

บทที่ 4

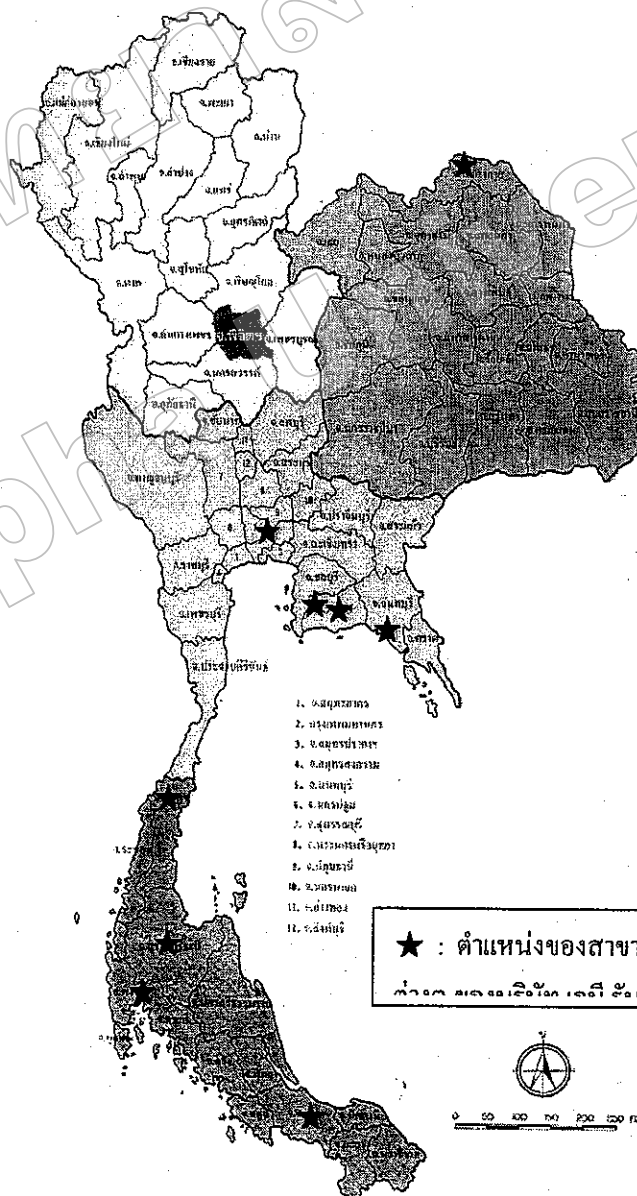
ผลการวิจัย

ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทที่ศึกษา

บริษัทเอบี รับบอร์ จำกัด เป็นผู้ผลิตน้ำยางข้นเพื่อการส่งออกติดอันดับ 1 ใน 10 ของผู้ส่งออกน้ำยางข้นรายใหญ่ของประเทศไทย ก่อตั้งและดำเนินกิจการมากกว่า 30 ปี สามารถส่งออกน้ำยางข้นไปยังหลายประเทศทั่วโลก ด้วยกำลังการผลิตกว่า 100,000 ตันต่อปี (สถาบันวิจัยยาง, 2549)

ฐานการผลิตจาก 9 โรงงานที่กระจายอยู่ในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทยดังต่อไปนี้

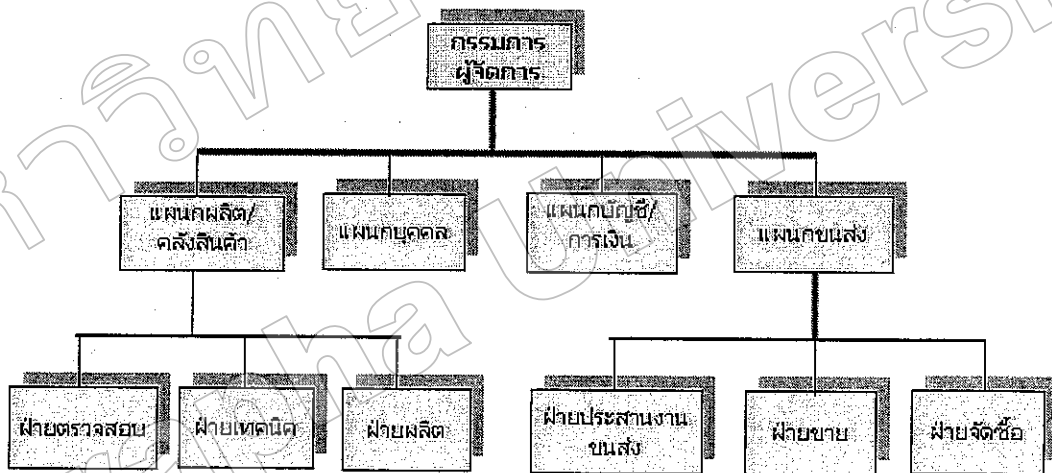
แผนที่ประเทศไทย



ภาพที่ 4-1 สาขาของบริษัท เอบี รับบอร์ จำกัด ในประเทศไทย

1. สาขา 1 สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ ถนนบางนา-ตราด กรุงเทพมหานคร
2. สาขา 2 ตั้งอยู่ที่ อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา
3. สาขา 3 ตั้งอยู่ที่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
4. สาขา 4 ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี
5. สาขา 5 ตั้งอยู่ที่ถนนเพชรเกษม กม. 441 จังหวัดชุมพร
6. สาขา 6 ตั้งอยู่ที่อำเภอเมือง จังหวัดระยอง
7. สาขา 7 ตั้งอยู่ที่ อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง
8. สาขา 8 ตั้งอยู่ที่ อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี
9. สาขา 9 ตั้งอยู่ที่ บ้านคอนอุดม โนนสมบูรณ์ จังหวัดหนองคาย

โครงสร้างการบริหารงานของบริษัท เอบี รีบเบอร์ จำกัดมีดังนี้



ภาพที่ 4-2 แสดงโครงสร้างการบริหารงานของบริษัท เอบี รีบเบอร์ จำกัด

ข้อมูลด้านผลิตภัณฑ์

ผลิตภัณฑ์หลักของบริษัทคือ น้ำยางชั้น 60% โดยวัตถุดิบคือน้ำยางสดที่รับซื้อมาจากเกษตรกร นำมาปั่นแยกด้วยเครื่องปั่นความเร็วสูง โดยผลิตภัณฑ์ที่ใช้น้ำยางชั้นในการผลิต ในปัจจุบันมีทั้งหมด 8 ประเภทคือ

1. ผลิตภัณฑ์จุ่มแบบพิมพ์ ตัวอย่างของผลิตภัณฑ์ที่ได้จากกระบวนการนี้ ได้แก่ ถุงมือ ลูกโป่ง ถุงยางอนามัย หัวนมยาง และท่อสวนปัสสาวะ (Catheters) เป็นต้น

2. ผลิตภัณฑ์น้ำยางในอุตสาหกรรมพรม โดยใช้น้ำยางเคลือบหลังพรมเพื่อเพิ่มความแข็งแรง หรือใช้เป็นฟองน้ำเคลือบหลังพรม เพื่อเพิ่มความสบายในการเดิน
 3. ผลิตภัณฑ์ยางฟองน้ำใช้ทำที่นอน หมอน เบาะรองนั่ง เป็นต้น
 4. สายยางยืดแบบกลม เช่น ยางยืดของกางเกงใน ถุงเท้า และเสื้อยกทรง ยางรัดขาไก่ และยางรัดป้ายชื่อติดกระเป๋า เป็นต้น
 5. พู่กโยชนสัตว์และกามมะพร้าว จะใช้น้ำยางเป็นตัวยึดขนสัตว์หรือเส้นใยกามมะพร้าวเหล่านี้เอาไว้
 6. ท่อยาง สายน้ำเกลือ
 7. กาวน้ำยางใช้ในอุตสาหกรรมรองเท้า และเสื่อผืน
 8. ผลิตภัณฑ์หล่อเบ้าพิมพ์ (Casting) เช่น ทำตุ๊กตา หน้ากาก หุ่นต่างๆ เป็นต้น
- ข้อมูลด้านลูกค้า**

ลูกค้าขององค์กรสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ลูกค้าภายในประเทศและลูกค้าต่างประเทศ ซึ่งจะมีปริมาณการสั่งซื้อที่แตกต่างกัน และรูปแบบของการจัดส่งสินค้าก็แตกต่างกันด้วย สามารถแจกแจงได้ดังนี้

ตารางที่ 3-1 แสดงกระบวนการจัดการคำสั่งซื้อ

กลุ่มลูกค้า	การรับคำสั่งซื้อ	การจัดส่ง	วิธีการขนส่ง
1. ลูกค้าภายในประเทศ	ผ่านหน่วยงานภายในองค์กร - เจ้าหน้าที่การตลาดของแต่ละสาขา (Production Planning)	บริษัทเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่ง	ทางรถ
2. ลูกค้าต่างประเทศ	ผ่านหน่วยงานภายในองค์กร - ศูนย์รับคำสั่งซื้อ (Order Management)	ลูกค้าเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดส่ง (Term FOB)	ทางเรือ

การจัดส่งสินค้าให้ลูกค้าภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้การขนส่งด้วยทางรถยนต์ สาเหตุที่ผู้รับคำสั่งซื้อเป็นการตลาดของแต่ละองค์กร เพราะบริษัทมีสาขาถึง 9 สาขา ผู้ซื้อจะเลือกซื้อผลผลิตจากโรงงานที่ใกล้ที่สุด เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง

กระบวนการโลจิสติกส์นำเข้า (Inbound Logistics)

