

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา

การเปิดเสรีการค้าโดยการจัดตั้งเขตการค้าเสรี (Free Trade Area : FTA) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศนั้น และไทยได้ดำเนินการไปแล้วกับหลายประเทศ อาทิ เช่น อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และสาธารณรัฐประชาชนจีน นอกจากนี้ยังมีหลายประเทศที่อยู่ในระหว่างเจรจา เช่น ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา เม็กซิโก บาร์เรน เปรู BIMSTEC EFTA และสาธารณรัฐเกาหลี แต่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีดังกล่าวแม้ว่าจะมีประโยชน์ในการขยายโอกาสในการค้า สร้างพันธมิตรทางเศรษฐกิจ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคา แต่พบว่ายังมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในส่วนของการค้าระหว่างประเทศและผลกระทบต่อผู้ที่อยู่ในระบบการค้าซึ่งยังไม่ชัดเจนและยังเป็นข้อถกเถียงกันอยู่ในปัจจุบัน โดยไทยหวังว่าการจัดตั้งเขตการค้าเสรีจะเป็นโอกาสในการขยายการส่งออกผลไม้เมืองร้อนและผลิตภัณฑ์ไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นตลาดใหญ่มีประชากรเกือบ 1,400 ล้านคน และมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอยู่ในเกณฑ์สูงในแต่ละปี ในขณะที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีพื้นที่กว้างใหญ่ไพศาล และมีศักยภาพในการผลิตผลไม้เป็นอันดับหนึ่งของโลก โดยเฉพาะผลไม้เมืองหนาว เช่น แอปเปิ้ล สาลี่ ก็หวังที่จะขยายตลาดผลไม้มายังไทยเช่นกัน จากข้อมูลการนำเข้า-ส่งออก ในหมวดผลไม้ (พิกัด 08) ของกรมศุลกากรในช่วงก่อนและหลังการเปิดเสรีการค้า (FTA) พบว่า หลัง FTA ไทยมีการส่งออกผลไม้ไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 21 ต่อปี โดยผลไม้ส่งออกที่สำคัญได้แก่ ลำไย ทุเรียน มังคุด ถั่วลิสง และมะขามหวาน ขณะที่ไทยมีมูลค่าการนำเข้าผลไม้จากจีนหลัง FTA เพิ่มขึ้นในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 19 ต่อปี แต่อย่างไรก็ตามความได้เปรียบดุลการค้าของไทยมีแนวโน้มลดลงหลังเปิด FTA โดยก่อนเปิด FTA ไทยได้เปรียบดุลการค้า 343 ล้านบาทต่อปี แต่ภายหลัง FTA ดุลการค้าลดลงเกือบทุกปีและขาดดุล 223 ล้านบาท ในปี 2551 และในปี 2553 ขาดดุลการค้า 63 ล้านบาท

นอกจากนี้จะเห็นได้จากผลการศึกษาในโครงการ “ผลกระทบของข้อตกลงเขตเสรีที่มีต่อแบบแผนการผลิตและการบริโภคผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ” ในการศึกษา ในระยะ (phase) ก่อน พบว่าหลังการเปิดเสรีทางการค้ากับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนประเทศทั้งสองดังกล่าวได้ปฏิบัติตามข้อตกลงที่กำหนดโดย WTO ที่จะลดภาษีการนำเข้าและส่งออกผลไม้ของทั้งสองประเทศเป็นศูนย์ แต่กลับใช้มาตรการการกีดกันที่ไม่ใช่ภาษีเพื่อปกป้องคุ้มครองเกษตรกรในประเทศเพิ่มขึ้นสำหรับสินค้าที่ตนเสียเปรียบ และในการส่งสินค้าของไทยไปยังมณฑลต่างๆ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนในแต่ละภาคส่วนจะถูกจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) สำหรับมณฑลอีกด้วยซึ่งทางประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

อ้างว่าไม่ใช่ภาษีการนำเข้า และยังพบว่าการส่งออกสินค้าของไทยยังมีปัญหาในเรื่องการดำเนินการด้านของเอกสารในการขนส่ง รูปแบบการจำหน่ายสินค้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และการขั้นตอนในการตรวจสอบสินค้า อันก่อให้เกิดอุปสรรคในระบบการขนส่ง (logistics) สินค้าของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนในแต่ละเส้นทางในการขนส่งที่แตกต่างกัน จากประเด็นปัญหาต่างๆที่กล่าวถึงยังคงมีเป็นประเด็นที่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ การส่งออกผลไม้ของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนในอนาคต

ดังนั้นเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากความตกลงได้สูงสุด ไทยจำเป็นต้องเร่งการกระจายผลไม้จากไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้ประโยชน์จากช่วงเวลาผลผลิตที่เหลื่อมกับของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งการใช้เครือข่ายเส้นทางคมนาคมโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกตามเส้นทาง R3 อีกทั้งตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดทำแผนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ช่วงปี พ.ศ. 2550-2554 โดยมีเป้าหมายที่จะลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยเน้นสินค้าเกษตรในกลุ่มผัก และผลไม้เป็นสำคัญ (แผนยุทธศาสตร์สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550) ประกอบกับในปัจจุบันการแข่งขันในการส่งออกสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ทางภาคเหนือตอนบนของไทยมีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้การลดต้นทุนด้านการผลิตทำได้ยาก เนื่องจากไทยไม่ได้เปรียบในเรื่องค่าจ้างแรงงานและปุ๋ยมีราคาแพงขึ้น ทำให้ประเทศไทยต้องหาแนวทางในการลดต้นทุนโดยมีการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ หรือนำแนวคิดด้านการจัดการโลจิสติกส์ (logistic management) ซึ่งเป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการวางแผน การดำเนินงาน การบริหารจัดการข้อมูลข่าวสารและธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดในส่วนปลายน้ำของห่วงโซ่อุปทาน (supply chain) มาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

จากประเด็นดังกล่าวมาข้างต้น การศึกษาถึงมาตรการการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี และผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมทั้งการศึกษาระบบ Supply Chain และการจัดการโลจิสติกส์ จากแหล่งผลิตของไทยไปยังตลาดกลางค้าส่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทาง R3 สำหรับผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยตามเส้นทางสาย R3 ไปยังมณฑลทางภาคตะวันตกที่สอดคล้องกับ นโยบายในการพัฒนา มณฑลภาคตะวันตก (Look West) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนรวมทั้งเป็นเส้นทางที่ยังไม่มีการศึกษามาก่อนจึงมีความจำเป็น โดยผลที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการทบทวนการเจรจาที่ได้จัดทำไปแล้วกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งเป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการจัดทำแผนและมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผลไม้ของไทยที่มีศักยภาพในอนาคต

1.2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษามาตรการที่ไม่ใช่ภาษีและผลกระทบต่อการส่งออกผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทย
2. เพื่อศึกษา/วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์/ต้นทุนการจัดการขนส่งผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนที่มีศักยภาพในการส่งออกไปสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการกระจายผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนกับตลาดต่างประเทศที่เป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทย

1.3. ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 ขอบเขตด้านสินค้าและประเทศคู่ค้า

ในการวิจัยนี้จะพิจารณาเฉพาะผลไม้ที่มีศักยภาพในการส่งออก เช่น ลำไย ลิ้นจี่ เป็นต้น และประเทศคู่ค้าที่สำคัญในที่นี้คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน

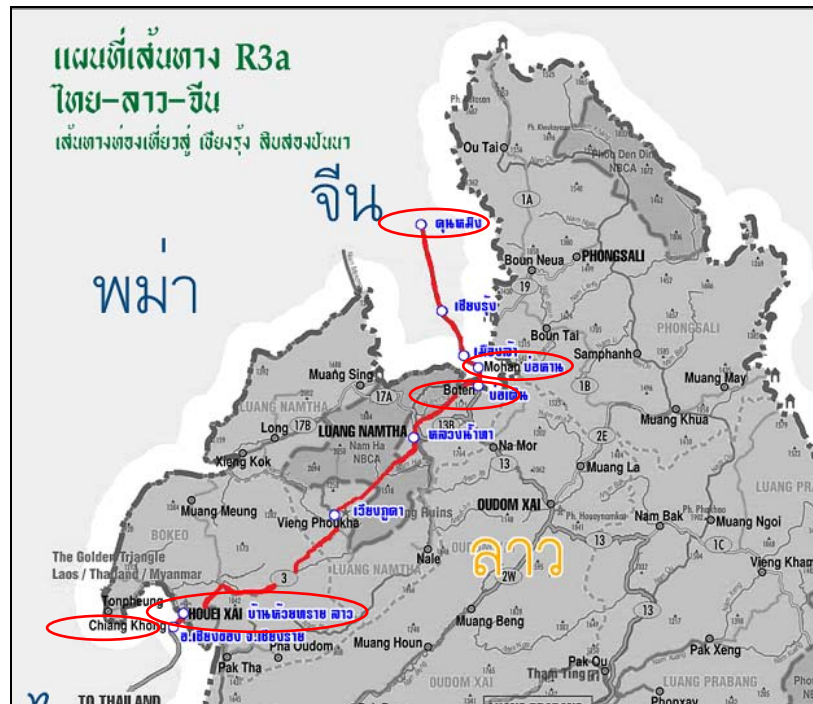
1.3.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

ใช้พื้นที่ศึกษาใน เขตภาคเหนือตอนบน (เชียงใหม่ เชียงราย) ซึ่งเป็นจุดเน้นความร่วมมือตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีนโดยใช้เส้นทาง

(1) R3A: เชียงของ (เชียงรายในไทย) – บ้านห้วยทราย (ลาว) – เวียงภูคา – หลวงน้ำทา – บ่อเต็น – บ่อหาน (จีน) – เมืองลำ – เชียงรุ่ง – คุณหมิง โดยมีจุดข้ามแดน: เชียงของ (ไทย) – ห้วยทราย (ลาว) หรือ

(2) เส้นทาง R3E: เชียงของ (เชียงรายในไทย) – บ้านห้วยทราย (ลาว) – บ่อเต็น – บ่อหาน (จีน) – เชียงเมียงหยาง – ชิเมา – โมเฮย – หยวนเจียง – ยูซี – คุณหมิง โดยมีจุดข้ามแดน: บ่อเต็น (ลาว) – บ่อหาน (จีน)

ดังแสดงด้วยภาพที่ 1.1 และ 1.2



ภาพที่ 1.1 แผนที่เส้นทาง R3A

ที่มา : <http://logistics.dpim.go.th/article/detail.php?id=1653>

<http://imlanding?q=north+south+economic+corridor+>



ภาพที่ 1.2 แผนที่เส้นทาง R3A หรือ R3E เดิม

ที่มา : <http://logistics.dpim.go.th/article/detail.php?id=1653>

<http://imlanding?q=north+south+economic+corridor+>

1.3.3 ประเด็นการศึกษา

ในการวิจัยนี้จะแบ่งการดำเนินการวิจัยออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือ

ส่วนที่ 1 เป็นการศึกษาตัวชี้วัดด้านมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีและผลกระทบของมาตรการดังกล่าวที่มีต่อการส่งออกผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทย

ส่วนที่ 2 เป็นการศึกษาแบบสำรวจโดยการศึกษาระบบโลจิสติกส์ผลไม้ไทย - จีน และปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในการพิจารณาแนวทางและกระบวนการที่จะปรับเปลี่ยนในอนาคต เพื่อสร้างศักยภาพในการบริหารด้านต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้โดยการ

- ศึกษาต้นทุนและเวลาที่เกิดขึ้นในการส่งออกผลไม้ (ลิ้นจี่ ลำไย) ณ จุดต่างๆ ที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทาน ซึ่งผลจากการวิเคราะห์จะทำให้ทราบถึงต้นทุนโลจิสติกส์ ลักษณะของปัญหา และจุดที่เป็นคอขวดและเป็นอุปสรรค โดยการประยุกต์ใช้วิธีการวิเคราะห์ต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity – Base Costing: ABC)

- เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการกระจายผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนกับตลาดต่างประเทศที่เป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทย

1.4. วิธีการดำเนินการวิจัย

คณะผู้วิจัยได้กำหนดแนวทางการศึกษาวิจัยไว้ดังนี้

1.4.1 การจัดเก็บข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ จะแบ่งการจัดเก็บข้อมูลออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือ

(1) การศึกษาทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อหาตัวชี้วัดในเรื่องมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี โดยมีขั้นตอนในการวิจัยดังนี้

1. ทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อหาวิธีการวิเคราะห์มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี
2. การวิเคราะห์ข้อมูล การประมวลผลการวิเคราะห์ และการอธิบายผลการวิเคราะห์

เพื่อมาสรุปผลการศึกษา และ

(2) การศึกษานี้จะเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาระบบการจัดการการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพสำหรับผลไม้ในพื้นที่เหนือตอนบนของไทย และที่สำคัญเพื่อลดการสูญเสียและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเกษตรกรและผู้ประกอบการ ในเขตภาคเหนือตอนบน โดยมีขั้นตอนการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. รวบรวมข้อมูลพื้นฐานของผู้ส่งออกในเขตภาคเหนือตอนบน
2. การออกแบบตัวอย่างขั้นตอนในการปฏิบัติงานเพื่อการส่งออก วิธีการส่งและ

เส้นทางการส่งออกของกรณีที่ทำการศึกษา

3. การวิเคราะห์ข้อมูล การประมวลผลการวิเคราะห์ และการอธิบายผลการวิเคราะห์ เพื่อมาสรุปผลการศึกษา

1.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะใช้ข้อมูลจาก แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ และ แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลการปฏิบัติงานที่ได้จากการสำรวจภาคสนาม และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) สำหรับผู้ส่งออก ผู้ประกอบการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยและผู้นำเข้า ผู้ประกอบการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้ทราบถึงขั้นตอน วิธีการและขบวนการในการปฏิบัติงานเพื่อการส่งออกผลไม้ในเขตเหนือตอนบนของไทย รวมทั้งการสำรวจเส้นทางในการขนส่งจากไทยไปจีนโดยเส้นทางรถยนต์ด้วย

(2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการนำเข้าผลไม้ไทยในจีนจาก FAO, world trade atlas, world fruit and vegetable เป็นต้น รวมทั้งข้อมูลพื้นฐานด้านการส่งออกผลไม้ มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี จากบทความ งานวิจัย และวารสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง

1.4.3 ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล

สำหรับข้อมูลปฐมภูมิจะเป็นการสัมภาษณ์ผู้ส่งออกและผู้ผลิตเพื่อการส่งออกผลไม้ในเขตเหนือตอนบนของไทย เพื่อให้ทราบถึงขั้นตอน และขบวนการในการปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกผลไม้ในเขตเหนือตอนบนของไทย รวมถึง การศึกษาและวิเคราะห์กิจกรรมเชิงลึก โดยการวินิจฉัยปัญหาความสามารถในการส่งออกผลไม้ในเขตเหนือตอนบนของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ส่งออกและผู้ผลิตเพื่อการส่งออก
- สถานะปัจจุบันของผู้ส่งออกและผู้ผลิตเพื่อการส่งออก
- การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัดในการส่งออกของผู้ส่งออกและผู้ผลิตเพื่อการส่งออก
- ปัญหาที่พบ และความสัมพันธ์ของปัญหา
- ตารางสรุปปัญหาและข้อเสนอแนะ
- บทสรุปการวินิจฉัย

1.4.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

คณะผู้วิจัยทำการศึกษาโดยวิธี

(1) การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) เพื่อวิเคราะห์มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี การอธิบายข้อมูลทั่วไปที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศไทยและจีน รวมทั้งการสังเคราะห์ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์จุดอ่อน จุดแข็ง ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการกระจายสินค้าโดยผ่านเส้นทางการศึกษาดังกล่าวในรูปตาราง ร้อยละดัชนีชี้วัดมาตรการด้านที่ไม่ใช่ภาษี

(2) การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณควบคู่ไปโดยใช้ตัวแบบการคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity Base Costing: ABC) มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

1. ต้นทุนฐานกิจกรรม (ABC) เป็นแนวคิดที่ได้นำเสนอโดย Binshon Lin et al (2001) ที่ได้เสนอแนวคิดของ Activity-Base Costing ภายใน Supply Chain โดยมีการประยุกต์เทคนิคการคำนวณต้นทุนที่กระจายไปตามกิจกรรมที่ดำเนินการตั้งแต่ผู้ผลิตไปถึงตลาดผู้บริโภค มีขั้นตอนโดยสรุปดังนี้

- Analyzing the supply chain function.
- Breaking processes down into activities.
- Identifying the resources consumed in performing the activities.
- Determining the costs of the activities.
- Tracing the costs of the cost object.
- Analyzing the final cost information from a total cost perspective.

