

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันเศรษฐกิจของโลกได้มีการเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้มีการแข่งขันกันสูงในทุกธุรกิจ ดังนั้นจึงอยู่ที่แต่ละประเทศจะมีการบริหารจัดการอย่างไรที่จะทำให้ประเทศของตนมีเศรษฐกิจที่อยู่ในระดับแถวหน้าของโลก และในแต่ละประเทศก็จะมีการแข่งขันกันเองของผู้ผลิตและผู้ให้บริการ เพราะว่าปัจจุบันธุรกิจของโลกได้เปลี่ยนแปลงมาสู่ยุคอุตสาหกรรมและการค้าแล้ว การที่ประเทศจะมั่งคั่งและประชาชนจะอยู่ดีกินดีได้ต้องรู้จักการผลิตการค้าขายและการบริหารจัดการในด้านโลจิสติกส์ที่ดีและทันสมัย และตลาดที่ใหญ่ที่สุดที่สามารถสร้างรายได้มูลค่ามหาศาลให้กับธุรกิจค้าขาย คือตลาดโลกโดยอาศัยการขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยสำคัญที่สุดของการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ

สำหรับการขนส่งทางน้ำนั้นจะมีทั้งการขนส่งทางแม่น้ำและทางทะเล สำหรับในปัจจุบันโลกได้มีการพัฒนาการต่อเรือที่มีการขนถ่ายได้ครั้งละมาก ๆ และเดินทางข้ามประเทศและข้ามทวีปได้ในเวลาที่สั้นลงจึงทำให้การขนส่งทางทะเลยิ่งมีความสำคัญมากยิ่งขึ้นเพราะว่าใช้เวลาในการเดินทางสั้นลง และยังขนส่งได้มากขึ้นราคาค่าขนส่งก็จะถูกลงด้วย ดังนั้นจึงเป็นส่วนประกอบที่สำคัญและเป็นที่ยอมรับที่สุดของระบบการค้าระหว่างประเทศทั้งในอดีต ปัจจุบันและในอนาคตเพราะเป็นการขนส่งชนิดเดียวที่สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละมาก ๆ และต้นทุนการขนส่งก็ถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ถ้าหากมีการจัดการอย่างดี เช่น ระบบ Intermodal Transport ในอดีตการขนส่งทางทะเลจะเป็นการขนส่งโดยเรือที่เรียกว่าเรือสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป

ในปัจจุบันเมื่อก้าวถึงสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกเราก็ต้องคิดถึงบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อ ที่ห่อหุ้มสินค้าที่ติดมากับตัวสินค้า ในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนที่สำคัญส่วนหนึ่งในการกำหนดราคาขายสินค้าในระหว่างขนส่งจำเป็นต้องพยายามทำให้เกิดค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการขนส่งในส่วนนี้ได้แก่

1. ค่ายกขนสินค้าและบรรจุภัณฑ์
2. ค่าจัดวางเรียงสินค้า (Stowage)
3. ค่าอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการยกขน เช่น แผ่นไม้รองสินค้า (Pallet)

ค่าขาย คลุมสินค้า (Net)

4. ค่าขนส่งหรือเคลื่อนย้าย/ ขนถ่าย ได้แก่ค่าเช่าโกดังเพื่อเก็บรักษาสินค้า ค่าประกันภัยสินค้า ค่าดูแลรักษาสินค้า ค่ายกขนและจัดวางเรียงสินค้าขณะอยู่ในโกดัง เป็นต้น

