

บทที่ 3

ศึกษาโครงสร้างและขั้นตอนการปฏิบัติงาน สำหรับท่าเรือส่งออกรถยนต์; กรณีศึกษา A1

ความสำคัญและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการส่งออกรถยนต์ ผ่านท่าเทียบเรือ Ro/ Ro จากที่กล่าวมาในข้างต้น จากกรณีศึกษาการส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ Ro/ Ro ภายใต้อขอบเขตการวิจัย จากที่ได้กล่าวมาในข้อ 1 และข้อ 2 แล้วว่า ท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่รับสัมปทานดำเนินธุรกิจเป็นท่าเทียบเรือ Ro/ Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป มีสมรรถวิสัย ในการรับเรือสินค้าทั่วไปถึง 2 เท่านั้น คือ ท่าเทียบเรือ A1 และ ท่าเทียบเรือ A5 มีลักษณะขั้นตอนการปฏิบัติการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และ โครงสร้างท่าเทียบเรือ ที่เหมือนกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

โครงสร้างท่าเทียบเรือ Ro/ Ro

ท่าเทียบเรือ Ro/ Ro มีลักษณะคล้ายกับท่าเทียบเรือสินค้าบรรจุตู้แต่จะมีรายละเอียดสำหรับอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ต่างกัน และ สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเทียบเรือ Ro/ Ro โดยประมาณควรประกอบไปด้วยโครงสร้างดังต่อไปนี้

1. ท่าเทียบเรือ (Port) ซึ่งลักษณะความยาวของท่าเทียบเรือจะแตกต่างกันไปตามขนาดของเรือซึ่งเข้าเทียบท่า เนื่องจากลักษณะของเรือ Ro/ Ro มีทางลาดเปิดออกจากตัวเรือได้ทั้งทางด้าน หัวเรือ ข้างลำเรือและท้ายเรือหรือที่เรียกว่า A/RP เพื่อให้ยานพาหนะหรือสินค้าบรรทุกบนล้อเลื่อนทุกชนิดสามารถแล่นขึ้นลงจากเรือได้โดยไม่ต้องใช้ปั้นจั่นยกออกจากเรือ โคนผ่านทางช่องระวาง (Hold / Cell) สินค้าเหมือนเรือสินค้าชนิดอื่นทั่วไป แต่เทียบเรือชนิดนี้จึงต้องมีลักษณะพิเศษคือ มีรูปที่เป็นมุมฉาก (Corner) เข้ามาในตัวท่าเสมอ เพื่อให้เรือสามารถทอดสะพานจากตัวเรือมายังฝั่งได้

2. พื้นที่หน้าท่า (Wharf) ซึ่งเป็นที่ตอนหน้าของท่าเทียบเรือซึ่งหันหน้าออกสู่ท้องน้ำ จะมีลักษณะหน้าท่าที่กว้าง ไม่มีอุปสรรคกีดขวางเหมือนตู้สินค้า เนื่องจากท่าเรือ Ro-Ro ส่วนใหญ่แล้วจะใช้สำหรับส่งออกและนำเข้าสินค้าที่มีลักษณะมีล้อที่สามารถวิ่งหรือเคลื่อนย้ายเข้าไปในเรือ Ro-Ro ได้ส่วนมากลานสินค้า

3. Ro-Ro (Ro-Ro Yard) เป็นบริเวณที่ใช้รับและส่งมอบสินค้า

4. ศูนย์ควบคุม (Control Room) ใช้สำหรับที่ทำการควบคุมและอำนวยความสะดวกการปฏิบัติงาน (Office) ติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงาน องค์การประตุ (Gate) เป็นจุดที่รับมอบสินค้าหรือส่ง

มอบสินค้าและผู้ขนส่งมอบความรับผิดชอบของสินค้านั้นให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือผู้ทำการขนส่งทางบก ดังนั้น เจ้าหน้าที่จะทำการบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าไว้อย่างละเอียด เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้น การประทับตราศุลกากร ปริมาณ น้ำหนักของสินค้า

ขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับการส่งออกกรณี

1. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการและเอกสาร

1.1 ขั้นตอนเตรียมการปฏิบัติพิธีการ

การส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้าสินค้า โดยมีขั้นตอนที่เกี่ยวกับการส่งสินค้าออก และ คำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร ดังนี้

เมื่อมีการตกลงซื้อขายระหว่างผู้ซื้อในต่างประเทศและผู้ขายสินค้าในประเทศไทย แล้วขั้นตอนในการที่ผู้ส่งออกส่งสินค้าออกไปให้ผู้ซื้อมีดังต่อไปนี้

1.1.1 การชำระเงินค่าสินค้า เมื่อลูกค้าต่างประเทศได้ตกลงที่จะซื้อสินค้าของผู้ขายในประเทศไทยแล้ว ต้องมีการโอนเงินค่าสินค้าส่งมาให้ผู้ขาย ซึ่งโดยทั่วไปจะใช้วิธีการเปิด Letter of Credit (L/C) โดยการที่ผู้ซื้อในต่างประเทศไปติดต่อกับธนาคารพาณิชย์ ในประเทศของผู้ซื้อเพื่อให้ธนาคารโอนเงินมาให้ธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทยที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ขายสินค้า เมื่อสินค้าถูกส่งออกไปต่างประเทศแล้วผู้ขายสินค้าก็นำหลักฐานการส่งออกไปขอรับเงินค่าสินค้าที่ธนาคารได้รับ

1.1.2 การเตรียมสินค้าส่งออก เป็นการเตรียมหาสินค้าให้ตรงตามที่ได้ตกลงซื้อขายกันไว้

1.1.3 การจัดหาขนพาหนะขนส่งสินค้าอาจเป็นการจองระวางเรือ

1.1.4 การเตรียมเอกสารเพื่อการปฏิบัติพิธีการส่งออก เอกสารที่ต้องเตรียมเพื่อการปฏิบัติพิธีการส่งออกได้แก่ บัญชีราคาสินค้า(Invoice) บัญชีรายละเอียดการบรรจุสินค้า หนังสือรับรองหรือใบอนุญาตส่งออก กรณีที่เป็นสินค้าที่ควบคุมการส่งออก เป็นต้น

1.1.5 การปฏิบัติพิธีการศุลกากร คือ การยื่นใบขนสินค้าขาออกหรือยื่นคำร้องเพื่อการส่งออกก่อนการยื่นใบขนสินค้า ซึ่งในการยื่นใบขนสินค้าขาออกมีทั้งระบบ Manual และระบบ EDI ให้เลือกปฏิบัติ แต่ส่วนใหญ่แล้วผู้ส่งออกเลือกปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกโดยระบบ EDI เนื่องจากจะได้รับสิทธิประโยชน์และสะดวกรวดเร็วกว่าระบบ Manual

1.2 ขั้นตอนการเตรียมเอกสาร

ผู้ส่งออกจะต้องใช้แบบใบขนสินค้าขาออกตามที่กรมศุลกากรกำหนด คือ แบบ กศก.101/1 โดยเอกสารประกอบใบขนสินค้าขาออกต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

1.2.1 สำเนาใบขนสินค้าขาออกหรือใบแนบใบขนสินค้าขาออกตามความประสงค์ของผู้ส่งออก

1.2.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) ที่ระบุราคาขายหรือมูลค่าของสินค้าที่เป็นราคา ณ ท่าหรือที่ที่ส่งออก หากการตกลงซื้อขายไม่ใช่เงื่อนไขการนำเข้าเป็นราคา FOB ให้ระบุการหักและเพิ่มค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าประกันภัยและค่าขนส่ง เพื่อให้เป็นราคา FOB

