

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ผลจากแบบสอบถาม

ผลจากแบบสอบถาม ในภาคใต้ตอนล่างมีผู้ส่งออก 28 โรงงาน ซึ่งเป็นตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 28 โรงงาน คิดเป็น 100% ในจำนวนนี้เป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีโรงงานตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา 21 โรงงาน คิดเป็น 75% ของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4-1 แสดงที่ตั้งโรงงานของผู้ตอบแบบสอบถาม

ที่ตั้งโรงงาน	จำนวนโรงงาน	ร้อยละ
กระบี่	1	3.6
นครศรีธรรมราช	3	10.7
ตรัง	2	7.1
ภูเก็ต	1	3.6
สงขลา	21	75.0
รวม	28	100.0

จากตารางที่ 4-1 ผู้ตอบแบบสอบถาม ได้ส่งสินค้าออกไปประเทศต่างๆ ตามปริมาณของการส่งออกมากที่สุดถึงน้อยที่สุด 3 ลำดับแรก

1. ส่งออกไปประเทศจีนมากที่สุด 14 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 50 ต่อมาได้แก่ประเทศญี่ปุ่น มี 7 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 25 มาเลเซีย 5 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 17.90 และสหรัฐอเมริกา 2 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 7.10
2. ส่งออกไปประเทศจีนมากที่สุด 11 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 39.30 ต่อมาได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น มี 9 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 32.10 และสหรัฐอเมริกา 5 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 17.90 และมาเลเซีย 3 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 10.70
3. ส่งออกไปประเทศต่างๆ ในจำนวนใกล้เคียงกัน แต่ส่งออกไปประเทศมาเลเซีย 7 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 25 เป็นจำนวนมากที่สุด

ตารางที่ 4-2 แสดงประเทศปลายทาง

ประเทศ	ลำดับ 1		ลำดับ 2		ลำดับ 3	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
จีน	14	50.00	11	39.30	1	3.60
ญี่ปุ่น	7	25.00	9	32.10	4	14.30
มาเลเซีย	5	17.90	3	10.70	7	25.00
สหรัฐอเมริกา	2	7.10	5	17.90	3	10.70
ไต้หวัน	-	-	-	-	1	3.60
บราซิล	-	-	-	-	2	7.10
สเปน	-	-	-	-	2	7.10
สิงคโปร์	-	-	-	-	3	10.70
อิตาลี	-	-	-	-	2	7.10
เกาหลีใต้	-	-	-	-	3	10.70
รวม	28	100.00	28	100.00	28	100.00

จากตารางที่ 4-2 การส่งออกสินค้าบรรจุตู้ (Container) ผู้ส่งออกซื้อขายกันด้วยเทอม (FOB) จำนวน 25 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 89.30 และซื้อขายด้วยเทอม (CIF) จำนวนร้อยละ 3 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 10.70

ตารางที่ 4-3 แสดงเทอมการซื้อขาย

เทอมการซื้อขาย	จำนวน โรงงาน	ร้อยละ
FOB	25	89.3
CIF	3	10.7
Total	28	100.0

จากตารางที่ 4-3 ผู้ส่งออกสินค้าบรรจุตู้ (Container) มีการบรรจุเพื่อการส่งออกแบบ (FCL) จำนวน 27 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 96.40 และส่งออก 2 แบบปนกันทั้ง (FCL) และ (LCI) มี 1 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 3.6 จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด

ตารางที่ 4-4 แสดงลักษณะการบรรจุตู้สินค้า

แบบการส่งออก	จำนวนโรงงาน	ร้อยละ
FCL	27	96.4
FCL/LCL	1	3.6
Total	28	100.0

จากตารางที่ 4-4 ผู้ส่งออกส่งสินค้าออกผ่านท่าเรือต่าง ๆ เป็นส่วนใหญ่ดังนี้ ท่าเรือป็นัง 20 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 71.4 ท่าเรือสงขลา 6 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 21.40 ส่วนท่าเรือตันจุงปีลาปัส และท่าเรือสิงคโปร์ เลือกใช้จำนวนท่ากันอย่างละ 1 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 3.60% เท่ากัน

