคือเรื่องระบบการขายน้ำตาล

ผู้วิจัยได้สำรวจข้อมูลของบริษัทขนส่งเพิ่มเติม ปกติแล้วบริษัทสายเรือจะมีส่วนลดค่าขนส่งสินค้าให้กับผู้ใช้บริการซึ่งคือผู้ขาย บริษัทสายเรือสามารถลดค่าขนส่งให้ผู้ขายได้ 20%, 30%, 40% และ 50% ตามลำดับ

เนื่องจากผู้ซื้อรายใหญ่ของบริษัทกรณีศึกษาใช้การขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก 10 ล้อ (พ่วง) และใช้รูปแบบอินโคเทอมแบบ EXW จำนวน 810 ตันในปี 2562 หากต้องการให้ผู้ซื้อเปลี่ยนรูปแบบมาใช้รูปแบบอินโคเทอมทางทะเลคือ FOB, CIF และ CIF โดยขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต และบรรจุเต็มตู้น้ำหนักรวม 21 ตันต่อตู้ จะรวมการขนส่งสินค้าทั้งหมดเป็น 39 Shipmentต่อปีหรือ3.25 Shipment ต่อเดือน ซึ่งผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลต้นทุนค่าใช้จ่ายและกำไร

ที่ผู้ขายจะได้หากผู้ซื้อเปลี่ยนรูปแบบอินโคเทอมมาเป็นอินโคเทอมรูปแบบ C&F และ CIF ผู้ขายจะ

สามารถสร้างกำไรจากค่าขนส่งสินค้าได้ดังตารางที่ 5 ตารางที่ 6 และตารางที่ 7

ตารางที่ 1 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือ

No	Description Of Charges	Currency	20 FT (21 MT)	40 FT (30 MT)	Remark
1	Freight Charge	USD	700.00	800.00	Per/Container
2	Ocean Carrier-Intl Ship & Port	USD	14.00	14.00	Per/Container
3	Port and/or Terminal dues at Destination	USD	140.00	140.00	Per/Container
4	Sealing Charges & associated	USD	8.00	8.00	Per/Container
5	Terminal Handling Charge Origin	USD	94.00	94.00	Per/Container
	Total	USD	956.00	1,056.00	Per/Container
	Exchange Rate	USD	30.00		

ที่มา : รวบรวมจากการสอบถามบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเลจำนวน 20 บริษัท

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางทะเลจำนวน 20 บริษัท

ตารางที่ 2 ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกโดยรถบรรทุกประเภท

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าทางบกโดยรถบรรทุก										
รถ 4 ล้อ, 6 ล้อ, 10 ล้อ, 10 ล้อ (พ่วง), รถเทรลเลอร์, ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และ ตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต										
no	DESCRIPTION OF CHARGES	Currency	4 WHEELS 1 TRUCK (2 MT)	6 WHEELS 1 TRUCK (6 MT)	10 WHEELS 1 TRUCK (15 MT)	10 WHEELS (Double) 1 TRUCK (30 MT)	TRAILER 1 TRUCK (30 MT)	20 FT 1 CTN (21 MT)	40 FT 1 CTN (30 MT)	REMARK
	THAILAND CHARGES LIST									
1	Labour Charge At Origin	USD	70.00	70.00	70.00	70.00	70.00	70.00	70.00	PER TRUCK
2	Transportation from Si Thep To Poipet Border	USD	285.00	520.00	735.00	870.00	870.00	1,200.00	2,650.00	PER TRUCK
	CAMBODIA CHARGES LIST									
3	Transportation from Poipet Border To Phnom Penh	USD	470.00	470.00	650.00	820.00	2,300.00	2,000.00	2,000.00	PER TRUCK
4	Custom Clearance from Thailand Side	USD	45.00	45.00	45.00	45.00	45.00	200.00	200.00	PER TRUCK
5	Custom Clearance from Cambodia Side	USD	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	17.00	PER TRUCK
6	Customs Processing Fee	USD	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00	PER TRUCK
7	Customs Evaluation	USD	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	200.00	PER TRUCK
8	Form D Application	USD	350.00	350.00	350.00	350.00	350.00	350.00	350.00	PER TRUCK
9	Container LOLO (Crane Service)	USD	-	-	-	-	-	80.00	80.00	PER TRUCK
10	Appl't Invoice Approval at Phnom Penh Customs	USD	-	-	-	-	-	600.00	600.00	PER TRUCK
	ADDITIONAL CHARGE									
11	CDC Approval	USD	380.00	380.00	380.00	380.00	380.00	-	-	PER TRUCK
12	Custom Permit First Truck	USD	350.00	350.00	350.00	350.00	350.00	-	-	PER TRUCK
13	EVALUTION ON INVOICE FIRST	USD	280.00	280.00	280.00	280.00	280.00	-	-	PER TRUCK
14	SCAN FEE	USD	21.00	21.00	21.00	21.00	21.00	100.00	100.00	PER TRUCK
15	Any Import Permit For Garment Product	USD	-	-	-	-	-	200.00	200.00	PER TRUCK
	UNLOADING : UNDER CNEE ACCOUNT									
16	TRUCKING DOWNTOWN PERMIT DAY TIME	USD	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	40.00	40.00	PER TRUCK
17	TRUCKING DOWNTOWN PERMIT NIGHT TIME	USD	50.00	50.00	50.00	50.00	50.00	150.00	150.00	PER TRUCK
18	Thai Truck Stand By Charge	USD	150.00	150.00	150.00	150.00	150.00	-	-	PER TRUCK
19	Khmer Truck Stand By Charge	USD	80.00	80.00	80.00	80.00	80.00	-	-	PER TRUCK
	TOTAL COST	USD	2,863.00	3,098.00	2,763.00	3,068.00	5,278.00	5,222.00	6,672.00	PER TRUCK
	EXCHANGE RATE USD	USD	30.00							

