

บทที่ 7

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ วิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หาดำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และวิเคราะห์ปริมาณและการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรนี้ผ่านเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดทั้งหมดดังนี้

1. สรุปผลการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก พาดผ่านสภาพพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม มีระยะทางประมาณ 1,475 กิโลเมตร ปัจจุบันประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะโครงการคมนาคมในประเทศของตนเพื่อให้เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการพัฒนาโครงการ/กำหนดแผนงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการพัฒนาในกรอบความร่วมมือทางการค้า การลงทุนด้านอุตสาหกรรม ซึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยที่มีแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้พาดผ่านนอกเหนือจากการพัฒนาโครงการคมนาคมแล้ว ยังมีการศึกษาโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อให้บริการในการรวบรวม ขนส่ง และกระจายสินค้าทั้งในและต่างภูมิภาค ซึ่งภาคตะวันออกเฉียงเหนือเน้นเป็นฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรมควรมีการพัฒนาและจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เพื่อพัฒนาให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกต่อไป ถึงแม้ปัจจุบันยังไม่สามารถขนส่งสินค้าผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ได้เนื่องจากระเบียบและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศยังไม่เอื้ออำนวยเท่าที่ควร ซึ่งถ้ามีการแก้ปัญหาดังกล่าวแล้วเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้จะกลายเป็นเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนาคต

2. สรุปผลความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรม

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ พบว่าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นฐานการผลิตสินค้าที่สำคัญของประเทศและมีปริมาณการส่งออกสินค้าสูง ปัจจุบันมีการศึกษาและเตรียมความพร้อมในการพัฒนาจังหวัดที่สำคัญของภูมิภาคเพื่อเป็นศูนย์รวบรวม ขนส่ง และกระจายสินค้าแต่ยังขาดการพัฒนาที่ต่อเนื่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาคอุตสาหกรรม ดังนั้นภาคตะวันออกเฉียงเหนือควรมีการพัฒนาและจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก ซึ่งการวิเคราะห์หาดำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของเขตพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกนี้ได้คัดเลือกประเภทอุตสาหกรรมที่เหมาะสมเพื่อจัดตั้งในเขตพื้นที่ศึกษา 12 จังหวัด ประกอบด้วย ภาพลันธุ์ ขอนแก่น ชัยภูมิ ร้อยเอ็ด นครพนม มหาสารคาม มุกดาหาร เลย สกลนคร หนองคาย หนองบัวลำภู และ อุดรธานี ซึ่งมีเกณฑ์ในการคัดเลือก คือ 1) การมีแหล่งวัตถุดิบหลัก 2) เป็นอุตสาหกรรมที่มีอยู่ในพื้นที่ศึกษาและมีศักยภาพในการพัฒนา และ 3) เป็นอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยโดยเน้นตลาด

เป้าหมายส่งออกที่สำคัญของไทย คือ ประเทศจีน พบว่าในเขตพื้นที่ศึกษาควรมีการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรม 4 ประเภท คือ

เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว	เน้นการสีและปรับปรุงคุณภาพข้าวเพื่อการส่งออก
เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง	เน้นการผลิตมันเส้นเพื่อการส่งออก
เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล	เน้นการส่งออกน้ำตาล
เขตพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากยางพารา	เน้นการผลิตยางแผ่นรมควันเพื่อการส่งออก

ซึ่งการวิเคราะห์หาตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมของอุตสาหกรรมดังกล่าวประยุกต์ใช้เทคนิคการวิเคราะห์จุดศูนย์ถ่วง (Center Of Gravity) พบว่ามีตำแหน่งที่เหมาะสมในการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรม ดังนี้

- 1) เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าว มีตำแหน่งที่เหมาะสมบริเวณ อ.หนองกงศรี จ.กาฬสินธุ์
- 2) เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลัง มีตำแหน่งที่เหมาะสมบริเวณ อ.หนองเรือ จ.ขอนแก่น
- 3) เขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกน้ำตาล มีตำแหน่งที่เหมาะสมบริเวณ อ.กระนวน จ.ขอนแก่น
- 4) เขตพื้นที่อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากยางพารา มีตำแหน่งที่เหมาะสมบริเวณ อ.บ้านดุง จ.อุดรธานี

ซึ่งตำแหน่งที่ได้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อให้เป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมดังกล่าวและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องได้ แต่ยังขาดการปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางขนส่งจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อกระจายหรือขนส่งสินค้าสู่ภูมิภาคอื่น ๆ รวมถึงการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งปัจจุบันเส้นทางขนส่งบางส่วนยังเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2009 2110 2039 2096 223 212 และบางช่วงของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 ซึ่งควรปรับปรุงและขยายถนนให้เป็น 4 ช่องจราจรเพื่อรองรับปริมาณสินค้าในอนาคต

3. สรุปผลการวิเคราะห์ปริมาณและการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรจากเขตฯ สู่ประเทศจีน

จากการวิเคราะห์ปริมาณสินค้าทั้ง 4 ประเภทที่จะส่งออกยังไปประเทศ จีน มีปริมาณ 59,224 ตู้ต่อปี ซึ่งการวิเคราะห์การขนส่งสินค้าจากเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเทศ แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 เส้นทางคือ 1) การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางปัจจุบัน (เขตฯ-ท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือปลายทาง) 2) การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC (เขตฯ-ท่าเรือดานัง-ท่าเรือปลายทาง) โดยเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการขนส่งระหว่าง 2 เส้นทาง คือ ระยะทาง เวลา และค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ที่มีจุดต้นทางคือเขตพื้นที่อุตสาหกรรมทั้ง 4 ประเภท และปลายทางของการขนส่งข้าวคือท่าเรือเซินเจิ้น ปลายทางของการขนส่ง มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพาราคือท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เมื่อพิจารณาท่าเรือปลายทางจากการขนส่งสินค้าแต่ละประเทศไปจีนในปัจจุบัน มีผลการวิเคราะห์ ดังนี้

1) การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC มีระยะทางการขนส่งสินค้าสู่ท่าเรือปลายทางที่สั้นกว่าเส้นทางขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ซึ่งถ้าจำแนกตามรูปแบบการขนส่งพบว่าระยะทางการขนส่งสินค้าทางบกระหว่าง 2 เส้นทางไม่แตกต่างกันมากนักแต่มีระยะทางการขนส่งทางทะเลที่แตกต่างกันมาก เมื่อเปรียบเทียบระยะทางการขนส่งทางทะเล พบว่าระยะทางจากท่าเรือดานังไปยังท่าเรือเซินเจิ้นสั้นกว่าระยะทางจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือเซินเจิ้น 1,722 กิโลเมตร (1,070 ไมล์) และระยะทางจากท่าเรือดานังไปยังท่าเรือเซี่ยงไฮ้สั้นกว่าระยะทางจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือเซี่ยงไฮ้ 1,416 กิโลเมตร (880 ไมล์)

2) การขนส่งสินค้าในเส้นทางปัจจุบันถึงแม้จะมีระยะทางในการส่งที่มากกว่าเส้นทาง EWEC แต่มีระยะเวลาในการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางที่น้อยกว่า ประมาณ 2 วัน ซึ่งเกิดจากระยะเวลาของการขนส่งทางทะเลและเส้นทางการเดินเรือที่แตกต่างกัน

3) การขนส่งสินค้าในเส้นทางปัจจุบันมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าทั้ง 4 ประเภท น้อยกว่า การขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC 4,194 บาทต่อ TEU หรือ ประมาณ 124 ดอลลาร์ต่อTEU เนื่องจากการขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC นั้นเป็นการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากไทยไปเวียดนามเพื่อขนส่งผ่านท่าเรือดานัง จึงมีค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรและการผ่านแดน รวมถึงอัตราค่าขนส่งจากท่าเรือดานังไปยังปลายทางสูงกว่าท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่และมีสายเดินเรือมากกว่าจึงทำให้มีอัตราการแข่งขันสูง ส่งผลต่อค่าขนส่งทางทะเลที่น้อยกว่าท่าเรือดานัง

4. ข้อเสนอแนะ

4.1 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม

1) ควรมีการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมในสหภาพมาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้โครงข่ายคมนาคมของระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันตกมีความสมบูรณ์

2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยซึ่งเป็นหน้าด่านในการรองรับปริมาณสินค้าที่จะมาจาก สปป.ลาว และเวียดนามในอนาคต จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ซึ่งในปัจจุบันสภาพถนนของเส้นทาง EWEC ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือจากจังหวัดมุกดาหารถึงจังหวัดขอนแก่นเป็นถนน 2 ช่องจราจรและ 4 ช่องจราจร คิดเป็นร้อยละ 54.4 และ 45.6 ตามลำดับของเส้นทาง EWEC ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งควรมีการปรับปรุงและขยายถนนให้เป็น 4 จราจรทั้งหมดเพื่อลดปัญหาการจราจรเมื่อมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้มากขึ้น

4.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

ประเทศไทยซึ่งมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ศูนย์กระจายสินค้า นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ที่มีการศึกษาไว้แล้วในจังหวัดต่าง ๆ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคต่อไป

4.3 การพัฒนาท่าเรือดานัง ของประเทศเวียดนาม

ปัจจุบันประเทศเวียดนามมีโครงการพัฒนาท่าเรือดานัง เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศที่มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนการพัฒนาท่าเรือดานังในระยะสั้น กลาง และระยะยาว ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเรือดานังให้เป็นท่าเรือชั้นนำของโลก นอกเหนือจากการพัฒนาโครงการสร้างพื้นฐาน ระบบปฏิบัติการ และการให้บริการของท่าเรือดานังแล้ว ท่าเรือดานังควรมีการปรับปรุงดังนี้

1) สร้างความสร้างความน่าเชื่อถือและความมั่นใจในบริการต่อลูกค้า เพื่อดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการขนส่งผ่านท่าเรือดานังให้มากขึ้น และเมื่อมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้มีสายเดินเรือมากขึ้น

2) การปรับลดอัตราค่าขนส่งทางทะเล และค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือ เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าเข้ามาใช้บริการของท่าเรือดานังมากขึ้น

4.4 กฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ

1) ประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต้องให้ความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทย และสปป.ลาวนั้นได้มีความตกลงที่จะอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดน ณ ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขตแล้ว แต่ผู้ประกอบการขนส่งของไทยก็ยังไม่สามารถที่จะขนส่งสินค้าไปยังประเทศเวียดนามได้โดยตรง

2) ประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจนี้ควรปรับปรุงเวลาในขั้นตอนพิธีการทางศุลกากรให้ดีขึ้น

3) ควรมีข้อตกลงด้านกฎระเบียบของรถขนส่งสินค้าข้ามแดนที่เป็นมาตรฐานของทั้ง 4 ประเทศ และปรับเปลี่ยนข้อกำหนดของไค้ตัวรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC รวมทั้งการใช้เส้นทางรถขนส่งสินค้าในภูมิภาคนี้ได้ ซึ่งถ้าภาครัฐของแต่ละประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจให้ความร่วมมือดังกล่าวก็เป็นการเชื่อมโยงเส้นทางรถขนส่งระหว่างภูมิภาคอย่างแท้จริง อันจะส่งผลให้ช่วยลดค่าขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ในอนาคต