1.2.3 บัญชีรายละเอียดสินค้าที่บรรจุหีบห่อ (Packing List)

1.2.4 หนังสืออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับสินค้าส่งออกที่เป็นของ “ต้องจำกัด” หรือของควบคุมการส่งออก

1.2.5 เอกสารที่ต้องยื่นผ่านพิธีการขาออก ณ สำนักงานศุลกากรใบขนสินค้าขาออกพร้อมเอกสารประกอบที่ต้องยื่นต่อเจ้าหน้าที่ เพื่อทำการตรวจสอบและรับรองก่อนนำไปตรวจปล่อยสินค้าส่งออก ประกอบด้วย

- ต้นฉบับใบขนสินค้าขาออก 1 ฉบับ (แบบ กศก. 101/1) ใช้สำหรับพิธีการศุลกากรต่อไปนี้ พิธีการใบขนสินค้าขาออกทั่วไป พิธีการส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์ พิธีการส่งออกของประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI) พิธีการส่งออกคลังสินค้าทัณฑ์บน พิธีการส่งออกของเขตเศรษฐกิจการค้า พิธีการใบสุทธินำกลับ พิธีการส่งกลับ (Re - Export)
- คู่มือใบขนสินค้าขาออก 2 ฉบับที่ยื่นผ่านพิธีการ ต้องเป็นภาษาไทย หรือภาษาอังกฤษ
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3 ฉบับ
- บัญชีรายละเอียดของรถยนต์ที่จะทำการส่งออก (Packing List) 3 ฉบับ
- ใบอนุญาตส่งออกหรือหนังสือรับรอง กรณีสินค้าส่งออกเป็นของต้องจำกัด ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องเสียก่อน จึงจะอนุญาตให้ส่งออกได้โดยใบแนบใบขนสินค้าขาออก ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ (กศก.113) จำนวน 1 ฉบับ กรณีของที่ส่งออกเป็นของที่จะนำกลับเข้ามาภายใน 1 ปี โดยขอยกเว้นอากรขาเข้าตาม พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ภาค 4 ประเภทที่ 1 และ 2 ให้เพิ่มกรณีของส่งกลับ (Re - Export) ตามมาตรา 19 แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ต้องแนบต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า ประกอบใบขนสินค้าขาออกด้วย

2. การตรวจปล่อย

การตรวจปล่อยเป็น การตรวจสอบสินค้าว่าตรงตามที่ระบุไว้ในใบขนสินค้าขาออกหรือไม่ ซึ่งหากใบขนสินค้าขาออกฉบับใดถูกสุ่มเปิดตรวจสินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการเปิดตรวจตามอัตราเปิดตรวจที่กรมศุลกากร กำหนดไม่เปิดตรวจหมดทุกหีบห่อแต่อย่างใด

3. การรับรองการส่งออก

การรับรองการส่งออก คือ การที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจสอบและรับรองสินค้าขาออกได้ถูกส่งออกไปต่างประเทศแล้ว เพื่อให้ผู้ส่งออกสามารถนำหลักฐานนี้ไปดำเนินการขอรับเงินหรือสิทธิประโยชน์อื่น ๆ ได้ โดยผู้ส่งออกกรับเอกสารใบตราสินค้า คือ การรับ Bill of Lading จากตัวแทนเรือ และ ต้องผู้ส่งออกต้องทำการส่งเอกสาร Bill of Lading ไปให้ผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศ

ขั้นตอนการปฏิบัติงาน ณ ส่วนท่าเรือส่งออก

กลมลชนก สุทธิวัฒนฤพุดิ (2547) หน้าที่ของฝ่ายปฏิบัติการ (Operations) ซึ่งเป็นธุรกิจหนึ่งของการเดินเรือหรือการเป็นตัวแทนเรือ ฝ่ายนี้มีหน้าที่ประสานงานกับหน่วยต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานในแต่ละวันลุล่วงไปด้วยความราบรื่นรวดเร็วและประหยัด เนื่องจากในปัจจุบันการแข่งขันส่งทางทะเลมีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงมาก ค่าระวางเรือเมื่อเปรียบเทียบกับสมัย 5 ปีก่อนกับปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่าระวางเรือลดลงถึงร้อยละ 50 ขณะเดียวกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 100 ดังนั้นหนทางเดียวที่จะสามารถทำให้บริษัทเดินเรือสามารถอยู่รอดได้ก็ต้องหาทางประหยัด

การประหยัดในที่นี้คือ ความสามารถในการพยายามลดเวลาที่เรืออยู่ในท่าหรือ Port Day ของเรือให้สั้นที่สุด หน้าที่ที่สำคัญของฝ่ายปฏิบัติการจึงเริ่มตั้งแต่การติดต่อประสานงานกับหน่วยราชการต่าง ๆ เช่น กรมศุลกากร การท่าเรือ กรมเจ้าท่า (ซึ่งส่วนมากติดต่อกับกองนำร่อง) กองควบคุมโรคติดต่อ และกองตรวจคนเข้าเมือง รวมทั้งจัดหาท่าเทียบเรือ (มีอยู่ 2 ชนิดคือ ท่าเรือราชการและท่าเรือเอกชน) การติดต่อและรายงานเจ้าของเรือและนายเรือ การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่เจ้าหน้าที่ประจำเรือ ขณะที่เรืออยู่ในท่า การควบคุมดูแลการบรรทุกขนถ่ายสินค้าและการอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้แก่ลูกค้านอกเหนือจากการประสานงานกับหน่วยราชการต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว ฝ่ายปฏิบัติการยังต้องติดต่อประสานงานกับหน่วย ๆ ภายในบริษัทเองอีกด้วย ก่อนที่เรือจะเข้ามาทำการขนถ่ายสินค้านั้นแล้วเจ้าของเรือหรือเมืองท่าด้านทางที่บรรทุกสินค้าเพื่อมาส่งที่ปลายทางจะต้องแจ้งมายังเมืองที่เรือจะไปถึงว่าได้บรรทุกสินค้าหรือจะมาบรรทุกที่เมืองท่าที่จะถึงนี้ประมาณในวันที่เท่าใด โดยแจ้งจำนวนสินค้าที่ได้บรรทุกมาเรือจะทำการบรรทุกขึ้นเรือ ทางโทรเลขและพร้อมกับส่งบัญชีสินค้าเพื่อแสดงว่าสินค้านั้นได้บรรทุกไว้ ณ ที่ใด

จากขั้นตอนการปฏิบัติกรดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ในขั้นตอนต่อไปผู้ศึกษาจะกล่าวถึงผลการศึกษาของบริษัทกรณีศึกษาท่าเทียบเรือ A1 แสดงในรายละเอียดถึงโครงสร้างท่าเทียบเรือ Ro/Ro และขั้นตอนการปฏิบัติงานจริงที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เพื่อหาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกรถยนต์ต่อไป ดังนี้

โครงสร้างและขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับการส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ Ro/ Ro (กรณีศึกษาท่าเทียบเรือ A1)