การจัดซื้อจัดหา

การจัดซื้อจัดหาบรรจุภัณฑ์บรรจุน้ำยางชั้น หรือ Flexitainer พบว่า ในปัจจุบันมีผู้ให้บริการ (Supplier) ที่มีสาขาอยู่ในประเทศไทย 6 ราย ดังต่อไปนี้

1. บริษัท โอเรียนท์ เทนเนอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด สำนักงานตั้งอยู่ที่ 3388/4 อาคาร สิริวิรัตน์ ถนนพระราม 4 คลองตัน คลองเตย กรุงเทพฯ เป็นตัวแทนของ โอเรียนท์ เทนเนอร์ส พิทีอี จำกัด ประเทศสิงคโปร์ ผู้ให้บริการ ที่เข้ามาบุกตลาดเมืองไทยในยุคแรกของการนำ Flexitainer มาใช้การขนส่งระหว่างประเทศ มีฐานกำลังการผลิตอยู่ที่ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย มีความได้เปรียบในส่วนของเครือข่ายที่สามารถรองรับการกระจายสินค้าได้หลายประเทศในภูมิภาคเอเชียและออสเตรเลีย
2. บริษัท ไอ เอฟ เอส (กรุงเทพ) จำกัด 14/1 ซอยศาลาแดง 1 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพ เป็นตัวแทนของ Unitank International PTE Ltd. ประเทศสิงคโปร์ เป็นผู้ให้บริการการดำเนินพิธีการศุลกากร (Custom Broker) และในส่วนของ Flexitainer ดำเนินกิจการโดยการใช้ Outsourcing ไม่มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคในบริษัท ปัจจุบันได้มอบหมายให้ บริษัท ลีควิด โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ โอเรียนท์ เทนเนอร์ส (ประเทศไทย) เป็นผู้ดำเนินพิธีการศุลกากรและดูแลด้านเทคนิคให้ ภายใต้ชื่อ ไอ เอฟ เอส (กรุงเทพ) จำกัด
3. บริษัท Unitank Logistics (M) Sdn Bhd ตั้งอยู่ที่ 62 โชติวิทยกุล 2 ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ สงขลา เป็นตัวแทนของ Unitank International PTE Ltd. ประเทศสิงคโปร์ จัดตั้งขึ้นเพื่อบริการลูกค้าทางภาคใต้ของประเทศไทย ดำเนินการแยกออกจากบริษัท ไอ เอฟ เอส (กรุงเทพ)
4. บริษัท สคิปเพอร์ โลจิสติกส์ จำกัด 729/94-95 ถนนรัชดาภิเษก แขวงบางโพธิ์พวง เขตยานนาวา กรุงเทพ เป็นผู้ให้บริการรายย่อย ยังไม่มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคที่เชี่ยวชาญในบริษัท ส่วนใหญ่ใช้การ Outsourcing โดยใช้บริษัท ลีควิด โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ดูแลด้านเทคนิคการบรรจุหรือสูบลำดับสินค้า
5. บริษัท ซัมมิต เซเว่น จำกัด เป็นตัวแทนของ TOD (Trans Ocean Distribution) เป็นผู้ให้บริการ Flexitainer ที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงมากในประเทศไทย เนื่องด้วยบริษัท TOD ซึ่งเป็นบริษัทที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก มีการบริการครบวงจร และมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิคที่มีความเชี่ยวชาญสูง
6. บริษัท อินฟินิตี้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งอยู่ที่ 109 ชั้น 9 อาคาร ซี ซี ที ห้อง 6 ถนนสุรวงศ์ บางรัก กรุงเทพ เป็นตัวแทนของ UOB BULK สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่ประเทศ

มาเลเซียเป็นผู้ให้บริการ ISO Tank Container และ Flexitainer มีการปรับเปลี่ยนองค์กรหลายครั้ง เริ่มขยายสาขามาตั้งในประเทศไทยเมื่อปี 2548 ที่ผ่านมา จึงทำให้ยังขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเพียงพอ ทำให้ความสามารถด้านการแข่งขันยังน้อยกว่าคู่แข่งรายอื่น ๆ

จากการศึกษามาตรฐานการบริการของผู้ให้บริการ Flexitainer ที่ปฏิบัติอยู่ มีดังต่อไปนี้

1. ด้านคุณภาพ

1.1 คุณสมบัติทางเคมี (Physical Properties) การจะนำ Flexitainer มาใช้ในการบรรจุสินค้าแต่ละชนิดต้องผ่านการตรวจสอบ MSDS (Material Safety Data Sheet) ของสินค้า เพื่อตรวจสอบการทำปฏิกิริยากับวัสดุที่ใช้ในการผลิต Flexitainer การตรวจสอบจะกระทำโดยผู้เชี่ยวชาญของผู้ให้บริการ ซึ่งในเอกสารชี้แจงคุณสมบัติทางเคมีของบริษัทผู้ให้บริการจะระบุรายชื่อสินค้าทั่วไปที่ผ่านการตรวจสอบเบื้องต้นไว้ด้วย หากสินค้าของผู้ส่งออกอยู่ในรายชื่อที่ระบุไว้ก็ไม่ต้องตรวจสอบอีก

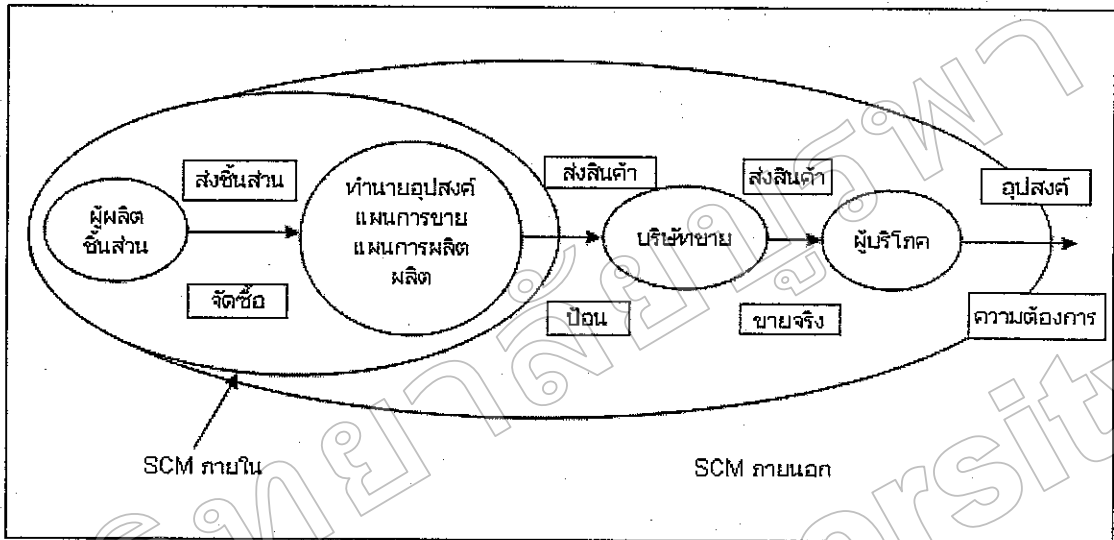
1.2 ความสะดวกในการซ่อมแซม (Ease of Repair) การชำรุดหรืออุบัติเหตุอาจเกิดขึ้นได้เสมอ อาจเกิดขึ้นก่อนการบรรจุสินค้าหรือหลังบรรจุก็ได้ ผู้ให้บริการมีหน้าที่รับผิดชอบในการซ่อมแซม Flexitainer ให้มีสภาพพร้อมใช้งานก่อนส่งให้ผู้ส่งออกใช้ในการบรรจุสินค้า แต่ในกรณีเกิดความเสียหายเกินกว่าจะซ่อมบำรุง ผู้ให้บริการจะทำการเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ให้ทันทีเพื่อป้องกันการรั่วหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง

1.3 อายุการใช้งานของผลิตภัณฑ์ ขึ้นอยู่กับวัสดุที่ใช้ผลิต จำนวนชั้น และความหนาของวัสดุที่ผลิต Flexitainer ซึ่งวัตถุประสงค์ในการนำไปใช้ แยกเป็น 2 ประเภทคือ การนำไปใช้งานเพียงครั้งเดียว (One Way) และการนำกลับมาใช้ใหม่ (Reuse) Flexitainer ชนิดใช้งานได้ครั้งเดียวจะบางและทนทานน้อยกว่า แบบที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ซึ่งการนำกลับมาใช้สามารถใส่บรรจุสินค้าได้ 3 เที่ยวหรือมากกว่านั้น ขึ้นอยู่กับการดูแลรักษาระหว่างการขนส่ง ทั้งนี้การนำกลับมาใช้ต้องผ่านการทำความสะอาดและตรวจสอบ (Test) ก่อนส่งให้ผู้ส่งออกบรรจุสินค้าในครั้งต่อไป

2. ความเชื่อถือได้

2.1 การส่งมอบตรงเวลา (On-time Delivery) ในกระบวนการผลิต Flexitainer จะใช้การผลิตแบบประกอบตามใบสั่งขาย (Assembly-to-Order) คือ จะมีการผลิตวัสดุในการประกอบ (Sub Assembly) เพื่อนำไปใช้ในการประกอบเป็นชิ้นส่วนเป็น Flexitainer ที่ขึ้นรูปต่อไป เนื่องจาก Flexitainer มีหลายขนาดคือตั้งแต่ 14000 ลิตร ถึง 24000 ลิตร ซึ่งในการขนส่งน้ำยางขึ้นจะใช้ขนาด 24000 ลิตร การผลิตจะทำที่โรงงานของผู้ให้บริการ ขณะที่ตัวแทนในประเทศไทยจะมีการเก็บ

