

บทที่ 6

ผลการวิเคราะห์ปริมาณและการขนส่งข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

จากการวิเคราะห์หาตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภทในบทที่ 5 แล้ว บทนี้ จะพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าดังกล่าวสู่ปลายทาง คือ ประเทศจีน โดยศึกษาเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภทระหว่างสองเส้นทาง คือ การขนส่งสินค้าในเส้นทางปัจจุบัน(เขตพื้นที่อุตสาหกรรม-ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือปลายทาง) และการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก(เขตพื้นที่อุตสาหกรรม-มุกดาหาร-สะพานนะเขต-ลาวบาว-ท่าเรือดานัง-ท่าเรือปลายทาง) พร้อมทั้งเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าของทั้ง 2 เส้นทาง คือ ระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าไปยังปลายทาง โดยมีรายละเอียดของการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทตามเส้นทางที่กล่าวข้างต้น ดังต่อไปนี้

1. ปริมาณการส่งออกสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมสู่ประเทศจีน

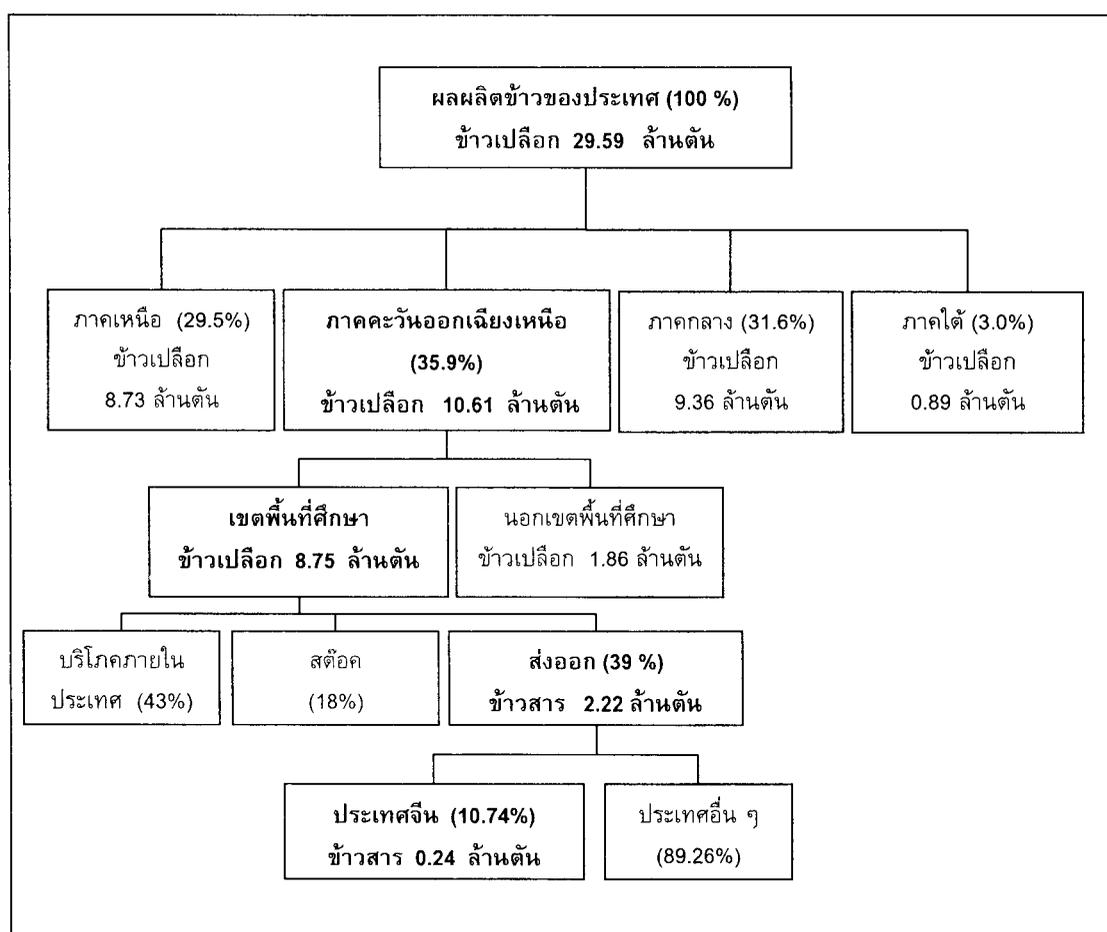
จากการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภท ซึ่งควรมีการผลิตสินค้าหลัก คือ ข้าวสาร มันเส้น น้ำตาล และยางแผ่นรมควัน ดังกล่าวในบทที่ 5 แล้ว พบว่าสินค้าแต่ละประเภทถูกแบ่งสัดส่วนออกเป็น 3 ส่วน คือ บริโภคภายในประเทศ ส่งออก และสต็อกสินค้า(ตารางที่ 31-32) โดยในปี 2549 ไทยส่งออกข้าวไปจีน ร้อยละ 10.74 ของปริมาณการส่งออกข้าวทั้งหมดของไทย (จีนเป็นตลาดส่งออกข้าวอันดับ 1 ของไทย) ส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังไปจีน ร้อยละ 45.91 ของปริมาณการส่งออกมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์ทั้งหมดของไทย (จีนเป็นตลาดส่งออกมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์อันดับ 1 ของไทย) ส่งออกยางพาราในรูปยางธรรมชาติไปยังประเทศจีน ร้อยละ 24.99 ของปริมาณการส่งออกยางพาราของไทย (จีนเป็นตลาดส่งออกยางพาราอันดับ 1 ของไทย) และส่งออกน้ำตาลไปจีน ร้อยละ 10.07 (จีนเป็นตลาดส่งออกน้ำตาลอันดับ 4 ของ ไทยรองจากประเทศญี่ปุ่น อินโดนีเซีย กัมพูชา ตามลำดับ) โดยมีการคิดสัดส่วนปริมาณผลผลิตดังภาพที่ 18-21

ตารางที่ 27 สัดส่วนการบริโภค การส่งออก และสต็อกสินค้าต่าง ๆ ของประเทศไทย 2549

รายการสินค้า	สัดส่วน			
	บริโภค	การส่งออก	สต็อก/อื่น ๆ	รวม
ข้าว	43	39	18	100
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	26	74	-	100
ยางพารา	9	89	2	100
น้ำตาล	43	41	16	100

