

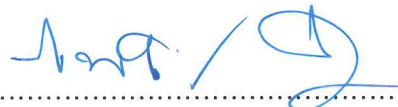
การวิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าในรูปแบบตู้สินค้า
จากประเทศไทยไปเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน

ลุลิตตา อินทร์โพ

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
พฤษภาคม 2556
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ ลลิตตา อินทร์โพ จบนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ของ
มหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์


.....ที่ปรึกษาหลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เ้าชนชลกุล)


.....ที่ปรึกษาร่วม
(ดร.จิตติมา วงศ์อินตา)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า


.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พยุง)


.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เ้าชนชลกุล)

คณะโลจิสติกส์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ ของ
มหาวิทยาลัยบูรพา


.....คณบดีคณะโลจิสติกส์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เชาวรัตน์)

วันที่ 10 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2556

ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความอนุเคราะห์และกรุณาอย่างยิ่งจากอาจารย์ทุกท่าน
ในคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่ได้กรุณาประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้วิจัย
โดยเฉพาะอย่างยิ่งความกรุณาจาก อาจารย์ไพโรจน์ เร้าธนชลกุล ที่กรุณาให้คำปรึกษา และแนะ
แนวทาง จัดเกล้าและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของงานนิพนธ์ฉบับนี้ ด้วยความประณีตละเอียด
ถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีเสมอมา ผู้ทำวิจัยจึงรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและเมตตาของอาจารย์มาก
จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

อนึ่งด้วยความอนุเคราะห์จากผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไปของบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
GLE Logistics Thailand จำกัด ที่ได้สละเวลาอันมีค่ามาให้ข้อมูลเส้นทางการลำเลียงขนส่งสินค้า
จากประเทศไทยไปประเทศอัฟกานิสถาน จึงทำให้งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยข้อมูลที่มี
คุณภาพจากท่าน

และขอกราบขอบพระคุณเพื่อนร่วมงาน หัวหน้างาน พี่ ๆ น้อง ๆ และครอบครัวที่คอย
ช่วยเหลือให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ในงานนิพนธ์ฉบับนี้ และ
รวมถึงทุก ๆ กำลังใจและความช่วยเหลือของทุกท่านที่อยู่เบื้องความสำเร็จของงานนิพนธ์ฉบับนี้

ลลิตตา อินทร์โพ

54920021: สาขาวิชา: การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์; วท.ม.

(การจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์)

คำสำคัญ: DEMURRAGE/ DETENTION/ ปังจัยความเสี่ยง

ลลิตตา อินทร์โพ: การวิเคราะห์ปังจัยความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าในรูปแบบตู้สินค้าจากประเทศไทยไปเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน (THE FACTOR OF RISK ANALYSIS IN CARGOES TRANSPORTATION FROM THAILAND FROM THAILAND TO KABUL, AFGHANISTAN) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ไพโรจน์ เจริญชวลกุล, D.Eng, 84 หน้า. ปี 2556.

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาและวิเคราะห์ปังจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจริงระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน จากการเก็บข้อมูลทางสถิติของการขนส่งสินค้าของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 ซิปเมนต์ของบริษัท RMA Automotive Co. Ltd โดยเลือกใช้เส้นทางขนส่งผ่านพรมแดนประเทศปากีสถาน เข้าด่านประตู Torkham ที่ฝั่งประเทศอัฟกานิสถาน ทำให้ทราบปังจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อกรขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้ และมีการนำเทคนิคการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis) มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในการหาสาเหตุและต้นตอของปังจัยความเสี่ยงที่ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้า และการเก็บข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับผู้เชี่ยวชาญทางด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำข้อมูลจากประสบการณ์ของผู้เชี่ยวชาญมาใช้ในการวิเคราะห์ร่วมกับการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไม เพื่อหาแนวทางแก้ไขและหลีกเลี่ยงปังจัยความเสี่ยงที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้า