สต็อกไว้ล่วงหน้า เมื่อมีการขายเกิดขึ้นสามารถส่งมอบสินค้าได้ทันที ตัวแทนจะใช้การพยากรณ์ยอดขาย (Sales Forecast) เพื่อนำมาทำแผนการผลิตสินค้าส่งให้ทางผู้ผลิตในต่างประเทศอีกทีหนึ่ง ก่อให้เกิดการส่งมอบตรงตามเวลา



ภาพที่ 4-3 Supply Chain Management ของกระบวนการผลิต

การทำนายอุปสงค์ (Demand Management) ของผู้ให้บริการใช้การวิเคราะห์เชิงอนุกรมเวลา (Time Series Analysis) โดยใช้ข้อมูลในอดีต มาคาดการณ์ความต้องการควบคู่กับการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงอัตราเติบโตทางเศรษฐกิจ

2.2 เงื่อนไขการรับประกัน (Warranty) ผู้ให้บริการจะทำการประกันกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายระหว่างการขนส่ง อันเกิดจากความบกพร่องของตัวผลิตภัณฑ์ ผู้ให้บริการ Flexitainer จะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ

3. ความสามารถทางเทคนิค (Technical Capability) ผู้ให้บริการจะมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค และฝ่ายปฏิบัติการที่มีความเชี่ยวชาญพิเศษในการเตรียมความพร้อมและแก้ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นตลอดการขนส่ง เพื่อให้ทุกกิจกรรมดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. การฝึกอบรม ผู้ให้บริการจะให้ทำการฝึกอบรม ขั้นตอนการบรรจุสินค้าด้วย Flexitainer พร้อมด้วยการ ตรวจสอบพื้นที่การปฏิบัติงานจริง เตรียมความพร้อมในส่วนของผู้ประกอบการที่จำเป็นต้องใช้ในการบรรจุน้ำยาขึ้น เช่น บี้ม ไคอะแพรม ข้อต่อที่ใช้ในการเชื่อมต่อจาก Storage Tank กับตัวบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น

5. การให้บริการหลังการขาย ภายหลังจากสั่งซื้อขายแล้ว 3 ครั้งแรก ในการบรรจุสินค้า ผู้ให้บริการจะส่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการไปช่วยทำการบรรจุสินค้าเพื่อความสะดวก ป้องกันการผิดพลาดในการปฏิบัติงาน และเพิ่มความชำนาญให้แก่พนักงานของผู้ส่งออก รวมถึงการเก็บรวบรวม Flexitainer ที่ใช้แล้วส่งกลับมายังประเทศต้นทาง ในกรณีที่มีการนำกลับมาใช้อีกครั้งด้วย

ผลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ 6 ราย (กุมภาพันธ์ 2549) ถึงการบริการให้บริการของแต่ละบริษัทให้ผลดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 การเปรียบเทียบการให้บริการของผู้ให้บริการ Flexitainer

ผู้ให้บริการ	เกณฑ์การให้บริการ					
	ความสะดวกในการซ่อมแซม	การส่งมอบตรงเวลา	การรับประกัน	ความสามารถทางเทคนิค	การฝึกอบรม	การบริการหลังการขาย
ไอเรียนท์ เทนเนอร์ส	☆	☆	☆	☆	☆	☆
ไอ เอช เอส	☆	☆	☆	☆		☆
Unitank Logistics	☆	☆	☆	☆		☆
สตีฟเพอร์ โลจิสติกส์	☆	☆	☆		☆	☆
ซังมิท เซเว่น	☆	☆	☆	☆	☆	☆
อินฟินิตี้ โลจิสติกส์	☆		☆	☆	☆	☆

☆ หมายถึง มีคุณสมบัติตามเกณฑ์การให้บริการ

การตัดสินใจเลือกผู้ให้บริการ ส่วนใหญ่จะมีเรื่องของราคาเข้ามาเกี่ยวข้องควบคู่กับการให้บริการ ทั้งนี้อาจมีการทำสัญญากับเป็นรายปี หรือตามจำนวน ORDER เช่น ในการตกลงซื้อขายน้ำยางชั้น 3,000 ตัน หรือประมาณ 150 ตู้ ผู้ส่งออกจะทำสัญญากับผู้ให้บริการ 1-3 ราย เพื่อป้องกันการ Shortage ของบรรจุภัณฑ์ โดยให้ผู้ให้บริการแต่ละรายทำใบเสนอราคาตามที่ผู้ส่งออก คล้ายกับการยื่นประมูลนั่นเอง และหากผู้ให้บริการรายใด สามารถให้บริการเป็นที่พึงพอใจตลอดระยะเวลาที่ทำสัญญาระหว่างกัน ผู้ให้บริการรายนั้นก็อาจได้ทำสัญญาผู้ขาดหรือได้ ORDER เป็นสัดส่วนที่สูงของปริมาณการส่งออกทั้งหมด

พิธีการศุลกากรการนำเข้า

ในการนำ Flexitainer เข้ามาใช้ในการส่งออกน้ำยางชั้น ระหว่างประเทศ จะต้องเดินพิธีการศุลกากรตามระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรในส่วนของ Flexitainer ด้วย เนื่องจาก ซึ่ง

Flexitainer ก็จัดเป็นคอนเทนเนอร์ประเภทหนึ่งตามพระราชกำหนดพิภักศุลกากร พ.ศ. 2530 ให้ไว้ ณ 23 ธันวาคม 230

พิธีการศุลกากรของ Flexitainer

แบบที่ใช้ยื่นสำหรับ Flexitainer คือ แบบ กสก. 102 ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทางอากาศยานหรือพิธีการอื่นที่กรมศุลกากรกำหนดสำหรับของที่นำเข้าในลักษณะเฉพาะ เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า

ขั้นตอนการผ่านพิธีการโดยใช้ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ

1. ผู้นำเข้ายื่นใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ และเอกสารประกอบต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำคลังสินค้า เพื่อตรวจสอบและนำของออกจากคลังสินค้ามาทำการตรวจปล่อยได้ทันที โดยไม่ต้องยื่นเอกสารดังกล่าว ผ่านฝ่ายพิธีการฯ ตามปกติ
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำคลังสินค้าจะมอบต้นฉบับ Customs Permit ให้กับเจ้าของคลังสินค้าเพื่อนำของมาให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจปล่อยต่อไป
3. ผู้นำเข้าต้องสำแดงชนิด จำนวน น้ำหนัก ขนาด เครื่องหมายการค้า ตลอดจนรายละเอียดอื่น ๆ ของสินค้า (หากมี) ราคา และค่าภาษีอากร ให้ถูกต้องตามความเป็นจริง
4. หากผู้นำเข้าไม่ทราบรายละเอียดแห่งของที่นำเข้า และไม่มีเอกสารเกี่ยวกับการนำเข้าอื่น ๆ นอกจาก Airway Bill ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องขอเปิด Bill of Sight เพื่อจะได้ทำการเปิดตรวจหีบห่อออกดูสินค้า ซึ่งในความควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำคลังสินค้า และเมื่อได้ดูสินค้าแล้ว ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องสำแดงรายละเอียดสินค้าลงในใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษเหมือนเช่นกระทำในขั้นตอนที่ 3
5. เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจสอบความถูกต้องระหว่างเอกสารและตัวสินค้าจริง พร้อมทั้งบันทึกผลการตรวจ
6. เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจปล่อยของและลงชื่อตลอดจนวันที่ เดือน ปี กำกับไว้ในใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ

ในการยื่นเอกสารของ Flexitainer ผู้ให้บริการจะเป็นผู้ยื่นหลังจากวันเรือเทียบท่าภายใน 3 วัน มิฉะนั้นจะถือว่ากระทำผิดระเบียบที่วางไว้ จะต้องถูกปรับ 1,000 บาท ต่อเอกสาร 1 ชุด หรือ 1 B/L

Term การค้าที่ใช้ในการขนส่งน้ำยางขั้นระหว่างประเทศ

การซื้อขายน้ำยางขั้นปัจจุบันผู้ส่งออกในประเทศไทยนิยมซื้อขายกันด้วย Term FOB (Free on Board) โดยภาระหน้าที่ของผู้ขายสิ้นสุดที่ท่าเรือ ดังนั้น การโอนความเสี่ยงภัยในสินค้า

จึงเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าถูกส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ ความเสี่ยงจะโอนจากผู้ขายตกเป็นของผู้ซื้อทันทีที่สินค้าถูกขนส่งพ้นกราบเรือที่ใช้ในการขนส่ง

ภายใต้การซื้อขายสินค้าเป็นแบบ FOB ผู้ขายจะมีความเสี่ยงภัยในสินค้า ตลอดจนแบกรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสินค้า จนกระทั่งถึงเวลาที่สินค้าถูกขนขึ้นเรือเสร็จเรียบร้อยแล้วนั่นเอง ดังนั้น ค่าประกันภัยและค่าขนส่งจากโรงงานที่ผลิตสินค้า หรือคลังสินค้าจึงเป็นภาระหน้าที่ของผู้ขาย ตลอดจนกระทั่งภาระหน้าที่ในการนำสินค้าผ่านพิธีการส่งมอบตามกฎหมายศุลกากรจึงยังเป็นของผู้ขายอยู่