2. ต้นทุนโลจิสติกส์แนวทางศึกษาต้นทุนโลจิสติกส์ในเบื้องต้นมีด้วยกัน 2 ประเด็นคือ ต้นทุนโลจิสติกส์ระดับจุลภาค (Micro Logistics Cost) และ ต้นทุนโลจิสติกส์ระดับมหภาค (Macro Logistics Cost) โดยที่ต้นทุนโลจิสติกส์ระดับจุลภาคใช้แนวคิดด้านการตลาด ซึ่ง Jame R. Stocks and Douglas M. Lambert ได้นำเสนอประเด็นการศึกษาไว้โดยพิจารณาประเด็นดังต่อไปนี้ คือ Customer Service, Demand Forecasting, Inventory Management, Logistics Communication, Material Handling, Order Processing, Warehouse and Storage, Packaging, Parts and Services Support, Plant and Warehouse Site Selection, Reverse Logistics, Traffic and Transportation. สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ระดับมหภาคจะใช้แนวคิดของ Robert V. Delaney ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2548) ได้นำเสนอไว้ 4 กิจกรรมหลักที่ต้องพิจารณาคือ Transportation Cost, Inventory Carrying Cost, Warehousing Cost และ Administration Cost โดยมีแบบจำลองวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของสภาพพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นแนวทาง

(3) การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantities Analysis) โดยใช้เศรษฐมิติในการประมาณค่าสมการการนำเข้าผลไม้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อปัจจัยที่กำหนด รวมทั้งมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี

1.4.5 ขั้นตอนในการวิจัย

ในการศึกษานี้มีขั้นตอนในการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัยดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทำการทบทวนเอกสารรวมทั้งรวบรวมข้อมูลอนุกรมเวลาเกี่ยวกับปริมาณการนำเข้าผลไม้ที่ศึกษาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

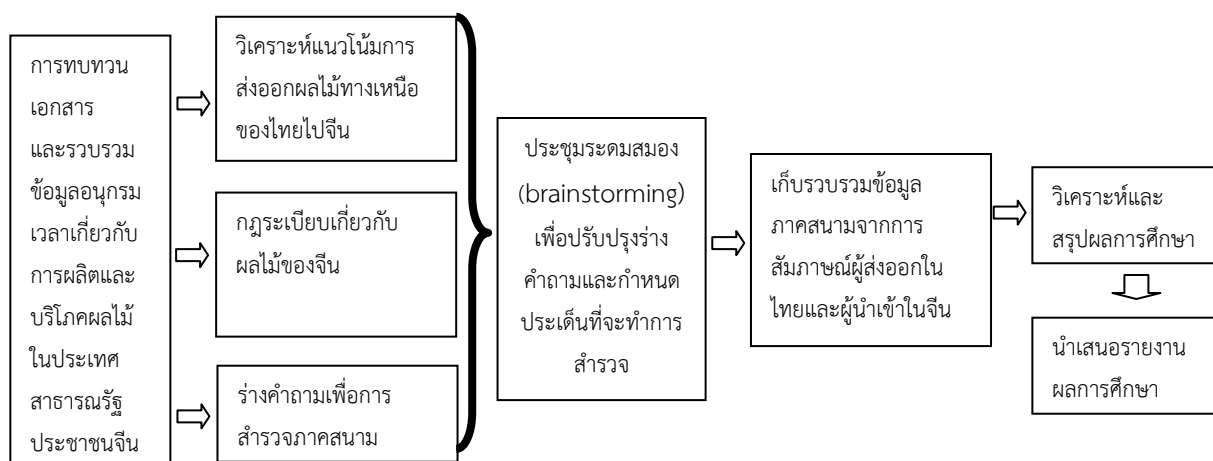
1. วิเคราะห์และสังเคราะห์ประเด็นในการศึกษาเรื่องการส่งออกและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าผลไม้ของไทยในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. ทำการวิเคราะห์สมการการนำเข้าผลไม้ที่ศึกษาของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อหาความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อปัจจัยที่กำหนด เพื่อดูว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความยืดหยุ่นของอุปสงค์ต่อปัจจัยที่กำหนดเป็นอย่างไร มีความอ่อนไหวหรือไม่ต่อปัจจัยดังกล่าว
3. ทำร่างคำถามรวมทั้งวางแผนการออกสำรวจ
4. ทำสรุปเพื่อนำเสนอในการประชุมระดมสมอง (brainstorming)

ขั้นตอนที่ 2 ทำการประชุมระดมสมอง (brainstorming) เพื่อหาข้อสรุปในการที่จะปรับปรุงร่างคำถามและการศึกษา

ขั้นตอนที่ 3 ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามจากการสัมภาษณ์ผู้ส่งออกที่อยู่ในประเทศไทยและผู้นำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ขั้นตอนที่ 4 ทำการสรุปเป็นรายงาน

สรุป ขั้นตอนในการดำเนินงานดังแสดงในภาพที่ 1.3



ภาพที่ 1.3 ขั้นตอนในการดำเนินงาน

1.5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลที่ได้จากการศึกษาอันเนื่องมาจากผลกระทบของมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีที่มีต่อการส่งออกผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทยสามารถนำไปเป็นข้อมูลเพื่อใช้เป็นแนวทางในการพิจารณาเพื่อการตอรองด้านการส่งออกสินค้าที่ศึกษาของไทย ส่วนผลการวิเคราะห์ต้นทุนด้านการกระจายสินค้า (ต้นทุนโลจิสติกส์) ของผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทย ทำให้ทราบถึงสัดส่วนค่าใช้จ่ายของต้นทุนในการกระจายสินค้า รวมทั้งข้อสรุปปัญหาอุปสรรคที่เกิดจากการกระจายสินค้าโดยผ่านเส้นทางที่ศึกษาเพื่อนำไปสู่การแก้ไขอย่างเป็นระบบในเชิงนโยบายเพื่อทำให้การบริหารจัดการด้านการกระจายสินค้าโดยผ่านเส้นทางดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในอนาคต

บทที่ 2

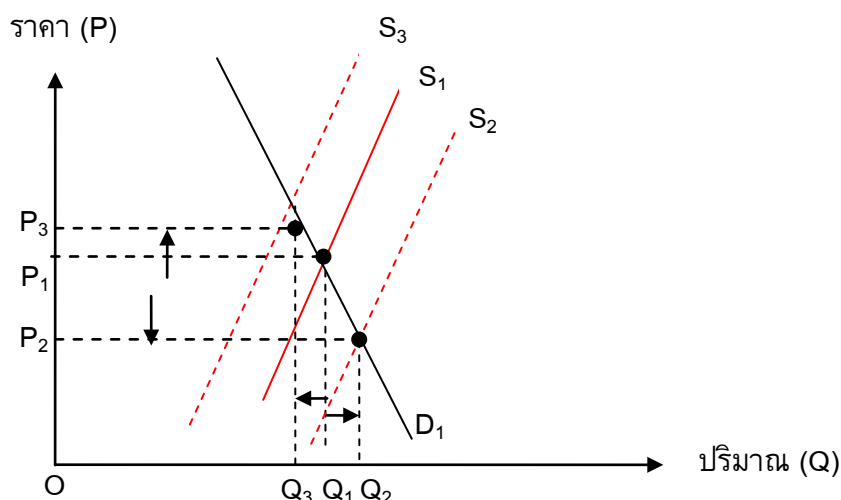
ทฤษฎี วรรณกรรม และแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

2.1. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องของการวิจัย

2.1.1 แนวความคิดและทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานของผลไม้ภายในประเทศ

อุปสงค์ของผลไม้ นั้น สามารถอธิบายโดยแนวคิดของอุปสงค์ตามฤดูกาล (Seasonal demand) โดยที่ปริมาณความต้องการจะเพิ่มอย่างมากตามเทศกาลตามประเพณี และศาสนา นอกจากนั้น ปริมาณความต้องการยังจำแนกตามวัตถุประสงค์การใช้ประโยชน์และความเชื่อ เช่น การใช้ผลไม้ในงานมงคล หรือตามความเชื่อด้านสุขภาพ เช่นผลไม้บางชนิดไม่เหมาะสมในช่วงอากาศเย็นหรือฤดูหนาว เป็นต้น ทั้งนี้ความต้องการรวมในแต่ละปีจะเป็นการรวมของอุปสงค์ในประเภทต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยที่ผลรวมนั้นตามทฤษฎีแล้วจะทำให้ได้เส้นอุปสงค์มีลักษณะที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ (Inelastic demand curve) ในด้านอุปทานของผลไม้จะเป็นไปตามฤดูกาล และมีระยะเวลาของอุปทานสั้น โดยเฉพาะผลไม้แล้วจะมีช่วงเวลาการเก็บรักษาสั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือเป็นอุปทานแบบสินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable products) ซึ่งตามทฤษฎีแล้ว เส้นอุปทานดังกล่าวจะมีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำในระยะสั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือมีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ(Inelastic supply curve)

ดังนั้นตลาดผลไม้ภายในประเทศจะมีเส้นอุปสงค์ และอุปทานที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ ซึ่งทำให้ราคาตลาดมีความขึ้นลงและอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของปริมาณความต้องการซื้อ และปริมาณการเสนอขายในตลาดเป็นอย่างมาก กล่าวคือถ้ามีการเปลี่ยนแปลงของเส้นอุปทานโดยที่เส้นอุปสงค์คงที่หรือไม่มี การเปลี่ยนแปลง (คือเส้น D_1) เช่น เส้นอุปทานเปลี่ยนจากเส้น S_1 เป็นเส้น S_2 ซึ่งทำให้เพิ่มปริมาณการเสนอขายเพียงเล็กน้อยคือปริมาณ Q_1Q_2 (หรือเพิ่มจากปริมาณ OQ_1 เป็น OQ_2) แต่จะทำให้ราคาตลาดลดลงอย่างมากเท่ากับ P_1P_2 คือจากเดิม OP_1 ลดเหลือ OP_2 ในทางตรงกันข้ามการลดปริมาณเสนอขายจะมีผลทำให้ราคาตลาดจะสูงขึ้น (กรณีที่เส้นอุปทานเปลี่ยนจากเส้น S_1 เป็นเส้น S_3) ดังแสดงในภาพที่ 2.1

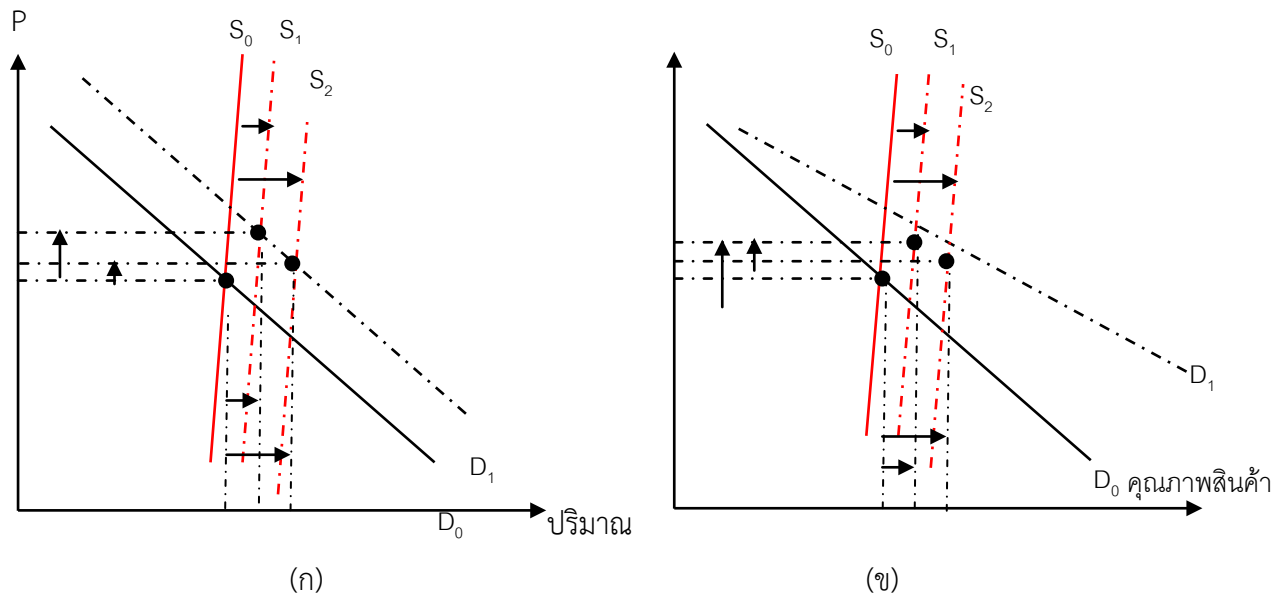


ภาพที่ 2.1 การเปลี่ยนแปลงของปริมาณและราคาตลาดผลไม้ภายในประเทศ

จากแนวคิดข้างต้นสามารถขยายแนวคิดด้านอุปสงค์และอุปทานในเรื่อง supply chain และ logistic โดยสมมติว่าถ้าระบบการขนส่งดีทำให้ได้รับสินค้าที่เร็ว สูญเสียน้อย สินค้ามีความสดและมีคุณภาพส่งผลให้เส้นอุปสงค์เคลื่อนไปทางขวามือ (เพิ่มขึ้น) ดังแสดงด้วยเส้น D_1 ในภาพที่ 2.2 (ก) นอกจากนี้ ถ้าในกรณีที่มีการผลิตที่มีการ ปฏิบัติตามแนวทางการเกษตรที่ดีที่เหมาะสม (good agricultural practices: GAP) ได้มาตรฐานตามที่ต้องการและมีคุณภาพที่ดีขึ้นทำให้ได้ราคาที่ดี จะมีผลทำให้โครงสร้างอุปสงค์เปลี่ยนเนื่องจากสินค้ามีคุณภาพที่ดีขึ้นทำให้เส้นอุปสงค์เปลี่ยนไปดังแสดงด้วย D_1 ในภาพที่ 2.2 (ข) ในทำนองเดียวกันถ้ามีการจัดการด้านการขนส่งที่ดีทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพมีผลทำให้เสียต้นทุนในการขนส่งน้อย ย่อมทำให้ต้นทุน/หน่วยลดลงมีผลทำให้เส้นอุปทานเคลื่อนไปทางขวามือ (เพิ่มขึ้น) ดังแสดงด้วยเส้น S_1 และ S_2 ในภาพที่ 2.2 (ก) และ (ข)

2.1.2 แนวความคิดและทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานส่งออกของผลไม้ไทย

