

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) และสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) มุ่งเน้นการคำนวณวิเคราะห์และแบบจำลองโครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนที่แท้จริง อันประกอบด้วย ต้นทุนที่ถูกคำนวณเป็นต้นทุนการดำเนินการธุรกิจของผู้ประกอบการ (Business Operating Cost/ BOC) และต้นทุนแฝงต่างๆที่เกี่ยวข้องแต่ไม่ถูกคำนวณเป็นต้นทุนการดำเนินการธุรกิจของผู้ประกอบการ (Non-business Operating Cost/ NOC) จะทำให้สามารถวิเคราะห์องค์ประกอบและสัดส่วนต้นทุนอันเนื่องมาจากการใช้โครงสร้างพื้นฐาน ประโยชน์ทางภาษี สิทธิประโยชน์ต่างๆ และการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ภาครัฐและเอกชนนำไปใช้ในการวิเคราะห์ และกำหนดนโยบาย พัฒนาแนวทางปฏิบัติในการเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่ง โดยศึกษา สํารวจ รวบรวม และสังเคราะห์ข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ จากเอกสาร สถิติ บันทึกและการสัมภาษณ์ทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องจาก 5 ประเทศที่ดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North - South Economic Corridor/NSEC) ตามแผนการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเริ่มที่เส้นทาง R3A ระหว่างนครคุนหมิง ประเทศจีน(837 กม.) - สปป.ลาว (250 กม.) - กรุงเทพฯ (965 กม.) และ เชื่อมกรุงเทพฯ (1,056 กม.) - มาเลเซีย (775 กม.) - สิงคโปร์ (25 กม.) ผลการวิจัยพบว่าในปี พ.ศ.2555 ต้นทุนการขนส่งทางถนนที่แท้จริงโดยรถบรรทุกกึ่งพ่วงมีค่า บาทต่อกิโลเมตร (ร้อยละ 100) ประกอบไปด้วยต้นทุน 2 ส่วน ได้แก่

ต้นทุนที่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง (BOC) มีสัดส่วนร้อยละ 85.64 หรือ 22.16 บ/กม. ซึ่งแบ่งออกเป็นต้นทุนคงที่จำนวน 6 ต้นทุน ร้อยละ 30.68 หรือ 7.94 บ/กม. (ต้นทุน, ร้อยละ, บ/กม. : ค่าเสื่อมราคารถ, 10.98, 2.84/ ค่าประกันภัยรถ, 2.47, 0.64/ ค่าใบอนุญาต-ทะเบียน, 0.50, 0.13/ ค่าพนักงานขับ, 11.83, 3.06/ ค่าวัสดุสิ้นเปลือง, 7.54, 1.95/ ค่าน้ำร้อนน้ำชา, 0.31, 0.08) กับต้นทุนแปรผันจำนวน 5 ต้นทุนในสัดส่วนร้อยละ 52.02 หรือ 13.46 บ/กม.(ค่าบำรุงรักษา, 5.36, 1.93/ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง, 38.26, 9.90/ ค่ายางล้อรถ, 5.26, 1.36/ ค่าน้ำมันหล่อลื่น, 1.31, 0.34/ ค่าประกันภัยสินค้า, 1.82, 0.47) และส่วนที่ 2 ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (NOC) มีสัดส่วนร้อยละ 14.36 หรือ 3.72 บ/กม. แบ่งออกเป็นต้นทุนคงที่จำนวน 4 ต้นทุน มีสัดส่วนร้อยละ 4.41 หรือ 1.14 บ/กม. (ค่าก่อสร้างถนน, 4.30, 1.11/ ค่าไฟฟ้าส่องสว่างเส้นทาง, 0.07, 0.02/ ค่าใช้จ่ายด้านการวางแผนจราจร, 0.05, 0.01/ ค่าที่ดิน ไม่มีการคิดค่าใช้จ่าย) กับต้นทุนแปรผันจำนวน 4 ต้นทุน สัดส่วนร้อยละ 9.95 หรือ 2.57 บ/กม. (ค่าบำรุงรักษาเส้นทาง, 6.70, 1.73/ ค่าบริการด้านการจราจร 0.03, 0.01/ ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ, 0.91, 0.24/ ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม, 2.31, 0.60) เมื่อวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนดังกล่าวร่วมกับแนวนโยบายที่มุ่งสนับสนุนศักยภาพในการขนส่งทางบกของประเทศในปัจจุบัน จึงกำหนดข้อเสนอแนะนโยบายจำนวน 2 กลุ่มประเด็น ได้แก่ การปรับสมดุลงบประมาณการขนส่งคนและสินค้า และการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างองค์ความรู้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ซึ่งเพิ่มเติมจากที่มีอยู่แล้วจำนวน 5 กลุ่ม คือ การเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายที่มีอยู่เดิม การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งที่ยังขาดหายไปให้สมบูรณ์ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งบริเวณชายแดน การเพิ่มทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า และการพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆที่สัมพันธ์กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