ครูชเช็นเตอร์ (2549) จดทะเบียนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นนิติบุคคล ประเภทบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2542 มีกรรมการของบริษัท 2 คน คือ นายชอง ชีทูท และยานเจอร์ราร์ด ลิม อิว เค็ง ด้วยทุนจดทะเบียน 50,000,000 บาทกับการก่อสร้างสถานประกอบการท่าเทียบเรือโดยสารสตาร์ครูช ที่ตั้งสถานที่ทำงาน ท่าเรือ แหลมฉบ้ง A-1 เลขที่ 288 หมู่ 3 ต.ทุ่งศุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20230 บริหาร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2543 อายุสัญญา 30 ปี เริ่มใช้เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2544 ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถนะสำหรับ 2 เรือ คือ การรับเรือโดยสารขนาด 70,000 DWT เป็นท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือรถยนต์ Ro/ Ro ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุก - ขนถ่ายสินค้าจาก เรือ Ro/ Ro สามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ประมาณ 60,000 คัน/ปี

1. โครงสร้างท่าเทียบเรือ Ro/ Ro (กรณีศึกษาท่าเทียบเรือ A1)

ในสภาพปัจจุบันท่าเทียบเรือ A1 สภาพเป็นพื้นที่ที่ปรับระดับเรียบร้อยแล้ว โดยมีระดับความสูงของพื้นที่เฉลี่ยประมาณ + 3.00 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง พื้นที่ท่าเรือ ปูด้วยบล็อกปูพื้นคอนกรีตและลาดยางบางส่วนรูปร่างเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า โดยมีเขตติดต่อดังนี้

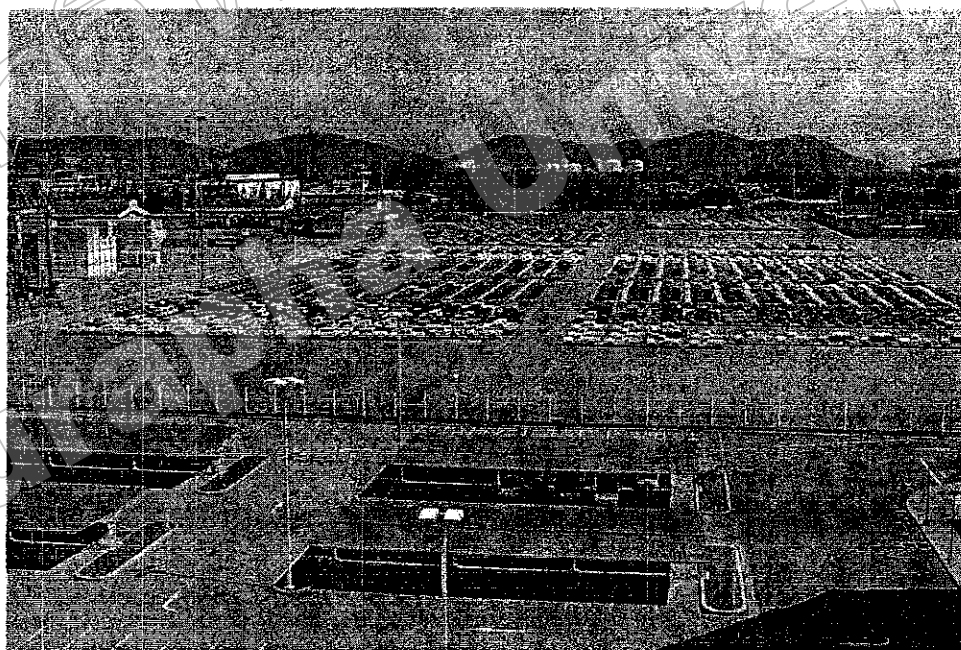
ทิศเหนือ	:	จรดถนนทางเข้าท่าเทียบเรือ A2
ทิศตะวันตก	:	จรดท่าเทียบเรือ A 2
ทิศใต้	:	จรดร่องเรือ
ทิศตะวันออก	:	จรดถนนภายในท่าเทียบเรือ

ขอบเขตของท่าเรือ A1 ทั้งในส่วนบริเวณหน้าท่าและด้านหลังท่า ที่บริษัทแหลมฉบ้ง ครูชเช็นเตอร์ จำกัด ยื่นขอลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A1 กับท่าเรือ แหลมฉบ้ง ตามเอกสารขอเสนอเป็นผู้ร่วมลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือของบริษัทฯ และหนังสือการอนุมัติจากมติคณะกรรมการ กทท. ประกอบด้วยพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ A1 ยาว 314 เมตร มีพื้นที่ประมาณ 31,500 ตร.ม. และพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ A0 ยาว 51 เมตร มีพื้นที่ ประมาณ 4,800 ตร.ม. (ประมาณ 3 ไร่) รวมความยาวหน้าท่าเทียบเรือทั้งหมด 365 เมตร มีพื้นที่รวมประมาณ 21 ไร่ (ประมาณ 33,600 ตร.ม.) ซึ่งพื้นที่ในส่วนนี้จะนำมาพัฒนาปรับปรุงเป็นท่าเทียบเรือโดยสาร (โครงการปรับปรุงท่าเรือแหลมฉบ้ง บริเวณท่าเทียบเรือ A1 รายงานฉบับสมบูรณ์ ท่าเรือแหลมฉบ้ง)

บริษัทกรณีศึกษาท่าเทียบเรือ A1 มีลักษณะแบ่งลานจอดออกเป็น 4 ลาน ประกอบด้วย พื้นที่ลานพักสินค้ากลางแจ้ง หรือ พื้นที่ลานจอดรถยนต์ พื้นที่สำหรับอาคารที่พักผู้โดยสารและ บริเวณสำหรับจอดรถผู้โดยสาร พื้นที่ท่าเทียบเรือ โรงพักสินค้า ทั้งนี้เพื่อง่ายต่อการปฏิบัติงานในส่วนการส่งออกและนำเข้าประกอบไปด้วย ส่วนต่าง ๆ ดังนี้

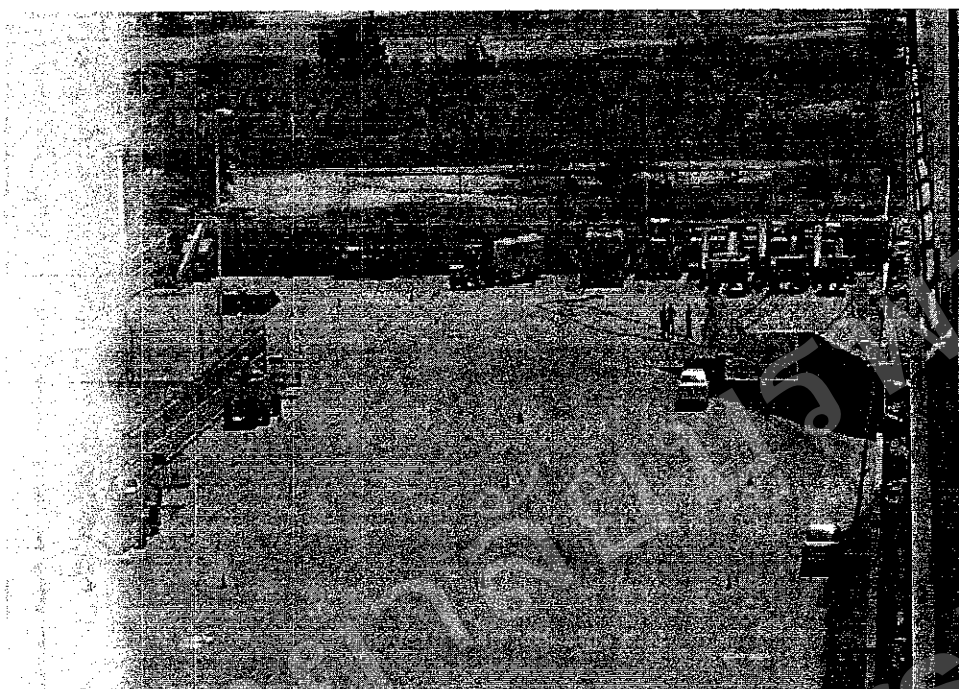
1.1 พื้นที่ลานพักสินค้ากลางแจ้ง หรือพื้นที่ลานจอดรถยนต์ Ro-Ro (Ro-Ro Yard)