ตารางที่ 4-5 แสดงท่าเทียบเรือที่ใช้ในการส่งออก

ท่าเทียบเรือที่ใช้	จำนวนโรงงาน	ร้อยละ
ท่าเรือสงขลา	6	21.4
ท่าเรือป็นัง	20	71.4
ท่าเรือตันจุงปีลาปัส	1	3.6
ท่าเรือสิงคโปร์	1	3.6
รวม	28	100.0

จากตารางที่ 4-5 ผู้ส่งออกบรรจุสินค้าใส่ตู้ (Container) เพื่อการส่งออก ที่โรงงาน 27 โรงงาน คิดเป็น 96.40% และบรรจุที่ท่าเรือ 1 โรงงาน คิดเป็น 3.60%

ตารางที่ 4-6 แสดงสถานที่บรรจุสินค้า

สถานที่บรรจุสินค้า	จำนวนโรงงาน	ร้อยละ
ที่โรงงาน	27	96.4
ที่ท่าเรือ	1	3.6
รวม	28	100.0

จากตารางที่ 4-6 ปัจจัยที่ผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือของผู้ส่งออกอันดับแรกได้แก่ ประเทศคู่ค้า เป็นฝ่ายเลือกท่าเรือเพื่อการส่งออก เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกท่าเรือของผู้ส่งออกถึง 28 โรงงาน คิดเป็น 100.00% สำหรับค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำและค่าใช้จ่ายรวมต่ำ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อผู้ส่งออกรองลงมา ผู้ส่งออกเลือกตอบปัจจัยละ 26 โรงงาน คิดเป็น 92.90% เท่ากัน ส่วนปัจจัยอื่น ๆ มีผลต่อผู้ส่งออกในอัตราต่าง ๆ กัน ดังแสดงในตาราง

ตารางที่ 4-7 แสดงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือ	จำนวน	ร้อยละ
1. ค่าขนส่งจากโรงงานถึงท่าเรือต่ำ	10	35.70
2. ค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำ	26	92.90
3. ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	26	92.90
4. การขนส่งจากโรงงานถึงท่าเรือใช้เวลาน้อยและสะดวก	7	25.00
5. ระยะเวลาตั้งแต่ขนส่งระหว่างโรงงานกับประเทศปลายทางน้อย	5	17.90
6. มีความถี่ของเที่ยวเรือมาก	24	85.70
7. มีเรือหลายสายให้เลือก	24	85.70
8. ระเบียบ กฎเกณฑ์ เอกสารการส่งออก-นำเข้า สะดวก	16	57.10
9. บุคลากรประจำท่าเรือมีประสิทธิภาพ เอาใจใส่และอำนวยความสะดวกดี	21	75.00
10. ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ	28	100.00

จากตารางที่ 4-7 ปัจจัยในการเลือกท่าเรือ อย่างหนึ่งคือค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำ ผู้ส่งออกที่เลือกปัจจัยนี้มี 26 โรงงาน ในจำนวนนี้ส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 20 โรงงาน ท่าเรือสงขลา 5 โรงงาน ท่าเรือตันจุงปีลาปัส 1 โรงงาน

ตารางที่ 4-8 แสดงปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำ มีผลต่อการเลือกท่าเรือเพื่อส่งออก

ค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำ	ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
	ท่าเรือ	ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือตันจุงปีลาปัส	ท่าเรือสิงคโปร์	
	สงขลา				
ไม่ใช่ปัจจัย	1			1	2
เป็นปัจจัย	5	20	1		26
รวม	6	20	1	1	28