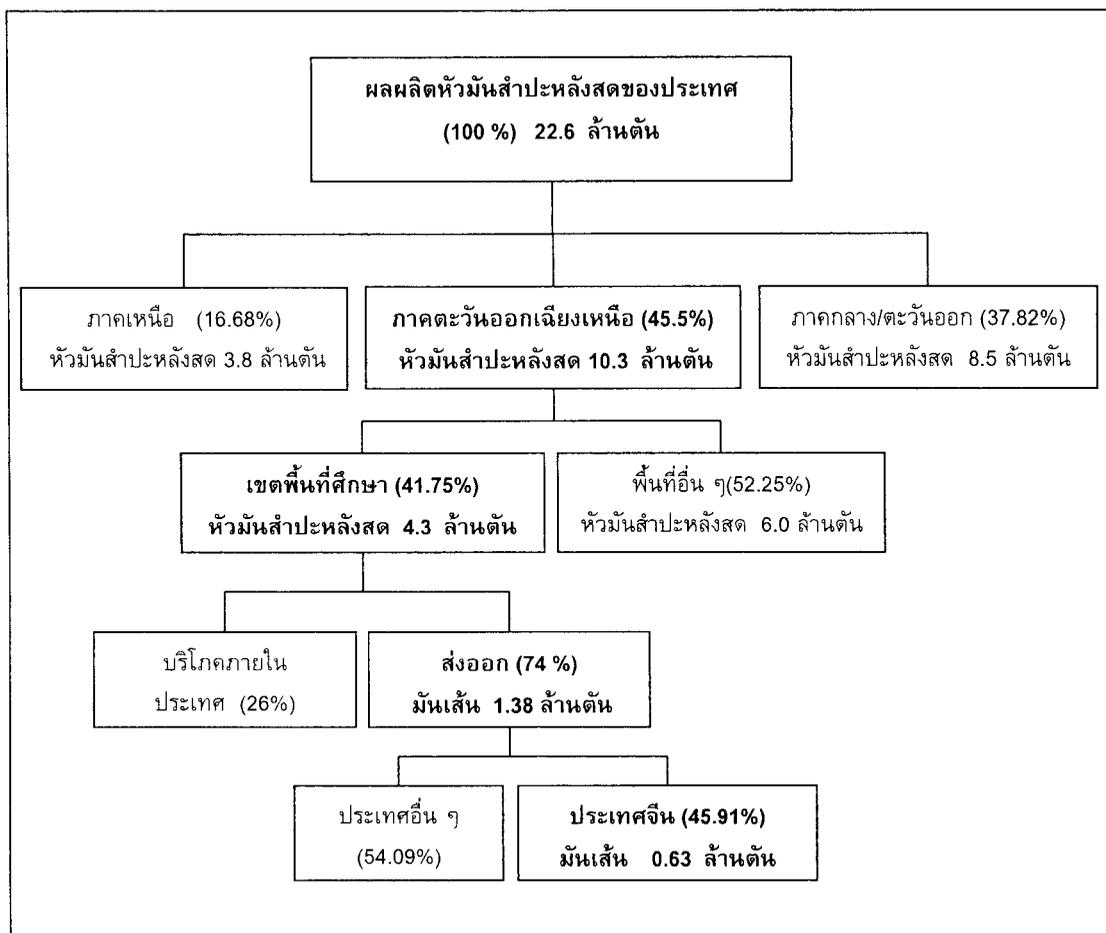
ตารางที่ 28 สัดส่วนของวัตถุดิบ เพื่อการบริโภค ส่งออก และสต็อกสินค้าทั้ง 4 ประเภท ที่สามารถผลิตได้ในเขตพื้นที่ศึกษา

วัตถุดิบ	ปริมาณ(ตัน)			รวม (ตัน)
	บริโภค	การส่งออก	สต็อก/อื่น ๆ	
ข้าวเปลือก	3,762,607	3,412,597	1,575,045	8,750,248
มันสำปะหลัง	1,128,150	3,210,889	-	4,339,039
น้ำยางสด	23,374	231,140	5,194	259,708
อ้อย	4,937,936	4,708,264	1,837,371	11,483,571



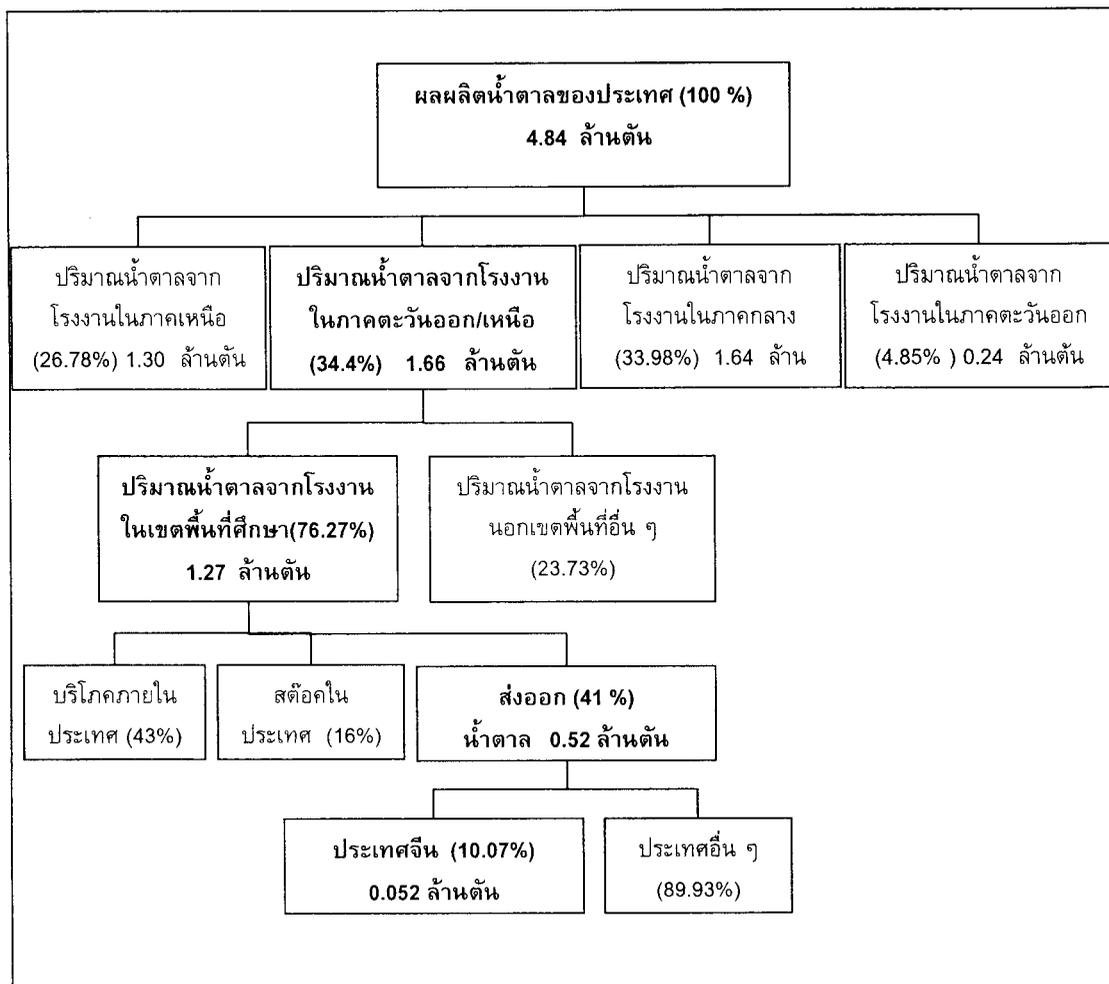
หมายเหตุ : อัตราส่วนการแปรรูป ข้าวเปลือก 1 กก. : ข้าวสาร 0.65 กก.

