

บทคัดย่อ

[Abstract]

ชื่อโครงการ (ภาษาไทย) โอกาสของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยภายใต้การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี : โลจิสติกส์

(ภาษาอังกฤษ) The Opportunity of Fruits in the Upper North Thailand Under Non-Tariff Barriers: Logistics

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยประเภท โครงการความร่วมมือกับต่างประเทศ (ไทย-เยอรมัน)

ประจำปี พ.ศ. 2554 .จำนวนเงิน 570,000 บาท

ระยะเวลาทำการวิจัย 1 ปี ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2554 ถึง 31 สิงหาคม 2555

หน่วยงานและผู้ดำเนินการวิจัย

หัวหน้าโครงการวิจัย : ผศ.ดร.ประพิณวดี ศิริสุภลักษณ์

หน่วยงานที่สังกัด ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หมายเลขโทรศัพท์ 02-942-8649 ต่อ 139

โทรสาร 02-942-8147

E-mail : fecopds@gmail.com

ผู้ร่วมวิจัย :

ดร.จารึก สิงห์ปรีชา

หน่วยงานที่สังกัด ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร

คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

หมายเลขโทรศัพท์ 02-942-8649 โทรสาร 02-942-8147

E-mail : fecochs@ku.ac.th

บทคัดย่อ

ในปัจจุบันการแข่งขันในการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ทางภาคเหนือตอนบนของไทยมีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้การลดต้นทุนด้านการผลิตทำได้ยากเนื่องจากไทยไม่ได้เปรียบในเรื่องค่าจ้างแรงงานและปุ๋ยมีราคาแพงขึ้น ทำให้ประเทศไทยต้องหาแนวทางในการลดต้นทุนโดยมีการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อการส่งออก จากประเด็นดังกล่าวการศึกษาถึงมาตรการการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีด้านโลจิสติกส์ ต้นทุนโลจิสติกส์หรือการต้นทุนในการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทย จึงมีความจำเป็น เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาใน

การทบทวนการเจรจาที่ได้จัดทำไปแล้วกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งเป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการจัดทำแผนและมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผลไม้ของไทยที่มีศักยภาพบนเส้นทาง R3A ในอนาคต

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่าการขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำที่สุด โดยผู้ส่งออกผลไม้สดไทยจะใช้เส้นทางบกแทนเส้นทางทางทะเลในช่วงต้นฤดูเนื่องจากมีกำไรสูง ส่วนการขนส่งตามเส้นทาง R3A เมื่อเทียบกับการขนส่งทางแม่น้ำโขงพบว่า มีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่างกันไม่มาก (ต้นทุนในการขนส่งทางแม่น้ำโขง ประมาณ 3,250 บาทต่อตัน ในขณะที่ขนส่งทางเส้นทาง R3A ประมาณ 3,740 บาทต่อตัน) แต่มีระยะเวลาที่น้อยกว่าถึง 4 เท่า สำหรับปัญหาอุปสรรคของการขนส่งผลไม้เมืองเหนือตอนบนไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเส้นทาง R3A พบว่า มีปัญหาการเปิดตู้สินค้าระหว่างการขนส่งที่ด่านบ่อเต็น ของ สปป. ลาว การเปลี่ยนตู้และหัวลากใหม่ นอกจากนี้จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีความหนาแน่นและมีอัตราค่าผ่านทางสูง รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดปิดด่านระหว่าง สปป. ลาว เร็ว นอกจากนี้ยังพบว่าการปรับเปลี่ยนการประเมินภาษี VAT ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และมีข้อกำหนดในการใช้บริษัทนำเข้าที่ได้รับใบอนุญาต (Quarantine Import Permit: QIP) จาก AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวควรมีการสร้างเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ร่วมกันระหว่างไทย ลาว และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อให้ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์ ส่วนอุปสรรคภายในประเทศได้แก่ระยะเวลานานในการออกใบอนุญาตและรับรองสุขอนามัยพืชทำให้ต้องเสียเวลาในการดำเนินการจัดส่งซึ่งปัญหานี้สามารถที่จะจัดการได้โดยภาครัฐควรมี mobile unit ไปถึงแหล่งส่งออกเพื่อให้การออกใบรับรองและปิดผนึกตู้ขนส่งภายหลังการตรวจสอบเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบในการส่งออกโดยเส้นทาง R3A ตามแนวความคิดของ 5 ปัจจัยของ Michael E. Porter พบว่าไทยมีความได้เปรียบในด้านปัจจัยการผลิตและปัจจัยพื้นฐาน นอกจากนี้ด้านอุปสงค์พบว่ามีความต้องการสูงภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่มีข้อเสียเปรียบในด้านอุตสาหกรรมสนับสนุนกล่าวคือบริษัทขนส่งสินค้าและบริษัทนำเข้าส่งออกจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้นทำให้เกิดการผูกขาด ส่วนมาตรการของรัฐสามารถสร้างโอกาสและอุปสรรคต่อการส่งออกผลไม้ไทยทางเส้นทาง R3A

Currently, the competitive of export products, especially fruits from upper north Thailand, is getting stronger and it is difficult to reduce production costs because Thailand is not comparable in wage labor and fertilizer price is expensive hence Thailand must find the ways to reduce costs by adapting the reduction in logistic costs to enhance the export competitiveness. Consequently, non-tariff trade barrier measures and impacts in logistics, logistic cost or transportation management costs of fruit in the upper north of Thailand are necessary to study to increase competitiveness of Thai fruit export through Route R3A in the future.

The results indicated that freight transport by sea has the lowest and the exporters will decide to use R3A when early season (high demand) and Route R3A make less time cost by more than 4 times while cost price is slightly different compared with Mekong River. The problems of transporting fruits by using Route R3A are the broken of sealed containers, changing new containers and head of tow trucks, loading areas congestion, high rate charge at the Lao PDR port, requirement of QIP serviced company utilization and adjustment of VAT assessment. Those problems can be solved by creating logistic networking among Thailand, Laos and China to create the mutual benefits. The long period of checking and providing the license of passing chemical test from Thai Government, so Thai Government should facilitate mobile units to exporting areas to do all process to reduce the operational time. According to the analysis of the export advantage in the R3A export based on 5 factors Porter's concepts, Thailand has the advantage in the production and basic infrastructure and high volume China demand, however, has disadvantage in supporting logistic and import companies due to Chinese regulations. Government policies can create either opportunities and obstructs to R3A fruit exports.

คำสำคัญ (Key words) โอกาสของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี โลจิสติกส์

Opportunity of Fruits in the Upper North Thailand Non Tariff Barriers
Logistics