จากตารางที่ 4-8 ปัจจัยในการเลือกท่าเรือ อย่างหนึ่งคือค่าใช้จ่ายรวมต่ำ ผู้ส่งออกที่เลือกปัจจัยนี้มีจำนวน 26 โรงงาน ในจำนวนนี้ส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 20 โรงงาน ท่าเรือสงขลา 5 โรงงาน ท่าเรือตันจุงปีลาปัส 1 โรงงาน

ตารางที่ 4-9 แสดงปัจจัยค่าใช้จ่ายรวมต่ำ

ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
	ท่าเรือ	ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือตันจุงปีลาปัส	ท่าเรือสิงคโปร์	
	สงขลา				
ไม่ใช่ปัจจัย	1			1	2
เป็นปัจจัย	5	20	1		26
รวม	6	20	1	1	28

จากตารางที่ 4-9 ปัจจัยในการเลือกให้ท่าเรืออย่างหนึ่งคือ ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ ผู้ส่งออกที่เลือกปัจจัยนี้มี 28 โรงงาน ทั้งหมดส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 20 โรงงาน ผ่านท่าเรือสงขลา 6 โรงงาน ท่าเรือตันจุงปีลาปัส และท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือละ 1 โรงงาน

ตารางที่ 4-10 แสดงประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ มีผลต่อการเลือกท่าเรือ

ประเทศคู่ค้าเป็น ฝ่ายระบุท่าเรือ	ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
	ท่าเรือ	ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือตันจุงปีลาปัส	ท่าเรือสิงคโปร์	
	สงขลา				
เป็นปัจจัย	6	20	1	1	28
Total	6	20	1	1	28

จากตารางที่ 4-10 ปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือโดยประเทศคู่ค้าเป็นผู้เลือกท่าเรือ นั้น มี 28 โรงงาน โดยใช้เส้นทาง โรงงาน-ด่านสะเดา-ท่าเรือปีนัง มากที่สุด จำนวน 19 โรงงาน ลำดับต่อมาใช้เส้นทางโรงงาน-ท่าเรือสงขลา จำนวน 6 โรงงาน เส้นทางโรงงาน-ปาดังเบซาร์-ท่าเรือปีนัง จำนวน 2 โรงงาน และเส้นทางโรงงาน-ท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์ จำนวน 1 โรงงาน

ตารางที่ 4-11 แสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าที่ใช้ประจำ

ประเทศคู่ค้าเป็น ฝ่ายระบุท่าเรือ	เส้นทางการขนส่งสินค้าที่ท่าขนส่งประจำคือ				Total
	โรงงาน- ปาดังเบซาร์- ท่าเรือปีนัง	โรงงาน- สงขลา-ท่าเรือ สิงคโปร์	โรงงาน-ด่าน สะเดา-ท่าเรือปีนัง	โรงงาน- ท่าเรือสงขลา	
เป็นปัจจัย	2	1	19	6	28
รวม	2	1	19	6	28

จากตารางที่ 4-11 ปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นกับผู้ส่งออกในการขนส่งของภาคใต้ตอนล่าง ซึ่งเป็นปัญหาในลำดับแรกได้แก่ ปัญหาประเทศไทยกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกแต่ประเทศคู่ค้าส่วนใหญ่กำหนดน้ำหนักบรรทุกมากกว่าประเทศไทย บรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวได้น้อย ทำให้ต้องบรรทุกหลายเที่ยว เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น มีจำนวน 28 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 100 ต่อมาปัญหาท่าเรือสงขลา มีร่องน้ำตื้น รับเรือใหญ่ไม่ได้ จึงมีสายเรือให้เลือกใช้บริการน้อย มีจำนวน 27 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 96.40 และปัญหาค่าขนส่งทางรถภายในประเทศสูงและใช้ระยะเวลานาน อีกทั้งสภาพถนนไม่ดีพอ มีจำนวน 24 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 85.70

ตารางที่ 4-12 แสดงปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นกับผู้ส่งออกในการขนส่งของภาคใต้ตอนล่าง