พื้นที่ลานจอดรถยนต์ ประมาณ 55 ไร่ หรือ ประมาณ 88,000 ตารางเมตรเพื่อรองรับยานพาหนะ (Specialized Vehicle Transit Centre) สำหรับธุรกิจขนถ่ายและขนส่งสินค้าจากเรือ Ro-Ro และจากพื้นที่พื้นที่ลานจอดรถยนต์ ข้างต้นที่กล่าว สามารถบรรจุรถยนต์ (Ro-Ro Yard Capacity) ได้ทั้งหมด 4,791 คัน หรือ 18 คัน ต่อตารางเมตร โดยพื้นที่ทั้งหมดจะแบ่งบ่งบอกด้วยลักษณะต่าง ๆ เช่น ทาสี เส้นถนนบนพื้นที่ลาน ทาสีลูกศรสำหรับทิศทางการเดินรถ ด้วยสีเหลืองสะท้อนแสง ป้ายเตือนต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยและง่ายต่อการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถยกตัวอย่างภาพ ในพื้นที่ลานจอดรถยนต์เพื่อเตรียมการส่งออกและนำเข้า ดังภาพที่ 3-1 และ 3-2



ภาพที่ 3-1 ตัวอย่างภาพลานจอดรถยนต์ Ro/ Ro (Ro/ Ro Yard)

จากภาพที่ 3-1 จะเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือ A1 มีการจัดและออกแบบการจอดรถยนต์ไว้ตามแผนการจอดเพื่อเป็นระเบียบง่ายต่อการตรวจสอบและสะดวกสำหรับการจราจรในท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่ง

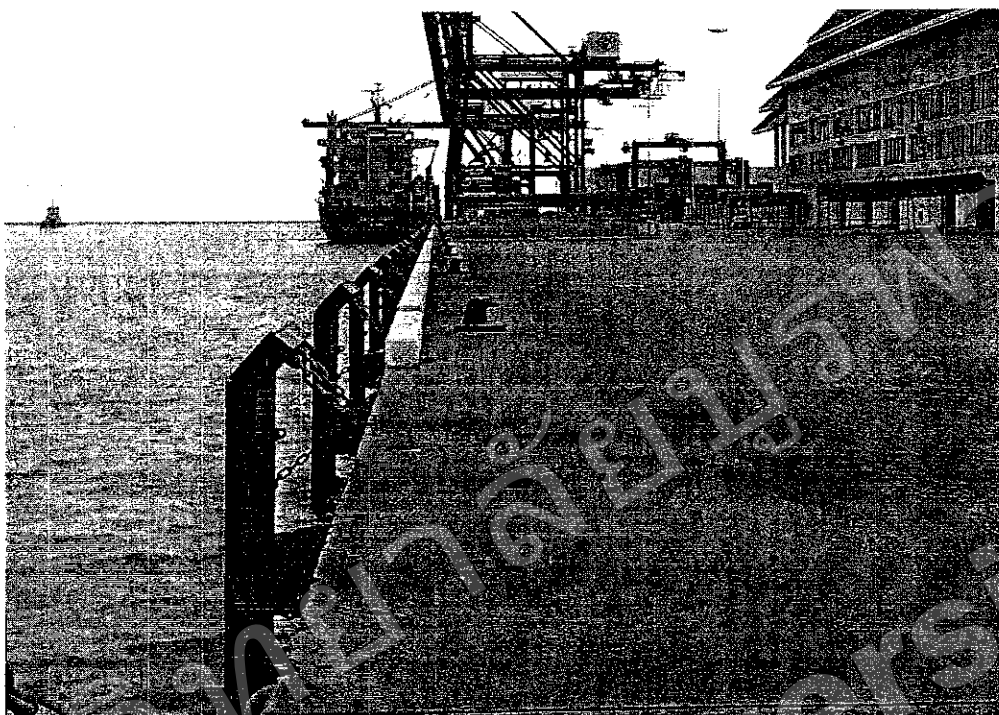


ภาพที่ 3-2 ตัวอย่างภาพลานจอดรถยนต์ (Ro/ RoYard)

จากภาพที่ 3-2 แสดงพื้นที่ลานพักรถยนต์บริเวณหน้าท่าเทียบเรือเพื่อวัตถุประสงค์
การส่งมอบและนำเข้ารถยนต์ในกรณีพักรถยนต์เพื่อเตรียมการส่งออก

1.2 พื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ AI มีขนาดความยาวพื้นที่หน้าท่าเรือ 365 เมตร กว้าง 30 เมตร ความลึก
หน้าท่า 14 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง (รทก.) พื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ Ro/ Ro จะมีลักษณะที่
แตกต่างจากหน้าท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ในเรื่องของอุปกรณ์ เครื่องจักร หน้าท่าเทียบเรือ โดย
พื้นที่หน้าท่า Ro/ Ro จะมีลักษณะที่ว่าง พื้นเรียบเพื่อให้สินค้าหรือรถยนต์วิ่งได้อย่างสะดวก ส่วนใหญ่
จะ อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยหน้าท่าเทียบเรือ เช่น Fender, Bollard เป็นต้น โดยแสดงดัง
ภาพที่ 3-3 ดังนี้



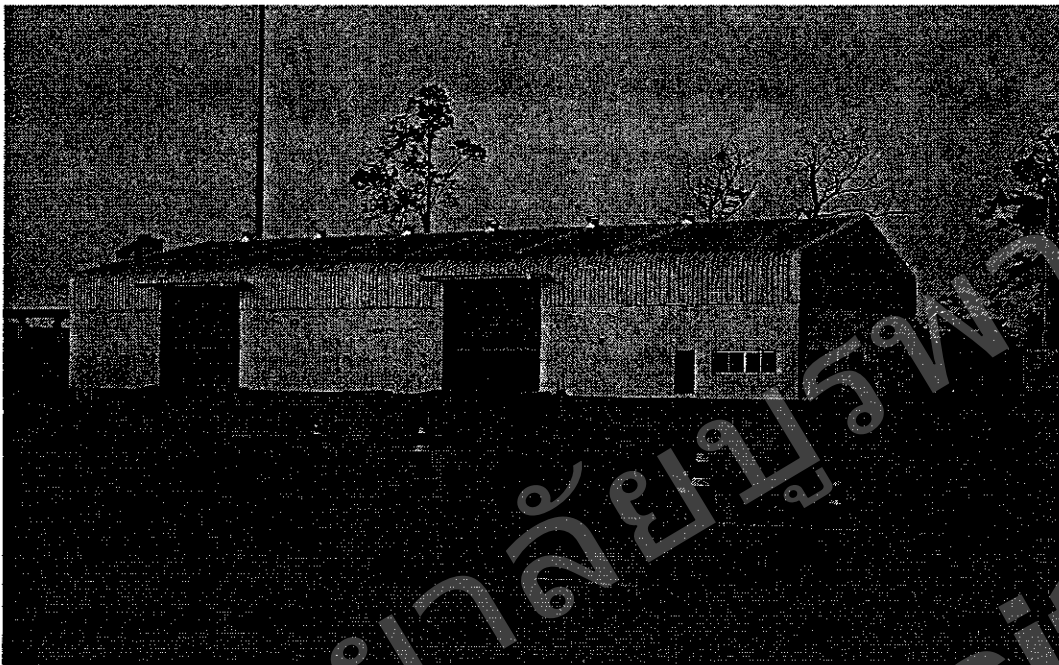
ภาพที่ 3-3 ภาพแสดงพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ Ro-Ro