ส่วนผู้ซื้อจะต้องเริ่มต้นมีความเสี่ยงภัยในสินค้า ตลอดจนแบกรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสินค้า ตั้งแต่เมื่อสินค้าผ่านกราบเรือ ดังนั้นผู้ซื้อจะต้องจัดหาผู้ขนส่งสินค้าออกจากท่าเรือคลองเตยเอง และชำระค่าขนส่งจากคลองเตยจนถึงจุดหมาย กล่าวคือ โรงงาน หรือโกดัง หรืออื่น ๆ เอง ตลอดจนจะต้องนำสินค้าผ่านพิธีการนำเข้าสินค้าตามกฎหมายศุลกากรเอง

การประกันภัยในการซื้อขายเมื่อสินค้าเดินทางแบบ FOB ผู้ซื้อเป็นผู้ที่ต้องเอาประกันภัยในตัวสินค้าหากไม่ต้องการเสี่ยงภัยแต่ผู้เดียว และผู้รับประโยชน์ในสัญญาคือผู้ซื้อเอง

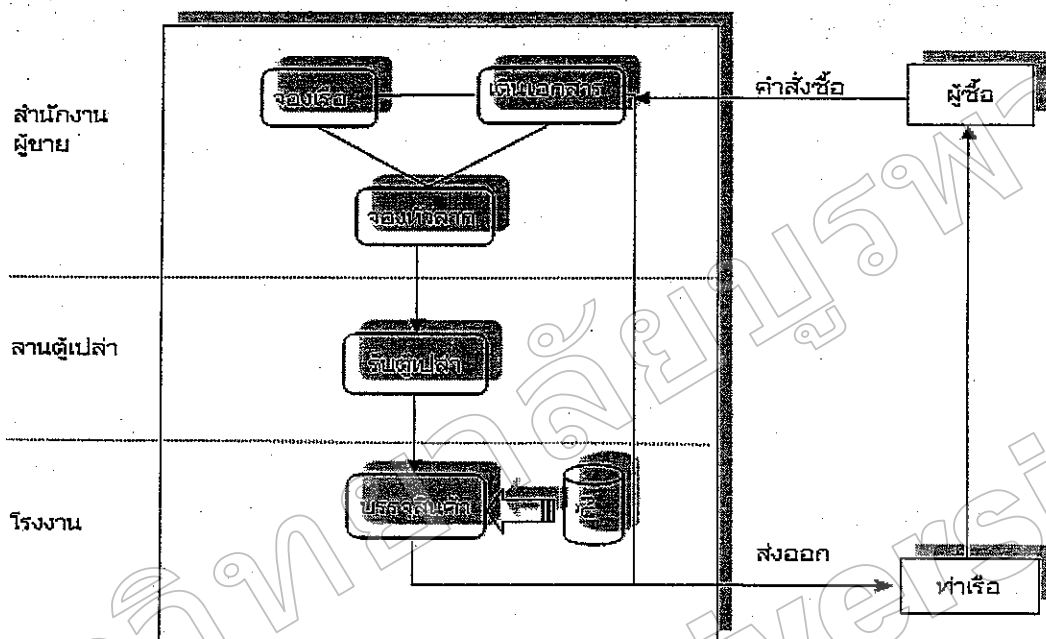
การขนส่งน้ำอย่างขึ้นด้วย Flexitainer จะต้องบรรจุสินค้าในคอนเทนเนอร์ ภายใต้ In Coterm ผู้ขายก็มีหน้าที่ในการบรรจุสินค้าในคอนเทนเนอร์ โดยภาระหน้าที่และค่าใช้จ่ายในการบรรจุสินค้าในหีบห่อ ภาระหน้าที่ และค่าใช้จ่ายในการบรรจุสินค้าในคอนเทนเนอร์ รวมถึงภาระหน้าที่และค่าใช้จ่ายในการเปิดคอนเทนเนอร์เพื่อนำสินค้าออกมาจะเป็นของผู้ซื้อ ดังนั้นผู้ที่มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกใช้ Flexitainer ในการขนส่งระหว่างประเทศ คือผู้ซื้อนั่นเอง นั้นหมายถึงผู้ขายต้องทราบถึงขั้นตอนการดำเนินการในทุกกิจกรรม หากจะนำ Flexitainer มาใช้ ภายใต้ความเห็นชอบของผู้ซื้อด้วย

กระบวนการโลจิสติกส์ในการผลิต (Manufacturing Logistics)

ขั้นตอนการปฏิบัติงานในปัจจุบัน

ในการส่งออกน้ำอย่างขึ้น ผู้ซื้อจะเปิด L/C (Letter of Credit) เพื่อทำการทำการสั่งซื้อสินค้า โดย L/C จะระบุ TERM การซื้อขาย จำนวนน้ำอย่างที่ต้องการ ชื่อเรือ วันที่ต้องจัดส่ง เป็นต้น เมื่อผู้ส่งออกได้รับ ORDER ตามที่ระบุไว้เรียบร้อยแล้ว ก็จะทำการจองเรือ จองหัวลาก แจ้งวันบรรจุกับฝ่ายผลิตของทางโรงงาน โรงงานเตรียมบรรจุน้ำอย่างขึ้นลง Steel Drum เพื่อรอบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ในวันถัดบรรจุ แผนกเดินเอกสาร (Shipping Department) เตรียมเดินเอกสารเพื่อการส่งออก เมื่อวันที่กำหนดให้ทำการบรรจุสินค้า บริษัทหัวลากรับจะทำการตู้เปล่าจากลานของ

สายเรือ เพื่อทำการบรรจุสินค้าที่โรงงาน พร้อมกันนี้แผนกเดินเอกสารทำการเดินเอกสารเพื่อการส่งออก หัวลากสินค้าที่บรรจุสินค้าแล้วที่ทำเรือเพื่อรอบรรทุกลงเรือต่อไป ดังที่ได้แสดงไว้ตามภาพที่ 4-4



ภาพที่ 4-4 ขั้นตอนการปฏิบัติงานในปัจจุบัน

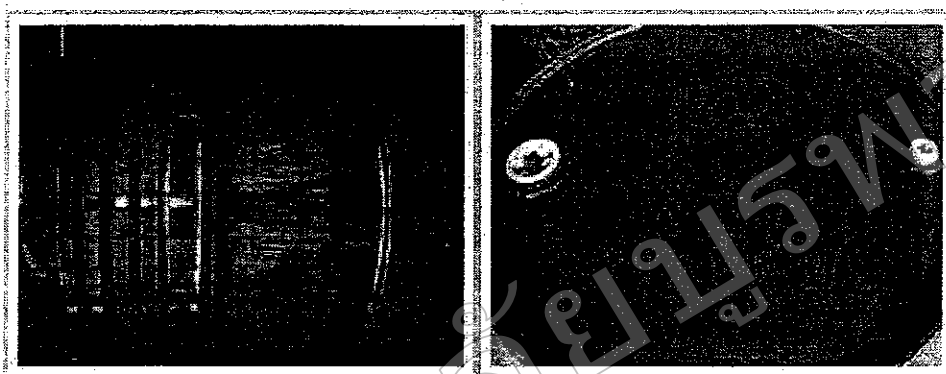
การบรรจุสินค้าในโรงงานโดยใช้ถัง (Steel Drum)

เมื่อพิจารณาการปฏิบัติงานในโรงงาน ปัจจุบันพบว่าโรงงาน จะผลิตและกักเก็บน้ำยางข้นใส่แท็งก์สำหรับจัดเก็บ (Storage Tank) ไว้เพื่อรอการขนบรรจุใส่บรรจุภัณฑ์ เพื่อการกระจายไปสู่ลูกค้าตามคำสั่งซื้อทั้งภายในและนอกประเทศ



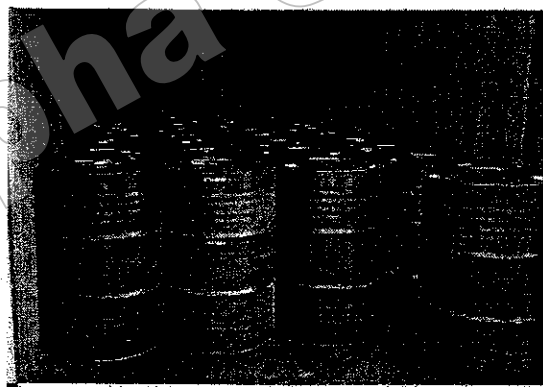
ภาพที่ 4-5 แท็งก์จัดเก็บ (Storage Tank) น้ำยางข้นในโรงงาน

เมื่อมีคำสั่งซื้อ น้ำยางข้นจะถูกบรรจุในถัง Steel Drum ขนาด 200 ลิตร เก็บไว้ในโกดังเตรียมไว้เพื่อกระจายไปสู่ลูกค้า ทั้งในประเทศและส่งออกระหว่างประเทศ



ภาพที่ 4-6 ถัง (Steel Drum) สำหรับบรรจุน้ำยางข้น

เมื่อจะทำการส่งออกระหว่างประเทศ ฝ่ายประสานงานขนส่ง จะทำการจองเรือ พร้อมกันยื่นเอกสารต่าง ๆ และลากตู้เปล่าจากลานของสายเรือมาทำการบรรจุถัง (Steel Drum) เข้าในตู้คอนเทนเนอร์