ปัญหา	จำนวน	ร้อยละ
1. ค่าขนส่งทางรถภายในประเทศสูงและใช้ระยะเวลาาน อีกทั้งสภาพถนนไม่ดีพอ	24	85.70
2. ประเทศไทยกำหนดค่าน้ำหนักบรรทุกแต่ประเทศคู่ค้าส่วนใหญ่กำหนดค่าน้ำหนักบรรทุกมากกว่าประเทศไทย(บรรทุกสินค้าในแต่ละเที่ยวได้น้อย ทำให้ต้องบรรทุกหลายเที่ยว เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น)	28	100.00
3. ทำเรือสงขลาไม่มีเครนหน้าท่า จึงไม่สะดวกในการยกขนตู้สินค้า	19	67.90
4. ทำเรือสงขลาไม่มีร่องน้ำตื้น รับเรือใหญ่ไม่ได้ จึงมีสายเรือให้เลือกรับบริการน้อย	27	96.40
5. ทำเรือสงขลา ขาดเครนตู้เปล่าเพื่อบรรจุสินค้า	19	67.90
6. ค่า Lift Off / Lif On ของท่าเรือสงขลาสูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน	-	-
7. เกิดค่าใช้จ่ายในการฝากตู้ที่ทำเรือสงขลาและบริหารตู้ลำบากเมื่อใช้บริการเรือชายฝั่งระหว่างท่าเรือสงขลาและแหลมฉบัง(Ro/ Ro)	19	67.90
8. เรือชายฝั่งระหว่างสงขลาและแหลมฉบัง มีจำนวนเที่ยวน้อย บางครั้งไม่สามารถรอได้	20	71.40
9. การขนส่งด้วยรถไฟไทย มีค่าใช้จ่ายสูงและใช้เวลาเดินทางนาน	19	67.90

จากตารางที่ 4-12 การซื้อ-ขายด้วยเทอม (FOB) ซึ่งคู่ค้าจะกำหนดให้ทำเรือเองนั้น ส่วนใหญ่จะส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 17 โรงงาน ผ่านท่าเรือสงขลา 6 โรงงาน และผ่านท่าเรือตันจุงปีลาปัส และท่าเรือสิงคโปร์ ในจำนวน 1 โรงงาน เท่ากัน

ตารางที่ 4-13 แสดงเทอมการซื้อขายและท่าเรือที่เลือกใช้

การส่งออกสินค้าบรรจุตู้ Container ใช้เทอมใดเป็นส่วนใหญ่	FOB	ท่านส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
		ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือตันจุงปีลาปัส	ท่าเรือสิงคโปร์	
ส่วนใหญ่		6	17	1	1	25
รวม		6	17	1	1	25

จากตารางที่ 4-13 ผู้ส่งออกที่ส่งสินค้าไปประเทศจีนมากเป็นอันดับ 1 มีจำนวน 14 โรงงาน ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 9 โรงงาน ผ่านท่าเรือสงขลา 4 โรงงาน และผ่านท่าเรือสิงคโปร์ 1 โรงงาน

ตารางที่ 4-14 แสดงประเทศปลายทางประเทศจีน กับท่าเรือที่เลือกใช้

ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
ท่าขนส่งออกสินค้าบรรจุตู้ไป	ประเทศ	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปีนัง	ท่าเรือสิงคโปร์
ประเทศใดมากเป็นอันดับ 1	จีน	4	9	1
รวม		4	9	1
				14

จากตารางที่ 4-14 ผู้ส่งออกที่ส่งสินค้าไปประเทศญี่ปุ่นมากเป็นอันดับ 1 มี 7 โรงงาน ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านท่าเรือปีนังทั้ง 7 โรงงาน

ตารางที่ 4-15 แสดงประเทศปลายทางประเทศญี่ปุ่น กับท่าเรือที่เลือกใช้

ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่			Total
ท่าขนส่งออกสินค้าบรรจุตู้ไปประเทศใดมากเป็น	ญี่ปุ่น	ท่าเรือปีนัง	
อันดับ 1		7	7
รวม		7	7