ผลการศึกษาการวิเคราะห์ปังจัยความเสี่ยงทำให้ทราบว่า ปังจัยความเสี่ยงทางการเมืองและภาวะสงครามภายในเป็นปังจัยที่มีความเสี่ยงมากที่สุดของเส้นทางผ่านพรมแดนปากีสถาน ซึ่งเป็นปังจัยที่นอกเหนือการควบคุมและยากที่จะหลีกเลี่ยง นอกจากนี้กระบวนการขอยกเว้นภานีนำเข้าเป็นปังจัยความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการนำส่งสินค้าและค่าใช้จ่ายส่วนเกิน และจากการศึกษาพบว่าขั้นตอนการเตรียมเอกสาร Memorandum Letter เป็นขั้นตอนที่ทำให้กระบวนการขอยกเว้นภานีนำเข้าเกิดความล่าช้าจึงทำให้ขั้นตอนหลังจากนี้เกิดความล่าช้าตามไปด้วย จนทำให้เกิดค่าใช้จ่ายส่วนเกินคือ ค่า Demurrage และ ค่า Detention จำนวนมาก

ดังนั้นแนวทางแก้ไขปัญหาก็ควรแก้ไขที่กระบวนการขอยกเว้นภานีนำเข้า ซึ่งเป็นปังจัยที่เราสามารถควบคุมได้ ส่วนปังจัยความเสี่ยงด้านการเมืองและปัญหภายในประเทศเป็นสิ่งที่เหนือการควบคุม ซึ่งวิธีการรับมือคือการวางแผนการส่งสินค้าล่วงหน้า 60-90 วัน เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญเสียค่าใช้จ่ายส่วนเกินและลดระยะเวลานำส่งสินค้าอีกด้วย

54920021: MAJOR: TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT;

M.Sc. (TRANSPORTATION AND LOGISTICS MANAGEMENT)

KEYWORD: DEMURRAGE/ DETENTION/ THE FACTORS OF RISK

LULITTA INPHO: THE FACTORS OF RISK ANALYSIS IN CARGOES
TRANSPORTATION FROM THAILAND TO KABUL, AFGHANISTAN.

ADVISOR: PAIROJ RAOTHANACHONKUN, D.Eng, 84 P. 2013.

This research is to study and analyze the risk factors during the actual cargoes transportation from Thailand to the city of Kabul, Afghanistan. Statistical data collected from the shipment of the sample of 50 shipments of RMA Automotive Co.ltd. by choosing routes through Pakistan border into Torkham Gate on the Afghanistan side so that we can know the factors of risk had been affected to this route. Furthermore I use Why-Why Analysis technique to assist to analysis the cause of trouble and each factors to be born the problem. Besides, I had in-depth interview with who was expert in the field of logistics and transportation network to collect all information and their experience together with Why-Why Analysis to find out the solution and avoid to the factors of risk during the transportation from Thailand to Kabul, Afghanistan. The results show that the analysis of risk factors is in a state of internal war and political that have the greatest risk of the route through Pakistan border which it's out of control and difficult to avoid. Moreover the exception import duty process is the risk factor which made the transition lead time and cost are over. Regarding to the analysis of exemption process show the Memorandum Letter step is spend more time so it's caused to the delayed of transition lead time and the excess expenditure called "Demurrage and Detention".