ABSTRACT

Funded by the Thailand Research Fund (TRF) and the National Research Council of Thailand (NRCT), the study focuses on the cost elements directly related to the transportation business processes (namely Business Operating Cost/ BOC), without those indirect, hidden, or being subsidized by other parties such as the government or the public (Non-business Operating Cost/ NOC). The objectives of the current research, therefore, are to identify the cost elements of both groups of transportation costs and construct a full-cost model in order to clarify the relative proportion and structure of the model's elements, and finally review the current policies and measures related to logistics and transportation efficiency and identify, if there is any, the additional, essential strategic guidelines to complete those of the government's being implemented. The transportation cost elements being investigated here are based on the semi-trailer truck transportation of goods in 2012 on the route of North-South Economic Corridor (NSEC), which starts at the beginning of R3A highway from Kunming of Southern China, heading south to the RPP Laos and Bangkok, and from Bangkok continues to Malaysia and finally Singapore (837/250/965/1,056/775/25km. accordingly). The full-cost model was developed based on the transportation costs and related primary and secondary data and statistics were gathered from both government and private sectors in all of 5 countries mentioned. From the structure of cost elements identified, the first component of the full transportation cost, or BOC, accounted for 85.64% or ฿ 22.16/km. This is consisted of 6 elements of fixed cost with 30.68 or ฿7.94/km. (Cost Element, %, ฿/ km.:Truck Depreciation, 10.98, 2.84/ Insurance, 2.47, 0.64/ Truck Permission, 0.50, 0.13/ Driver, 11.83, 3.06/ General Supplies, 7.54, 1.95/ Gift&Bribe, 0.31, 0.08) and 5 elements of variable cost with 52.02 % or ฿ 13.46 /km. (Repair&Maintenance, 5.36, 1.93/ Fuel, 38.26, 9.90/ Tires, 5.26, 1.36/ Grease&Oil, 1.31, 0.34/ Goods Insurance, 1.82, 0.47) The other component, NOC, accounted for 14.36% หรือ ฿3.72 /km. and is comprised of 4 elements of fixed cost with 4.41 or ฿1.14/km. (Highway Construction , 4.30, 1.11/ Highway Lighting, 0.07, 0.02/ Traffic Planning , 0.05, 0.01/ Land , N.A.) and 4 elements of variable cost with 9.95 % or ฿2.57/km. (Highway Maintenance , 6.70, 1.73/ Traffic Services, 0.03, 0.01/ Accident Cost, 0.91, 0.24/ Environmental Cost, 2.31, 0.60). Finally, in order to enhance the country macro logistics and transportation efficiency objectives, both the country's strategic policies and measures relevant to the logistics industry and the current study findings have been reviewed and collaborated, and, as a result, 2 groups of policy guidelines are therefore identified here, namely Rebalancing Transportation Mode and Initiating in R&D for Sustainable & Continuous Knowledge, in addition to those either already in the government's strategic plans or in the process of implementation, which can be grouped as Enhancing the Existing Networks, Completing the Incomplete Networks, Improving Border Procedure, Providing More Transportation Modes and Developing Other Related Components.