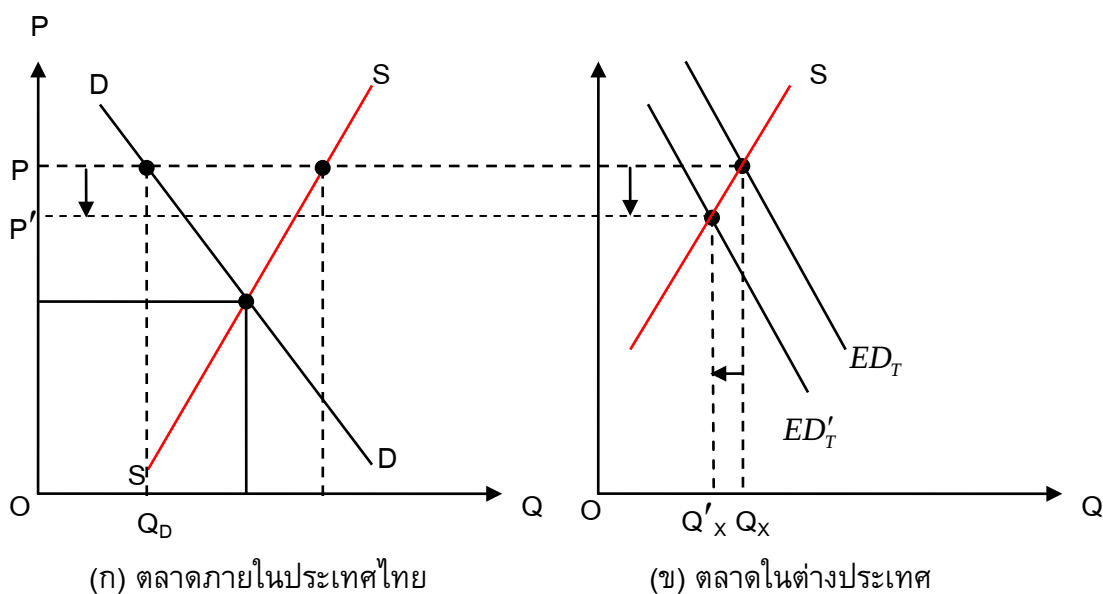
จากแนวความคิดและทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานผลไม้ตลาดภายในประเทศนั้นสามารถขยายแนวความคิดดังกล่าวต่อไป โดยการหาเส้นอุปทานส่วนเกิน (Excess supply: ES) ซึ่งแสดงถึงความยินดีที่จะส่งออกหรืออุปทานส่งออกของผลไม้ของไทยในตลาดโลกที่ประเทศไทยเผชิญอยู่ เส้น Excess supply: ES นั้นหาได้จากผลต่างระหว่างเส้นอุปสงค์ (DD) และเส้นอุปทาน (SS) ณ ระดับราคาต่าง ๆ ดังในภาพที่ 2.3 (ก) และ (ข)



ภาพที่ 2.2 อุปสงค์และอุปทานกรณีที่พิจารณาทั้งปริมาณและคุณภาพ

สมมติว่าประเทศไทย เป็นประเทศส่งออกผลไม้รายใหญ่ในตลาดโลกแล้วประเทศไทยจะเผชิญกับ
เส้นอุปสงค์การนำเข้าของประเทศคู่ค้าหรือเส้นอุปสงค์ส่วนเกินที่ประเทศไทยเผชิญอยู่ในตลาดโลก นั่นคือ
อุปสงค์การส่งออกผลไม้ไทย ED_T (Excess demand of Thailand or export demand of Thailand)
ดังแสดงในภาพที่ 3 (ข) โดยที่ตลาดจะเข้าสู่ดุลยภาพด้วยเส้น ES ตัดกับเส้น ED_T ทำให้เกิดราคา ณ ดุลยภาพ
OP ทั้งในตลาดต่างประเทศและตลาดภายในประเทศ โดย *ที่ไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายการส่งออกและ*
ค่าขนส่งระหว่างประเทศ สำหรับปริมาณการส่งออกของประเทศไทยจะเท่ากับ OQ_X ในภาพที่ 2.3 (ข) ซึ่ง
เท่ากับ $Q_D Q_T$ ในภาพที่ 2.3 (ก) โดยที่ปริมาณการผลิตทั้งหมดในประเทศไทยเป็น OQ_T และใช้บริโภค
ภายในประเทศเท่ากับ OQ_D

จะเห็นได้ว่า ตลาดส่งออกผลไม้ไทยมีบทบาทอย่างมากในการกำหนดราคาและปริมาณการผลิตของ
ผลไม้ภายในประเทศ รวมทั้งความต้องการบริโภคภายในประเทศ หากเส้นอุปสงค์และอุปทานทั้งหมดที่ได้
กล่าวมานั้นมีลักษณะที่มีความยืดหยุ่นต่อราคาต่ำ (Inelastic demand and supply curve) แล้ว การลดลง
หรือเพิ่มขึ้นของอุปสงค์การส่งออก ED_T เพียงเล็กน้อยจะทำให้ราคาเปลี่ยนแปลงมาก เช่น ถ้า ED_T
ลดลงเป็น ED'_T แล้วจะทำให้ปริมาณการส่งออกลดลงเท่ากับ $Q_X Q'_X$ แต่ราคาลดลงเป็น PP' ดังใน
ภาพที่ 2.3



ภาพที่ 2.3 แนวความคิดและทฤษฎีอุปสงค์และอุปทานผลไม้ในตลาดภายในประเทศและของไทยในตลาดโลกที่ประเทศไทยเผชิญ

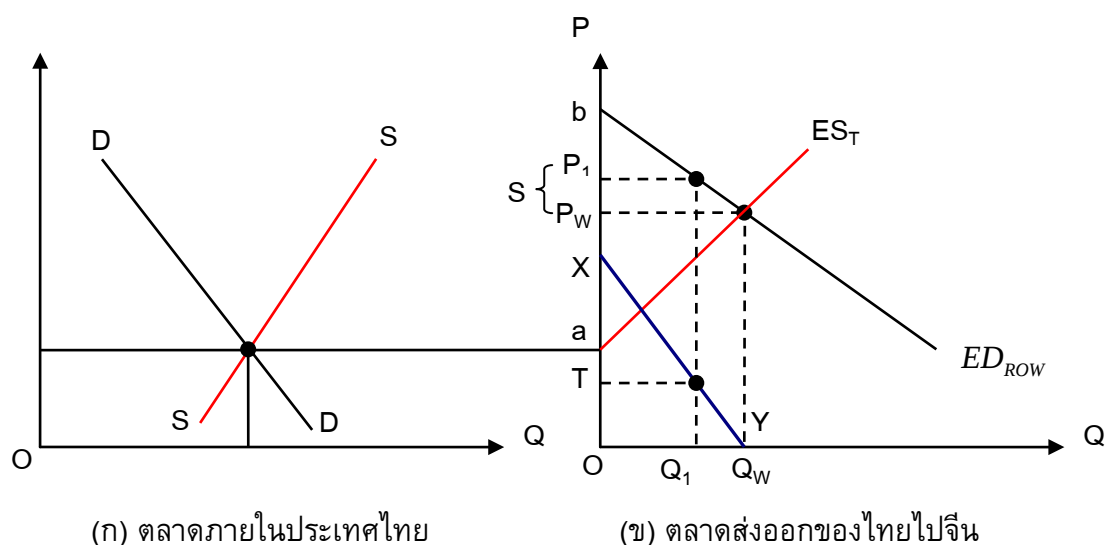
2.1.3 ทฤษฎีการวัดภาระของค่าขนส่ง

การค้าผลไม้ในตลาดโลกนั้นค่าใช้จ่ายการส่งออกโดยเฉพาะการส่งออกโดยทางเครื่องบินและทางบก มีบทบาทที่สำคัญ การส่งออกผลไม้ไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนก็เช่นกันค่าใช้จ่ายด้านการส่งออกเป็นค่าใช้จ่ายด้านการตลาดที่สำคัญ ในทางทฤษฎีแล้วสามารถที่จะแสดงให้เห็นถึงภาระของค่าขนส่งระหว่างผู้ซื้อ (คือผู้บริโภคในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน) และผู้ขาย (ผู้ปลูกผลไม้ในประเทศไทย) ได้ ทั้งนี้ ทฤษฎีการวัดภาระของค่าขนส่งนั้นเป็นการประยุกต์ใช้จากอุปสงค์และอุปทานการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีน ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังต่อไปนี้

จากภาพที่แสดงทั้งตลาดผลไม้ส่งออกของไทยที่เผชิญอยู่กับตลาดการนำเข้าผลไม้จากไทยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จะเห็นได้ว่าเมื่อเราไม่พิจารณาค่าขนส่ง กล่าวคือสมมติว่าไม่มีค่าขนส่งแล้ว ปริมาณการส่งออกผลไม้จากไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีค่าเท่ากับ OQ_W ด้วยราคาตลาด ณ OP_W การส่งออกผลไม้จากไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะหยุดการค้าเมื่อค่าขนส่งเท่ากับราคาภายในประเทศทั้งสอง กล่าวคือค่าขนส่งเท่ากับ $Ob - Oa$ แล้ว ปริมาณการค้าระหว่างไทยและจีนจะเท่ากับ ศูนย์ ดังนั้นเมื่อให้ค่าขนส่ง $(Ob - Oa)$ เท่ากับ OX และปริมาณการค้าจะเท่ากับศูนย์ และเมื่อค่าขนส่งเป็น ศูนย์แล้วปริมาณการค้าจะเท่ากับ OQ_W หรือ OY ดังนั้น เส้นตรง XY จะเป็นเส้นที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างค่าขนส่งและปริมาณการค้า

เส้นแสดงปริมาณการค้า (Volume of Trade line)

ถ้าให้ค่าขนส่งในการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนเท่ากับ OT แล้วจะทำให้ปริมาณการค้าผลไม้หรือปริมาณการส่งออกของไทยและปริมาณการนำเข้าของประเทศไทยประชาชนจีน เท่ากับ OQ_1 ดังภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 เส้นแสดงปริมาณการค้า

ที่มา ดัดแปลงมาจากงานวิจัยโลจิสติกส์กล้วยไม้ของ ผศ.ดร. บุญจิต ฐิตาภิวัฒน์กุล

การพิจารณาภาระของค่าขนส่งนั้น สมมติให้ S เป็นส่วนที่ผู้บริโภคในประเทศไทยประชาชนจีนรับภาระค่าขนส่งจากประเทศไทยไปประเทศไทยประชาชนจีนในกรณีที่ประเทศไทยเป็นผู้ส่งออก รายใหญ่นั้นค่าของ S สามารถหาได้จาก สูตรดังต่อไปนี้

$$S = \frac{1}{\left| \frac{E_M}{E_X} \right| + 1}$$

โดยที่ E_M = ค่าความยืดหยุ่นของราคาจากการนำเข้าของประเทศไทยประชาชนจีน (Price elasticity of Import)

E_X = ค่าความยืดหยุ่นทางราคาของการส่งออกของไทย (Price elasticity of Export)

S = สัดส่วนของค่าขนส่งที่จ่ายโดยผู้บริโภคในประเทศผู้นำเข้า

ทั้งนี้ค่า S สามารถพิจารณาจากค่าของ $|E_M|$ และ $|E_X|$ ดังต่อไปนี้

1) ถ้า $|E_M| > |E_X|$ แล้ว

ค่า $\left| \frac{E_M}{E_X} \right| + 1 > 2$ จะทำให้

ค่าของ $S < 0.5$ หมายความว่าผู้บริโภคในประเทศนำเข้ารับภาระค่าขนส่งน้อยกว่าผู้ผลิตในประเทศส่งออก ซึ่งเท่ากับ $1 - S$

2) ถ้า $|E_M| < |E_X|$ แล้ว

ค่า $\left| \frac{E_M}{E_X} \right| + 1 < 2$ จะทำให้

ค่าของ $S > 0.5$ หมายความว่าผู้บริโภคในประเทศนำเข้ารับภาระค่าขนส่งมากกว่าผู้ผลิตในประเทศส่งออก $(1 - S)$

3) ถ้า $|E_M| = |E_X|$ แล้ว

ค่า $\left| \frac{E_M}{E_X} \right| + 1 = 2$ จะทำให้

ค่าของ $S = 0.5$ หมายความว่า ผู้บริโภคในประเทศนำเข้าและผู้ผลิตในประเทศส่งออกรับภาระเท่ากัน (ที่มา: Won W. Koo and P. Lynn Kennedy “International Trade and Agriculture”, Blackwell Publishing, 2005: Page 94)

2.1.4 ทฤษฎี/แนวคิดเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์

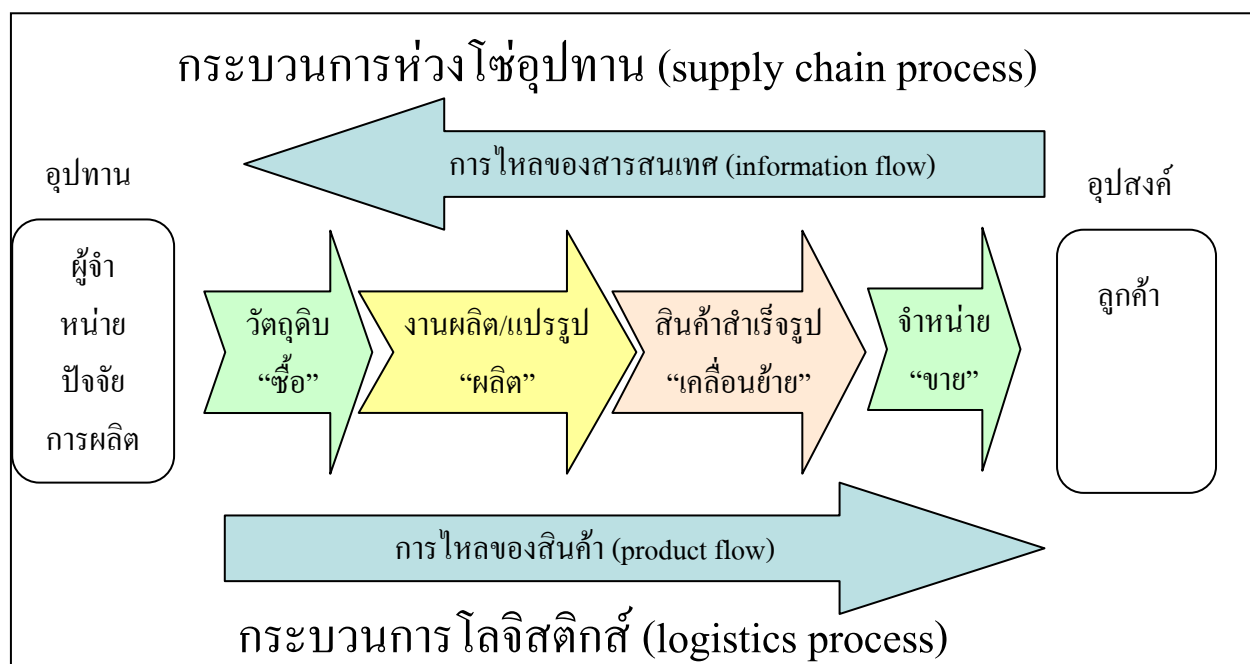
Stephen H. Russell (2000) ได้ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับโลจิสติกส์ไว้แตกต่างกัน โดยที่โลจิสติกส์อาจหมายถึง การบริหารจัดการวัตถุดิบ (ปัจจัยการผลิต/ผลผลิต) ในการเคลื่อนย้ายและที่พักระหว่าง หรือการส่งสินค้าที่ถูกต้องตามจำนวนและสภาพที่ถูกต้อง ไม่เสียหาย จัดส่งได้ถูกต้องสถานที่และตรงเวลา นอกจากนี้ โลจิสติกส์ยังมีความหมายในเชิงการจัดการตามหน้าที่ (Functional management) เช่น การจัดหาวัตถุดิบ การจัดซื้อ การขนส่ง การจัดการสินค้าคงคลัง การบริหารคลังสินค้า การเคลื่อนย้ายสินค้า การบรรจุหีบห่อ การวิเคราะห์ที่ตั้งโรงงาน การกระจายสินค้า การส่งสินค้ากลับคืน การจัดการข้อมูล ข่าวสาร และกิจกรรมอื่น ๆ ดังแสดงได้ตามภาพที่ 2.5

กิจกรรมทางโลจิสติกส์ซึ่งเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีความสำคัญต่อระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain System) สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ (1) กิจกรรมหลัก (Key Activities) ประกอบด้วย การให้บริการลูกค้า (Customer Service) การขนส่ง (Traffic and Transportation) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) กระบวนการสั่งซื้อ (Order Processing) การวางแผนประมาณการความ

ต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting/Planning) และ การจัดซื้อจัดหา (Procurement) (2) กิจกรรมสนับสนุน (Supporting Activities) ซึ่งอาจมีหรือไม่มีก็ได้ขึ้นอยู่กับประเภทของธุรกิจ ประกอบด้วย การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การจัดการด้านคลังสินค้า (Warehousing and Storage) การจัดการอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ (Materials Handling) การจัดหาอะไหล่และบริการ (Parts and Service Support) การสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communication) การเลือกทำเลที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) และโลจิสติกส์แบบย้อนกลับ (Reverse Logistics) โดยสามารถสรุปได้ดังภาพที่ 2.6