ในปี 2546 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจโลกโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตตามเช่นกัน มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเพิ่มสูงขึ้นถึง 13% และ 14% ตามลำดับ ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ความเจริญหลากหลายรูปแบบในด้านเศรษฐกิจ สังคม ข่าวดารเทคโนโลยีได้ผลักดันให้เกิดโครงการดำเนินการหลากหลายและเกิดทางเลือกในการขนส่งและการกระจายสินค้า โดยที่สินค้าสามารถกระจายไปสู่จุดหมายปลายทางและยังคงได้คุณภาพตามกำหนดอย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เป็นผลให้เกิดการพัฒนาตัวผู้สินค้าเพื่อตอบสนองความต้องการดังกล่าว ทำให้ตลาดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในทุกะบบมีอัตราการเติบโตขยายตัวตามเพื่อสอดคล้องกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางทะเลซึ่งคิดเป็น 95% ของการขนส่งรวมทุกระบบ ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นห่วงโซ่อุปทานหนึ่งของระบบการขนส่งทางน้ำมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นเช่นกัน จากวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าของท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งในปัจจุบันเอกชนเป็นผู้ประกอบการทั้งหมดรวม 6 ท่า มีวิสัยทัศน์ในการรับตู้สินค้าทั้งหมดอยู่ที่ประมาณ 1,800,000 ทีอียู. แต่ในปีงบประมาณ 2546 ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับตู้สินค้าได้มากถึง 3,047,369 ทีอียู. (การทำเรือแห่งประเทศไทย, 2548)

จากการให้บริการที่เกินวิสัยทัศน์เกือบ 2 เท่าตัว ทำให้การให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบังเกิดความไม่คล่องตัว การเคลื่อนย้ายตู้สินค้าที่มีจำนวนมากในแต่ละเที่ยวของเรือที่มาใช้บริการขนถ่ายตู้สินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการพื้นที่วางตู้สินค้า ซึ่งปัจจุบันความแออัดของตู้สินค้านำมาซึ่งการจราจรในเขตรั้วศุลกากรของ การท่าเรือแหลมฉบัง มีความหนาแน่นและประสบปัญหาในการขนย้ายตู้สินค้าในลานวางตู้สินค้าไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้าออกจากตู้สินค้า (Inland Container Depot: ICD) หรือ ลานรับฝากตู้สินค้าเปล่า (Depot) รวมทั้งลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้า

ดังนั้นความต้องการพื้นที่รองรับสำหรับวางตู้สินค้าในบริเวณโดยรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อกระจายความแออัดของตู้สินค้าภายในท่าเรือแหลมฉบังออกสู่พื้นที่โดยรอบ จึงมีความต้องการเพิ่มขึ้น และเพื่อลดปริมาณการจราจรในเขตรั้วศุลกากรในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังด้วย อีกทั้งประกอบกับความจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ในเขตท่าเรือแหลมฉบังที่มีข้อจำกัดในเรื่องการทำความสะดวกตู้สินค้าเปล่า จากเหตุการณ์รักษามลภาวะในเขตพื้นที่ท่าเรือทำให้ตู้สินค้าเปล่า

ที่มีความสปรกต้องทำความเข้าใจก่อนบรรจุสินค้า ทั้งการล้างด้วยน้ำเปล่าและการล้างด้วยสารเคมีไม่สามารถทำได้ในเขตพื้นที่ทำเรื่องจำเป็นต้องนำผู้สินค้าจำนวนนี้ออกไปล้างตามลานผู้สินค้าในบริเวณ โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้เกิดความต้องการใช้พื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง เพราะฉะนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการจัดทำพื้นที่วางผู้สินค้า โดยเฉพาะผู้สินค้าเปล่าในพื้นที่โดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อตอบสนองความต้องการในด้านบริการและเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก ในการบริการทางด้านการจัดการผู้สินค้าเพื่อรอการบรรจุสินค้าเพื่อนำเข้าและส่งออก ดังนั้นผู้ศึกษาจึงให้ความสนใจในการจัดทำลานรับฝากผู้สินค้าเปล่านอกเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของท่าเรือแหลมฉบังและปริมาณผู้สินค้าที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต และรองรับข้อจำกัดของพื้นที่ในเขตท่าเรือแหลมฉบังในการจัดการเกี่ยวกับผู้สินค้าสิ่งแวดล้อมและสังคม