ภาพที่ 18 สัดส่วนการบริโภค สต็อก และการส่งออกข้าวไปยังประเทศจีน ปี 2549

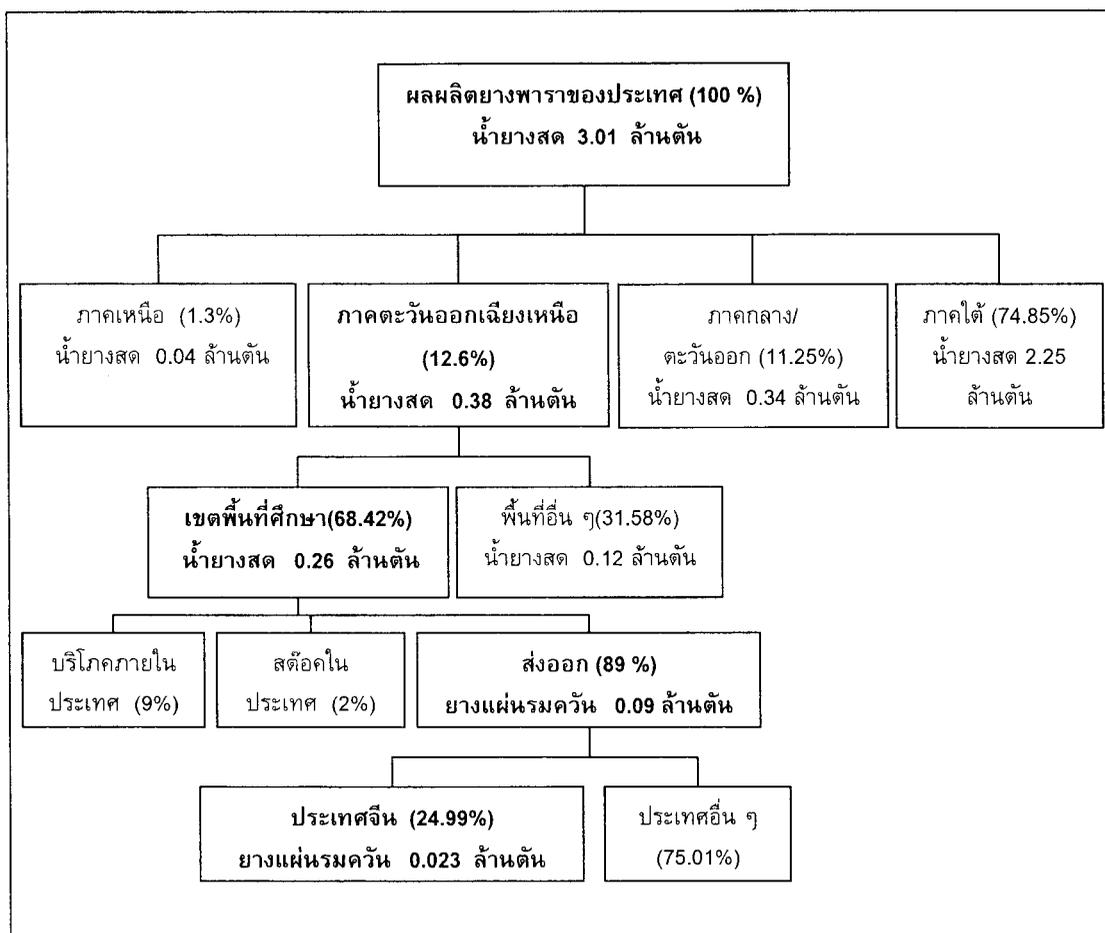


หมายเหตุ : อัตราส่วนการแปรรูป หัวมันสำปะหลังสด 1 กก.: มันเส้น 0.43 กก.

ภาพที่ 19 สัดส่วนการบริโภค สต็อก และการส่งออกมันสำปะหลังไปยังประเทศจีน ปี 2549



ภาพที่ 20 สัดส่วนการบริโภค สต็อก และการส่งออกน้ำตาลไปยังประเทศจีน ปี 2549



หมายเหตุ : อัตราส่วนการแปรรูป น้ำยางสด 1 กก. : ยางแผ่นรมควัน 0.40 กก.

ภาพที่ 21 สัดส่วนการบริโภค สต็อก และการส่งออกยางพาราไปยังประเทศจีน ปี 2549

เมื่อคิดสัดส่วนปริมาณการส่งออก ข้าวสาร มันเส้น น้ำตาล และยางแผ่นรมควัน เพื่อส่งออกไปจีนมีปริมาณของสินค้าแต่ละประเภทดังตารางที่ 29

ตารางที่ 29 สัดส่วนการส่งออกสินค้าที่สามารถผลิตได้จากเขต ฯ ไปยังประเทศจีน

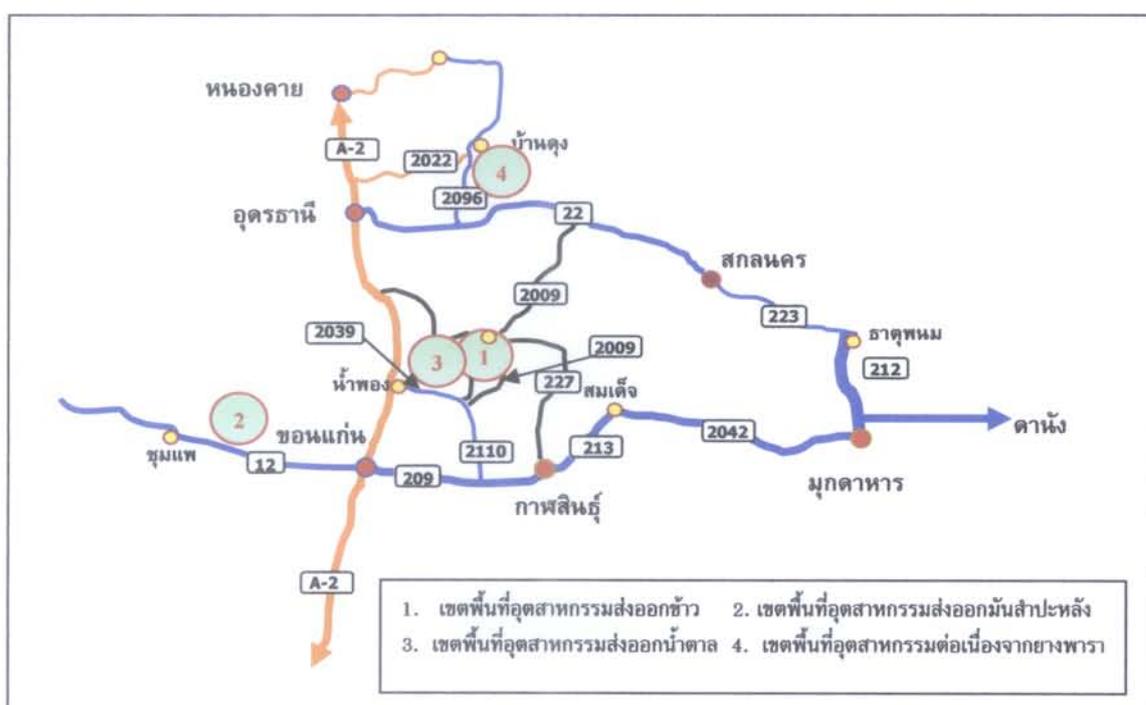
รายการสินค้า	ปริมาณการส่งออก ทั้งหมด(ตัน)	ปริมาณการส่งออกส่งไปจีน	
		ตัน	ตู้ (TEUs)
ข้าวสาร	2,218,188	238,233	14,890
มันเส้น	1,380,682	633,871	39,617
น้ำตาล	520,084	52,372	3,273
ยางแผ่นรมควัน	92,456	23,105	1,444
รวม	4,211,410	947,581	59,224