จากภาพที่ 3-3 พื้นที่หน้าท่าเทียบเรือ A1 มีรายละเอียดดังนี้

- ตำแหน่งท่าเทียบเรือ Location Lat:13 O 04 .21 N Long : 100 O 57.6 E
- ระยะห่าง Distance from Pilot Boarding Ground 3 Miles
- พิกัดกำหนด (Restriction) รับเรือสินค้า : Vessel's 40 m and Length 320 m
- Fender to Fender 12.5 m and Fender Absorb 60 Time/ Fender
- Bollard to Bollard 25 m. and Bollard Pulling Force 50 tons/ Bollard

1.3 โรงพักสินค้าเก็บสินค้า Ro-Ro

ท่าเทียบเรือ A1 มีโรงพักสินค้ามีขนาดพื้นที่ 924 ตารางเมตร โดยปกติแล้วโรงพักสินค้าของท่าเทียบเรือ Ro/ Ro จะแบ่งพื้นที่ใช้งาน ดังต่อไปนี้ คือ พื้นที่สำหรับเก็บสินค้า พื้นที่สำหรับทำงานฝ่ายปฏิบัติการ 1 ห้อง พื้นที่สำหรับบริการลูกค้าจากสายเรือ 2 ห้อง ห้องน้ำ 2 ห้อง โดย ท่าเทียบเรือ A1 ลงทุนสำหรับงบประมาณการก่อสร้างโรงพักสินค้า 9 ล้านบาท และแสดงได้ดังภาพที่ 3-4



ภาพที่ 3-4 โรงพักสินค้า Ro - Ro



ภาพที่ 3-5 ตัวอย่างสินค้าที่เก็บในโรงพักสินค้า

1.4 อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับท่าเรือ Ro-Ro

เนื่องจากท่าเทียบเรือ Ro/ Ro ที่มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป โดยมีหน้าที่รองรับรถยนต์ส่งออกและนำเข้า ในบางกรณีสินค้าออกจากรถยนต์แล้วยังมีอะไหล่รถยนต์ บางชนิดที่มีความจำเป็นของเครื่องมือ เครื่องจักรในการยกขนเพื่ออำนวยความสะดวก



ภาพที่ 3-6 ตัวอย่างอุปกรณ์อำนวยความสะดวกท่าเทียบเรือ Ro-Ro

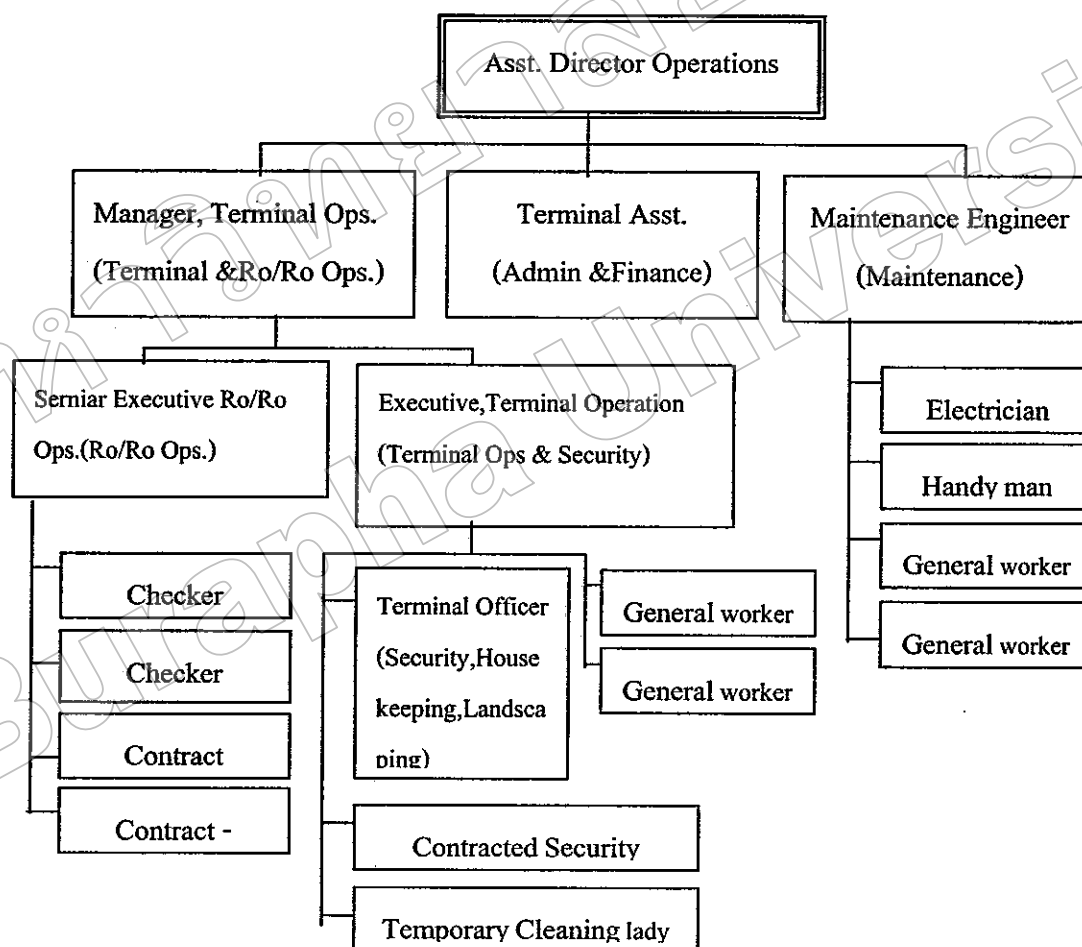
ระบบรักษาความปลอดภัยสำหรับสินค้า

ออกแบบสถานที่ตั้งหน่วยรักษาความปลอดภัยไว้ 2 ตำแหน่ง (Guard House) ณ พื้นที่อาคารที่พักโดยสารและพื้นที่ลานจอดรถยนต์ Ro - Ro โดยลักษณะของอาคารป้อมยาม เป็นอาคารโครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็กชั้นเดียวของพื้นที่ใช้สอย 9 ตร.ม.