จากตารางที่ 4-15 ผู้ส่งออกที่ส่งสินค้าไปประเทศมาเลเซียมากเป็นอันดับ 1 มี 5 โรงงาน ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านท่าเรือปีนัง 3 โรงงาน และผ่านท่าเรือสงขลา 2 โรงงาน

ตารางที่ 4-16 แสดงประเทศปลายทางประเทศมาเลเซียกับท่าเรือที่เลือกใช้

ท่าขนส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่				Total
ท่าขนส่งออกสินค้าบรรจุตู้ไปประเทศใด	มาเลเซีย	ท่าเรือสงขลา	ท่าเรือปีนัง	
มากเป็นอันดับ 1		2	3	5
รวม		2	3	5

จากตารางที่ 4-16 ผู้ส่งออกที่ส่งสินค้าไปประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นอันดับ 1 มีจำนวน 2 โรงงาน ส่วนใหญ่ส่งออกผ่านท่าเรือตันจุงปีลาปัสและท่าเรือปีนัง ท่าเรือละ 1 โรงงาน เท่ากัน

ตารางที่ 4-17 แสดงประเทศปลายทางประเทศสหรัฐอเมริกาทำเรือที่เลือกใช้

ทำนองส่งออกผ่านท่าเรือใดเป็นส่วนใหญ่	Total	
ทำนองออกสินค้าบรรจุตู้ไปประเทศใด สหรัฐอเมริกา ท่าเรือปีนัง ท่าเรือตันจุงปีลาปัส		
มากเป็นอันดับ 1	1	1
รวม	1	2

ตรวจสอบสมมติฐาน

ผู้ส่งออก ที่มีความเห็นว่าค่าขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือ มี 90% ขึ้นไป

กำหนดให้

H_0 : สัดส่วนของผู้ส่งออกมีความเห็นว่าค่าขนส่งโดยรวมไม่เป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือ มีเท่ากับ 90% ($H_0 : P=0.9$)

H_1 : สัดส่วนของผู้ส่งออกมีความเห็นว่าค่าขนส่งโดยรวมเป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือ มีมากกว่า 90% ($H_1 : P>0.9$)

จากสูตร $Z_o = \frac{p-P}{\sqrt{PQ/n}} > Z_{critical} = Z_{1-\alpha}$ (ในที่นี้ $\alpha = 0.05$)

$$Z_o = \frac{0.929 - 0.9}{\sqrt{(0.9)(1-0.9)/28}} = 1.764 \text{ ซึ่งมากกว่า } Z_{critical} = 1.645$$

จึงสรุปว่าปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับสมมติฐานรองคือ สัดส่วนของผู้ส่งออกมีความเห็นว่าค่าขนส่งโดยรวมเป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือมี 90% ขึ้นไป

ผู้ส่งออกที่ มีความเห็นว่าประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือ มี 90% ขึ้นไป

กำหนดให้

H_0 : สัดส่วนของผู้ส่งออกมีความเห็นว่าประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือไม่เป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือ มีเท่ากับ 90% ($H_0 : P=0.9$)

H_1 : สัดส่วนของผู้ส่งออก ที่มีความเห็นว่าประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือเป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือ มีมากกว่า 90% ($H_1 : P>0.9$)

จากสูตร $Z_o = \frac{p-P}{\sqrt{PQ/n}} > Z_{critical} = Z_{1-\alpha}$ (ในที่นี้ $\alpha = 0.05$)

$$Z_o = \frac{\sqrt{PQ/n}}{\sqrt{(0.9)(1-0.9)/28}}$$

$$Z_o = 1.764 \text{ ซึ่งมากกว่า } Z_{critical} = 1.645$$

จึงสรุปว่าปฏิเสธ H_0 หรือยอมรับสมมุติฐานรองคือ สักส่วนของผู้ส่งออกมีความเห็นว่าค่าประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ เป็นปัจจัยในการเลือกใช้ท่าเรือมี 90% ขึ้นไป