หมายเหตุ : 1 ตู้คอนเทนเนอร์ หรือ 1 TEU = 16 ตัน

จากตารางที่ 33 เมื่อนำปริมาณสินค้าทั้ง 4 ประเภท ที่จะส่งออกไปจีนนำมาคิดเป็นจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ พบว่ามีสินค้าทั้ง 4 ประเภท จำนวน 59,224 ตู้ต่อปี ที่ขนส่งผ่านทางหลวงหมายเลขต่าง ๆ จากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยัง จ.มุกดาหาร เพื่อทำพิธีผ่านแดนและพิธีการทางศุลกากร โดยมีการขนส่งสินค้าผ่านทางหลวงดังต่อไปนี้

2. การแจกแจงปริมาณสินค้าลงบนโครงข่ายคมนาคม

จากปริมาณสินค้าทั้ง 4 ประเภท จากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมที่จะส่งออกไปยังประเทศปลายทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งมีชายแดนของประเทศไทยคือจังหวัดมุกดาหาร โดยมีการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทผ่านทางหลวงหมายเลขต่าง ๆ (ภาพที่ 22) ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีระยะทางจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปถึงจังหวัดมุกดาหาร ดังตารางที่ 30



ภาพที่ 22 โครงข่ายถนนจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรม ไปยังจังหวัดมุกดาหาร

ตารางที่ 30 หมายเลขทางหลวงและระยะทางของการขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยัง จ.มุกดาหาร

ผลิตภัณฑ์	หมายเลขทางหลวง						ระยะทาง(กม.)
ข้าวสาร	2009	2110	209	213	2042	212	245
มันเส้น	12	209	213	2042	212		301
น้ำตาล	2039	2	209	213	2042	212	319
ยางแผ่นรมควัน	2096	22	223	212			254

จากทางหลวงหมายเลขต่าง ๆ ที่ขนส่งสินค้าผ่านไปยังจังหวัดมุกดาหาร มีเพียงทางหลวงหมายเลข 12 209 และบางส่วนของทางหลวงหมายเลข 22 และ 2042 ที่เป็นถนน 4 ช่องจราจร ส่วนทางหลวงหมายเลขต่าง ๆ ที่เหลือเป็นเพียงถนน 2 ช่องจราจร เมื่อวิเคราะห์หาจำนวนเที่ยวในการขนส่งโดยเฉลี่ยต่อวันจากปริมาณสินค้าทั้ง 4 ประเภท พบว่ามีจำนวนเที่ยวหรือจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อ 1 วัน ดังตารางที่ 31

ตารางที่ 31 ปริมาณสินค้าบนโครงข่ายถนนจากเขต ฯ ถึงจังหวัดมุกดาหาร

หมายเลข ทางหลวง	ปริมาณสินค้า(TEU)				รวม (TEU)	จำนวนเที่ยว ขนส่งเฉลี่ย/วัน
	ข้าวสาร	มันเส้น	น้ำตาล	ยางแผ่น		
12	-	39,617	-	-	39,617	109
2039	-	-	3,273	-	3,273	9
2	-	-	3,273	-	3,273	9
2009	14,890	-	-	-	14,890	41
2110	14,890	-	-	-	14,890	41
209	14,890	39,617	3,273	-	57,780	158
213	14,890	39,617	3,273	-	57,780	158
2042	14,890	39,617	3,273	-	57,780	158
2096	-	-	-	1,444	1,444	4
22	-	-	-	1,444	1,444	4
223	-	-	-	1,444	1,444	4
212	14,890	39,617	3,273	1,444	59,224	162

หมายเหตุ : การขนส่ง 1 เที่ยว = 1 TEU.

จากตารางที่ 31 พบว่าทางหลวงที่มีปริมาณสินค้าผ่านมากที่สุดคือ ทางหลวงหมายเลข 212 จำนวน 162 เที่ยว/วัน หรือเปรียบเทียบกับจำนวนรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ 162 คัน/วัน ซึ่งในปัจจุบันทางหลวงหมายเลข 212 เป็นถนนเพียง 2 ช่องจราจร ดังนั้นควรมีการปรับปรุงถนนหมายเลขนี้ให้เป็น 4 ช่องจราจรอย่างเร่งด่วน การเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้าที่จังหวัดมุกดาหาร รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ณ จุดผ่านแดน เพื่อรองรับปริมาณสินค้านี้ดังกล่าวและปริมาณสินค้าต่าง ๆ ที่ผ่านเส้นทางนี้ในอนาคต

จากปริมาณสินค้านี้ดังกล่าวที่จะขนส่งจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังประเทศปลายทาง ซึ่งได้เลือกจุดปลายทางเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย คือ จีน(ในบทที่ 5) โดยมีการวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งสินค้าพร้อมทั้งประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีน ระหว่างเส้นทางปัจจุบันเปรียบเทียบกับขนส่งผ่านเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3. รูปแบบขนส่งสินค้าเกษตร/อุตสาหกรรมเกษตรจากเขต ฯ สู่ ประเทศจีน

จีนเป็นตลาดส่งออกสินค้าสำคัญของไทยโดยนำเข้าสินค้าทั้งในรูปวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ ซึ่งมีผลที่นำเข้ามาจากไทย 10 มณฑลแรกดังตารางที่ 32 พบว่ามณฑลกว่างตงนำเข้าสินค้าจากไทยมากที่สุดและเป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ที่สำคัญของประเทศจีน เมื่อพิจารณาถึงการนำเข้าสินค้าทั้ง 4 ประเภทตาม