ภาพที่ 4-7 แสดงการบรรจุถัง (Steel Drum) เข้าตู้คอนเทนเนอร์

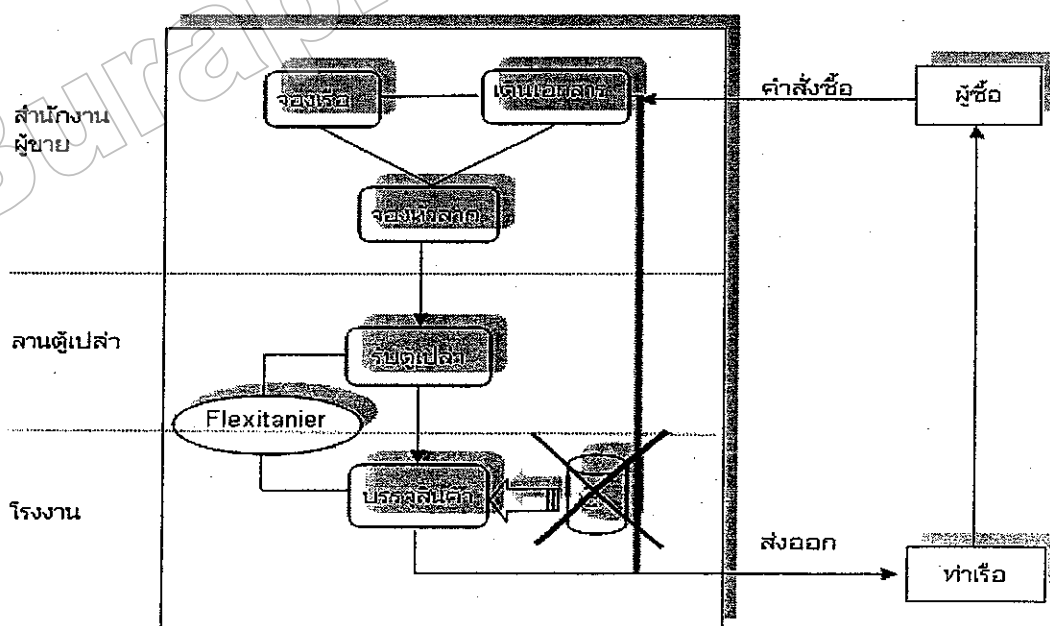
ตู้ที่บรรจุเรียบร้อยแล้ว จะทำการซีลตู้ (Seal) และลากไปที่ท่าเรือเพื่อบรรจุลงเรือส่งออกต่อไป



ภาพที่ 4-8 ตู้บรรจุอการลากไปท่าเรือ

ขั้นตอนการปฏิบัติงานโดยใช้ Flexitainer

การนำ Flexitainer มาบรรจุน้ำยาเพื่อการส่งออก การดำเนินการเพื่อการส่งออกสำหรับผู้ส่งออกจะคล้ายกับรูปแบบการแบบเดิม โดยขั้นตอนการดำเนินงานเริ่มเปลี่ยนแปลงการรับตู้เปล่าที่ลานตู้เปล่าของสายเรือ หรืออาจเริ่มที่โรงงานบรรจุสินค้าก็ได้ ทั้งนี้การเตรียม Flexitainer ให้พร้อมต่อการบรรจุสินค้า หรือเรียกว่า “การปลูง” สามารถทำได้ทั้งที่ลานตู้เปล่าของสายเรือหรือที่โรงงานก็ได้ อยู่ที่มีการตกลงกันระหว่างผู้ส่งออกกับผู้ให้บริการ ทั้งนี้ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ อีก เช่น พื้นที่ในโรงงานบางแห่งจำกัดไม่สะดวกต่อการปฏิบัติงาน อุปกรณ์ยกขนไม่เพียงพอ ดังนั้นผู้ให้บริการจะทำการปลูงที่ลานของสายเรือแทน แต่ทั้งนี้การปลูงที่ลานของสายเรือต้องมีการตกลงและแจ้งทางสายเรือก่อน ซึ่งส่วนใหญ่ก็อนุญาตให้กระทำได้ เพราะใช้เวลาไม่นาน ประมาณตู้ละ 20 นาที เท่านั้น



ภาพที่ 4-9 การดำเนินการเพื่อการส่งออกโดยใช้ Flexitainer

การบรรจุสินค้าในโรงงานโดยใช้ Flexitainer

การนำ Flexitainer มาใช้ ในการบรรจุน้ำยางข้นเพื่อการส่งออก ผู้ส่งออกจะเปลี่ยนจากนำน้ำยางจาก Storage Tank บรรจุน้ำยางลงใน Steel Drum เพื่อรอการบรรจุเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์อีกครั้งหนึ่ง เป็นการสูบลำน้ำยางจาก Storage Tank เข้าสู่ Flexitainer ที่ป้อนอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์แทนแต่ก่อนที่จะทำการบรรจุสินค้า ต้องมีการเตรียมตู้ในพร้อมสำหรับการบรรจุเสียก่อน โดยอาจทำที่ลานตู้เปล่าของสายเรือ หรือทำที่โรงงานบรรจุก็ได้ โดยมีขั้นตอนดังนี้

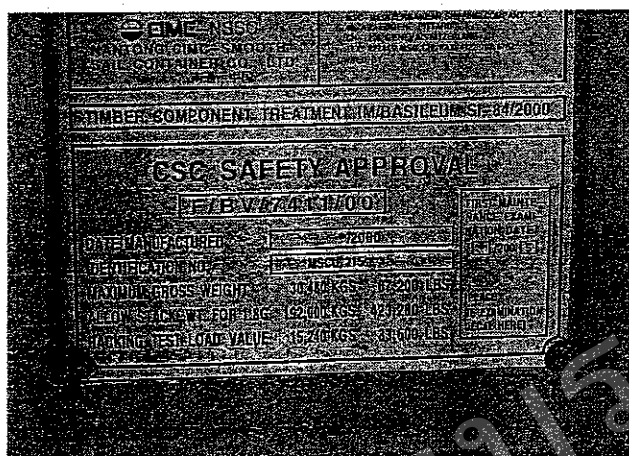
1. การคัดเลือกตู้ (Container Selection)

ตู้คอนเทนเนอร์ ควรมีความจุ 30 ตันหรือ 67,000 ลิตร โดยเช็คได้จากข้อมูลที่ระบุอยู่ที่ประตูด้านซ้ายของตู้ แต่โดยทั่วไปตู้มาตรฐานจะมีความจุประมาณนี้อยู่แล้ว



ภาพที่ 4-10 แสดงข้อมูลเกี่ยวกับตู้ที่ระบุไว้ที่ประตูตู้คอนเทนเนอร์

ตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต ที่เหมาะสมควรมีอายุการใช้งานมาไม่เกิน 3 ปี โดยสามารถเช็คปีสร้างได้จากข้อมูลที่ระบุอยู่ที่ Data Plate ที่ติดอยู่ที่ตู้คอนเทนเนอร์ ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก เพราะตู้ที่เก่าเกินไปจะมีผลต่อการรับน้ำหนักสินค้าหลังบรรจุเสร็จ ตู้อาจเกิดการบวมได้



ภาพที่ 4-11 แสดง Data Plate ของตู้คอนเทนเนอร์

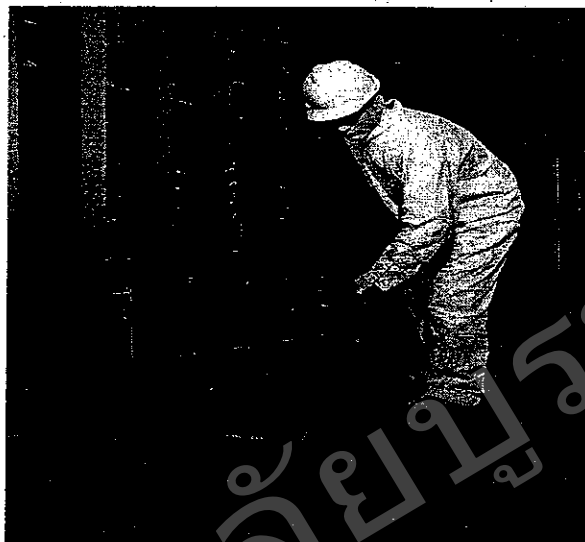
2. การปลูง Flexitainer (Flexitainer Fitting)

2.1 หลังจากคัดเลือกตู้ได้แล้ว ควรใช้เทปหนาๆ ปิดรอยต่อที่พื้นผิวไม้เรียบเพื่อป้องกันกรขีดข่วนที่อาจจะทำให้ Flexitainer เสียหายได้



ภาพที่ 4-12 แสดงการปิดเทปที่ตู้คอนเทนเนอร์

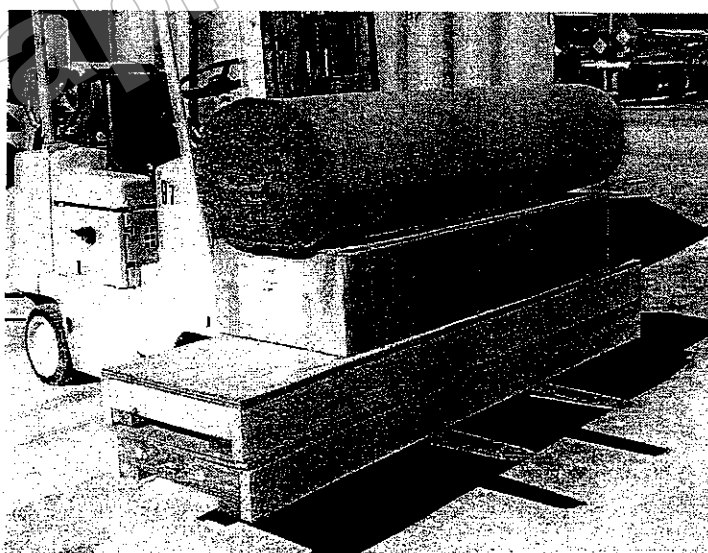
2.2 ทำความสะอาดพื้นตู้ และตรวจเช็คว่ามีขี้ของແຫລມคມ นี้อด เศษวัสดุจากการเชื่อมหรือโลหะต่าง ๆ ที่อาจทำให้ Flexitainer เป็นรอยซึ่งจะส่งผลให้เกิดการฉีกขาดระหว่างการขนส่งได้