ตารางที่ 4-18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ และประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ
ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ * ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ Crosstabulation

		ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ		Total
ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	Count	2	2	
	% within ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	100.0%	100.0%	
	% within ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ	7.1%	7.1%	
	% of Total	7.1%	7.1%	
เป็นปัจจัย	Count	26	26	
	% within ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	100.0%	100.0%	
	% within ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ	92.9%	92.9%	
	% of Total	92.9%	92.9%	
Total	Count	26	26	
	% within ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ	92.9%	92.9%	
	% within ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ	92.9%	92.9%	
	% of Total	92.9%	92.9%	

ตารางที่ 4-19 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ และ ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือค่าใช้จ่ายรวมต่ำ

จำนวนรวม		ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ	Total
ค่าใช้จ่ายรวม	ไม่ใช่	จำนวน	2
ต่ำ	ปัจจัย	ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ(%)	100.0
		ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ(%)	7.1
		Total(%)	7.1
	เป็นปัจจัย	จำนวน	26
		ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ(%)	100.0
		ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ(%)	92.9
		Total(%)	92.9
Total		จำนวน	28
		ค่าใช้จ่ายรวมต่ำ(%)	100.0
		ประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ(%)	100.0
		Total(%)	100.0

จากตารางที่ 4-19 การหาความสัมพันธ์ทางสถิติระหว่างตัวแปรที่เป็นปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทางต่ำและปัจจัยด้านประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ พบว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันถึง 92.9%

โดยกล่าวได้ว่าผู้ส่งออกมีการขายสินค้าด้วยเทอม (FOB) เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดซื้อท่าเทียบเรือที่จะใช้ส่งสินค้าลงเรือได้ โดยมีเหตุผลว่าผู้ซื้อต้องการให้เกิดค่าขนส่งจากท่าเรือประเทศต้นทางถึงประเทศปลายทางให้ต่ำที่สุด ในขณะที่ผู้ส่งออกเองก็ยินดีส่งสินค้าไปยังท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนดซึ่งมีทั้งท่าเรือภายในประเทศและต่างประเทศ แต่เมื่อพิจารณาค่าใช้จ่ายตลอดเส้นทางแล้วพบว่าเส้นทางที่ผู้ซื้อและผู้ส่งออกตกลงเลือกใช้นั้นเป็นเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายค่าขนส่งโดยรวมต่ำที่สุด ดังนั้นเงื่อนไขด้านค่าขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทาง และประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือ จึงเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกยางพาราในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทย

ผลจากการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์ศุลกากรด่านสะเดา พบว่าสินค้าที่ส่งออกไปประเทศมาเลเซียส่วนใหญ่ไปทางรถบรรทุก โดยรถบรรทุกของไทย จะไปจอดที่ด่านสะเดาและมีรถบรรทุกของมาเลเซียมารับสินค้าต่อไป โดยถ่ายตู้คอนเทนเนอร์กัน บางครั้งมีการสลับรถบรรทุกหัวลากกันโดยลากตู้ต่อไปยังประเทศมาเลเซีย สำหรับตู้สินค้าที่ส่งออกไปยังต่างประเทศเช่นสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่นและประเทศยุโรปอื่น ๆ จะผ่านด่านศุลกากรสะเดาและไปขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนัง เป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ศุลกากรได้ริเริ่มโครงการต่างๆ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพการทำงาน โดยลดขั้นตอนพิธีการศุลกากร จาก 5 วัน เหลือภายใน 1 วัน (One Day Clearance) ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของท่าเรือ