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการลงทุนทำธุรกิจลานรับฝากผู้สินค้าเปล่านอกเขตท่าเรือแหลมฉบัง
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์อัตราผลตอบแทนทางการเงินจากการลงทุนจัดทำธุรกิจลานรับฝากผู้สินค้าเปล่านอกเขตท่าเรือแหลมฉบัง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อเป็นแนวทางในการขยายหรือย้ายลานผู้สินค้าเปล่าจากในเขตท่าเรือแหลมฉบังมาไว้นอกพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง
2. เพื่อเป็นแนวทางในการลงทุนทำธุรกิจลานผู้สินค้าเปล่านอกเขตท่าเรือแหลมฉบัง
3. เพื่อได้ทราบถึงจุดคุ้มทุนในการลงทุนและอัตราผลตอบแทนจากการจัดทำธุรกิจลานผู้สินค้าเปล่านอกเขตท่าเรือแหลมฉบัง
4. เพื่อให้ลดความแออัดของผู้สินค้าเปล่า การจราจรที่ติดขัดของรถหัวลากที่จะเข้าไปรับผู้สินค้าเปล่าในเขตท่าเรือแหลมฉบัง และอำนวยความสะดวกให้สายเรือเจ้าของผู้สินค้าเปล่าบริษัทรถขนส่งและผู้นำเข้า-ส่งออก ที่ไม่ต้องเสียเวลาในการเข้าไปรับหรือส่งคืนผู้สินค้าในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลทางการเงินของต้นทุนและผลประโยชน์ตอบแทนของบริษัทเอกชนที่จะเข้ามาบริหารและลงทุนจัดทำลานตู้สินค้าเปล่านอกเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อประมาณค่าทางด้านผลประโยชน์และต้นทุนในการลงทุนของโครงการนี้ ดังนั้นผู้ศึกษาจะทำการศึกษา

1. ศึกษารวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิเคราะห์รายได้และค่าใช้จ่ายของธุรกิจลานตู้สินค้าเปล่านอกเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง
2. ศึกษารวบรวมข้อมูลลักษณะการปฏิบัติการและการจัดการภายในองค์กรของธุรกิจลานตู้สินค้าเปล่านอกเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง

วิธีการศึกษา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จะเป็นข้อมูลระหว่างปีพ.ศ.2543 – 2548 ประกอบด้วย ตัวเลขสถิติเกี่ยวกับจำนวนเรือสินค้าเทียบท่า ปริมาณสินค้าจำนวนตู้สินค้า ขาเข้า - ขาออก ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย และข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการลานตู้เปล่าในย่านแหลมฉบัง และพนักงานขับรถหัวลากที่เข้ามารับตู้เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงอาจารย์และผู้ที่มีประสบการณ์โดยตรง

แหล่งข้อมูล

แหล่งของข้อมูลมาจากแผนกคอมพิวเตอร์ แผนกวิจัยและแผนงาน กองแผนงานท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย ลานตู้สินค้าเปล่าทั้งในกรุงเทพฯ และในเขตแหลมฉบัง ข้อมูลทางด้านต้นทุน รวมถึงข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) เป็นการวิเคราะห์โดยอาศัยเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งได้แก่

1. การหาค่าตัวชี้วัดความคุ้มค่าทางการเงินของโครงการ ซึ่งจะใช้เป็นเกณฑ์ ในการตัดสินใจว่า โครงการนี้เหมาะสมและมีความคุ้มค่าเพียงพที่จะลงทุนหรือไม่ ตัวชี้วัดได้แก่
 - 1.1 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV)
 - 1.2 อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (Benefit Cost Ratio: BCR)
 - 1.3 อัตราผลตอบแทนภายในของโครงการ (Financial Internal Rate of Return: FIRR)
2. การทดสอบความอ่อนไหวของโครงการ (Sensitivity Test)

นิยามศัพท์เฉพาะ

ลานตู้สินค้าเปล่า (Empty Container Depot) หมายถึง สถานที่รับฝากตู้สินค้าที่นำสินค้าออกแล้วหรือตู้สินค้าที่นำเข้ามาในประเทศในแบบตู้สินค้าเปล่าโดยจะมีการบริการรับฝากตู้ การซ่อมตู้ การทำความสะอาดตู้สินค้าเพื่อจัดเตรียมตู้สินค้าให้พร้อมสำหรับการบรรจุสินค้า เมื่อผู้ส่งออกสินค้ามารับตู้สินค้าไปทำการบรรจุ

TEU “Twenty-Foot Equivalent Unit” หมายถึง หน่วยมาตรฐานในการใช้วัดตู้สินค้า ตัวอย่างเช่น 1 TEU เท่ากับ ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต