

บทคัดย่อ

ประมาณ 95% ของการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น เป็นการขนส่งด้วยตู้สินค้า เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ในระยะ 15 ปีที่ผ่านมา ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าในแต่ละ ประเทศ มีความต้องการในการขนส่งตู้สินค้าขาไปและขากลับไม่เท่ากัน ทำให้เกิดความไม่สมดุลกันของปริมาณ การหมุนเวียนตู้คอนเทนเนอร์ โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคเอเชียกับอเมริกาเหนือ และ ระหว่างภูมิภาคเอเชียและยุโรป ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ที่ต้องมี ค่าใช้จ่ายในการหมุนเวียนตู้สินค้าเปล่า (Repositioning of empty container) เพื่อนำกลับมาใช้งานใน ภูมิภาคที่มีความต้องการส่งออกสินค้า และส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือในการขนส่งตู้สินค้าเพิ่มขึ้นกว่าภูมิภาค อื่น

ในปี 2553 ประเทศไทยได้มีการนำเข้าตู้สินค้าเปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญ ของประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 47.92 ของปริมาณตู้สินค้านำเข้าทั้งหมด และเกือบทั้งหมดถูกใช้ไปเพื่อ ส่งออกสินค้า โดยส่งผลให้ผู้ส่งออกสินค้าของไทยมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสินค้าที่ค่อนข้างสูง และ เป็นอุปสรรคสำคัญในการแข่งขันกับประเทศอื่น

ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออกอาหารอันดับ 7 ของโลก รองจากกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา บราซิล จีน แคนาดา และอาร์เจนตินา โดยมีปริมาณการส่งออกอาหารพร้อมรับประทานของไทย ในปี 2555 ประมาณ 95,403 ตัน หรือคิดเป็นมูลค่าการส่งออก 15,023.25 ล้านบาท และมีแนวโน้มการเติบโตในอนาคต เนื่องจากมีความหลากหลาย มีความอุดมสมบูรณ์ของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต มีรสชาติดีเป็นที่นิยมของผู้บริโภค ในต่างประเทศ และเป็นอุตสาหกรรมที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

การศึกษาได้รวบรวมข้อมูลจากจากหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าแช่เยือกแข็ง ผู้ให้บริการส่งออกสินค้า สายการบินเรือ ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาข้อมูล การใช้งานตู้คอนเทนเนอร์ประเภทแช่แข็งเพื่อการส่งออกอาหารพร้อมรับประทาน

ผลการศึกษาข้อมูลถามพบว่าผู้ประกอบการอาหารพร้อมรับประทานทั้งหมดเลือกใช้ตู้สินค้าแช่แข็ง เพื่อการส่งออก และส่วนใหญ่เลือกการใช้บริการเหมาตู้ (FCL) โดยมีสถานที่บรรจุสินค้าเข้าตู้ที่โรงงานผลิต ใช้เวลาในการบรรจุสินค้าเฉลี่ย 3 ชั่วโมงต่อครั้ง ทั้งนี้ผู้ประกอบการได้คำนึงถึงคุณภาพของสินค้าเป็นสิ่งสำคัญ ผู้ประกอบการเลือกใช้บริการส่งออกผ่านผู้ให้บริการส่งออกสินค้า หรือเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการระวางเรือ (Freight Forwarder) ปัจจัยสำคัญที่เลือกใช้ใช้บริการผู้ให้บริการส่งออกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ คือ ด้านราคา ด้านเวลา และด้านการให้บริการตามลำดับ ส่วนใหญ่ไม่พบปัญหาการขาดแคลนตู้สินค้าชนิดแช่แข็งเพื่อการ ส่งออก แต่มีปัญหากับสภาพของตู้ที่ไม่พร้อมต่อการใช้งาน เช่น ไม่สามารถปรับอุณหภูมิได้ตามที่กำหนด ความสะอาดและความปลอดภัยของสินค้า

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การขนส่งอาหารพร้อมรับประทานด้วยตู้สินค้าแช่แข็ง คือ การต้องการระวาง เรือเพื่อส่งออกสินค้าในช่วงฤดูส่งออกผลไม้ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่สูงสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่หรือราย



เล็ก ความไม่พร้อมของผู้สินค้าในการใช้งาน การขนส่งด้วยรถหัวลากโดยไม่จ่ายกระแสไฟให้กับผู้สินค้า ปัญหา การขาดแคลนคนขับรถหัวลาก ข้อจำกัดของปลั๊กสำหรับจ่ายไฟฟ้าให้กับผู้สินค้าในบริเวณท่าเทียบเรือ

ผู้ศึกษาได้สรุปข้อเสนอแนะและแนวทางการในการลดผลกระทบการขนส่งอาหารพร้อมรับประทาน ด้วยผู้สินค้าแข่งขันในแต่ละปัจจัยไว้อย่างชัดเจน และสามารถนำไปปฏิบัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบ โลจิสติกส์ในการขนส่งอาหารพร้อมรับประทานได้ต่อไป

Abstracts

According to the basis of sea transportation generally perceived all around the world, the biggest proportion, approximately 95%, is marked as containerized cargoes. This is due to the facts that to transport cargoes using container system can bring about more convenience, expedition, as well as cost-saving to shippers. However, during the past 15 years, the volumes of containers transported by seagoing vessels to and from many countries worldwide have shown unbalance. Thus, this condition has caused an unbalance to container flow especially in the shipping route between Asia-North America and also Asia-Europe. Consequence, it has led adverse effects to service providers sector in term of expending more money on repositioning of empty containers needed to move back for using in the regions where demand for exported cargoes are occurring. Moreover, this condition has also caused increasing in ship freight at more level than that of the other regions.

In the year 2010, the number of empty containers that were transported into Thailand through Laem Chabang Port, which is the main port of the country, shares about 47.92% of all imported containers. Almost of these empty containers were used for exported cargoes. Therefore, this situation can lead to the increasing in transporting cost that Thai exporters have faced and also can obstruct the competition capability for the country as well.

In addition, Thailand has currently been the 7th food exporter in the world, while the European Union, USA, Brazil, China, Canada, and Argentina are ranked the first to sixth food exporters respectively. In the year 2012, the ready to eat food has exported from Thailand for approximately 95,403 metric ton with the value of around 15,023.25 million Thai Baht. This kind of exported food has been expected to be continuously growing in number due to their diversity, abundance of raw materials to manufacture, their taste that quit being favored by consumers in foreign countries, as well as the advantage of continuous development in their own industry.

In this research, main data and information was collected from government agencies and private companies both in and outside the country through surveying processes including interview sheets, in-depth interview of some export companies in frozen food business, freight forwarders, ship liners, port operators, and related business owners. The purpose of this study is focused on identifying the characteristics of reefer container flow, particularly within the exported ready to eat food business.

As shown by the result that all the exported ready to eat food business owners have chosen reefer container to export their goods. Most of them prefer to use full container load (FCL) for stuffing only their own commodities without sharing any space to others. The places for stuffing work are normally in factories taking average 3 hours per one container. All the business owners concern on the quality of their goods and choose to use services provided by shipper or freight forwarders. Significant factors that have influenced the shippers to choose a provider to service them are pricing, time, and service side respectively. In general, the problem of reefer container shortage has rarely found through this surveying. However, the problem dealing with reefer container in bad condition, not ready to be used, can be found such as cannot be able to adjust temperature, not clean or safe enough for stuffing goods.

Furthermore, some factors that affect the transport of ready to eat food. have also been found including the increasing demand for freight during fruit season, highly cost that is not economy to the new or small business owners, reefer container is not in good condition, container truck lacks electrical supply for reefer container, lack of truck driver, limitation of electrical outlet for reefer container in some terminal port.

In this study, some recommendations for reducing adverse effects occurring in the transport of ready to eat food are proposed to be used in practice in order to bring about more efficiency to this logistics system.