ภาพที่ 4-13 แสดงการทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์

2.3 อุปกรณ์ที่ต้องใช้ในการปู Flexitainer ได้แก่

- 2.3.1 ไม้พาเลท (Bulkhead) กั้นประตู 2 ชั้น
- 2.3.2 แท่งเหล็ก (Shim) 2 ชั้น
- 2.3.3 สติกเกอร์เตือน (Warning Stricker) 1 แผ่น
- 2.3.4 กระดาษลูกฟูก (Corrugated Paper) 1 ม้วน



ภาพที่ 4-14 แสดงอุปกรณ์สำหรับปูตู้คอนเทนเนอร์

2.4 ทำการปูด้วยอุปกรณ์ที่เตรียมไว้ปูด้วยกระดาษลูกฟูกด้วยความสูง 1.8 เมตร หรือ 6 ฟุต เพื่อให้เหมาะกับความสูงของ Flexitainer หลังทำการบรรจุสินค้าแล้ว



ภาพที่ 4-15 แสดงการปูด้วยอุปกรณ์ต่างๆ

2.5 เช็ควง Flexitainer ที่เตรียมมาว่าอยู่ในสภาพดี ไม่รอยขีดข่วน หากพบความเสียหาย ให้ทำการเปลี่ยนใบใหม่ทันที



ภาพที่ 4-16 แสดงสภาพวง Flexitainer ก่อนทำการปูลง

2.3 เริ่มปูลง Flexitainer ณ ตำแหน่งกลางพื้นที่คอนเทนเนอร์ ด้วยความระมัดระวัง



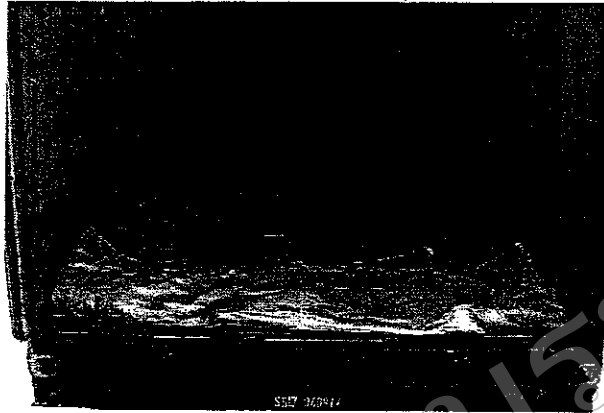
ภาพที่ 4-17 แสดงการ เริ่มทำการปูลง

2.7 ในการปูลง ควรระมัดระวังในปลายท่อ (End Hose) อยู่ทางด้านขวามือเสมอ เนื่องด้วยหลังทำการปูลงเรียบร้อยแล้ว ประตูด้านซ้ายมือจะถูกล็อค โดยจะทำการเปิดประตูด้านขวา เพียงด้านเดียวระหว่างบรรจุและขนถ่ายสินค้า



ภาพที่ 4-18 แสดงการจัดวางตำแหน่งของปลายท่อ

2.8 ค่อย ๆ กางปูให้เต็มพื้นที่คอนเทนเนอร์ และจัดให้ท่อระบายอากาศ (Air Vent) อยู่ตรงกลางตู้พอดี จัดถุง Flexitainer แผล่อกให้เรียบร้อย ไม่ให้เกินออกนอกตู้



ภาพที่ 4-19 แสดงสภาพตู้เมื่อปูถุ Flexitainer เรียบร้อยแล้ว

2.9 ใส่ไม้พาเลทขนาดพอดีกับประตูปิดกั้นที่ท้ายตู้ให้แน่นหนา เพื่อช่วยรับน้ำหนักสินค้าขณะบรรจุ ขนส่ง และขนถ่าย



ภาพที่ 4-20 แสดงการกั้นท้ายตู้ด้วยไม้พาเลท

2.10 ปิดด้วยกระดาษลูกฟูกที่ท้ายตู้ เพื่อป้องกันการเสียหายจากการที่ถูกรูดขีดข่วนโดยไม้พาเลท



ภาพที่ 4-21 แสดงการปิดกระดวยลูกฟูกที่ทำยตู้

2.11 นำท่อบรรจุ (Load) ผูกติดกับไม้พาเลทที่หน้าประตูตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อให้ระหว่างการลากตู้เปล่าไปยังโรงงานบรรจุ ท่อบรรจุจะได้ไม่เคลื่อนซึ่งจะทำให้ Flexitainer เสียหาย



ภาพที่ 4-22 แสดงการผูกท่อบรรจุกับไม้พาเลท

2.12 ค้างสติ๊กเกอร์เก่าที่ติดมากับตู้ให้ออกให้หมด และติดสติ๊กเกอร์เดือนที่ประตูด้านซ้ายมือ และถือประตูด้านซ้ายให้เรียบร้อย ในการบรรจุจนถึงสุดการขนถ่ายจะเปิดประตูเพียงข้างเดียวเท่านั้น หากเปิด 2 ด้าน น้ำหนักของสินค้าจะทำให้สินค้าทะลักออกมานอกตู้



ภาพที่ 4-23 แสดงการติดสติ๊กเกอร์เตือนที่หน้าตู้คอนเทนเนอร์

3. การบรรจุสินค้า (Load)

ทำการต่อท่อบรรจุ (Load) ของ Flexitainer เข้ากับข้อต่อปั๊มของทางโรงงาน เมื่อการบรรจุเสร็จสิ้น ปิดวาล์วที่ท่อบรรจุ เก็บท่อบรรจุให้เรียบร้อย ปิดประตู และติด Seal ให้เรียบร้อย พร้อมสำหรับการส่งออกต่อไป



ภาพที่ 4-24 แสดงการต่อท่อบรรจุกับข้อต่อปั๊มเพื่อทำการบรรจุ

กระบวนการโลจิสติกส์เพื่อการส่งออก (Outbound Logistics)

พิธีการศุลกากรขาออก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกก็จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการ

นำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า.

พิธีการศุลกากรขาออกสำหรับ Flexitainer

สำหรับ Flexibag จะต้องใช้ แบบขาออกพิเศษ กศก.101/1 ผู้ยื่นคือ บริษัทผู้เป็นเจ้าของ Flexitainer ที่จะทะเบียนเป็นอเนกประสงค์เรียบร้อยแล้ว

ขั้นตอนการผ่านพิธีการโดยใช้ใบขนสินค้าขาออกพิเศษ

1. ผู้นำเข้ายื่นใบขนสินค้าขาออกพิเศษ และเอกสารประกอบต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรขาออก โดยไม่ต้องยื่นเอกสารดังกล่าว ผ่านฝ่ายพิธีการฯ ตามปกติ
2. ผู้ส่งออกต้องสำแดงชนิด จำนวน น้ำหนัก ขนาด เครื่องหมายการค้า ตลอดจนรายละเอียดอื่น ๆ ของสินค้า (หากมี) ให้ถูกต้องตามความเป็นจริง
3. เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำการตรวจสอบความถูกต้องระหว่างเอกสารและตัวสินค้าจริง พร้อมทั้งบันทึกผลการตรวจและลงชื่อตลอดจนวันที่ เดือน ปี กำกับไว้ในใบขนสินค้าขาออกพิเศษ

พิธีการศุลกากรขาออกสำหรับผู้ส่งออกน่ายางชั้น

1. เอกสารที่ผู้ส่งออกน่ายางชั้นต้องจัดเตรียมมีดังนี้
 - 1.1 ใบขนสินค้าขาออก แบบ กศก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับ และสำเนา 1 ฉบับ
 - 1.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ
 - 1.3 แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form): ฑต. 1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้า ส่งออกมีราคา FOB เกิน 500,000 บาท
 - 1.4 ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก
2. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกน่ายางชั้น
 - 2.1 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
 - 2.2 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้า ไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

ใบอนุญาตค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบอนุญาตค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

3. ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

3.1 ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทย อีกภายในหนึ่งปี โดยขอยกเว้นอากรขาเข้าให้เพิ่มกลุ่มบัญชีใบอนุญาตค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

3.2 สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศ สปป.ลาว และ ประสงค์จะขอลดอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบัญชีใบอนุญาตค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับ ใบอนุญาตค้าขาออกด้วย

3.3 การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นกลุ่มบัญชีใบอนุญาตค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงิน ที่มุมทั้ง 4 มุม

3.4 สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบอนุญาตค้าขาออก เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

3.5 สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้

3.5.1 ท่าศุลกากร (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า-ส่งออก

3.5.2 งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

3.5.3 สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (ศตส. LCY.)