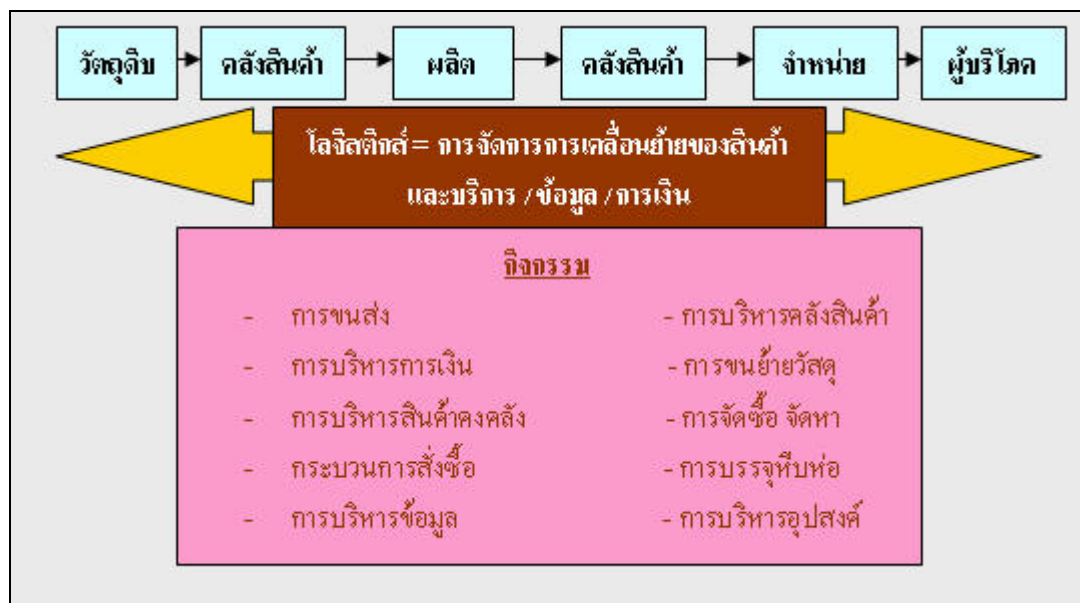
กิจกรรมหลักโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วย

- 1) การจัดหา (Procurement) เป็นการจัดหาวัตถุดิบหรือวัสดุที่ป้อนเข้าไปยังจุดต่าง ๆ ในสายของห่วงโซ่อุปทาน
- 2) การขนส่ง (Transportation) เป็นกิจกรรมที่เพิ่มคุณค่าของสินค้าในแง่ของการย้ายสถานที่ หากการขนส่งไม่ดี สินค้าอาจจะได้รับความเสียหายระหว่างทาง จะเห็นว่าการขนส่งก็มีผลต่อต้นทุนโดยตรง
- 3) การจัดเก็บ (Warehousing) เป็นกิจกรรมที่มีได้เพิ่มคุณค่าให้กับตัวสินค้าเลย แต่ก็ก็เป็นกิจกรรมที่ต้องมีเพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าที่ไม่คงที่ รวมทั้งประโยชน์ในด้านการประหยัด เมื่อมีการผลิตของจำนวนมากในแต่ละครั้ง หรือผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีปริมาณวัตถุดิบที่ไม่แน่นอนขึ้นอยู่กับฤดูกาลและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง
- 4) การกระจายสินค้า (Distribution) เป็นกิจกรรมที่ช่วยกระจายสินค้าจากจุดจัดเก็บส่งต่อไปยังร้านค้าปลีกหรือซูเปอร์มาร์เก็ต



ภาพที่ 2.5 กระบวนการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ (supply chain and logistics process)

ที่มา : ดัดแปลงมาจาก โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน ของดร. คำนาย อภิปรัชญาสกุล 2546



ภาพที่ 2.6 โครงสร้างต้นทุนกิจกรรมโลจิสติกส์

ที่มา <http://www.108acc.com/index.php?mo=3&art=216135>

2.1.5 แนวคิดเกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์

ธนศ สิริสุวรรณกิจ (2549) ได้แบ่งประเภทต้นทุนโลจิสติกส์โดยใช้หลักการแบ่งต้นทุนตามฐานกิจกรรม (Activity-Based Costing) โดยแบ่งต้นทุนโลจิสติกส์ออกเป็น 7 ส่วนด้วยกันดังนี้

1) ค่าเก็บเกี่ยว (Harvest Cost) การเก็บเกี่ยวผลไม้อาศัยแรงงานที่มีความชำนาญเป็นปัจจัยสำคัญ ดังนั้นต้นทุนค่าเก็บเกี่ยวจึงคิดตามค่าแรงหรือค่าจ้างรายวันที่จ่ายให้แก่คนงานผู้มีประสบการณ์ในการเลือกผลไม้ เนื่องจากแรงงานดังกล่าวมีบทบาทสำคัญในการกำหนดคุณภาพผลไม้

2) ค่าคัดเกรด (Sorting Cost) การคัดเกรดผลไม้อาศัยแรงงานที่มีประสบการณ์เป็นปัจจัยสำคัญ ต้นทุนการคัดเกรดจึงคิดตามค่าแรงหรือค่าจ้างรายวันที่จ่ายให้แก่คนงานสำหรับการซื้อผลไม้แต่ละครั้ง

3) ค่าติดต่อสื่อสาร (Communication Cost) เป็นต้นทุนการรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าและการออกคำสั่งซื้อไปยังเกษตรกรหรือผู้รวบรวม เพื่อให้จัดส่งผลไม้ในปริมาณที่ต้องการตามเวลาที่กำหนด

4) ค่าพิธีการศุลกากร (Customs Charge) แบ่งเป็นค่าธรรมเนียมผ่านพิธีการศุลกากร การเตรียมเอกสารเกี่ยวข้องกับการส่งออก และค่าจ้างขับขี้ง ซึ่งทำหน้าที่ประสานงานในการจัดหารถหัวลาก ดำเนินพิธีการศุลกากร และดำเนินเอกสารส่งออก

5) ค่าตรวจสอบ (Quality assurance Cost) ผลไม้จำเป็นต้องมีการตรวจสอบคุณภาพของสำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขต 6-7 (สวพ.6-7) ต้นทุนการตรวจสอบคุณภาพประกอบด้วยต้นทุนตรวจสอบสารพิษตกค้าง และการตรวจศัตรูพืช เป็นต้น

6) ค่าบรรจุ (Packing Cost) ประกอบด้วยค่าจ้างแรงงานในการทำความสะดวก การบรรจุ และการยกขนเข้าตู้ ในกรณีนี้ไม่รวมวัสดุที่ต้องใช้ในการบรรจุภัณฑ์ ได้แก่ กล่องกระดาษ สายรัดฉลาก เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากต้นทุนโลจิสติกส์ไม่รวมวัตถุดิบทางตรงที่ประกอบด้วยต้นทุนการผลิต และต้นทุนค่าวัสดุบรรจุภัณฑ์



7) ค่าขนส่ง (Transportation Cost) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นในส่วนของการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ค่าน้ำมันรถ ค่าจ้างแรงงานในการขนส่ง ค่ารถหัวลากหรือรถกระบะหรือรถเก๋ง ค่าระวาง/ค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ในแต่ละช่วงการขนส่ง

สมการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ สามารถกำหนดดังนี้

$$\text{ผลรวมต้นทุนโลจิสติกส์ (Y) = ค่าเก็บเกี่ยว (C1) + ค่าการติดต่อสื่อสาร (C2) + ค่าพิธีการศุลกากร (C3) + ค่าคัดเกรด (C4) + ค่าตรวจสอบ (C5) + ค่าบรรจุ (C6) + ค่าขนส่ง (C7)}$$

2.2 การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในปัจจุบันประเทศคู่ค้าหลายประเทศได้นำมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร (Non-Tariff Barriers: NTBs) มาใช้เป็นเครื่องมือกีดกันทางการค้ามากขึ้นเนื่องจากไม่สามารถใช้มาตรการการกีดกันด้านภาษีได้อีกต่อไป ซึ่งนับว่าการใช้มาตรการดังกล่าวจะก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะผลไม้ของไทยมากขึ้น โดยมาตรการกีดกันทางการค้าที่หลายประเทศนิยมใช้มีด้วยกัน 3 ประเด็นคือ (1) มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Standard : SPS) ซึ่งหมายถึง มาตรการทางการค้าที่ใช้ปกป้องชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ และใช้ควบคุมสินค้าเกษตรและอาหาร เช่น การให้มีใบรับรองปลอดศัตรูพืช การกำหนดคุณภาพมาตรฐานอาหาร การกำหนดปริมาณสารตกค้าง เป็นต้น (2) มาตรการทางเทคนิค (Technical Barriers to Trade: TBT) เป็นการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ซึ่งเป็นเงื่อนไขทางเทคนิค เพื่อให้ประเทศผู้นำเข้าสามารถใช้มาตรฐานเหล่านี้มาบังคับให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ ที่ผลิตในประเทศหรือนำเข้ามาจากประเทศมีความปลอดภัยแก่การบริโภค และเพื่อคุ้มครองชีวิตหรือสุขภาพของมนุษย์ พืช และสิ่งแวดล้อม (3) มาตรการสิ่งแวดล้อม (Environment Measures) ในปัจจุบันในทุกเวทีการค้าโลกได้มีการนำแนวคิดเพื่อการดำรงอยู่ของมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม รวมถึงการอนุรักษ์และปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการกีดกันทางการค้า ดังนั้น สินค้าบางรายการจะต้องได้รับการรับรองสินค้าที่ผ่านมาตรฐานสิ่งแวดล้อมจากสถาบันที่ประเทศคู่ค้ากำหนด นอกจากนี้ ยังมีมาตรการที่เกี่ยวกับจริยธรรม ผู้ประกอบการต้องมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการด้านแรงงาน รวมถึงการปิดฉลากผลิตภัณฑ์ตัดแต่งสารพันธุกรรม (Genetically Modified Organisms : GMOs) อีกด้วย (ดร.สิทธิชัย ฝรั่งทอง หัวหน้าสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์ วิทยาลัยเซาธ์อีสท์บางกอก กรุงเทพมหานคร วันจันทร์ที่ 27 เมษายน พ.ศ. 2552)

โดยที่มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีที่ไทยประสบ ณ ปัจจุบันสำหรับผักและผลไม้คือสามารถแบ่งได้เป็นสองส่วนใหญ่ๆคือมาตรการว่าด้วยโรคพืชและแมลงและการปนเปื้อนสารตกค้างจากสารเคมีหรือโลหะหนัก ซึ่งผลไม้ไทยที่ส่งไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมักประสบกับปัญหาการตกค้างของสารเคมี โดยเฉพาะสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ตกค้างในเปลือกลำไยซึ่งบางครั้งยังคงเป็นประเด็น และมาตรการทางเทคนิคซึ่งทางสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (ลำไยลิ้นจี่สดพ่น การกำหนดขนาดก้านและสีเปลือก เป็นต้น ซึ่งมาตรการดังกล่าวนี้สามารถแปลงให้อยู่ในรูปของข้อมูลเชิงปริมาณได้โดยการใช้การ



วัดมาตรการการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีที่ได้กำหนดไว้โดย John C. Beghin and Jean-Christophe Bureau (2001) ที่ได้กำหนดไว้ด้วยกัน 4 วิธีคือ

1. price-wedge method
2. inventory-based approach
3. survey-based approach
4. gravity-based approach

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (สศก. 2552) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้มีการศึกษาระบบ Logistics และ Supply Chain สินค้าเกษตรเพื่อขยายตลาดส่งออกไปประเทศในเอเชียปี 2551 กรณีศึกษา ผลไม้และผลิตภัณฑ์ เส้นทางขนส่งทางถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) พบว่า ผลไม้เมืองร้อนได้แก่ทุเรียน มังคุด ลำไย ซึ่งเป็นที่นิยมบริโภคของคนจีน มีตลาดค้าส่งเจียงหนาน เมืองกวางโจว ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดทางตอนใต้ของจีนและเป็นศูนย์กลางในการกระจายผักผลไม้ไปสู่เมืองอื่นๆ ที่นำเข้าผลไม้จากไทยมากกว่าร้อยละ 50.00 ของปริมาณนำเข้าทั้งหมด โดยในปัจจุบันเส้นทางการขนส่งผลไม้ไทยไปยังตลาดเจียงหนานมี 2 เส้นทางหลักคือเส้นทางทางทะเลจากท่าเรือแหลมฉบังผ่านท่าเรือฮ่องกงไปยังตลาดเจียงหนานโดยใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน เส้นทางสาย R9 จากมุกดาหารผ่านลาว เวียดนาม เข้าสู่จีนทางด้านด่านผิงเสียงผ่านเมืองหนานหนิงเข้าสู่ตลาดเจียงหนานใช้เวลาประมาณ 3 วัน ผลการวิเคราะห์พบว่า ต้นทุนการส่งออกผลไม้จากแหล่งผลิตของไทยทางบก ไปยังตลาดเจียงหนาน มีต้นทุนโลจิสติกส์ของลำไยคิดเป็นร้อยละ 54.00 ของต้นทุนทั้งหมด และเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมดระหว่างการขนส่งทางบกและทางทะเล พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกลำไยทางบกสูงกว่าทางทะเลร้อยละ 3.00 โดยต้นทุนที่แตกต่างกันเกิดจากต้นทุนค่าขนส่งเป็นหลักที่สำคัญได้แก่ ค่าขนส่ง ภาษีมูลค่าเพิ่ม และค่าบรรจุภัณฑ์ ถึงแม้ต้นทุนการขนส่งทางถนนจะสูงกว่าทางทะเล แต่ในทางปฏิบัติสามารถลดต้นทุนลงได้หากมีการพัฒนาใช้ตู้ขนาด 45 ฟุตแทนขนาด 40 ฟุต และมีการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับมาด้วย อีกทั้งยังช่วยบรรเทาปัญหาการวางเรือสูงเกือบเท่าตัวในช่วงฤดูผลไม้กระจุกตัว ทั้งนี้ แม้ว่าการขนส่งทางบกจะมีต้นทุนการขนส่งสูงกว่าแต่ใช้เวลาสั้นกว่าซึ่งผู้บริโภคจะได้รับประทานผลไม้ที่สดสามารถทำตลาดได้ดีกว่า อย่างไรก็ตามแล้วยังประสบปัญหา คือ สำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ กรุงปักกิ่ง (State General Administration of the People's Republic of China for Quality Supervision and Inspection and Quarantine : AQSIQ) ได้สั่งระงับการนำเข้าผลไม้ไทยผ่านด่านผิงเสียงเป็นการชั่วคราวโดยอ้างเหตุผลความปลอดภัยของผู้บริโภค ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการเจรจา 2 ฝ่ายและอยู่ระหว่างยกร่างบันทึกความเข้าใจร่วมกัน (MOU) นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคในเรื่องใบอนุญาตนำเข้า (Quarantine Import Permit : QIP) โดยขอให้มีการจดทะเบียนผู้นำเข้าแทนการขอใบอนุญาตจาก AQSIQ ทุก 6 เดือน ซึ่งล่าช้าและไม่มีความแน่นอนว่าจะได้รับอนุมัติหรือไม่รวมทั้งการประเมินราคาหรือมูลค่าสินค้านำเข้าของจีนที่นำไปคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มเนื่องจากใช้วิธีการขนส่งทางเครื่องบินเป็นฐานในการประเมิน ทำให้ราคาสูงเกินจริงซึ่งปัญหาดังกล่าว กระทรวงเกษตรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเตรียมเร่งดำเนินการให้มีการเจรจาเพื่อให้เกิดมีการลงนามบันทึกความเข้าใจร่วมกันของการขนส่งผลไม้เพื่อแก้ไขปัญหาการระงับการนำเข้าที่ด่านผิงเสียง

รวมทั้งขอให้จีนมีการทบทวนวิธีการประเมินราคาหรือมูลค่าผลไม้นำเข้าจากไทย เพื่อที่ไทยจะมีโอกาสขยายตลาดส่งออกผลไม้ทางบกตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ต่อไป

โกสุมภ์ สายจันทร์ (2551) ได้ดำเนินการวิจัยเรื่อง “การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย – จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน – จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและทำการพยากรณ์ปริมาณการซื้อขายของสินค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ เพื่อที่จะรวบรวม ประเมินและนำเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของระบบโลจิสติกส์วิธีการศึกษาวิจัย ประกอบด้วย การเดินทางสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งทางแม่น้ำโขง และทางถนนตามเส้นทาง R3W (ผ่านพม่า) และ R3E (ผ่านลาว) เข้าสู่ยูนนานตอนใต้และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์การขนส่งในไทย ลาวพม่าและจีน ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องกับการออกกฎระเบียบและใช้ระเบียบทั้งภาครัฐและเอกชนของประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบองค์รวม เพื่อตอบสนองการค้าชายแดน/ผ่านแดนในอนาคต ตลอดจนหาความสามารถของผู้ส่งออก -นำเข้าและผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ของไทย โดยผลการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า ยังมีความหลากหลายในมุมมองด้านมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าไทย -จีนอยู่มากพอสมควรแต่ส่วนใหญ่เห็นว่าจีนยังไม่พัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ ทั้งๆที่เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกและทำ FTA กับไทยแล้ว เนื่องจากยังมีกฎระเบียบของแต่ละมณฑลหรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษีอยู่ ในด้านการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Corridor นั้น การขนส่งสินค้าทางเส้นทาง R3E ผ่านประเทศลาวไปยังคุนหมิงจะส่งผลกระทบต่อขยายตัวของเศรษฐกิจการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนเส้นทางหนึ่ง นอกเหนือจากการขนส่งทางน้ำ เพราะเส้นทาง R3E ใช้ระยะเวลาการขนส่งสั้นกว่าการขนส่งทางเรือ อีกทั้งเงื่อนไขในการขนส่งผ่านประเทศลาวยังยืดหยุ่นกว่าผ่านเส้นทาง R3W ในประเทศพม่า แต่ปัจจัยความสำเร็จของการขนส่งทางบกผ่านประเทศลาวนั้น ขึ้นอยู่กับภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก หากมีราคาสูง การขนส่งทางเรือก็ยิ่งเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญในภูมิภาคนี้

ชิงชิง ทองดี และคณะ (2552) ได้ทำการศึกษาในเรื่องโครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain สินค้าเกษตรเพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชีย ปี 2551 กรณีศึกษาการส่งออกผลไม้และผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์ไปสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทางสาย R9 และ R12 ให้กับสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม การผลิต การตลาด ความต้องการสินค้าเกษตร ตลอดจนกฎระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับ สินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ของประเทศตามเส้นทาง R9 ในแนวตะวันออก- ตะวันตก (East-West Economic

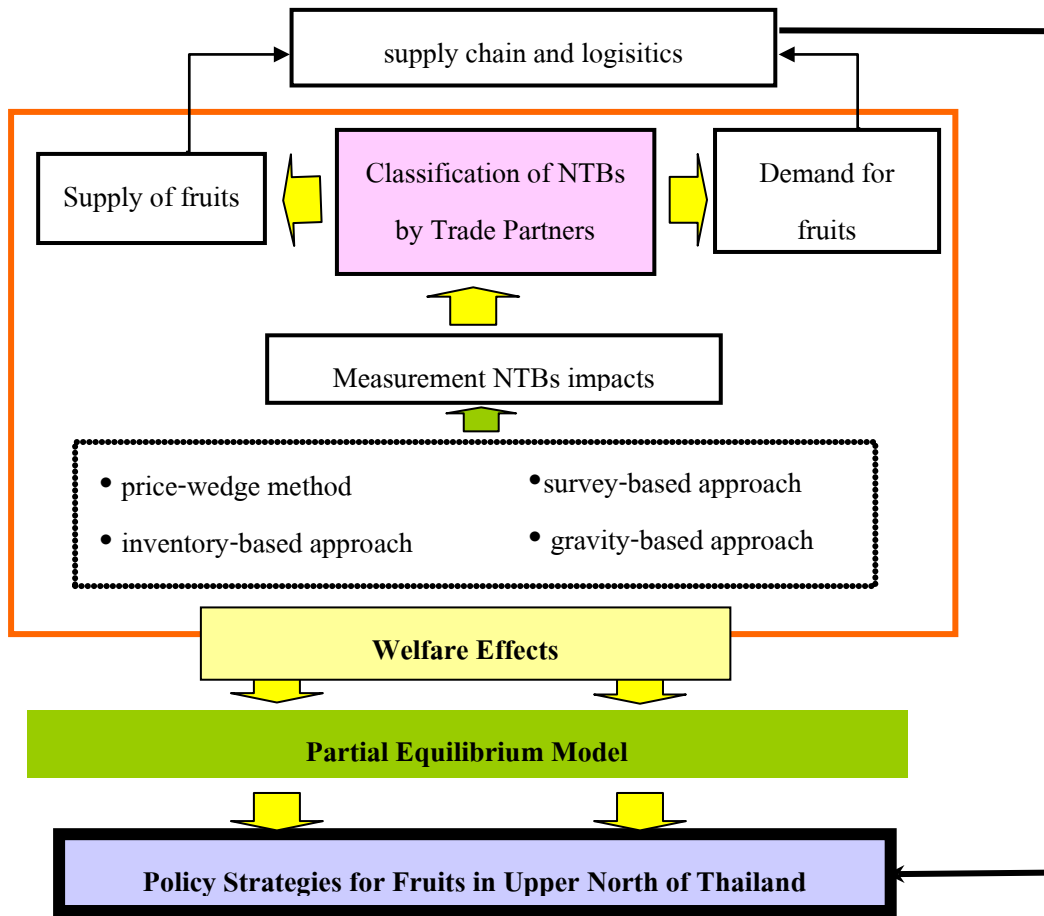
Corridor) และ R12 รวมทั้งสาธารณรัฐประชาชนจีน วิเคราะห์ระบบ logistic, Supply Chain และ Value Chain การค้าผลไม้ไปประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเส้นทางการกระจายสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และศึกษาเปรียบเทียบศักยภาพการกระจายสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทางดังกล่าวกับเส้นทางขนส่งที่มีอยู่ จากผลการศึกษาพบว่าเส้นทางหมายเลข R9



จากมุกดาหาร ลาวและเวียดนาม และเส้นทางหมายเลข R12 จากจังหวัดนครพนม ลาวและเวียดนาม ที่สามารถขยายการส่งออกผลไม้และผลิตภัณฑ์ไปยังกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และยังพบว่าเส้น R9 มีศักยภาพมากกว่าเส้น R12 เนื่องจากเส้น R9 มีสภาพที่ดีกว่าและมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร ส่วนเส้น R12 ยังไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงและเมื่อข้ามไปยังฝั่งลาดถนนมีสภาพดีแต่มีแค่ 2 เลนบางช่วงเป็นทางขึ้นภูเขาสูงมีโค้งมาก รวมทั้งยังขาดสถานีบริการน้ำมัน อุโมงค์มรดกและจุดพักรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบสื่อสาร นอกจากนี้ยังพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ของลำไยที่สำคัญได้แก่ค่าขนส่งจากแหล่งผลิตถึงปลายทางคิดเป็นร้อยละ 19.73 รองลงมาคือค่าบรรจุภัณฑ์คิดเป็นร้อยละ 14.83 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7.85 ค่าแรงงานบรรจุหีบห่อรวมทั้งค่ารถขนส่งเฟอร์ไดออกไซด์ร้อยละ 3.05 ค่า shipping ร้อยละ 3.03 และค่านายหน้าฝากขายร้อยละ 2.65 และต้นทุนใน value chain ของการส่งออกลำไยโดยทางถนนไปตลาดเจียงหนานพบว่าเป็นค่าลำไยสดมากที่สุดร้อยละ 46.00 รองลงมาเป็นค่าบรรจุภัณฑ์ร้อยละ 15.00 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 8.00 และเมื่อเทียบระหว่างการขนส่งทางถนนและทางเรือพบว่าต้นทุนค่าวัตถุดิบมากที่สุด รองลงมาเป็นค่าบรรจุภัณฑ์และภาษีมูลค่าเพิ่มซึ่งมีค่าใกล้เคียงกัน

นอกจากนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ทำการศึกษาโครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอุปสงค์สินค้าที่มีอยู่และที่จะเกิดขึ้น หากมีการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนใหม่ รวมทั้งพัฒนาความร่วมมือในด้านการลงทุนระหว่างไทย-จีนเพื่อเพิ่มการค้าระหว่างกันและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย โดยที่การขยายตลาดการค้าและการลงทุนภายใต้การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงหรือ Greater Mekong Subregion: GMS เป็นการก่อให้เกิดตลาดการค้าใหม่ของไทยที่ควรได้รับการพัฒนา ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS จากการตกลงความร่วมมือในการพัฒนาภูมิภาคระหว่าง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และราชอาณาจักรกัมพูชา ต่อมาในปี 2551 แนวคิดเรื่องระเบียงเศรษฐกิจ (the Economic Corridor concept) ได้มีความสำคัญมากขึ้นและได้ถูกกำหนดขึ้น คือแนวเหนือ-ใต้ (North-South Corridor) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Corridor) และบริเวณตอนใต้ (Southern Corridor) นอกจากนี้จีนมีการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงพื้นที่โดยรัฐบาลกลางจีนได้ประกาศนโยบายพัฒนาภาคตะวันตก (Great Western Development Strategy) ในปี 2543 ได้มีการพัฒนาพื้นที่ใน 12 มณฑลโดยเป็นมณฑลที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจในการค้าและการลงทุนตามแนวเส้นทางโครงข่ายคมนาคมในแนวเหนือใต้ระหว่างจีนตอนใต้-ลาวตอนเหนือ-ภาคเหนือตอนบนของไทย (R3A) ได้แก่มณฑลได้แก่ ยูนนาน (Yunnan) ฉงชิ่ง (Chongqing) และ กวางสี (Guangxi)

จากการทบทวนเอกสารจะเห็นได้ว่าเส้นทางที่จะศึกษาในงานวิจัยนี้ยังไม่ได้มีการดำเนินการและทำการวิเคราะห์มาก่อนโดยจะใช้แนวการวิเคราะห์ที่สอดคล้องกับเอกสารที่ได้ทำการทบทวนมา จากทฤษฎีและแนวคิด รวมทั้งการทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องทำให้สามารถกำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังภาพที่ 2.7



ภาพที่ 2.7 กรอบแนวคิดในการศึกษา (conceptual framework)

บทที่ 3

สถานการณ์การค้าผลไม้ของไทยและกฎระเบียบการค้าผลไม้ของประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน

3.1 สถานการณ์การค้าผลไม้ของไทย

ประเทศไทยได้มีการส่งออกผลไม้สดคิดเป็นมูลค่าประมาณ 7,408.08 ล้านบาท โดยที่ลำไยและลิ้นจี่สดมีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับที่ 2 และ 7 ตามลำดับในมูลค่าการส่งออกผลไม้สดทั้งหมดหรือคิดเป็นสัดส่วนการส่งออกอยู่ที่ร้อยละ 32.13 และ 2.76 ของมูลค่าการส่งออกผลไม้สดโดยรวม ตามลำดับ สำหรับการส่งออกผลไม้เหล่านั้นพบว่าไทยส่งออกลำไยอบแห้งในสัดส่วนร้อยละ 62.10 ของมูลค่าการส่งออกผลไม้แห้งทั้งหมด ซึ่งถือได้ว่าอยู่ในอันดับที่ 1 ของการส่งออกผลไม้แห้งทั้งหมดของไทย ส่วนการนำเข้าผลไม้สดของไทยมีมูลค่าประมาณ 5,453.20 ล้านบาท โดยที่ผลไม้สดที่สำคัญที่ไทยมีการนำเข้า ได้แก่ แอปเปิ้ลสด อุ่นงาสด แพร์ (คิดเป็นร้อยละ 86.22 ของมูลค่าการนำเข้าผลไม้สดทั้งหมด) ส่วนมูลค่าการนำเข้าผลไม้แห้งโดยประมาณ 1,089.82 ล้านบาท ผลไม้แห้งที่ประเทศไทยนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เมล็ดมะม่วงหิมพานต์ เมล็ดอัลมอนส์ ลูกนัตต่างๆ (คิดเป็นร้อยละ 69.58 ของมูลค่าการนำเข้าผลไม้แห้งทั้งหมด) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าไทยยังคงมีการเกินดุลทางการค้าผลไม้ทั้งสดและแห้งจำนวน 3,794.78 ล้านบาท กล่าวคือไทยมีมูลค่าการนำเข้าผลไม้สดและแห้งน้อยกว่ามูลค่าการส่งออกผลไม้สดและแห้งในช่วงปี 2549 – 2551 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2553)

3.2 กฎระเบียบ การค้าของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการกำหนดกฎระเบียบว่าด้วยการค้าอาหารรวมถึงผลไม้ในด้านต่างๆ ที่ไม่ใช่ภาษี มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 กฎหมาย/กฎระเบียบด้านสุขอนามัย

กฎหมายด้านสุขอนามัย ประกอบด้วย

1) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้านำเข้า /ส่งออกซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการตรวจสอบสินค้านำเข้า /ส่งออกตามมาตรฐานทางเทคนิคที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกำหนดไว้สำหรับสินค้าเฉพาะและมีรายละเอียดเกี่ยวกับข้อกำหนดในกรอบที่ชัดเจน (Law on Import and Export Commodity Inspection) โดยที่สินค้าอาหารสำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ ต้องผ่านการตรวจสอบตามกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องของจีน หากว่าทางการจีนยังไม่มีหลักเกณฑ์สำหรับสินค้านำเข้าเหล่านั้น ผู้นำเข้าจะต้องแสดงหลักฐานเกี่ยวกับใบรับรองสุขภาพอนามัย ซึ่งรับรองโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่ส่งออก และต้องผ่านการตรวจสอบจากสำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออกของจีน (Entry-Exit Inspection and



Quarantine Bureau. PR. China) โดยหน่วยงานดังกล่าวจะดำเนินการแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีของจีน เพื่อขออนุมัติการนำเข้าสินค้าอาหารนั้นๆต่อไป นอกจากนี้สินค้าอาหารห้ามใส่ยา แต่ไม่รวมสินค้าอาหารที่ทำด้วยยา อาหารสำเร็จรูปที่รับประทานโดยตรงต้องมีการบรรจุหีบห่อเป็นซองเล็ก แล้วบรรจุรวมเป็นซองใหญ่ หรือมีฉลาก ก็ต้องใช้วัสดุที่ปราศจากสารพิษมาทำเป็นภาชนะสำหรับบรรจุหีบห่อ รวมทั้งข้อมูลอธิบายสำหรับสินค้าอาหารนั้น ต้องเป็นข้อมูลที่ถูกต้องตามความจริงทุกประการและสัดส่วนของสารปรุงแต่งในสินค้าอาหาร ต้องปฏิบัติตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องของจีน โดยผู้นำเข้าสินค้าอาหารของจีน ต้องแสดงเอกสารรับรองการตรวจสอบสารปรุงแต่งในอาหารของประเทศผู้ส่งออก

2) กฎหมายว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายสำหรับการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก (Regulations on the Enforcement of the Law of the People's Republic of China on the Inspections of Import and Export Commodities) โดยที่สินค้าจะต้องผ่านการตรวจสอบและได้รับการรับรองจากองค์กรจีน CIQ (CHINA ENTRY-EXIT INSPECTION AND QUARANTINE BUREAU) โดยสินค้าอาหารจะต้องได้รับเครื่องหมายรับรองมาตรฐาน QS (QUALITY SAFETY) จากสำนักงานควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบและกักกันโรคแห่งชาติจีน (General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine) เป็นพื้นฐาน สินค้าควรมีบรรจุภัณฑ์และตราสินค้า โดยตราสินค้าที่ต้องการจำหน่ายในจีน จะต้อง ผ่านการจดทะเบียนตราสินค้าและสัญลักษณ์จากหน่วยงาน Trademark Office of The State Administration For Industry & Commerce of the People's Republic of China ที่กรุงปักกิ่ง

3) มาตรการสำหรับการสุ่มตัวอย่างสินค้านำเข้า /ส่งออกเพื่อการตรวจสอบ (Administrative Measures for Sampling Inspections on Import and Export Commodities)

4) กฎหมายการกักกันการเข้า /ออกพืชและสัตว์ (Animal and Plant Entry and Exit Quarantine Law) สัตว์ พืช และวิธีการในการขนส่ง

5) กฎระเบียบว่าด้วยรายละเอียดการปฏิบัติสำหรับนำเข้า /ส่งออกของสัตว์และพืช (Implementation Regulations for Animal and Plant Entry and Exit Quarantine Law) เช่น

ก. กฎระเบียบควบคุมฉลากของสินค้านำเข้า

ในการนำเข้าผู้นำเข้าสินค้าอาหารจากต่างประเทศต้องปฏิบัติตามดังนี้

(1) ผู้นำเข้าต้องยื่นเอกสารไปให้สำนักงานควบคุมการนำเข้าและการส่งออกสินค้าของจีน (Entry-Exit Inspection and Quarantine Bureau) ที่ประจำในแต่ละมณฑล หรือยื่นต่อสำนักงานใหญ่ที่กรุงปักกิ่ง เพื่อขอใบรับรองฉลากของสินค้านำเข้าจากหน่วยงานดังกล่าว โดยปกติจะใช้ระยะเวลาไม่ต่ำกว่า 6 เดือน ถ้าไม่มีใบรับรอง ห้ามนำเข้าสินค้าอาหารชนิดนั้นๆ

(2) ผู้นำเข้าสินค้าอาหารต้องเตรียมเอกสารในการยื่นขอใบรับรองฉลากของสินค้าอาหาร ประกอบด้วย

1. แบบฟอร์มการขอใบรับรองฉลากของสินค้านำเข้า
2. หลักฐานการออกแบบของฉลากพร้อมหลักฐานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง



3. ข้อมูลเกี่ยวกับคำอธิบายในฉลาก
4. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในด้านฉลากของประเทศผู้ส่งออกสินค้าอาหาร
5. ตัวอย่างฉลากสินค้าอาหารจำนวน 6 ชุด
- (3) ภาษาที่ใช้ในฉลากสินค้าอาหารที่นำเข้าต้องเป็นภาษาจีน
- (4) สิ่งที่ต้องแสดงออกในฉลากของสินค้าอาหาร
 1. Product's Name
 2. Ingredients
 3. Standard Code
 4. Approved Label
 5. Production Date
 6. Preservation Period
 7. Storage Method
 8. Manufacture's Name and Address
 9. Quarantine and Sanitary Registration and Certificate Registration Number

ข. การยื่นขอใบตรวจสอบคุณภาพสินค้านำเข้าก่อนวางจำหน่าย

ผู้นำสินค้าเข้าจากไทยต้องเข้ายื่นตัวอย่างทุกรายการเพื่อตรวจสอบมาตรฐานสินค้า และความปลอดภัยต่อหน่วยงานตรวจสอบสุขอนามัย CIQ ประจำฉนวนทล ถ้าผ่านการตรวจสอบจะสามารถจำหน่ายได้ทั่วประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยที่ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีขั้นตอนในการตรวจสอบดังนี้

- (1) ตรวจทุกรายการสินค้าที่นำเข้า โดยเสียค่าใช้จ่ายรายการละ 1,000 หยวน (ประมาณ 5,000 บาท)
- (2) สินค้านำเข้าใหม่ ต้องยื่นใหม่ทุกครั้ง (ผลตรวจจะระบุวันที่ตรวจสอบในล็อตนั้นๆ)
- (3) เวลาการตรวจจะใช้เวลา 1 เดือนถึง 1 เดือนครึ่ง จึงเสร็จและออกใบรับรองให้
- 6) มาตรการกำกับการทบทวนและอนุมัติของ General Administration of Quality Supervision, Inspection and Quarantine of The People's Republic of China (AQSIQ) ในด้านสุขอนามัยของสัตว์และพืชที่นำเข้า (Administrative Measures for Review and Approval of Entry Animal and Plant Quarantine Law)

3.2.2 กฎหมาย/กฎระเบียบเกี่ยวกับสินค้าพืชสวนและสินค้าเมืองร้อน

1) มาตรการการตรวจสอบและการกักกันสำหรับการนำเข้าผลไม้ (AQSIQ 2004 Decree 68, the Administrative Measures of Inspection, Quarantine, and Supervision of Entry Fruit. WTO G/SPS/N/CHN/80) โดยเกี่ยวข้องกับข้อกำหนดการนำเข้าผลไม้ รวมทั้งการติดฉลากสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

2) การเพิ่มรายละเอียดเกี่ยวกับข้อกำหนดสำหรับผู้นำเข้าที่จะใช้อนุญาตกักกันสินค้านำเข้า (Lifting of Quarantine Import Permit Requirement for Certain Products)

3) กฎระเบียบเกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงผลิตภัณฑ์สัตว์และพืชที่นำเข้า (Regulation on Import Risk Analysis for Animals and Plant Products)

3.2.3 กฎหมาย/กฎระเบียบเกี่ยวกับการตกค้างของสารเคมี

1) การกำหนดปริมาณจำกัดของสารเคมีตกค้าง รวมถึงขีดจำกัดปริมาณยาฆ่าแมลงและสารปนเปื้อนอื่น ๆ (Pesticide and Other Contaminant Residue Limits)

2) การกำหนดร่างขีดจำกัดที่มากที่สุดสำหรับสารพิษตกค้างในอาหาร (DRAFT Maximum Residue Limits for Pesticides in Foods)

3.2.4 กฎหมาย/กฎระเบียบว่าด้วยภาชนะบรรจุที่ทำด้วยไม้

1) กฎระเบียบว่าด้วยข้อกำหนดสำหรับวัสดุบรรจุหีบห่อที่ทำจากไม้ (Entry Wood Packing Materials) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2549

2) มาตรการจัดการบรรจุหีบห่อ (Solid Wood Packaging Administration Measures) โดยกำหนดให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับของนานาชาติ

3.2.5. กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

การเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้าและภาษีธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยที่การเรียกเก็บภาษีสินค้านำเข้าและภาษีธุรกิจในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขั้นตอนต่อไปนี้

ขั้นตอน 1 เรียกเก็บภาษีนำเข้า และภาษี VAT (เก็บโดยกรมศุลกากร)

- 1) ภาษีนำเข้า (Import Tariff) ส่วนใหญ่คิดร้อยละ 0 ภายใต้ FTA China-Asean
- 2) ภาษี VAT มีสองอัตราคือ ร้อยละ 13 หรือ 17 ขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า โดยสินค้าเกษตรทั่วไปคิดร้อยละ 13 แปลรูป ส่วนสินค้าอุตสาหกรรม คิดร้อยละ 17 ซึ่งผลไม้ไทยอยู่ในอัตราร้อยละ 13

ขั้นตอน 2 Income Tax (เก็บโดย Local Tax Bureau ของแต่ละมณฑล หรือแต่ละเมือง)

ภาษีรายได้ (income tax) คิดในอัตราร้อยละ 25 -90 ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ เช่น ภาพรวมของอุตสาหกรรมนั้นๆ ระดับผลประกอบการของบริษัทและผลกำไรทั้งหมดของผู้ประกอบการ โดยปกติจะคิดจากผลกำไร หักค่าใช้จ่ายต่างๆ การคำนวณการเก็บภาษีดังกล่าว มีความซับซ้อน จากองค์ประกอบหลายด้าน และสามารถเปลี่ยนแปลงได้ตลอด ขึ้นกับการพิจารณาของ Local Tax Bureau ของแต่ละมณฑลหรือแต่ละเมือง แต่อัตราต่ำสุดคือ ร้อยละ 25 โดยที่ภาษีนำเข้าและภาษี VAT มีหลักการจัดเก็บเดียวกันทั้งประเทศในจีน เมื่อมีการนำเข้าสินค้า ส่วนการคำนวณการเก็บภาษีธุรกิจจากผลกำไรของผู้ประกอบการในจีน ขึ้นกับองค์ประกอบหลายประการ ดังกล่าวข้างต้น และนโยบายของแต่ละมณฑล

3.3 ข้อตกลงในการค้าผลไม้ของสาธารณรัฐประชาชนจีนกับ ASEAN

จากข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนอาเซียน ทำให้ประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ มีความตื่นตัวต่อการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งทางบกตลอดจนการแข่งขันการเป็นศูนย์กลางทางด้าน Logistics ของภูมิภาค ซึ่งภายหลังที่ได้มีการลงนามในข้อตกลงเขตการค้าเสรีจีนกับอาเซียน จะส่งผลให้ในปี 2555 สินค้าเกือบทุกประเภทจะเป็นภาษี “ศูนย์” ซึ่งตรงนี้เองที่ทำให้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการกำหนดเป็นนโยบายในการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจการค้าในทุกด้านเพื่อจะทำให้มีการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งสามารถที่จะเข้าครอบครองตลาดของอาเซียน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผลของข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลกระทบต่อภาวะเศรษฐกิจและสังคมไทยเป็นอย่างมาก

ทั้งนี้ผู้นำอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน (Framework Agreement ASEAN-China Comprehensive Economic Cooperation) เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา โดยกรอบความตกลงฯ ดังกล่าว เป็นข้อผูกพันทางกฎหมายระหว่างอาเซียนและจีน ซึ่งครอบคลุมในเรื่องการค้าสินค้า การบริการ การลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเปิดเสรีและความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ด้านการค้าสินค้า

สำหรับข้อตกลงด้านการค้าสินค้าที่สำคัญ ประกอบด้วย

1) ข้อตกลงว่าด้วยการลดภาษีสินค้า ภายใต้พิกัดอัตราศุลกากร 01-08 ซึ่งเป็นสินค้าเกษตรก่อน (Early Harvest Programme: EHP) โดยเริ่มต้นการลดภาษีไปแล้วตั้งแต่เดือนตุลาคม 2546

2) การลดภาษีสินค้านอกเหนือจากสินค้า EHP ครอบคลุมสินค้าส่วนใหญ่ (Substantially all trade in goods) 2 กลุ่ม คือ

1. รายการสินค้าปกติ (Normal Track) อัตราภาษีสุดท้ายร้อยละ 0

2. รายการสินค้าอ่อนไหว (Sensitive Track) ได้แก่ สินค้าที่ต้องการความคุ้มครองมากกว่าสินค้าปกติ และต้องการระยะเวลาการปรับตัวนานกว่า ซึ่งจะมีระยะเวลาการลด/เลิก ภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โดยมีการกำหนดอัตราภาษีสุดท้ายและเงื่อนไขเพื่อจำกัดจำนวนสินค้าอ่อนไหว ทั้งนี้รายการสินค้าที่ได้รับการยกเว้นตามหลักการ WTO จะไม่ต้องนำมาลดภาษี รวมทั้งให้มีการเจรจาจัดทำกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rule of Origin)

3. ไม่มีการนำโควตาภาษีมาใช้สำหรับผลไม้

3) ขอบเขตของสินค้า ภายใต้กรอบการพิจารณา ประกอบด้วย

1. สินค้าเกษตรในพิกัดศุลกากรตอนที่ 01-08 ซึ่งประเทศสมาชิกทุกประเทศต้องลดอัตราภาษีสินค้านี้ทั้งหมด ยกเว้นสินค้าที่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศต้องการนำออกจากการลดภาษีส่วน

แรก และนำมาลดภาษีในการเปิดเสรีเต็มรูปแบบต่อไป (หากประเทศสมาชิกใดไม่นำสินค้าบางรายการในตอนที่ 01-08 เข้าร่วมในการลดภาษี Early Harvest จะไม่ได้รับสิทธิประโยชน์การลดภาษีจากสาธารณรัฐประชาชนจีนและประเทศอาเซียนอื่น)

2. สินค้าเฉพาะ (Specific Products) แต่ละประเทศอาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถตกลงสองฝ่ายในการเลือกสินค้าที่ทั้งสองฝ่ายสนใจลดอัตราภาษีให้แก่นัก โดยสามารถนำสินค้าอุตสาหกรรมบางรายการมาลดอัตราภาษีได้ด้วย โดยการยื่นรายการที่เสนอเฉพาะ (Specific request-offer list) ระหว่างกัน ซึ่งสินค้าเฉพาะบางรายการที่นำมาลดระหว่างกันนั้น จะจำกัดสิทธิประโยชน์ระหว่างแต่ละประเทศในอาเซียนกับสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น จะไม่มีการขยายการลดภาษีไปให้กับประเทศอาเซียนอื่นๆ

4) กรอบระยะเวลาในการลดภาษีของ FTA จีน-อาเซียน

1. สินค้าปกติ (Normal Products) รายการสินค้าปกติ จะลดภาษีเหลือร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 จะครอบคลุมสินค้าเกือบทุกรายการ นอกเหนือไปจากสินค้า EHP ที่เปิดเสรีไปแล้ว ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 เพื่อให้เวลาสมาชิกทุกประเทศดำเนินการกระบวนการภายในให้เสร็จสิ้นและเริ่มดำเนินการเปิดเสรีโดยพร้อมเพรียงกัน อาเซียนและสาธารณรัฐประชาชนจีนจึงตกลงว่าประเทศสมาชิกทุกประเทศ จะเริ่มลดภาษี หรือเริ่มเปิดเสรีสินค้าปกติในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548 และจะลดภาษีลงเป็นลำดับจนเหลือร้อยละ 0 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2553 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศ และสาธารณรัฐประชาชนจีน และภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่าและเวียดนาม) การลดภาษีสินค้าปกติของประเทศสมาชิกอาเซียนเดิมกับสาธารณรัฐประชาชนจีนจะแบ่งสินค้าตามอัตราภาษีที่เก็บจริงจากประเทศสมาชิก WTO (MFN applied rate) ณ วันที่ 1 กรกฎาคม 2546 เป็น 5 กลุ่ม แต่ละกลุ่มจะมีขั้นตอนการลด/เลิกภาษีต่างกัน สินค้าที่มีอัตราภาษีสูงจะลดอัตราภาษีเป็นร้อยละ 0 ช้ากว่าสินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำ ทั้งนี้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศสามารถมีรายการสินค้าที่ได้รับความยืดหยุ่นให้ยกเลิกภาษีได้ภายในวันที่ 1 มกราคม 2555 ไม่เกิน 150 รายการ ขณะที่สมาชิกอาเซียนใหม่ จะได้รับความยืดหยุ่นให้มีสินค้านี้ดังกล่าวได้ไม่เป็น 250 รายการ และยกเลิกภาษีภายในวันที่ 1 มกราคม 2561 นอกจากต้องปฏิบัติตามตารางการลดภาษี ประเทศยังมีข้อผูกพันเพิ่มเติมที่ต้องปฏิบัติ ในการดำเนินการลด/เลิกภาษีสินค้าปกติ ดังนี้

- ต้องลดภาษีสินค้าปกติ อย่างน้อยร้อยละ 40 ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 กรกฎาคม 2548
- ต้องลดภาษีสินค้าปกติอย่างน้อยร้อยละ 60 ของสินค้าปกติทั้งหมด ให้มีอัตราภาษีที่ร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2550

สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ ได้รับความยืดหยุ่น ทั้งในอัตราภาษีที่จะเริ่มลด ที่สูงกว่าประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และระยะเวลาการยกเลิกภาษีนานกว่า

2. สินค้าอ่อนไหว (Sensitive Products) สำหรับสินค้าที่ประเทศสมาชิกยังไม่พร้อมจะลดภาษีพร้อมกับสินค้าปกติ และต้องการเวลาปรับตัวนานกว่า จะกำหนดให้เป็นสินค้าอ่อนไหว (Sensitive Products) โดยกำหนดเงื่อนไขเขตแดนสินค้าอ่อนไหว เพื่อจำกัดจำนวนสินค้านี้ดังต่อไปนี้

- ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีรายการสินค้าอ่อนไหวได้ไม่เกิน 400 รายการ (พิกัดฯ 6 หลัก)
- มูลค่าการนำเข้าของรายการสินค้าอ่อนไหวทั้งหมด ไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่าการนำเข้ารวม
- สินค้าอ่อนไหวจะเริ่มลดอัตราภาษีต่ำกว่าสินค้าปกติ โดยจะลดภาษีมาอยู่ที่ไม่เกินร้อยละ 20 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2555 และจะลดเป็นร้อยละ 0-5 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2561

3. สินค้าอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive Products) ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และสาธารณรัฐประชาชนจีน จำกัดรายการสินค้าอ่อนไหวสูงไม่เกิน 100 รายการ หรือร้อยละ 40 ของจำนวนรายการสินค้าอ่อนไหว แล้วแต่เงื่อนไขใดส่งผลให้มีรายการสินค้าอ่อนไหวสูงน้อยกว่าสำหรับการลดภาษีของสินค้าอ่อนไหวสูง กำหนดให้ลดภาษีมาอยู่ที่อัตราไม่เกินร้อยละ 50 ภายในวันที่ 1 มกราคม 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ จะได้รับความผ่อนปรนทั้งในด้านจำนวนสินค้าอ่อนไหว และระยะเวลาการลดภาษีที่มากกว่า สำหรับผักและผลไม้พิกัดอัตราศุลกากร 07 และ 08 ซึ่งเป็นสินค้า EHP รายการสินค้าปกติ (Normal Track) อัตราภาษีศูนย์ ทำให้ราคาสินค้านำเข้าลดลง ถึงอย่างไรก็ตามการนำเข้าผลไม้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ต้องถูกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 13 แต่หากเป็นการนำเข้าตามเส้นทาง GMS จะถูกเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 5 ทั้งนี้การนำเข้าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยผ่านประเทศที่สาม ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเวียดนาม ยังต้องเสียค่าใช้จ่ายไม่เป็นการค่อนข้างสูง เป็นการเพิ่มต้นทุนในการค้าผลไม้บนเส้น R3E

3.4 นโยบายการค้าผลไม้ที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนกับไทย

ปัจจุบันการนำเข้าผลไม้สดจากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของด่านกักกันที่ระบุไว้ในบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับความร่วมมือในมาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชระหว่างกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของประเทศไทยกับสำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน General Administration of Quality Supervision and Quarantine of The People's Republic of China: AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งได้มีการลงนามเมื่อวันที่ 12 เมษายน 2547 โดยให้ถือปฏิบัติตามเงื่อนไขในพิธีการว่าด้วยการตรวจสอบและเงื่อนไขด่านกักกันพืชสำหรับผลไม้ในเขตร้อนและกฎการบริหารในการตรวจสอบ การกักกันและการตรวจสอบการนำเข้าผลไม้สดไทย

โดยที่กฎระเบียบการนำเข้าผลไม้ของจีนสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 กฎระเบียบด้านสุขอนามัยการนำเข้าสินค้าผลไม้ของจีน

สินค้า	รายละเอียด
ลำไย	- ลำไยจะต้องไม่มีสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์เกิน 50mg/kg ในเนื้อก่อนทำการส่งออก - ต้องไม่พบสารเมธามิโดฟอส - ผลไม้จะต้องมาจากสวนและโรงบรรจุหีบห่อที่ได้จดทะเบียนจากกรมวิชาการเกษตรฯ โดยสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ กรณีที่ผลไม้ส่งออกไม่เป็นไปตามข้อกำหนด - ภาชนะบรรจุจะต้องสะอาด และติดฉลากที่มีข้อความที่จีนกำหนดไว้ติดข้างกล่อง กล่าวคือ ชื่อของบริษัท ชนิดผลไม้ หมายเลขทะเบียนสวน หมายเลขทะเบียนโรงบรรจุหีบห่อ วันบรรจุ - ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าและ ต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช
ลิ้นจี่	- ต้องมีใบอนุญาตนำเข้า - ต้องมีใบรับรองปลอดศัตรูพืช - ผลไม้จะต้องมาจากสวนและโรงบรรจุหีบห่อที่ได้จดทะเบียนจากกรมวิชาการเกษตรฯ โดยสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ กรณีที่ผลไม้ส่งออกไม่เป็นไปตามข้อกำหนด - ภาชนะบรรจุจะต้องสะอาด และติดฉลากที่มีข้อความตามที่จีนกำหนดติดไว้ข้างกล่อง กล่าวคือ ชื่อของบริษัท ชนิดผลไม้ หมายเลขทะเบียนสวน หมายเลขทะเบียนโรงบรรจุหีบห่อ วันบรรจุ - ต้องไม่พบสารเมธามิโดฟอส

ที่มา จากศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง และ www.yn.xinhuanet.com

บทที่ 4

เส้นทางการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ผลไม้ของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3

4.1 เส้นทางการค้าผลไม้ไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในปัจจุบันการส่งออกผลไม้ในภาคเหนือตอนบนของไทยมีอยู่ด้วยกัน 2 เส้นทางคือ การขนส่งทางเรือและการขนส่งทางบก โดยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางเรือจากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายเข้าสู่ท่าเรือจิ่งหง เมืองลินสองปันนา ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งทางน้ำจากเชียงรายสู่ เขตปกครองพิเศษสิบสองปันนา มายัง อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ จ.เชียงราย อยู่ในมือกลุ่มทุนจีนทั้งหมด เรือทุกลำเป็นของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีเพียง 1-2 ลำเท่านั้นที่นักลงทุนไทยเช่าทำ แต่ต้องใช้บุคลากรจีนทั้งสิ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการขนส่งทางน้ำถูกผูกขาดโดยนักลงทุนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่อย่างไรก็ตามได้มีการลงทุนร่วมกันระหว่างไทยและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อพัฒนาท่าเรือเชียงแสน 2 เพื่อเป็นท่าเรือนอกรับการขนส่งคอนเทนเนอร์ผ่านแม่น้ำโขง สำหรับเรือขนาด 300-500 ตัน 2 ลำ ที่สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละ 12 ตู้ต่อลำซึ่งเป็นโอกาสที่ไทยจะลดการผูกขาดโดยการสร้างพันธมิตรทางการค้ากับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยการสร้างความร่วมมือทางธุรกิจร่วมกัน นอกจากนี้ยังมีท่าเรือเทคไทนาของ "ซูเกียริติ ภูวิกรมย์" อีกแห่งหนึ่งที่อยู่ในบริเวณที่ใกล้เคียง

ส่วนทางบกจะใช้เส้นทาง R3 (R3E ซึ่งในปัจจุบันคือ R3A และ R3W) แม้ว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่มีปริมาณความต้องการมาก แต่อย่างไรก็ตามแต่ละมณฑลของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนก็มีความต้องการที่แตกต่างกันเนื่องจากรสนิยมของคนในแต่ละมณฑลไม่เหมือนกัน และเส้นทางที่ใช้ในการกระจายสินค้าก็มีความลาดชันและมีระยะทางยาว นอกจากนี้ในแต่ละมณฑลมีการเก็บค่าผ่านทางทำให้การกระจายผลไม้จากส่วนล่างไปยังส่วนเหนือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูง นอกจากนี้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีนโยบายเกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าโดยเฉพาะผลไม้อย่างชัดเจนมีผลทำให้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่เปรียบเสมือนผู้ซื้อรายเดียวหรือตลาดเดียวส่งผลให้การส่งออกผลไม้ของไทยยังประสบกับปัญหาเนื่องจากในการนำเข้าสินค้าเกษตร (ผลไม้ทางตอนเหนือของไทย) บริษัทที่นำเข้าจำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตให้นำเข้าจากด่านกักกัน (Quarantine Import Permit: QIP) จากกระทรวงควบคุมคุณภาพตรวจสอบและกักกันโรค (General Administration for Quality, Supervision, Inspection, and Quarantine: AQSIQ) ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

นอกจากนี้ ตามที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทยและกระทรวงควบคุมคุณภาพตรวจสอบและกักกันโรค (AQSIQ) สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชตั้งแต่ปี 2547 โดยจัดทำเป็นพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่ 3 ระหว่างประเทศไทยและจีนผ่านเส้นทาง R3 ทำให้ไทยต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชและมาตรการที่ได้กำหนดไว้ในพิธีสารฯ เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าผลไม้ไทยที่ส่งออกไปจีนมีคุณภาพ ปลอดภัยจากโรคและศัตรูพืช และไม่มีการปลอมปนผลไม้จากประเทศอื่นระหว่างการขนส่ง โดยตู้สินค้าที่จะส่งไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องผ่านการรับรองจากหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตจาก AQSIQ โดยมีมาตรการกำกับดูแลก่อนการส่งออกว่าด้วยการระบุ 3 แหล่งกำเนิด (three originals) ประกอบด้วย

1. แหล่งที่มาของตู้สินค้า (Origin Container) ซึ่งเป็นการระบุหมายเลขตู้สินค้า และหมายเลขกำกับการปิดผนึกตู้สินค้า โดยต้องไม่มีการเปิดตู้สินค้านี้ระหว่างการขนส่งจนกว่าจะถึงด่านปลายทาง
2. ใบอนุญาตจากแหล่งส่งออกเบื้องต้น (Certificate of Origin)
3. ใบอนุญาตหรือใบรับรองสุขอนามัยพืชจากแหล่งกำเนิดที่ทำการส่งออก (Original Phytosanitary Certificate) เช่น การตรวจสอบและออกใบรับรองสุขอนามัยพืชก่อนส่งออกจากแหล่งส่งออก

จากกระบวนการดังกล่าวทำให้เป็นอุปสรรคสำหรับผู้ส่งออกของไทยเนื่องจากจะต้องใช้บริการจากบริษัทที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้รับใบอนุญาตเท่านั้นทำให้เกิดการผูกขาด

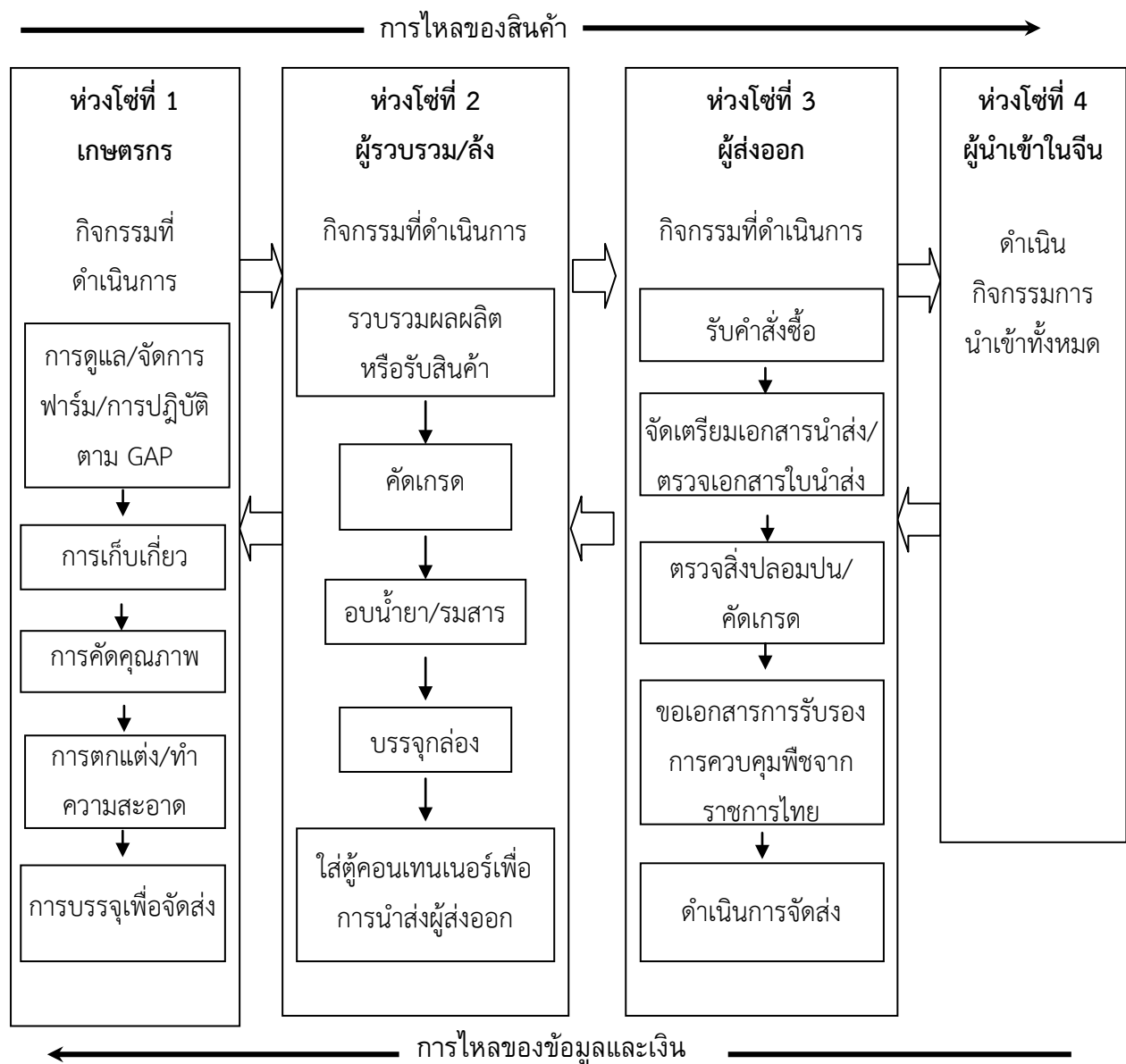
แต่อย่างไรก็ตามการพัฒนาเขตเศรษฐกิจระหว่างเหนือใต้ (North-South Economic Corridor) ในพื้นที่อนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub Region: GMS) บนเส้นทางขนส่งทางบกเส้นทางสาย R3 ซึ่งมีระยะทางประมาณ 1,104 กิโลเมตร เริ่มต้นจากชายแดนไทยที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ผ่านเมืองห้วยทราย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็นของลาว เข้าสู่เมือง โม่หาน จิ่งหง เชียงรุ่ง ไปสู่จุดหมายเมือง คุณหมิงของจีน ทำให้เกิดการขยายตัวทางการค้าผลไม้ระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นและส่งผลให้การส่งออกผลไม้ทำได้รวดเร็วขึ้น โดยพบว่าทำให้ลดระยะเวลาในการขนส่งจาก 5-7 วันเหลือเพียง 2-3 วัน ส่งผลให้ผลไม้ไทยมีความสดยาวนานขึ้น และที่สำคัญเป็นการเพิ่มโอกาสการขยายปริมาณและมูลค่าการค้าระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนมากขึ้นอีกด้วย ส่วนเส้นทาง R3A (เดิมคือ R3E) เชื่อมระหว่างนครคุนหมิง มณฑลหยุนหนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) จังหวัดเชียงราย กรุงเทพมหานคร (กทม.) ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และทอดยาวไปถึงประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ กำลังเป็นเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนและกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีศักยภาพสูง และมีผลทำให้ไทยสามารถใช้เส้นทางดังกล่าวขยายการส่งออกโดยไม่จำเป็นต้องใช้ช่องทางเดียวและตลาดเดียว (ตลาดเจียงหนาน) รวมทั้งเป็นการขยายห่วงโซ่อุปทานไปสู่ตลาดใหม่และลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์อีกด้วย

4.2 ห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์การส่งออกผลไม้ไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