ที่มา : รวบรวมจากการสอบถามบริษัทขนส่งสินค้าทางบกจำนวน 20 บริษัท

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกจำนวน 20 บริษัท

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเล

เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลโดยผู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตและ 40 ฟุต					
No.	Description	FOB	C&F	CIF	Remark
1	Container 20 ft'	409.69	443.02	453.02	USD/MT
2	Container 40 ft'	401.53	428.20	438.20	USD/MT
	Exchange Rate	30.00			USD

ที่มา : จากการสำรวจ

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกโดยรถบรรทุกประเภท

เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขายรูปแบบอินโคเทอมทางบกโดยรถบรรทุกประเภท							
No.	Description Of Charges	FCA	CPT	CIP	DAP / DAT	DDP	Remark
1	4 wheels	540.00	1,971.50	1,981.50	2,041.50	2,041.50	USD/MT
2	6 wheels	435.00	951.33	961.33	981.33	981.33	USD/MT
3	10 wheels	403.50	587.70	597.70	605.70	605.70	USD/MT
4	10 wheels (Double)	393.00	495.27	505.27	509.27	509.27	USD/MT
5	Trailer	393.00	563.93	578.93	582.93	582.93	USD/MT
6	Container 20 ft'	397.50	646.17	656.17	661.88	661.88	USD/MT
7	Container 40 ft'	410.10	632.50	642.50	646.50	646.50	USD/MT
	Exchange Rate	30.00					USD

ที่มา : จากการสำรวจ

ตารางที่ 5 กรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม CFR

กรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม CFR					
รายละเอียด	ลด 20%	ลด 30%	ลด 40%	ลด 50%	สกุลเงิน
ต้นทุนน้ำตาลที่ขาย	276,412.50	276,412.50	276,412.50	276,412.50	USD
ต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์	36,855.00	36,855.00	36,855.00	36,855.00	USD
ต้นทุนค่าบริหารจัดการ	12,285.00	12,285.00	12,285.00	12,285.00	USD
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7,987.20	6,988.80	5,990.40	4,992.40	USD
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	21,840.00	19,110.00	16,380.00	13,650.00	USD
รวมค่าใช้จ่าย	355,379.70	351,651.30	347,922.90	344,194.50	USD
รายได้รวม	507,960.18	507,960.18	507,960.18	507,960.18	USD
กำไรจากการขาย	152,580.48	156,308.88	160,037.28	163,765.68	USD
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00				USD

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 6 กรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม CIF

กรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม CIF					
รายละเอียด	ลด 20%	ลด 30%	ลด 40%	ลด 50%	สกุลเงิน
ต้นทุนน้ำตาลที่ขาย	276,412.50	276,412.50	276,412.50	276,412.50	USD
ต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์	36,855.00	36,855.00	36,855.00	36,855.00	USD
ต้นทุนการบริหารจัดการ	12,285.00	12,285.00	12,285.00	12,285.00	USD
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	7,987.20	6,988.80	5,990.40	4,992.40	USD
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	21,840.00	19,110.00	16,380.00	13,650.00	USD
ค่าประกันสินค้า	6,552.00	5,733.00	4,914.00	4,095.00	USD
รวมค่าใช้จ่าย	361,931.70	357,384.30	352,836.90	348,289.50	USD
รายได้รวม	519,426.18	519,426.18	519,426.18	519,426.18	USD
กำไรจากการขาย	157,494.81	162,041.88	166,589.28	171,136.68	USD
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00				USD

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบกรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม FOB, CFR, CIF

เปรียบเทียบกรณีส่วนลดค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอินโคเทอม FOB, CFR, CIF						
กำไรจากการขายรูปแบบอินโคเทอม	ปี 2562	ลด 20%	ลด 30%	ลด 40%	ลด 50%	สกุลเงิน
FOB	134,209.14	-	-	-	-	USD
CFR	-	152,580.48	156,308.88	160,037.28	163,765.68	USD
CIF	-	157,494.81	162,041.88	166,589.28	171,136.68	USD
อัตราแลกเปลี่ยน	30.00					USD

ที่มา: จากการสำรวจ

อภิปรายผลการวิจัย

หากผู้ขายเปลี่ยนการขายจากอินโคเทอม EXW ทางบกมาขายด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลคือ FOB, CFR และ CIF ซึ่งผู้ขายสามารถทำกำไรจากส่วนลดค่าขนส่งสินค้าได้และได้กำไรสูงสุดคือ 171,136.68 USD ต่อปีในการขาย CIF ซึ่งสามารถทำกำไรได้เพิ่มจากการขายรูปแบบ FOB ได้เพียง 47,206.68 USD ต่อปี ดังนั้นกำไรจากค่าขนส่งสินค้าที่จะได้รับยังไม่จูงใจให้ผู้ขายเปลี่ยนรูปแบบอิน

โคเทอมทางทะเล อีกทั้งปัจจัยการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาเป็นการขนส่งสินค้าระยะใกล้ และด้วยสินค้าประเภทน้ำตาลเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคมีวันหมดอายุ ดังนั้นผู้ขายจึงต้องการระบายสินค้าออกไปมากกว่าต้องการกำไรจากค่าขนส่งสินค้า

สรุปผลการศึกษา

การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินทอเมระหว่างทางทะเลและทางบก: กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ โดยใช้การวิเคราะห์ต้นทุนค่าใช้จ่ายและการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้างในการเก็บรวบรวมข้อมูลปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินทอเมทางทะเลและทางบกด้วยการเปรียบเทียบรูปแบบอินทอเมทางทะเล 3 รูปแบบคือ FOB, C&F และ CIF และรูปแบบอินทอเมทางบก 6 รูปแบบคือ FCA, CPT, CIP, DAT, DAP และ DDP

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้นพบว่า การขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบอินทอเมทางทะเลมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกทุกประเภท และผู้ขายไม่ต้องการเปลี่ยนรูปแบบอินทอเมทางทะเลและทางบกไปเป็นรูปแบบอื่นปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินทอเมมากที่สุดของผู้ขายคือเรื่องความรับผิดชอบของผู้ซื้อปลายทาง, ระบบการขนถ่ายน้ำตาล, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท

ในขณะที่ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินทอเมมากที่สุดของผู้ซื้อคือ ระบบการขนถ่ายน้ำตาล, ความสะดวกสบายของผู้ซื้อ และนโยบายของบริษัท

ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการตัดสินใจเลือกรูปแบบอินทอเมมากที่สุดของผู้ขายและผู้ซื้อที่มีความคิดเห็นตรงกันคือเรื่องระบบการขนถ่ายน้ำตาล

ถึงแม้ผู้วิจัยได้ศึกษาเพิ่มเติมว่าถ้าหากบริษัทสายเรือขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถลดค่าขนส่งสินค้าได้สูงสุดคือ 50% และผู้ขาย สามารถทำกำไรได้สูงสุด 36,627.54 USD ต่อปี ผู้ขายก็ยังไม่สนใจที่จะเปลี่ยนรูปแบบอินทอเมจาก EXW ไปใช้รูปแบบ FOB, CFR และ CIF เนื่องจากปัจจัยเนื่องจากการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศกัมพูชาเป็นการขนส่งสินค้าระยะใกล้ และ