3.5.4 สำหรับข้าว แร่ ยาง ฌ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ ยาง อันได้ รัับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469

3.5.5 โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดย ระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ I.C.D./ Inland Container Depot)

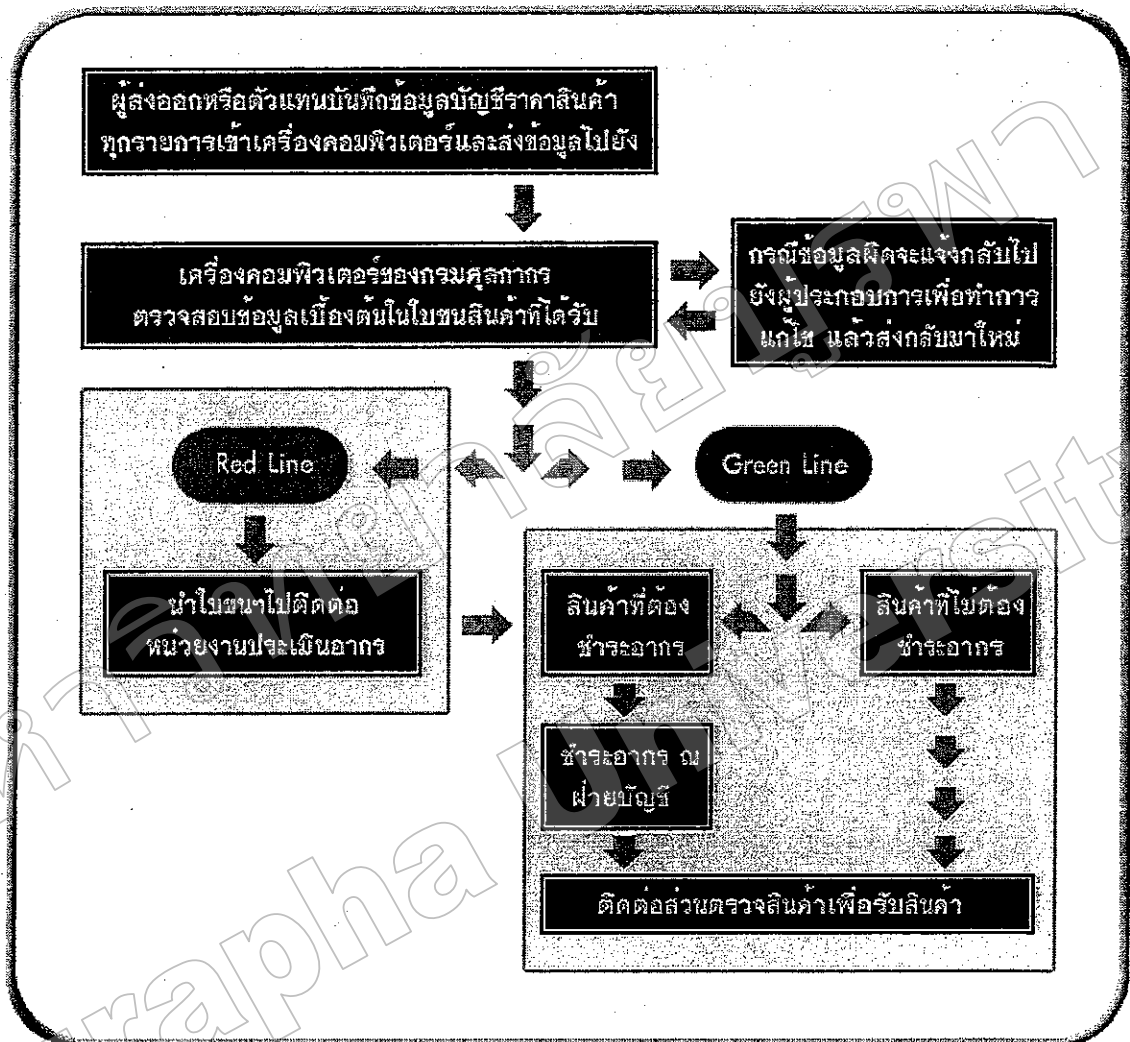
5.5.6 ทำเนียบท่าเรือเอกชน

5.5.7 เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ

5.5.8 โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งออก

5.5.9 ด้านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ

4. แผนผังแสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า



ภาพที่ 4-25 แสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า

กระบวนการโลจิสติกส์หลังการขาย

การขนถ่ายสินค้าปลายทาง

เมื่อสินค้าถึงปลายทาง/ ถูกค้าแล้ว การสูบน้ำสินค้าออกจากตู้ (Discharging) เป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่สำคัญ โดยเมื่อรถบรรทุกบรรทุกตู้มาถึงสถานที่จัดเก็บสินค้าแล้ว ควรจัดให้ตู้มีความลาดเอียงเล็กน้อยโดยยกตู้ขึ้นเล็กน้อย (Tipping) เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการสูบน้ำสินค้าออกจากตู้



ภาพที่ 4-26 แสดงความลาดเอียงของตู้ขณะทำการสูบล้าง

การสูบล้างสินค้าจะต้องเปิดประตูตู้ด้านขวามือของตู้เพียงด้านเดียวเท่านั้น ซึ่งประตูตู้ด้านซ้ายมือจะปิดสติกเกอร์เตือนว่า “ห้ามเปิด” ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยในการสูบล้าง เนื่องจากสินค้ามีปริมาณและน้ำหนักมาก การปิดประตูไว้ 1 ด้านจะช่วยพยุงน้ำหนักของสินค้าไม่ให้ทะลักออกมาจากแผงไม้พาเลทที่กั้น จากนั้นทำการต่อท่อของ Flexitainer กับปั๊มโคอะแฟรม เพื่อทำการสูบล้างสินค้าทั้งหมดออกจากตู้ โดยทั่วไปจะใช้เวลาประมาณ 45 นาที ถึง 1 ชั่วโมง ในการสูบล้างสินค้า 1 ตู้คอนเทนเนอร์



ภาพที่ 4-27 แสดงการสูบล้างสินค้า

เมื่อสิ้นสุดกระบวนการสูบล้างสินค้าเรียบร้อยแล้ว นำถุง Flexitainer และอุปกรณ์ทั้งหมดออกจากตู้ และนำตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อนำตู้เปล่าคืนให้กับเจ้าของตู้/ สายเรือต่อไป ส่วนถุง Flexitainer ที่ใช้แล้วมีแนวทางในการปฏิบัติ 2 วิธี ดังต่อไปนี้

1. การนำกลับมาใช้ใหม่
2. การทำลายทิ้ง

1. การนำกลับมาใช้ใหม่ ใช้ในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายรายหนึ่ง ๆ จากจุดต้นทางและปลายทางเดียวกันด้วยปริมาณมาก เนื่องจากการส่งถุงที่ใช้แล้วกลับมายังต้นทาง

ต้องซื้ออะไหล่กลับมาเหมือนการขนส่งสินค้าทั่วไป หากมีปริมาณไม่มากพอก็จะต้องเสียค่าใช้จ่าย ในการขนส่งต่อหน่วยมากจะทำให้ไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายที่เสียไป การนำถังเปล่ากลับมา กระทำได้โดยการรวบรวมถังเปล่าที่ใช้เรียบร้อยแล้วที่ปลายทางพร้อม ไม้พาเลท บรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ส่งกลับมายังต้นทาง จะกระทำโดยตัวแทนของผู้ให้บริการ Flexitainer หรือลูกค้าที่ปลายทางก็ได้แล้วแต่ จะทำการตกลงกัน เมื่อถังเปล่าส่งกลับมายังประเทศต้นทางแล้ว จะทำการเคลียร์ออกจากอารักขา ของศุลกากร จากนั้นจะส่งเข้าสู่กระบวนการล้างทำความสะอาดและทดสอบการรั่ว เช็คความพร้อม ในการใช้งานต่อไป เมื่อถังผ่านกระบวนการทดสอบเรียบร้อยแล้วจะถูกส่งให้กับลูกค้าเพื่อใช้ในการ ส่งออกในครั้งต่อไป การนำกลับมาใช้ใหม่นี้สามารถใช้ได้ประมาณ 3 ครั้งหรือมากกว่านั้น ขึ้นอยู่กับคุณภาพวัสดุที่ใช้ในการผลิต และการดูแลรักษาถังตลอดการขนส่ง บางครั้งอาจใช้ได้เพียงครั้ง เดียวหรือ 2 ครั้งก็เป็นได้ หากถังได้รับการกระทบกระเทือนจากการขนส่ง หรือถูกของมีคมทิ่มแทง หรือขีดข่วนระหว่างส่งกลับมายังต้นทาง

กรณีการนำกลับมาใช้ใหม่นี้ผู้ประกอบการต้องพึงระวังในการตรวจสอบสภาพถังเป็น อย่างดี เพราะจะเสี่ยงต่อการรั่วได้ง่าย แต่มีข้อดีที่ประหยัดค่าใช้จ่ายได้อย่างมากถึงแม้ว่าจะมีค่า ขนส่งในการนำถังเปล่ามาก็ตาม

2. การทำลายทิ้ง สามารถทำได้ 2 แบบดังนี้

2.1 การเผา วิธีนี้ต้องทำการนำสินค้าออกจาก Flexitainer จนหมด (Drained) และ ส่งให้บริษัทที่ได้รับการอนุญาตในการเผาทำลายจากรัฐบาลของแต่ละประเทศ ภายใต้การรักษา สภาพแวดล้อม

2.2 การฝังดิน วิธีนี้ต้องทำการนำวาล์วและส่งประกอบอื่น ๆ ที่ย่อยสลายยากออกก่อน นำ Flexitainer ตัดออกเป็นชิ้น ๆ ขนาดไม่ควรเกิน 1 ตารางเมตรต่อชิ้น นำส่งให้บริษัทที่ได้รับ อนุญาตจากรัฐบาลของแต่ละประเทศเพื่อฝังทำลายต่อไป

ผู้บริหารทุกองค์กรจำเป็นต้องสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้เหนือคู่แข่งซึ่งแนวทางการ ปรับตัวด้วยแนวคิดการบริหารแบบเดิมที่มักตัดลดพนักงาน (Downsizing) มักไม่เกิดประสิทธิผล โดยเฉพาะปัจจัยการปรับขึ้นราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ได้ส่งผลกระทบต่อภาระต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นให้กับ ผู้ผลิตในทุกอุตสาหกรรมและด้วยสภาวะการแข่งขันในยุคนี้คงไม่สามารถใช้แนวทางแบบเดิมที่ มุ่งผลกำไรให้ผู้บริโภคด้วยการขึ้นราคา ดังนั้นการบริหาร โลจิสติกส์จึงเป็นปัจจัย และเครื่องมือ ที่สำคัญที่มีบทบาทในการสร้างศักยภาพให้กับธุรกิจในยุคน้ำมันแพง