Therefor the first solution is improving exemption import duty process that we can control this the factor. And the risk factor comes from political condition and civil war is out of control so we have to deal with planning for delivery cargoes 60-90 days in advance to avoid loss of expenses and can be reduce lead time of delivery as well.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ณ
บทที่	
1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	2
ขอบเขตการวิจัย.....	3
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	3
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับภูมิประเทศของประเทศอัฟกานิสถาน.....	4
ความหมายของความเสี่ยง.....	7
ข้อตกลงการส่งมอบของในทางการค้าระหว่างประเทศ.....	9
การวิเคราะห์ทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis).....	11
งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	12
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	15
ศึกษาข้อมูลเบื้องต้นที่เกี่ยวข้อง.....	15
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	22
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	22
แหล่งข้อมูลและการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	23
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	24
การนำเสนอผลงานวิจัย.....	24

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิจัย.....	25
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการขนส่งสินค้า.....	25
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระยะเวลานำส่งสินค้าทั้งหมด.....	28
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์กระบวนการขอยกเว้นภาษีนำเข้า.....	30
ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis).....	37
ตอนที่ 5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึก.....	43
ตอนที่ 6 แนวทางการแก้ไข.....	56
5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายและข้อเสนอแนะ.....	62
อภิปรายผลการวิจัย.....	62
ข้อเสนอแนะ.....	63
บรรณานุกรม.....	65
ภาคผนวก.....	68
ภาคผนวก ก.....	69
ภาคผนวก ข.....	74
ประวัติย่อผู้วิจัย.....	84

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4-1 ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งทั้งหมด.....	27
4-2 ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม (Extra Charges)	28
4-3 ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของชิปเมนต์ที่ X1 ถึง X50.....	29
4-4 ขั้นตอนกระบวนการขอยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้า.....	30
4-5 ระยะเวลาทั้งหมดของการดำเนินงานขอยกเว้นภาษีนำเข้าในแต่ละขั้นตอน.....	34
4-6 ระยะเวลารวมทั้งหมดของทุกชิปเมนต์ในการขอยกเว้นภาษีนำเข้า.....	36
4-7 สรุปผลการสัมภาษณ์เชิงลึกของทั้ง 5 ท่านตามปัจจัยความเสี่ยง.....	56

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 แผนที่แสดงประเทศอัฟกานิสถาน.....	5
2-2 วิธีการคิดของการวิเคราะห์ทำไม-ทำไม.....	11
3-1 เส้นทางที่หนึ่งของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือคาราจี ประเทศปากีสถาน.....	16
3-2 เส้นทางที่สองของการขนส่งทางเรือผ่านท่าเรือ จิงเต่า (Qingdao) ประเทศจีน.....	17
3-3 เส้นทางของการขนส่งแบบรถบรรทุกจากท่าเรือคาราจี ไปเมืองคาบูล.....	18
3-4 เส้นทางของการขนส่งแบบรถบรรทุกจากพรมแดนเขต Termez ถึงเมืองคาบูล.....	21
3-5 แผนภาพการวิเคราะห์ ทำไม-ทำไม (Why-Why Analysis).....	23
4-1 ค่าใช้จ่ายการขนส่งทั้งหมดของผู้สินค้า 20 ฟุต.....	26
4-2 ค่าใช้จ่ายการขนส่งทั้งหมดของผู้สินค้า 40 ฟุต.....	27
4-3 ระยะเวลาการนำส่งสินค้าของชิปเมนต์ที่ X1 ถึง X50.....	29
4-4 ระยะเวลาการดำเนินการของขั้นตอน Memorandum Letter.....	31
4-5 ระยะเวลาการดำเนินการของขั้นตอน Exemption Form.....	31
4-6 ระยะเวลาการดำเนินการของขั้นตอน US Embassy.....	32
4-7 ระยะเวลาการดำเนินการของขั้นตอน Ministry of Foreign Affairs.....	32
4-8 ระยะเวลาการดำเนินการของขั้นตอน Ministry of Finance.....	34
4-9 ผลการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไมของค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการขนส่งสินค้าจาก ประเทศไทยไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน.....	38
4-10 ผลการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไมของระยะเวลานำส่งสินค้าที่ลำช้าจากประเทศไทย ไปยังเมืองคาบูล ประเทศอัฟกานิสถาน.....	39
4-11 ผลการวิเคราะห์แบบทำไม-ทำไมของกระบวนการขอยกเว้นภาษีนำเข้า.....	41