รายการสินค้าพบว่าสินค้าแต่ละประเภทมีความต้องการของแต่ละมณฑลที่แตกต่างกัน และเมื่อจำแนกตามประเภทของสินค้ามีมณฑลของจีนที่นำเข้าสินค้าแต่ละประเภท 5 มณฑลแรกดังตารางที่ 33-36

ตารางที่ 32 มณฑลของจีนที่นำเข้าสินค้าจากไทยมากที่สุด 10 มณฑลแรก ปี 2549

ลำดับ	มณฑล	มูลค่าการนำเข้า (ล้านดอลลาร์)	สัดส่วน (%)
1	กวางตง	6,943	38.6
2	เจียงซู	3,995	22.2
3	นครเซี่ยงไฮ้	3,050	16.9
4	เจ้อเจียง	1,086	6.0
5	ชานตง	855	4.7
6	ฝูเจี้ยน	546	3.0
7	กรุงปักกิ่ง	341	1.9
8	นครเทียนจิน	301	1.6
9	เหลียวหนิง	262	1.4
10	เหอหนาน	105	0.5

หมายเหตุ : สัดส่วน คือ สัดส่วนจากการนำเข้าสินค้าไทยทั้งหมด

ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 2550 [56]

ตารางที่ 33 มณฑลที่นำเข้าข้าวจากไทย 5 อันดับแรก ในปี 2548-2549

ลำดับ	มณฑล	มูลค่า(ล้านดอลลาร์)	
		2548	2549
1	กวางตง ¹¹	163.59	249.55
2	ฝูเจี้ยน	8.39	11.29
3	นครเป่ย์จิง(ปักกิ่ง)	8.90	6.42
4	หูหนาน	2.40	1.11
5	หูเป่ย์	0.39	0.96

หมายเหตุ: ¹¹ข้าวเป็นสินค้านำเข้าอันดับ 10 ของมณฑลกวางตง ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากไทยทั้งหมด

ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 2550 [56]

ตารางที่ 34 มณฑลที่นำเข้้ำมันสำปะหลังจากไทย 5 อันดับแรก ในปี 2548-2549

ลำดับ	มณฑล	มูลค่า (ล้านดอลลาร์)	
		2548	2549
1	ชานตง ⁽¹⁾	167.13	229.69
2	เจียงซู	147.82	203.83
3	เขตปกครองตนเองกวาง สี	7.66	12.10
4	อันฮุย	5.80	11.32
5	เหอหนาน	2.25	n/a

หมายเหตุ : ⁽¹⁾น้ำมันสำปะหลังเป็นสินค้านำเข้าอันดับ 2 ของมณฑล ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากไทยทั้งหมด
ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 2550 [56]

ตารางที่ 35 มณฑลที่นำเข้มน้ำตาลจากไทย 5 อันดับแรก ในปี 2548-2549

ลำดับ	มณฑล	มูลค่า (ล้านดอลลาร์)	
		2548	2549
1	นครปักกิ่ง	-	21.83
2	ฟูเจี้ยน	10.91	14.54
3	เหลียวหนิง	-	4.89
4	เขตปกครองตนเอง กวาง สี	-	2.11
5	ยูนนาน	0.135	0.36

ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 2550 [56]

ตารางที่ 36 มณฑลที่นำเข้ยางธรรมชาติจากไทย 5 อันดับแรก ในปี 2548-2549

ลำดับ	มณฑล	มูลค่า (ล้านดอลลาร์)	
		2548	2549
1	ชานตง ⁽¹⁾	237.63	285.21
2	เจียงซู	90.90	173.54
3	เจ้อเจียง	82.84	126.92
4	นครเซี่ยงไฮ้	80.81	128.58
5	กวางตง	n/a	100.64

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ยางพาราเป็นสินค้านำเข้าอันดับ 1 ของมณฑลชานตง ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากไทยทั้งหมด
n/a คือ ไม่พบข้อมูล

ที่มา : ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน, 2550 [56]

จากตารางที่ 33 พบว่า จีนมีความต้องการข้าวจากไทยเพิ่มขึ้น โดยชาวจีนเริ่มหันมาบริโภคข้าวที่มีคุณภาพจากไทย เช่น ข้าวหอมมะลิ โดยมณฑลกว่างตง(กวางตุ้ง)นำเข้าข้าวจากไทยมากที่สุด ซึ่งการนำเข้าข้าวจากไทยมีด่านศุลกากรที่นำเข้าข้าวสาร 3 ด่าน คือ เมืองเซินเจิ้น เมืองหู่ฝู และมณฑลกว่างตง เพื่อกระจายสินค้าไปตามเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีน

จากตารางที่ 34 พบว่า ในปี 2549 จีนมีการนำเข้ามันสำปะหลังจากไทยเพิ่มขึ้น เนื่องจากการผลิตมันสำปะหลังของจีนยังไม่เพียงพอต่อการบริโภค โดยส่วนใหญ่แล้วเป็นการนำเข้ามันสำปะหลังเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตอาหารสัตว์ แอลกอฮอล์ กรดซิตริก ทำแป้งมัน ทำแป้งสำเร็จรูป เป็นต้น ซึ่งมณฑลที่นำเข้ามันสำปะหลังมากที่สุดคือ มณฑลซานตง และเป็นมณฑลที่มีโรงงานผลิตอาหารสัตว์จำนวนมาก

จากตารางที่ 35 พบว่า จีนมีความต้องการนำเข้าน้ำตาลจากไทยที่เพิ่มขึ้นเนื่องมาจากปริมาณผลผลิตน้ำตาลไม่เพียงพอต่อการบริโภคของจีน โดยโรงงานน้ำตาลของจีนส่วนใหญ่อยู่ทางภาคใต้ คือ เขตปกครองตนเองกวางสี มณฑลยูนนาน และมณฑลกว่างตง ซึ่งมีโรงงานผลิตน้ำตาลน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณความต้องการบริโภค อีกทั้งมีการเติบโตของอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่มของจีนที่ขยายตัวขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีมณฑลที่นำเข้าน้ำตาลจากไทยมากที่สุด คือ นครปักกิ่ง

จากตารางที่ 36 พบว่า ในปี 2549 จีนนำเข้ายางพาราจากไทยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าประมาณร้อยละ 70 เนื่องมาจากปริมาณยางพาราที่จีนผลิตได้ไม่เพียงพอต่อความต้องการบริโภคภายในประเทศซึ่งจีนสามารถผลิตได้ 1 ใน 4 ของปริมาณความต้องการ [56] จึงนำเข้ายางพาราจากไทยเป็นจำนวนมากประกอบกับยางพาราของไทยมีคุณภาพสูงกว่าประเทศอื่น ๆ ซึ่งจีนใช้ยางพาราในอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น การผลิตยางรถยนต์ รถจักรยานยนต์ โดยมณฑลที่นำเข้ายางพารามากที่สุด คือ มณฑลซานตง