ด้วยประเภทสินค้าเองเป็นน้ำตาลที่มีวันหมดอายุ ผู้ขายจึงต้องการระบายสินค้ามากกว่าต้องการกำไร แล้วผู้ขายมองว่าจะไม่คุ้มค่ากับความเสี่ยงที่จะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่อาจจะเกิดขึ้น

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. งานวิจัยครั้งนี้จำกัดการศึกษาเพียงบริษัทกรณีศึกษาส่งออกน้ำตาลเพียงบริษัทเดียวเท่านั้น ด้วยข้อจำกัดของเวลาในการวิจัย ซึ่งบริษัทที่ส่งออกน้ำตาลทั้งหมดมีหลายบริษัทควรมีการเปรียบเทียบหลายๆ บริษัทเพื่อให้ได้ข้อมูลและความรู้ที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

2. ในการซื้อขายน้ำตาลบรรจุสำหรับส่งออกต่างประเทศเช่น ทวีปยุโรป หมู่เกาะต่างๆ แปซิฟิก แอฟริกา และยังมีอีกหลายประเทศที่น่าสนใจในการทำวิจัยเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินทอเม และรูปแบบการขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางการเดินเรือต่างๆ เพื่อเป็นการเพิ่มโอกาสในธุรกิจส่งออกน้ำตาลได้มากยิ่งขึ้น เป็นต้น

บรรณานุกรม

- กรมศุลกากร. (2561). ความเป็นมาของ INCOTERM 2010, วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤศจิกายน 2562, เข้าถึงได้จาก http://www.customs.go.th/content.php?ini_content=customs_valuation_03&ini_menu=menu_customs_value&lang=th&left_menu=menu_customs_value_03
- กรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม. (2556). คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน” กรมการขนส่งทางบกกระทรวงคมนาคม, วันที่ค้นข้อมูล 18 พฤศจิกายน 2562, เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER1/DRAWER060/GENERAL/DATA0000/00000048.PDF>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2561). ประเทศกัมพูชา, วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤศจิกายน 2562, เข้าถึงได้จาก https://www.ditp.go.th/contents_attach/221327/221327.pdf
- กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ และคนอื่นๆ. (2556). การจัดการโลจิสติกส์. กรุงเทพมหานคร: แมคกรอ-ฮิล อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล เอ็นเตอร์ไพรส์ อิงค์.
- กุลกานต์ ศรณารายณ์. (2551). การวิเคราะห์โลจิสติกส์การนำเข้าเหล็กเส้นแบนระหว่าง CIF และ FOB ,วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ปิยะกรณ์ สุนทรวัฒน์. (2553). ปัจจัยในการคัดเลือกผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคด้วยรถบรรทุก. ,วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภัทรวีร์ คล้ายเคลื่อน. (2544). การนำกฎหมายของนายวาณิชย์ (lex mercatoria) มาใช้ในการระงับข้อพิพาทโดยศาลไทย: ศึกษาเฉพาะกรณี INCOTERMS 2000. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วัลย์พันธ์ เจริญไทย. (2549). การวิเคราะห์ต้นทุนทางโลจิสติกส์เพื่อการกระจายสินค้า ,วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิตสาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ สหสาขาวิชา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิศิษฐ์วฐ สุวรรณพันธ์มณี. (2547). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขายเทอมซีเอฟอาร์ : กรณีการส่งออกข้าวบรรจุกระสอบ ,วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ สหสาขาวิชา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- คันสนีย์ ศิริธนากิจ. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกผู้ผลิต เงื่อนไขการค้า และรูปแบบการซื้อขาย สำหรับวัตถุดิบกลั่นรสอาหาร, วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (สหสาขาวิชา), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สงคราม อาฮูวารี. (2546). ความเหมาะสมของการส่งออกยางพาราด้วยเรือชายฝั่ง, วิทยานิพนธ์ วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมเกียรติ สหประชา. (2555). การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปสหภาพยุโรป, วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ สหสาขาวิชา, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เอกพล ประไพทรัพย์สกุล. (2549). การขนส่งสินค้าน้ำตาลถูกต้องเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทยไปกัมพูชา,
วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์ สหสาขาวิชา, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.