จากการสัมภาษณ์ตัวแทนสายเดินเรือ พบว่าสินค้าที่ส่งออกไปประเทศจีน ส่วนใหญ่จะส่งออกผ่านท่าเรือสงขลา มีส่วนน้อยที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากค่าใช้จ่ายสูงกว่า สำหรับปริมาณเที่ยวเรือที่เข้ามาเทียบท่านั้น ไม่ได้ขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นแต่อย่างใด แต่ยังมีปัจจัยต่างๆ ที่เป็นตัวแปรกำหนด เช่น ระดับการให้บริการและค่าธรรมเนียมค่าเทียบเรือ เป็นต้น

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ พบว่า การให้บริการท่าเรือจะ ไม่สามารถเป็นที่ดึงดูดใจได้เลยหากว่าไม่ได้รับความร่วมมือหรือมีความสัมพันธ์อันดีกับสายการเดินเรือ(Liner) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ลักษณะความสัมพันธ์กับสายการเดินเรือที่คั่นนี้อาจทำให้ประเทศที่ทำเรื่อนั้นตั้งอยู่สามารถได้ประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม จากการที่บริษัทเรือเลือกเข้ามาใช้บริการ โดยจะเป็นทั้งการเพิ่มระดับรายได้ของประเทศและเป็นการดึงดูดการลงทุน การจ้างงานของประเทศนั้นๆ

จากการสัมภาษณ์ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ทำให้ทราบว่า ถ้าผู้รับจัดการขนส่งสามารถให้บริการครบวงจร (One Stop Services) ตั้งแต่การจัดการเอกสาร การรับสินค้าเพื่อขนส่งระหว่างโรงงานถึงท่าเรือ รวมถึงเป็นผู้ประกอบการขนส่งรายเดียว จนกระทั่งสินค้าถึงมือผู้ซื้อ จะทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งลดลงและจะเป็นที่สนใจของผู้นำเข้าส่งออกมาใช้บริการมากขึ้น

วิเคราะห์ผลการวิจัย

จากผลการวิจัยพบว่าผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์ยางพารา มีโรงงานตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลาเป็นส่วนใหญ่และส่วนใหญ่จะบรรจุสินค้าเข้าสู่ที่โรงงานและบรรจุแบบเต็มตู้ (FCL) ประเทศปลายทางที่ซื้อยางพาราจากประเทศไทยที่สำคัญคือ จีน ญี่ปุ่น มาเลเซีย และอเมริกา ซึ่งถือว่าเป็นผู้ซื้อพร้อมกันแล้วเกือบร้อยละ 70 ของผู้ซื้อทั้งหมด และการซื้อ-ขายส่วนใหญ่เป็นเทอม (FOB) ซึ่งผู้ซื้อจะเป็นฝ่ายกำหนดท่าเรือเอง โดยท่าเรือที่กำหนดให้ส่งออกส่วนใหญ่ได้แก่ท่าเรือปีนัง ท่าเรือสิงคโปร์ ท่าเรือตันจุงปีลาปัส และท่าเรือสงขลา

จากผลการวิจัยข้างต้นกล่าวว่าการซื้อขายส่วนใหญ่เป็นเทอม (FOB) ดังนั้นประเทศคู่ค้าจึงเป็นฝ่ายระบุท่าเรือเพื่อการส่งออกเองได้ ซึ่งผลการวิจัยได้สนับสนุนข้อเท็จจริงดังกล่าวด้วยเช่นกัน เมื่อประเทศคู่ค้าเป็นฝ่ายระบุท่าเรือได้เองนั้น ย่อมมีผลต่อค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งด้วย ซึ่งผลการวิจัยพบว่าประเทศคู่ค้าจะระบุท่าเรือซึ่งมีค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำ และค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำ โดยท่าเรือที่ประเทศคู่ค้าส่วนใหญ่ระบุเลือกใช้เพื่อการส่งออก มีค่าใช้จ่ายด้านท่าเรือต่ำและค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำ ได้แก่ ท่าเรือปีนัง เส้นทางขนส่งที่ผู้ส่งออกเลือกใช้มากที่สุด ในการส่งออกไปท่าเรือปีนัง ได้แก่ เส้นทาง โรงงาน- ด้านสะเดา- ท่าเรือปีนัง