- พนักงานรักษาความปลอดภัยปกติ 5 นาย รักษาการพื้นที่ลานจอดรถยนต์ Ro-Ro 2 นาย และอาคารผู้โดยสาร 3 นาย โดยรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมง
 - มาตรการรักษาความปลอดภัยตามกฎหมายของ ISPS Codeของการท่าเรือแหลมฉบังกำหนดการบริหารงาน (Management)
- การดำเนินงานได้มีการบริหารงานโดยมีฝ่ายต่าง ๆ ดังนี้
- ฝ่ายปฏิบัติการด้านการส่งออก นำเข้ารถยนต์และสินค้า Ro/ Ro
 - ฝ่ายรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ

- ฝ่ายซ่อมบำรุงรักษา
- ฝ่ายบัญชีและบริหาร

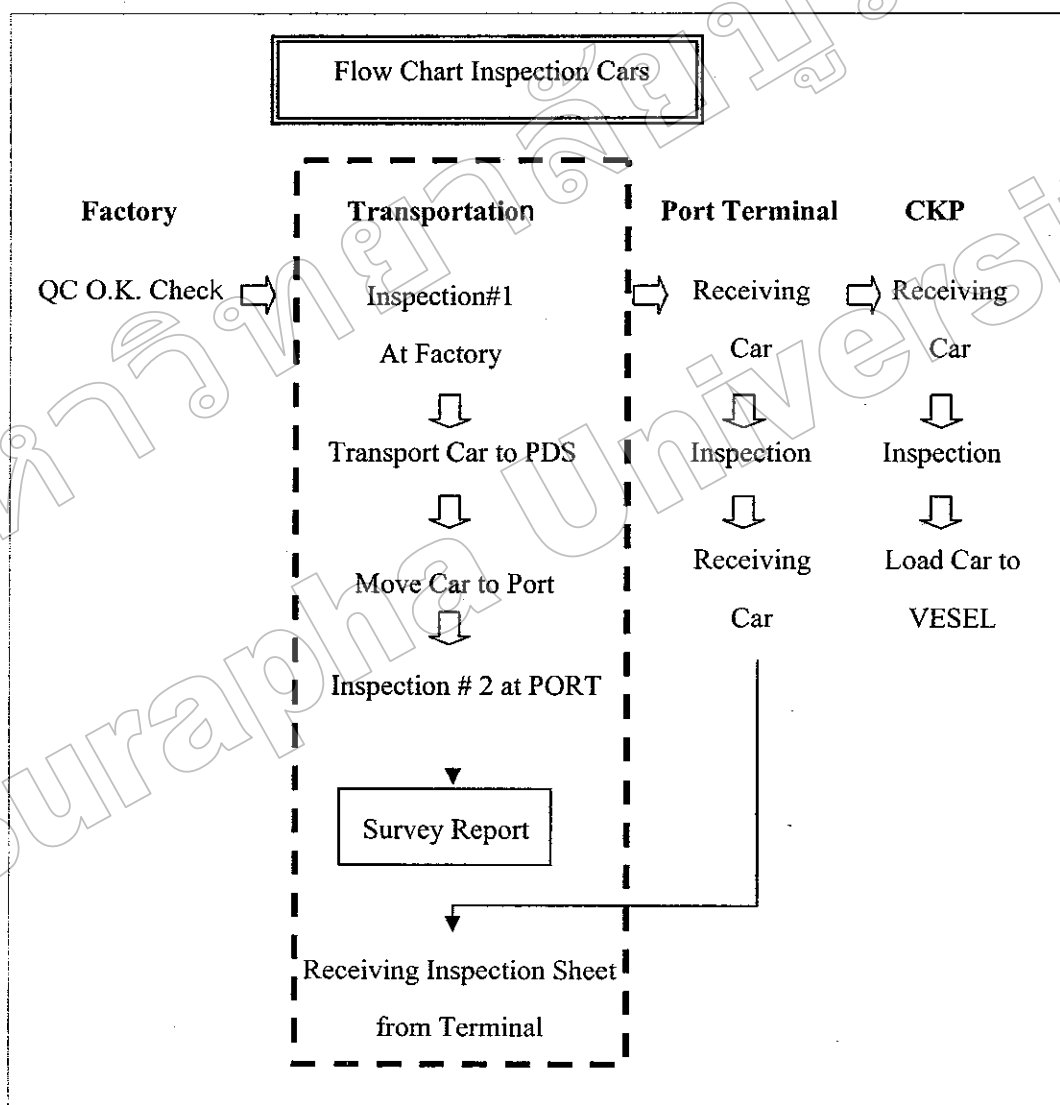
ปัจจุบันพนักงานของบริษัทที่ประจำอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง A1 นั้นมีทั้งหมด 14 คนและมีการทำสัญญาจ้างบริษัทซี เค พี จำกัด เพื่อรับทำการขนย้ายรถยนต์ในลาน Ro/ Ro และบริษัทชินเลนไทยแลนด์ จำกัด รับเหมาตรวจสอบรถยนต์ให้ทางท่าเทียบเรือ A1 เพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงรับผิดชอบจากความเสียหายของอุบัติเหตุ และรับประกันสำหรับคุณภาพการตรวจสอบสภาพภายนอกรถยนต์ ก่อน การรับรถยนต์เข้าอยู่ในอารักขาของบริษัทก่อนการส่งมอบขึ้นเรือ Ro- Ro เพื่อนำสินค้าไปยังเมืองปลายทางต่อไป



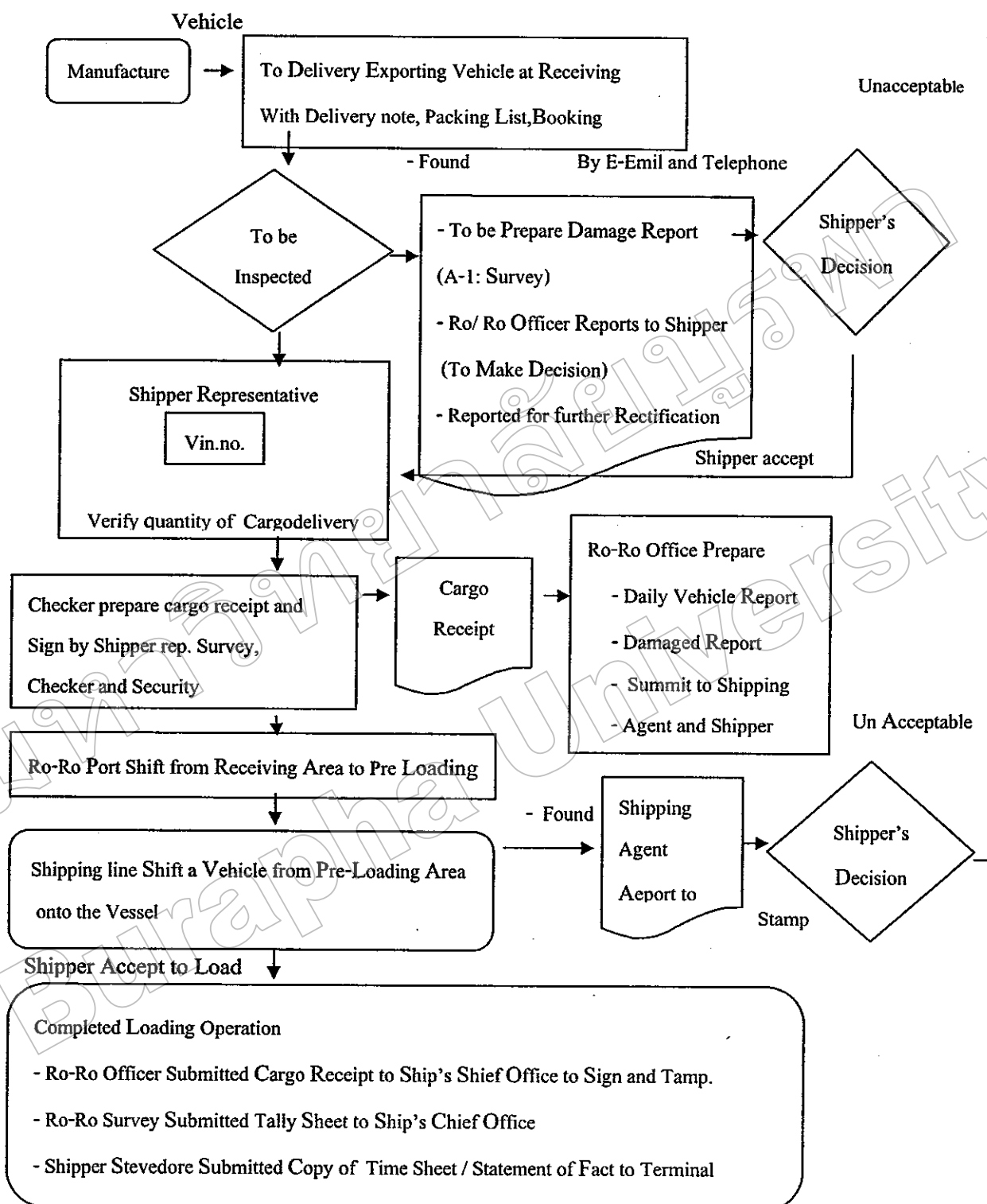
ภาพที่ 3-7 โครงสร้างองค์กร (Organization Chart)