การเปรียบเทียบต้นทุน

การนำ Flexitainer มาใช้ในการบรรจุน้ำยางข้นเพื่อการส่งออกน้ำยางข้นสามารถเปรียบเทียบความสามารถในการขนส่งและต้นทุนได้ดังนี้

ตารางที่ 3-3 แสดงการเปรียบเทียบต้นทุนจากการเปลี่ยนแปลงบรรจุภัณฑ์ในการขนส่ง (ธีรพงศ์ อิงครัตน์, สัมภาษณ์, 2 มกราคม 2549)

การเปรียบเทียบต้นทุนระหว่าง Steel Drum และ Flexitainer

ลำดับที่	หน่วย	Steel Drums	Flexitainer	หมายเหตุ
1	น้ำหนักบรรจุภัณฑ์ต่อหน่วย	8.50 กิโลกรัม	50.00 กิโลกรัม	
1.1	น้ำหนักอุปกรณ์ต่อหน่วย		100.00 กิโลกรัม	
1.2	น้ำหนักบรรจุภัณฑ์ต่อหน่วย	8.50 กิโลกรัม	150.00 กิโลกรัม	
1.3	จำนวนบรรจุภัณฑ์ต่อ 20 ฟุต	80.00 หน่วย	1.00 หน่วย	
1.4	น้ำหนักบรรจุภัณฑ์ต่อ 20 ฟุตรวมทั้งสิ้น	680.00 กิโลกรัม	150.00 กิโลกรัม	
2	น้ำหนักน้ำยางข้นที่บรรจุได้ ต่อหน่วย	205.00 กิโลกรัม	21,500.00 กิโลกรัม	
2.1	จำนวนบรรจุภัณฑ์ ต่อ 20 ฟุต	80.00 หน่วย	1.00 หน่วย	Flexitainer สามารถขนส่งน้ำยางข้นเพิ่มขึ้นต่อตู้ละ :
2.2	น้ำหนักน้ำยางข้นต่อ 20 ฟุตรวมทั้งสิ้น	16,400.00 กิโลกรัม	21,500.00 กิโลกรัม	5,100 กิโลกรัม
3	น้ำหนักบรรจุภัณฑ์และน้ำยางข้น ต่อ 20 ฟุต รวมทั้งสิ้น	17,080.00 กิโลกรัม	21,650.00 กิโลกรัม	
4	ราคาบรรจุภัณฑ์ต่อหน่วย	850.00 บาท	18,000.00 บาท	
4.1	ค่าอุปกรณ์ต่างๆ			
4.2	ต้นทุนบรรจุภัณฑ์ต่อหน่วย	850.00 บาท	18,000.00 บาท	
4.3	ต้นทุนบรรจุภัณฑ์ต่อ 20 ฟุต	68,000.00 บาท	18,000.00 บาท	
5	ต้นทุนต่อกิโลกรัมต่อหน่วย	4.16 บาท	0.84 บาท	
5.1	ต้นทุนต่อตันต่อหน่วย	4,146.40 บาท	837.20 บาท	สรุป Flexitainer ถูกกว่า Drum
5.2	สรุป ต้นทุนต่อตัน	4,146.40 บาท	837.20 บาท	3,309.20 บาทต่อตัน

เก็บข้อมูลจริง: 3 มกราคม 2549

จากตารางที่ 3-3 สามารถสรุปผลการเปรียบเทียบได้ว่า ในการขนส่งด้วย Flexitainer เมื่อเทียบกับการขนส่งด้วย Steel Drum สามารถขนน้ำยางข้นเพิ่มขึ้นต่อตู้ละ 5,100 กิโลกรัม และเมื่อเทียบน้ำหนักกับราคาของบรรจุภัณฑ์ที่ใช้แล้ว Steel Drum มีต้นทุนต่อกิโลกรัมเท่ากับ 4.16 บาท ในขณะที่ใช้ Flexitainer ในการขนส่งมีต้นทุนต่อกิโลกรัม 0.84 บาท ฉะนั้นผลต่างมีค่าเท่ากับ 3.32 บาทต่อกิโลกรัม หรือถ้าเทียบโดยใช้น้ำหนักที่ขนส่งกับต้นทุนค่าบรรจุภัณฑ์ Steel Drum มีต้นทุนต่อตันเท่ากับ 4,146.40 ขณะที่ Flexitainer มีต้นทุนต่อตันเท่ากับ 837.20 ผลต่างเท่ากับ 3,309.20 ต่อตัน หรือสามารถลดต้นทุนบรรจุภัณฑ์ได้ 79.80 % และเมื่อนำไปเทียบกับปริมาณการซื้อขายแต่ละ

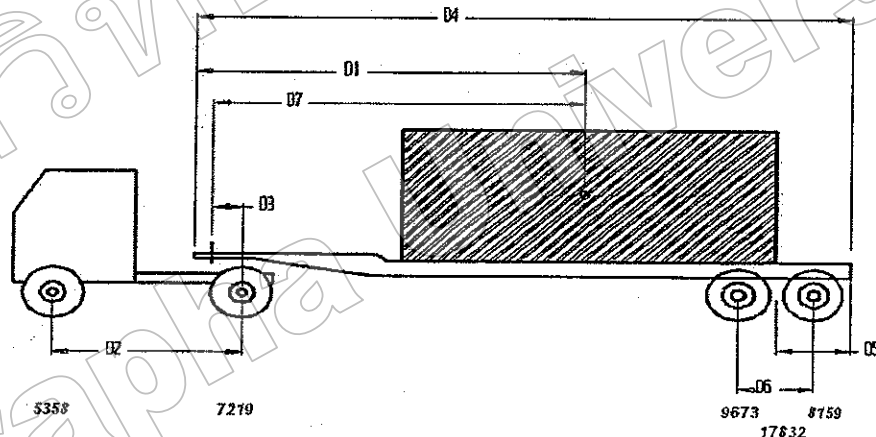
L/C คือประมาณ 3,000 ตัน บริษัทจะประหยัด 9,927,600 บาท ซึ่งจากการพยากรณ์ยอดขายในปี 2549 ของบริษัท เอบี รับเบอร์ จำกัด จะสามารถส่งออกน้ำยางข้นได้ประมาณ 100,000 ตัน ฉะนั้นหากนำ Flexitainer มาใช้ในการขนส่งจะประหยัดได้ถึง 330,920,000 บาททีเดียว

ในการปฏิบัติในการบรรจุด้วย Drum ใช้แรงงานคนทั้งสิ้น 3 คน ต่อตู้ ส่วน Flexitainer ใช้แรงงานคนทั้งสิ้น 2 คนต่อตู้ สามารถประหยัดแรงงานในการปฏิบัติงานได้ 1 คน

การขนส่งน้ำยางข้นแต่ละครั้งในขณะที่เสียค่ารถขนส่ง และค่าดำเนินการอื่น ๆ เช่น ค่าเดินเอกสารพิธีการศุลกากร อีกทั้งยังสามารถประหยัดค่าจัดเก็บ ค่าขนย้าย สินค้าที่บรรจุใน Steel Drum เพื่อรอการขนส่งได้อีกด้วย

การขนส่งโดยการนำ Flexitainer มาใช้ สามารถขนส่งปริมาณน้ำยางข้นได้มากขึ้น ประมาณ 5 ตัน เชื่อมโยงไปถึงพิกัดน้ำหนักที่กระทรวงคมนาคมกำหนดไว้

LOADING ANALYSIS - 24T CHASSIS



Axle masses (kg)	5358	7219	
Total chassis payload (kg)	22660		
Total GVM (kg)	31420		
Percentage GVM on steering axle	17.05 %		OK
Percentage GVM on driving axle	22.97 %		OK

Inputs

D1	600	mm
D2	200	mm
D3	100	mm
D4	100	mm
D5	100	mm
D6	100	mm
D7	100	mm
Product SG	1.0	

Truck tare front	2200	kg
Truck tare rear	2100	kg
Chassis tare rear	2000	kg
Chassis tare total	4100	kg
Container tare	2000	kg
Flexitank tare	100	kg
Product volume	22660	liters

ภาพที่ 4-28 การวิเคราะห์การบรรทุก: โปรแกรมวิเคราะห์การบรรทุกของบริษัท Tran Ocean Distribution (สถาบันวิจัยยาง, 2549)

ผลการคำนวณจากโปรแกรม ผู้ศึกษาสนใจในส่วนของน้ำหนักกรรมน้ำหนักบรรทุกคือ 35,272 กิโลกรัม หรือประมาณ 35.2 ตัน จะเห็นได้ว่าน้ำหนักอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก แต่เมื่อนำไปเทียบกับพิกัดหนักรถบรรทุกตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดไว้ที่ 37.4 ตัน และตามประกาศจากกระทรวงคมนาคมให้ปรับน้ำหนักบรรทุกรวมเป็น 45 ตัน เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจยุคน้ำมันแพง โดยเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549 ถึง 31 ธันวาคม 2549 โดยจะนำไปหารือกับกระทรวงมหาดไทยเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวงต่อไป ดังนั้นน้ำหนักที่บรรจุช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและภายใต้พิกัดน้ำหนักที่กำหนดไว้ด้วย