นอกจากนี้ เมื่อวิเคราะห์ประเทศคู่ค้าปลายทางเรียงลำดับจากประเทศจีน ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา ตามลำดับ ผลการวิจัยพบว่า ประเทศจีนระบุให้มีการส่งออกจากท่าเรือสงขลาและท่าเรือปีนังมากที่สุด ประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา ระบุให้ส่งออกจากท่าเรือปีนังและท่าเรือตันจุงปีลาปัส

ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาทั่วไปที่เกิดขึ้นกับผู้ส่งออกในการขนส่งของภาคใต้ตอนล่างและการส่งออกผ่านท่าเรือภายในประเทศ ได้แก่ ท่าเรือสงขลามีร่องน้ำตื้น รับเรือใหญ่ไม่ได้ จึงมีสายเรือให้เลือกรับบริการน้อย จึงต้องลากตู้ไปส่งออกผ่านท่าเรือต่างประเทศ นอกจากนี้ท่าเรือสงขลาไม่มีเครนหน้าท่า จึงไม่สะดวกในการยกขนตู้สินค้าและท่าเรือสงขลาขาดแคลนตู้เปล่า กรณีผู้ส่งออกต้องการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยวิธี (RoRo) ระหว่างท่าเรือสงขลาและแหลมฉบัง มักประสบปัญหาค่าใช้จ่ายในการฝากตู้สินค้าที่ท่าเรือสงขลาและบริหารจัดการตู้ลำบาก เนื่องจากเรือชายฝั่งระหว่างสงขลาและแหลมฉบัง มีจำนวนที่อยู่น้อย บางครั้งผู้ส่งออกไม่สามารถรอได้ สำหรับการขนส่งทางรถไฟไทย มีค่าใช้จ่ายสูงและใช้เวลาเดินทางนาน นอกจากนี้ประเทศไทยกำหนดน้ำหนักบรรทุกวันน้อยกว่าต่างประเทศ ทำให้บรรทุกได้น้อยและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ท่าเรือสงขลาเป็นท่าเรือที่มีค่า Lift Off/ Lift On ต่ำที่สุด

เมื่อวิเคราะห์ต่อไปในด้านต้นทุนรวมในการขนส่งสินค้าจากโรงงานในภาคใต้เปรียบเทียบกับระหว่างปลายทางไปประเทศญี่ปุ่น โดยใช้ท่าเรือปีนัง มีต้นทุนรวม 36,427 บาท ซึ่งต่ำที่สุด ในขณะที่ต้นทุนรวมในการขนส่งผ่านท่าเรือสงขลา มีค่าใช้จ่าย 42,577 บาท และต้นทุนรวมในการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีค่าใช้จ่าย 48,447 บาท ซึ่งต้นทุนรวมแบ่งเป็นค่าขนส่งภายในประเทศและค่า (Freight) ไปประเทศปลายทาง ในส่วนของค่าขนส่งภายในประเทศ มีค่าใช้จ่าย 18,427 บาท เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ต่ำที่สุดแต่ค่า (Freight) ซึ่งประเทศปลายทางเป็นฝ่ายเสียค่าใช้จ่าย จำนวนประมาณ 18,000 บาท เป็นค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการส่งออกด้วยเส้นทางอื่น ๆ

จากการตรวจสอบสมมุติฐาน พบว่าสัดส่วนของผู้ส่งออก ที่มีความเห็นว่าค่าขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ท่าเรือ มี 90% ขึ้นไปเป็นความจริง จึงสรุปได้ว่า ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งโดยรวมจากต้นทางถึงปลายทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสำหรับผู้ส่งออกอย่างพาราในภาคใต้ของประเทศไทย