โดยช่องทางการส่งออกสินค้าในปัจจุบันทั้ง 4 ประเภทของไทยไปจีนในปัจจุบันใช้การขนส่งทางทะเลเพื่อขึ้นฝั่งที่ทำเรือของมณฑลทางภาคตะวันออกและภาคใต้ของจีนซึ่งมีท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัยจำนวนมาก เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญและใช้มากที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ มีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำและสามารถขนส่งสินค้าปริมาณมาก โดยในการวิเคราะห์การขนส่งกำหนดจุดต้นทาง-ปลายทางดังนี้

ต้นทาง คือ เขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภท

ปลายทาง คือ ท่าเรือหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังมณฑลที่นำเข้าสินค้าแต่ละประเภทจากไทยมากที่สุด ดังตารางที่ 37

ตารางที่ 37 จุดต้นทางและปลายทางการขนส่ง จำแนกตามประเภทของสินค้า

ผลิตภัณฑ์	ต้นทาง	ปลายทาง
ข้าว	เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว	ท่าเรือเซินเจิ้น
มันสำปะหลัง	เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้
น้ำตาล	เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกจากน้ำตาล	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้
ยางพารา	เขตพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากยางพารา	ท่าเรือเซี่ยงไฮ้

การขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมถึงปลายทางมีการขนส่ง 2 รูปแบบ(Mode) คือ การขนส่งทางบกและการขนส่งทางทะเลดังนี้

3.1 การขนส่งทางบก(Road)

การขนส่งทางบกเริ่มจากการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิต คือ เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และเขตพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากยางพารา โดยการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ไปยังท่าเรือส่งออกหลักซึ่งนับว่าเป็นจุดปลายทางของการขนส่งทางบก โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางบกหลัก ๆ คือ

2.1.1 การขนส่งผ่านเส้นทางภายในประเทศ

- ค่าขนส่ง
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

2.1.2 การขนส่งผ่านเส้นทางระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อไปยังจุดปลายทางนี้จะต้องดำเนินการพิธีการทางศุลกากรเพื่อขออนุญาตขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยมีค่าใช้จ่ายหลัก ๆ ของด้านศุลกากรของแต่ละด่านพรมแดน คือ

- ค่าขนส่ง
- ค่าธรรมเนียมเอกสารสินค้าผ่านแดนที่ด่านศุลกากร
- ค่าธรรมเนียมเอกสารผ่านแดนสำหรับคนขับรถบรรทุก
- ค่าธรรมเนียมผ่านด่านของรถบรรทุก
- ค่าตรวจเอกสารสินค้าผ่านแดนที่ด่านพรมแดน
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

3.2 การขนส่งทางทะเล(Sea)

การขนส่งทางทะเลเริ่มต้นจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือและขนส่งไปยังท่าเรือปลายทางก่อนที่จะกระจายสินค้า โดยการขนส่งสินค้าแต่ละครั้งผู้ส่งออกจะต้องระบุถึงเงื่อนไข(Term)ของการเสนอราคา (Quotation Term หรือ Inco Term) ทุกครั้ง ซึ่งวิธีที่นิยมใช้ ได้แก่

3.2.1 F.O.B (Fee on Board)

คือ ผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุไว้ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบการทำพิธีการส่งออกด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกัปเรือไปแล้ว โดยผลดีของวิธีนี้ คือ ราคาสินค้าส่งออกจะถูกกว่าวิธีอื่น

3.2.2 CFR /CNF (Cost and Freight)

คือ ราคา F.O.B. รวมกับค่าระวางเรือถึงเมืองปลายทาง หมายถึงผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก และจ่ายค่าระวางขนส่งสินค้า ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมทั้งความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าเป็นภาระของผู้ซื้อในทันทีที่ของผ่านกัปเรือไปแล้ว

3.2.3 CIF (Cost,Insurance and Freight)

คือ ราคา CFR รวมค่าพรีเมียมการประกันสินค้า หมายถึงผู้ขายจะสิ้นสุดภาระการส่งมอบสินค้าตามสัญญาเมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าข้ามกัปเรือขึ้นไปบนเรือสินค้า ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในการทำพิธีการส่งออก จ่ายค่าระวางเรือ และค่าประกันภัยขนส่งสินค้า เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าจนถึงมือผู้ซื้อให้แก่ผู้ซื้อด้วย

โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าหลัก ๆ ของทุกเงื่อนไข คือ

- ค่าระวางเรือ (Freight Charge)
- ค่าบริการขนถ่ายสินค้า (Terminal Handling Charge: THC)
- ค่าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (Container Freight Station Charge - CFS Charge)
- ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage)
- ค่าภาระการใช้ท่าของตู้ (Container Wharfage)
- ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/off charges)
- ค่าออกใบตราส่งทางเรือ (Bill of lading : B/L)
- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (ค่าผ่านทาง ภาระการใช้ตู้เปล่า ค่าหัวลากตู้เปล่า)

4. ผลวิเคราะห์การขนส่ง

การวิเคราะห์การขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังท่าเรือปลายทางแบ่งออกเป็น 2 เส้นทางดังนี้

4.1 เส้นทางขนส่งที่ 1 : เขตฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือปลายทาง

เริ่มจากการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต(FCL) จากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภท ตามหมายเลขทางหลวงดังตารางที่ 38 ซึ่งในแต่ละเขตพื้นที่อุตสาหกรรมมีเส้นทางขนส่งที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งหลักจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังภาคกลางและภาคตะวันออก เพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือเดินสมุทรและขนส่งสู่ประเทศปลายทาง โดยมี ระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท ดังตารางที่ 39-42

ตารางที่ 38 หมายเลขทางหลวงและระยะทางของการขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

ผลิตภัณฑ์	หมายเลขทางหลวง							ระยะทางรวม(กม.)
ข้าว	2009	2110	2039	2	1	9	7	685
มันสำปะหลัง	12	2	1	9	7			630
น้ำตาล	2039	2	1	9	7			648
ยางพารา	2022	2255	2	1	9	7		785

ตารางที่ 39 เส้นทางขนส่งข้าว:เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว-ท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือเซินเจิ้น

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง(TEU)	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	685	0.5	12,056	356
2. ค่าใช้จ่ายท่าเรือแหลมฉบัง ค่าบริการขนถ่ายสินค้า(THC) ค่าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (CFS) ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage) ค่าภาระการใช้ท่าของตู้ (Container Wharfage) ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/off charges) ค่าออกใบตราส่งทางเรือ (B/L) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ			1	2,600 500 800 630* 523 500 1,000	77 15 24 19 15 15 30
3. ท่าเรือแหลมฉบัง- ท่าเรือเซินเจิ้น	ทะเล	2,366	4	12,525	370
รวม			6	31,134	921