ขั้นตอนการปฏิบัติงานสำหรับการส่งออกรถยนต์; กรณีศึกษา A1

ขั้นตอนกระบวนการปฏิบัติการส่งออกรถยนต์ โดยภาพรวมต้องมีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของรถยนต์ ก่อนเตรียมการส่งออกไปถึงมือลูกค้า จากการศึกษาพบว่า มีขั้นตอนการตรวจสอบสภาพสินค้าเบื้องต้นก่อนถูกส่งสินค้าจากโรงงาน ถึง ความรับผิดชอบของท่าเทียบเรือ เพื่อเตรียมการส่งออก ณ ท่าเทียบเรือ A1 หรือ ท่าเทียบเรือ A5 แสดงโดย Flow Chart in Specation Cars ดังภาพที่ 3-8

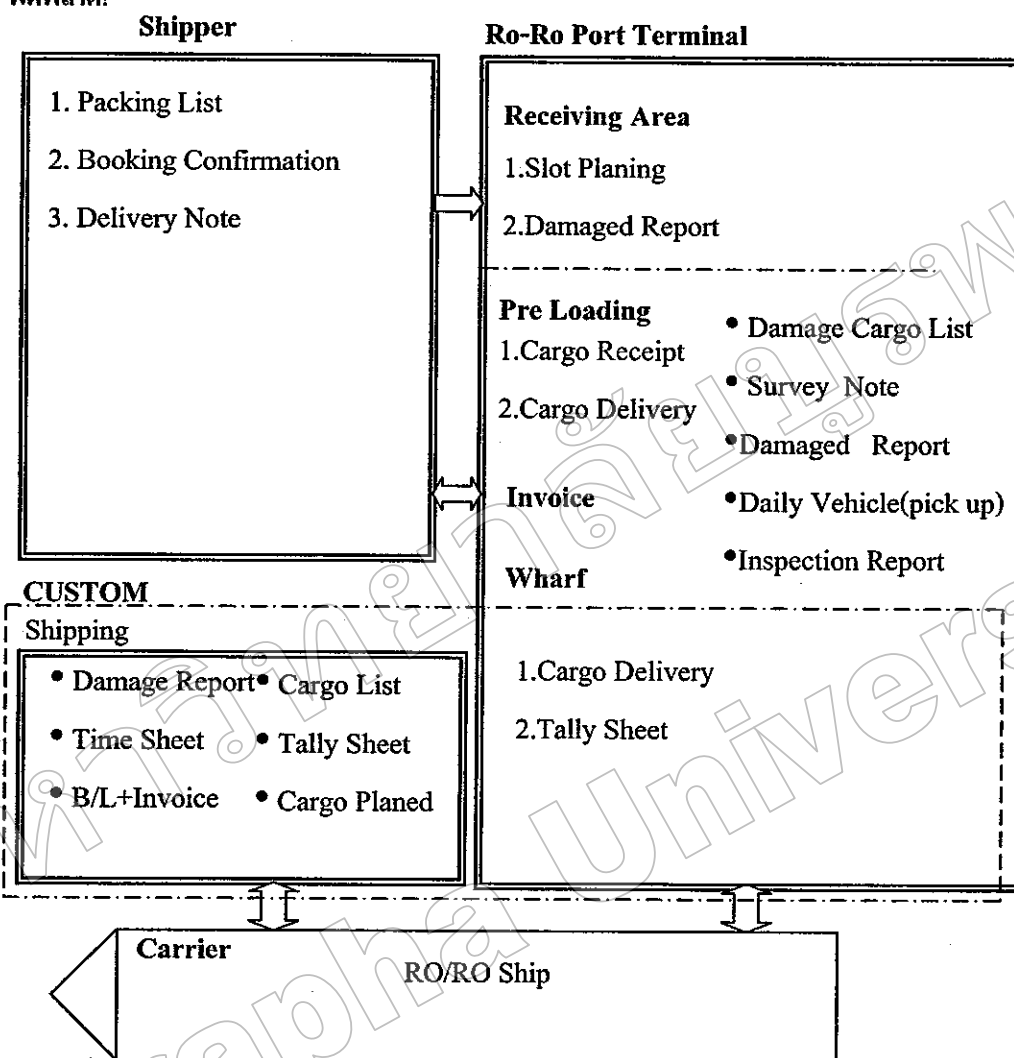


ภาพที่ 3-8 ภาพรวมผังขั้นตอนการตรวจรถยนต์เพื่อการส่งออก



ภาพที่ 3-9 แผนผังขั้นตอนการปฏิบัติงานในการส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ A1

ผิดพลาด!



ภาพที่ 3-10 ขั้นตอนการไหลของเอกสารในการส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ A1

จากภาพที่ 3-8, 3-9, 3-10 สามารถอธิบายขั้นตอนต่าง ๆ และเอกสารที่เกี่ยวข้องได้ดังนี้

1. เมื่อมีการตกลงซื้อขายระหว่างกันตามข้อตกลงด้านการค้าระหว่างธุรกิจ ที่จะทำการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้าปลายทาง
2. ผู้ส่งออกติดต่อคัดค้านัดต่อกับทางสายเรือ หรือ Carrier เพื่อตรวจสอบค่ารับขนและทำการจองพื้นที่ของเรือ ให้เป็นที่เรียบร้อย (Frigh)
3. ผู้รับขนจะทำการจัดเรือให้มารับสินค้าที่ท่าเทียบเรือ

4. ผู้ส่งออกติดต่อกับพนักงานของท่าเรือฝ่ายปฏิบัติการ เพื่อทำการส่งสินค้าออกตามกำหนดการช่วงเวลา เช่นเดียวกันกับที่เรือจะมารับสินค้า โดย

4.1 ผู้ส่งออกต้องส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก เช่น Packing List , Booking Confirmation ต่อพนักงานเพื่อคำนวณค่าใช้จ่าย และทำการตรวจสอบสินค้า

4.2 เมื่อฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือได้รับเอกสารจะทำการตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร ซึ่งจะต้องบ่งบอรายละเอียดของต่าง ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการของท่าเทียบเรือนั้น ๆ เช่น ชื่อเรือที่เทียบท่า ในช่วงเวลาใด

4.3 ฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือจะดำเนินการจัดพนักงานพร้อมเอกสาร Delivery Note เพื่อรอรับสินค้าที่ผู้ส่งออก จัดส่งมาในช่วงตามเวลาที่กำหนด (การส่งออกตามทางการท่าเรือแหลมฉบัง ได้กำหนดค่าภาระที่ทางผู้ส่งออกจะต้องชำระให้กับท่าเรือ และ ในช่วง 5 วันแรกที่สินค้ามายังท่าเรือ Ro/ Ro ก่อนที่เรือจะเข้ามาเพื่อรับสินค้า ถือว่ายังไม่เกิดค่าใช้จ่ายสำหรับผู้ส่งออก)

4.4 เมื่อสินค้าทำการขนส่งมาถึงท่าเรือแล้ว ทางฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือ จะต้องทำการตรวจสอบให้ถูกต้องตามเอกสารที่ส่งมาตาม Packing List ที่แจ้งให้ตรงกับเอกสาร ทั้ง Shipping Mark Vin. No (ซึ่งจะอ้างถึง ชื่อลูกค้าปลายทาง เบอร์ Vin. No.ของรถยนต์ และเมืองปลายทางที่ส่งสินค้า รวมทั้งรหัสของเรือ จากนั้นเมื่อสินค้าเข้ามาถึงที่ท่าเทียบเรือ Ro-Ro จะส่งเข้า พื้นที่ลานจอดรถยนต์ Ro-Ro โดยขั้นตอนต่อไปฝ่ายปฏิบัติการจะทำการตรวจสอบสินค้า หากความเสียหายซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในช่วงขณะทำการขนส่ง โดยผู้ตรวจสอบสภาพ (Surveyor) ซึ่งในท่าเทียบเรือ A1 และ A5 ใช้ผู้ตรวจสอบสภาพรถยนต์จากบริษัทภายนอก เป็นผู้ตรวจสอบสภาพรถยนต์

5. Surveyor จะทำการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับเอกสาร เมื่อพบความไม่ถูกต้อง หรือพบความเสียหายกับทางสินค้าที่มาส่ง (ทางผู้ตรวจสอบสภาพจะทำการบันทึกข้อมูล VIN. No. เมืองปลายทางลงในเอกสาร Damaged Report ให้กับทางผู้ส่งสินค้า/ ฝ่ายปฏิบัติการท่าเรือ เพื่อรับทราบถึงความเสียหาย เพื่อทำการแก้ไข ให้เรียบร้อยก่อนทำการขนส่งขึ้นเรือ

5.1 เมื่อสินค้าครบถ้วนถูกต้องตามเอกสารที่ส่งมา (Packing List) และฝ่ายปฏิบัติการ จะทำการรับสินค้า เกิดความรับผิดชอบ ณ พื้นที่ลานจอดรถยนต์ Ro-Ro ดังกล่าวแสดงตามภาพที่ 3-3 ข้างต้น

5.2 สินค้าที่รับไว้ในความรับผิดชอบของท่าเทียบเรือแล้วนั้น จะถูกเคลื่อนย้ายจาก Receiving Area ไป Pre – Loading Area ก่อนที่วันที่เรือจะเทียบท่า (ซึ่งจะอยู่ใน 5 วันก่อนที่เรือเทียบท่า ซึ่งการเคลื่อนย้ายจะถูกกำหนดพื้นที่โดย Slot Planing)

5.3 เมื่อสินค้าอยู่ที่พื้นที่ Pre – Loading Area ทางผู้ตรวจสอบสภาพ (Surveyor) จะทำการตรวจสอบสภาพความเสียหายอีกครั้ง ก่อนทำการขนส่งขึ้นบนเรือ

5.4 เมื่อถึงกำหนดการที่เรือจะเข้าเทียบท่าเรือ ตามวัน - เวลาทางสายเรือ(Shipping Line) ทำการตรวจสอบสินค้าก่อนที่จะทำการขนส่งสินค้าขึ้นบนเรืออีกครั้ง โดยสิ่งที่ตรวจสอบคือ สภาพความถูกต้อง Shipping Mark Vin No./ เมืองปลายทางที่ส่งสินค้า และ สภาพความพร้อมของสินค้า

6. การลำเลียงสินค้าขึ้นบนเรือ ทางสายเรือจะมีคนงานที่ทำการขนส่งสินค้าขึ้นบนเรือ (Stevedore)

7. การเก็บรักษาสินค้าบนเรือนั้น จะถูกแยกเรียงตามเส้นทางการเดินเรือ

8. เมื่อสินค้าถูกขนส่งขึ้นบนเรือเสร็จจะต้องถูกบรรจุอย่างเป็นระเบียบและเรียบร้อยที่สุด โดยการรัดและบรรจุด้วยความแข็งแรงมั่นคง

9. ฝ่ายปฏิบัติการของสายเรือ (ผู้รับขน/ Carrier) จะทำการตรวจสอบสภาพความเรียบร้อยของสินค้าอีกครั้งก่อนที่จะยอมรับที่จะรับขนไปยังถูกค้าปลายทาง

เมื่อสินค้าถูกบรรจุขึ้นเรือเป็นที่เรียบร้อย ฝ่ายปฏิบัติการท่าเทียบเรือ และ Stevedore ผู้เคลื่อนย้ายรถยนต์ของ Shipping Line จะต้องออกเอกสารให้ทางสายเรือลงนามรับเพื่อรับทราบจำนวนสินค้า/ น้ำหนักและปริมาตรของสินค้าที่ทำการรับขนเอกสารดังนี้

- Cargo Delivery

- Tally Sheet

10. เอกสารที่สายเรือต้องออกให้กับทางผู้รับขน (Carrier) ดังนี้

- Damaged Report

- Time Sheet

- B/L คำกับสินค้า

- Cargo List

- Tally Sheet

- Plan ที่สินค้าบรรจุขึ้นเรือ

11. ในการส่งออกสินค้าก่อนที่จะเรือจะออกจากท่าเรือ ทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง จะต้องขอเอกสารกับทางผู้ส่งออก คือ ใบขนสินค้าที่ทำการขนส่งเสร็จเรียบร้อยแล้วและถูกประทับตราจากนายตรวจจากกรมศุลกากรเป็นผู้ประทับตรา ซึ่งในขั้นตอนนี้จะต้องกระทำในขณะที่ทำการตรวจสอบสินค้าจากนายตรวจเรือและในช่วงเวลาที่เรืออยู่ในท่า

12. การขนส่งสินค้าจะต้องมีการเสียค่าภาระต่อท่าเทียบเรือ ซึ่งจะทำให้การเรียกเก็บค่าบริการ โดยมีรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

- ค่า Wharf Fright

- ค่า Wharf Handling

- ค่า Storage Charge (ถ้ามี)

ค่าภาระที่เรียกเก็บจากผู้ขนส่งสินค้าจะต้องเป็นไปตามอัตราค่าภาระของการท่าเรือแหลมฉบัง และในขั้นตอนสุดท้ายเมื่อทำการเสียภาระ ณ แผนกบัญชีเสร็จเรียบร้อยแล้วผู้ส่งออกจะได้รับใบเสร็จรับเงิน

หมายเหตุ

1. การเก็บค่าภาระ บางสายเรือยินยอมที่จะจ่ายค่า Wharf Fright แทนผู้ส่งออก ซึ่งนั่นหมายความว่า ผู้ส่งออกต้องเสียค่าภาระเฉพาะค่า Wharf Handling และ ค่า Storage Charge (ถ้ามี) เท่านั้น

2. ปัจจุบันขั้นตอนการดำเนินงานระหว่างการขนส่งรถยนต์ขึ้นเรือนั้นทางสายเรือ Shipping Agent จะดำเนินการจัดหา Stevedore เพื่อการขนย้ายขนเรือ Ro/ Ro เองทั้งหมด