หมายเหตุ: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือแหลมฉบังไม่รวมค่า BAF และ CAF และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 40 เส้นทางขนส่งน้ำมันสำปะหลัง:เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง-ท่าเรือแหลมฉบัง -
ท่าเรือเชียงใหม่

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	630	0.5	11,088	328
2. ค่าใช้จ่ายท่าเรือแหลมฉบัง ค่าบริการขนถ่ายสินค้า(THC) ค่าบริการจูนสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (CFS) ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage) ค่าภาระการใช้ท่าของตู้ (Container Wharfage) ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/off charges) ค่าออกใบตราส่งทางเรือ (B/L) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ			1	2,600 500 800 630 523 500 1,000	77 15 24 19 15 15 30
3. ท่าเรือแหลมฉบัง- ท่าเรือเชียงใหม่	ทะเล	3,798	6	13,540	400
รวม		4,428	7.5	31,181	923

หมายเหตุ: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือแหลมฉบังไม่รวมค่า BAF และ CAF และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่
33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ๆ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 41 เส้นทางการขนส่งน้ำตาล:เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล-ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือเชียงใหม่

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	648	0.5	11,405	337
2. ค่าใช้จ่ายท่าเรือแหลมฉบัง ค่าบริการขนถ่ายสินค้า(THC) ค่าบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (CFS) ค่าภาระบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage) ค่าภาระการใช้ท่าของตู้ (Container Wharfage) ค่าภาระยกขนตู้สินค้า (Lift on/off charges) ค่าออกใบตราส่งทางเรือ (B/L) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	-		1	2,600 500 800 630 523 500 1,000	77 15 24 19 15 15 30
3. ท่าเรือแหลมฉบัง- ท่าเรือเชียงใหม่	ทะเล	3,798	6	13,540	400
รวม		4,446	7.5	31,498	932

หมายเหตุ: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือแหลมฉบังไม่รวมค่า BAF และ CAF และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 42 เส้นทางการขนส่งยางพารา:เขตอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากยางพารา-ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือเชียงใหม่

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ท่าเรือแหลมฉบัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	785	0.5	13,816	408
2. ค่าใช้จ่ายท่าเรือแหลมฉบัง ค่าบริการขนถ่ายสินค้า(THC) ค่าบริการจูงสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ (CFS) ค่าบริการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container Stevedorage) ค่าบริการการใช้ท่าของตู้ (Container Wharfage) ค่าบริการยกขนตู้สินค้า (Lift on/off charges) ค่าออกใบตราส่งทางเรือ (B/L) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ			1	2,600 400 800 630 523 500 1,000	77 12 24 19 15 15 30
3. ท่าเรือแหลมฉบัง- ท่าเรือเชียงใหม่	ทะเล	3,798	6	13,540	400
รวม		4,583	7.5	33,809	997

หมายเหตุ: ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือแหลมฉบังไม่รวมค่า BAF และ CAF และใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

4.2 เส้นทางการขนส่งที่ 2 : เขตฯ - ท่าเรือดานัง - ท่าเรือปลายทาง

เริ่มจากการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต(FCL) จากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภท ตามหมายเลขทางหลวงดังตารางที่ 43 โดยใช้รถบรรทุกไปยังท่าเรือดานังของประเทศเวียดนามเพื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือเดินสมุทรและขนส่งสู่ประเทศปลายทางโดยมี ระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท ดังตารางที่ 44-47

ตารางที่ 43 หมายเลขทางหลวงและระยะทางของการส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมไปยังท่าเรือดานัง

ผลิตภัณฑ์	หมายเลขทางหลวง						ระยะทาง (กม.)			
	ไทย			สปป.ลาว	เวียดนาม					
ข้าว	2009	2110	209	213	2042	212	9	9	AH1	748
มันสำปะหลัง	12	209	213	2042	212		9	9	AH1	804
น้ำตาล	2039	2	209	213	2042	212	9	9	AH1	822
ยางพารา	2096	22	223	212			9	9	AH1	757

ตารางที่ 44 เส้นทางขนส่งข้าว: เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ลาวบาว-ท่าเรือดานัง-ท่าเรือเซินเจิ้น

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ด่านมุกดาหาร ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	233			
			0.17	4,100	121
2. มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ค่าใช้จ่ายด่านศุลกากรและตม.ไทย ค่าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ค่าใช้จ่ายด่านศุลกากรและตม. ลาว			0.04	600	18
	สะพาน	1.6	0.02	500 ⁽¹⁾	15
			0.08	600	18
3. สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	239			
			0.19	4,206	125
4. แดนสะหวัน-ลาวบาว ค่าใช้จ่ายด่านศุลกากรและตม.ลาว ค่าใช้จ่ายด่านศุลกากรและตม. เวียดนาม	-	1			
			0.06	600	18
			0.04	600	18
5. ลาวบาว-ท่าเรือดานัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	276			
			0.21	4,858	144
6. ค่าใช้จ่ายท่าเรือดานัง THC B/L ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	-		1		
				2,030	60
				610	18
				1,000 ⁽²⁾	30
7. ท่าเรือดานัง -ท่าเรือเซินเจิ้น	ทะเล	644	6	11,847	350
รวม		1,394	7.8 ≈ 8	31,551	935

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ค่าผ่านสะพานสำหรับรถบรรทุกทุก 10 ล้อขึ้นไป

⁽²⁾ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือดานัง ไม่รวมค่า BAF และ CAF

ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 45 เส้นทางขนส่งน้ำมันสำปะหลัง :เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง - มุกดาหาร - สะหวั่นะเขต - ลาวบาว - ท่าเรือดานัง - ท่าเรือเซียงไฮ้

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ด้านมุกดาหาร ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	289	0.21	5,086	150
2. มุกดาหาร-สะหวั่นะเขต ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ไทย	สะพาน	1.6	0.04	600	18
ค่าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว			0.02	500 ⁽¹⁾	15
ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. ลาว			0.08	600	18
3. สะหวั่นะเขต-แดนสะหวั่น ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	239	0.19	4,206	125
4. แดนสะหวั่น-ลาวบาว ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ลาว	-		0.06	600	18
ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. เวียดนาม			0.04	600	18
5. ลาวบาว-ท่าเรือดานัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	276	0.21	4,858	144
6. ค่าใช้จ่ายท่าเรือดานัง THC	-		1	2,030	60
B/L				610	18
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				1,000 ⁽²⁾	30
7. ท่าเรือดานัง -ท่าเรือเซียงไฮ้	ทะเล	2,382	8	16,925	500
รวม		3,188	9.9≈ 10	36,715	1,114

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ค่าผ่านสะพานสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป

⁽²⁾ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือดานัง ไม่รวมค่า BAF และ CAF

ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ๆ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 46 เส้นทางขนส่งน้ำตาล : เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล - มุกดาหาร - สหวัณนะเขต - ลาวบาว - ท่าเรือดานัง - ท่าเรือเซียงไฮ้

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ด้านมุกดาหาร ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	307	0.21	5,403	160
2. มุกดาหาร-สหวัณนะเขต ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ไทย	สะพาน	1.6	0.04	600	18
ค่าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว			0.02	500 ⁽¹⁾	15
ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. ลาว			0.08	600	18
3. สหวัณนะเขต-แดนสหวัณ ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	239	0.19	4,206	125
4. แดนสหวัณ-ลาวบาว ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ลาว	-		0.06	600	18
ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. เวียดนาม			0.04	600	18
5. ลาวบาว-ท่าเรือดานัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	276	0.21	4,858	144
6. ค่าใช้จ่ายท่าเรือดานัง THC	-		1	2,030	60
B/L				610	18
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ				1,000 ⁽²⁾	30
7. ท่าเรือดานัง -ท่าเรือเซียงไฮ้	ทะเล	2,382	8	16,925	500
รวม		3,206	9.9≈ 10	37,932	1,124

หมายเหตุ : ⁽¹⁾ค่าผ่านสะพานสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป

⁽²⁾ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือดานัง ไม่รวมค่า BAF และ CAF

ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

ตารางที่ 47 เส้นทางการขนส่งยางพารา : เขตพื้นที่อุตสาหกรรมเนื่องจากยางพารา - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ลาวบาว - ท่าเรือดานัง - ท่าเรือเซียงไฮ้

ช่วงการเดินทาง	รูปแบบ	ระยะทาง (กม.)	เวลา (วัน)	ค่าขนส่ง	
				บาท	ดอลลาร์
1. เขตฯ - ด้านมุกดาหาร ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	242	0.17	2,560	126
2. มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ไทย ค่าผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. ลาว	สะพาน	1.6	0.04	600	18
0.02			500 ^[1]	15	
0.08			600	18	
3. สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	239	0.19	4,206	125
4. แดนสะหวัน-ลาวบาว ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม.ลาว ค่าใช้จ่ายด้านศุลกากรและตม. เวียดนาม	-		0.06	600	18
0.04			600	18	
5. ลาวบาว-ท่าเรือดานัง ค่าขนส่งสินค้า	ถนน	276	0.21	4,858	144
6. ค่าใช้จ่ายท่าเรือดานัง THC B/L ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	-		1	2,030	60
610				18	
1,000 ^[2]				30	
7. ท่าเรือดานัง -ท่าเรือเซียงไฮ้	ทะเล	2,382	8	16,925	500
รวม		3,141	9.8≈ 10	35,089	1,190

หมายเหตุ : ^[1]ค่าผ่านสะพานสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป

^[2]ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ ท่าเรือดานัง ไม่รวมค่า BAF และ CAF

ใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ 33.85 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ฯ (8 กันยายน 50)

4.3 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่าง 2 เส้นทางในปัจจุบัน

ในการเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า 2 เส้นทาง โดยกำหนดจุดต้นทางและปลายทางเป็นที่เดียวกัน ที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าที่เท่ากันคือ 59,224 ตันต่อปี โดยวัดประสิทธิภาพการขนส่ง ดังนี้

- 1) ระยะทางการขนส่งสินค้า
- 2) เวลาในการขนส่งสินค้า โดยกำหนดให้เป็นการขนส่งแบบต่อเนื่องไม่มีการรอคอย
- 3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า โดยกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าทางบก(บาท/ตัน.กม.) ที่เท่ากันของทุกประเทศ

จากการวิเคราะห์การขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท ระหว่าง 2 เส้นทาง พบว่ามีประสิทธิภาพของการขนส่งแต่ละเส้นทางดังตารางที่ 48-50

ตารางที่ 48 ระยะทางการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

ผลิตภัณฑ์	ระยะทางการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางที่ 1 (กม.)			ระยะทางการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางที่ 2 (กม.)		
	ทางบก	ทางทะเล	รวม	ทางบก	ทางทะเล	รวม
ข้าว	685	2,366	3,051	750	644	1,394
มันสำปะหลัง	630	3,798	4,428	806	2,382	3,188
น้ำตาล	648	3,798	4,446	824	2,382	3,206
ยางพารา	785	3,798	4,583	759	2,382	3,141

หมายเหตุ: ระยะทางการขนส่งทางบกเส้นทางที่ 2 คือระยะทางที่รวมระยะทางของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2

ตารางที่ 49 ประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท จำแนกตามเส้นทางการขนส่ง

ผลิตภัณฑ์	ระยะทาง (กม.)		เวลา (วัน)		ค่าขนส่ง (บาท/TEU)	
	เส้นทางที่ 1	เส้นทางที่ 2	เส้นทางที่ 1	เส้นทางที่ 2	เส้นทางที่ 1	เส้นทางที่ 2
ข้าว	3,051	1,394	6.5	8	31,134	31,551
มันสำปะหลัง	4,428	3,188	7.5	10	31,181	36,715
น้ำตาล	4,446	3,206	7.5	10	31,498	37,932
ยางพารา	4,583	3,141	7.5	10	33,809	35,089

ตารางที่ 50 ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า จากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภทไปยังปลายทาง จำแนกตามเส้นทางการขนส่ง

ผลิตภัณฑ์	ปริมาณสินค้า (TEUs/ปี)	ค่าขนส่ง (บาท/ปี)		ผลต่างค่าขนส่ง (บาท/ปี)
		เส้นทาง 1	เส้นทาง 2	
ข้าว	14,890	463,585,260	469,794,390	6,209,130
มันสำปะหลัง	39,617	1,235,297,677	1,454,538,155	219,240,478
น้ำตาล	3,273	103,092,954	124,151,436	21,058,482
ยางพารา	1,444	48,820,196	50,668,516	1,848,320
รวม	59,224	1,850,796,087	2,099,152,497	248,356,410

จากตารางที่ 48-52 เมื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าของทั้ง 2 เส้นทาง พบว่าการขนส่งข้าวผ่านเส้นทางที่ 2 (EWEC) สู่อู่เรือเซินเจิ้นของจีน มีระยะทางสั้นกว่าการขนส่งผ่านเส้นทางปัจจุบัน 1,657 กิโลเมตร การขนส่งมันสำปะหลัง-น้ำตาล และยางพาราสู่อู่เรือเซี่ยงไฮ้ ผ่านเส้นทาง EWEC มีระยะทางสั้นกว่าการขนส่งผ่านเส้นทางปัจจุบัน 1,240-1,442 กิโลเมตร ตามลำดับ และเมื่อเปรียบเทียบเวลาของการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท พบว่าการขนส่งในเส้นทางปัจจุบันใช้ระยะเวลาเฉลี่ยในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC ประมาณ 2 วัน อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยที่น้อยกว่า 4,194 บาท/TEU หรือ ประมาณ 124 ดอลลาร์/TEU ถึงแม้การขนส่งในเส้นทาง EWEC จะมีระยะทางที่สั้นกว่าก็ตาม