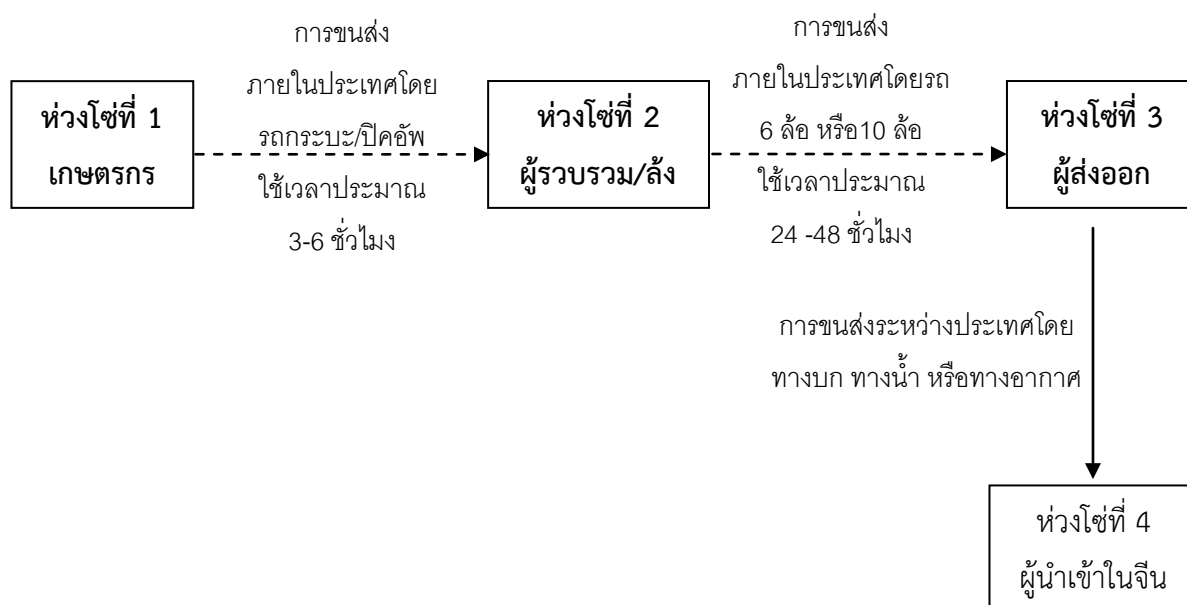
ระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการส่งออกผลไม้ (ลำไย) จากไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีช่วงการเก็บรักษาจำกัด ดังนั้นการเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผู้ผลิต หรือผู้จัดเก็บไปยังลูกค้าในระดับต่าง ๆ จำเป็นต้องคำนึงถึงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่การเก็บเกี่ยวผลผลิต คัดคุณภาพ ตัดแต่ง/ทำความสะอาด บรรจุเพื่อจัดส่งของเกษตรกร การรวบรวมผลผลิต คัดเกรด อบน้ำยา บรรจุกล่อง ใส่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำส่งผู้ส่งออกของผู้รวบรวมหรือล้ง ผู้ส่งออก ดำเนินการส่งออก โดยการตรวจเอกสารใบนำส่งจากล้งหรือตรวจเอกสารใบขน ตรวจสิ่งปลอมปน เตรียมส่งออกโดยผู้ส่งออก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย ดังนั้นระยะเวลาในการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อคุณภาพและราคาของผลไม้ที่ส่งมอบ ณ ประเทศปลายทาง ซึ่งมีผลต่อการเพิ่มมูลค่าของผลไม้ ดังนั้นเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า จึงต้องมีการเก็บรักษาผลไม้ในห้วงทำความเย็นระหว่างรอการส่งออก หรือบรรจุตู้เย็นระหว่างการขนส่งไปสู่ผู้ส่งออกและดำเนินการส่งออกไปในสองเส้นทางโดยทางบกไปทางเส้นทาง R3A หรือทางเรือทางลำน้ำโขง

ความสัมพันธ์ระหว่างห่วงโซ่อุปทานและกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ในแต่ละห่วงโซ่สามารถแจกแจงได้ดังภาพที่ 4.1

ระบบโลจิสติกส์ระหว่างห่วงโซ่อุปทานของการส่งออกผลไม้สดไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแบ่งได้เป็นด้านการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศโดยทางอากาศ ทางน้ำและทางบกดังภาพที่ 4.2



ภาพที่ 4.1 ความสัมพันธ์ระหว่างห่วงโซ่อุปทานและกิจกรรมด้านโลจิสติกส์
ที่มา จากการสำรวจ



ภาพที่ 4.2 ระบบโลจิสติกส์ระหว่างห่วงโซ่อุปทานของการส่งออกผลไม้สดไทยไปประเทศสาธารณรัฐ

ประชาชน

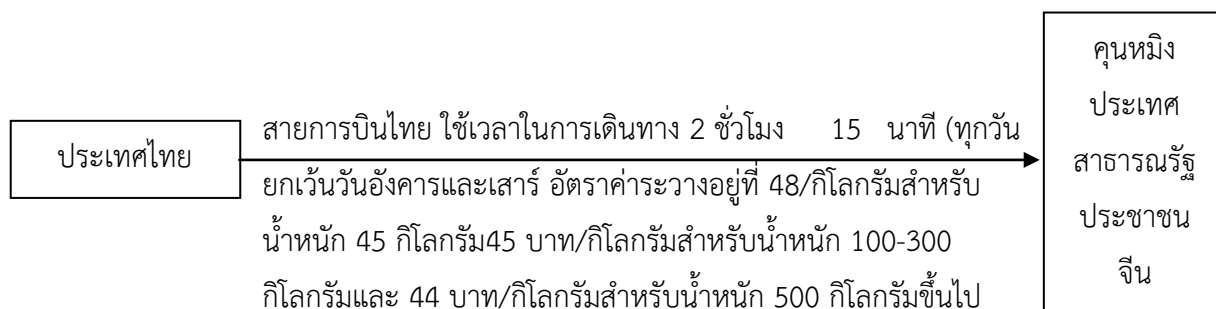
ที่มา : จากการสำรวจ

4.3 เส้นทางกระจายสินค้าผลไม้ไทยไปยังคนหมิงประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

เส้นทางขนส่งหรือการกระจายสินค้าผลไม้ของไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (คน หมิง) โดยผู้ส่งออกประกอบด้วย 3 เส้นทางด้วยกันได้แก่

1. เส้นทางขนส่งทางอากาศ

จากข้อมูลของกรมส่งเสริมการส่งออก (2554) พบว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีการขยายตัวโดยเฉลี่ยร้อยละ 14 ต่อปี โดยระยะเวลาและวัน รวมทั้งอัตราค่าระวางสินค้าในการขนส่ง แสดงได้ดังภาพที่ 4.3 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งไปยังคนหมิงมีเกือบทุกวันและใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงซึ่งเหมาะสมกับการขนส่งผลไม้ที่มีราคาสูงและต้องการความ สดใหม่ โดยการกำหนดอัตราค่าระวางนั้นขึ้นอยู่กับปริมาณการขนส่งเป็นหลัก โดยจะแบ่งเป็นอัตราค่าระวางสินค้าทั่วไป ค่าระวางสำหรับสินค้าบางประเภทซึ่งมีอัตราสูงกว่าสินค้าทั่วไปและค่าระวางสำหรับสินค้าที่กำหนดเป็นพิเศษ ซึ่งเป็นค่าระวางสำหรับสินค้าที่มีการส่งออกเป็นประจำและมีปริมาณมาก



ภาพที่ 4.3 ระยะเวลา วันและอัตราค่าระวางการขนส่งทางอากาศจากไทยไปยังคุณหมิง

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าส่งออก, <http://www.thaifruit-online 2555>

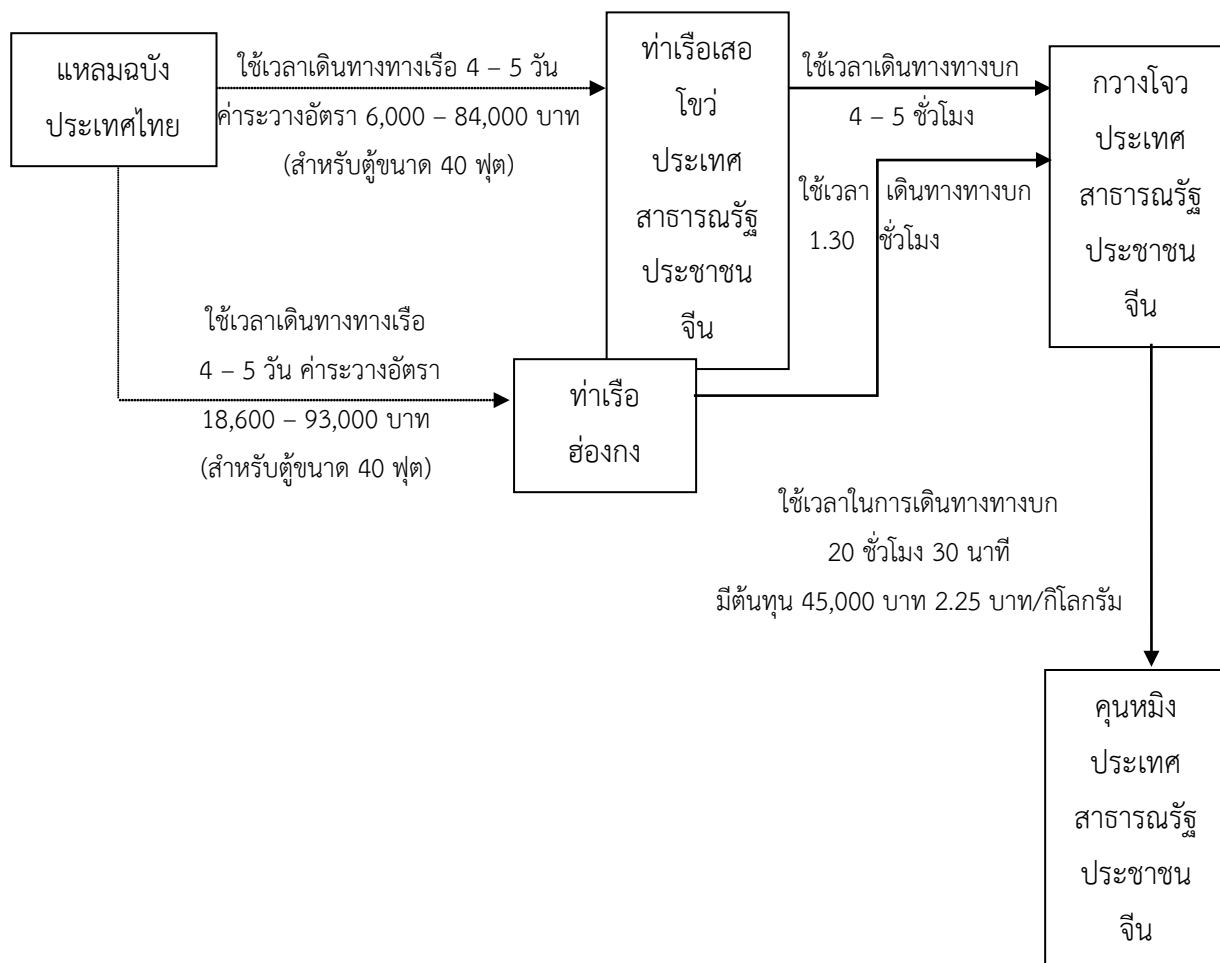
2. เส้นทางขนส่งทางทะเล

จากข้อมูลของกรมส่งเสริมการค้าส่งออก (2554) พบว่าการขนส่งทางทะเลไปกวางโจงเพื่อกระจายสินค้าไปยังคุณหมิงมีอยู่ด้วยกัน 2 เส้นทางคือ

(1) จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือเซอโซใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 – 5 วัน โดยค่าระวางการขนส่งของตู้ขนาด 40 ฟุต มีอัตราประมาณ 6,000 – 84,000 (อัตราแลกเปลี่ยน 30 บาทต่อเหรียญสหรัฐ) ขึ้นอยู่กับชนิดของตู้ว่าเป็นตู้ปรับอุณหภูมิหรือตู้เย็นและจากท่าเรือเซอโซขนส่งโดยรถยนต์ไปยังนครกวางโจใช้เวลาประมาณ 4-6 ชั่วโมง

(2) จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือฮ่องกงใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 4 – 5 วัน โดยค่าระวางของตู้ขนาด 40 ฟุต มีอัตรา 18 ,600 – 93,000 (อัตราแลกเปลี่ยน 30 บาทต่อเหรียญสหรัฐ) และจากท่าเรือฮ่องกงขนส่งโดยรถยนต์ประมาณ 20 ตัน ไปยังนครกวางโจระยะทาง 125 กิโลเมตรใช้เวลาประมาณ 1.30 ชั่วโมง

หลังจากนั้นมีการกระจายสินค้าทางบกจากนครกวางโจไปยังคุณหมิงโดยมีระยะทางและเวลาในการเดินทางรวมทั้งต้นทุนในการขนส่งดังแสดงด้วยภาพที่ 4.4

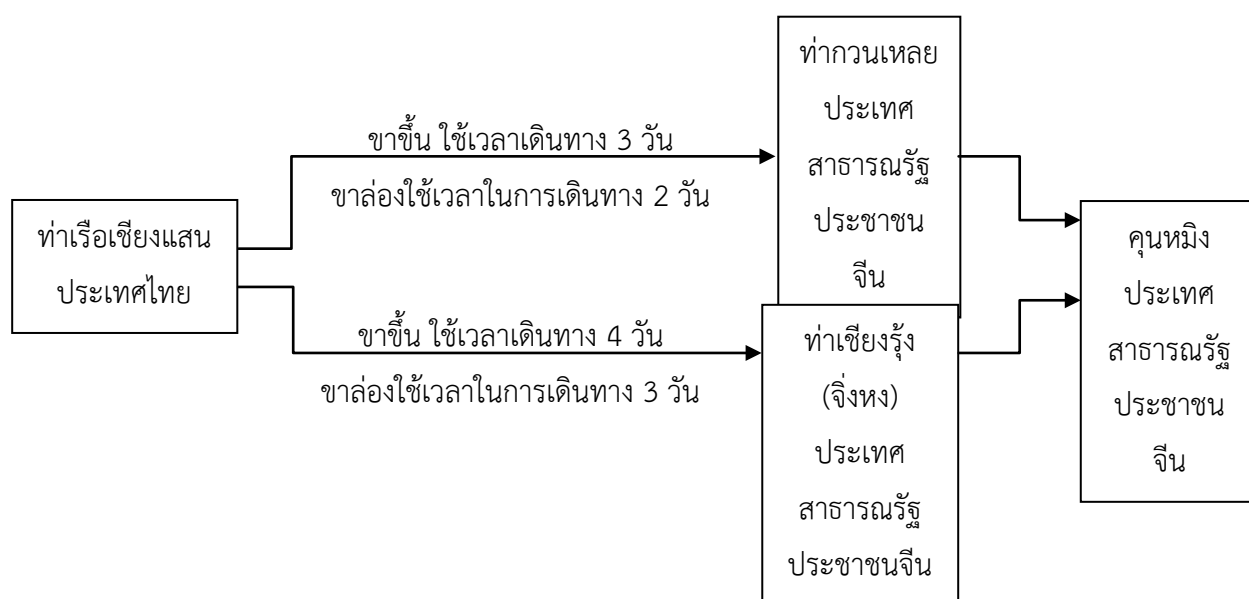


ภาพที่ 4.4 ระยะเวลา และต้นทุนในการขนส่งจากไทยไปยังคุนหมิง

ที่มา : กรมส่งเสริมการค้าส่งออก, <http://www.thaifruit-online> 2555

3. เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง

การขนส่งผลไม้ทางเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือเชียงแสนของประเทศไทยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมี 3 เส้นทางดังแสดงในภาพที่ 4.5



ภาพที่ 4.5 ระยะเวลาในการขนส่งทางแม่น้ำโขง

ที่มา : ดัดแปลงมาจากกรมส่งเสริมการส่งออก, <http://www.thaifruit-online> 2555

โดยอัตราค่าขนส่งทางแม่น้ำโขงสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 4. 1

ตารางที่ 4.1 อัตราค่าขนส่งทางแม่น้ำโขง (จากท่าเรือเชียงแสน)

ขนาดเรือ	ค่าขนส่งทางเรือ		ค่าขนส่งทางบก (ค่าขนส่งและค่ายก) (บาทต่อตัน)
	พ.ค.-ธ.ค.	ธ.ค.-เม.ย.	
80 ตัน (เหมาลำ)	150,000-160,000	175,000-200,000	2,000-2,500
120-150 ตัน (เหมาลำ)	175,000-200,000	225,000-250,000	2,000-2,500
การไม่เข้าเหมาลำ	600 - 2,250 บาทต่อตัน		2,000-2,500

หมายเหตุ : ค่าขนส่งดังกล่าวไม่รวมค่าธรรมเนียมผ่านทางประเทศลาวร้อยละ 0.1 ไม่รวมภาษีนำเข้าประเทศจีนหรือภาษีการค้าชายแดนและค่าบำรุงท่าเรือ

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออก, <http://www.thaifruit-online> 2555

4. เส้นทางขนส่งทางบก

การขนส่งผลไม้ทางบกจากไทยไปยังนครคุนหมิงของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทางสาย R3 ประกอบด้วย R3A และ R3B โดย R3A จากเชียงใหม่ ไปห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของประเทศ สปป.ลาว ผ่านบ่อหาน ไปยังเชียงรุ่ง(จิงหง) นครคุนหมิง ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 50 ชั่วโมงระยะทาง 1,858 กิโลเมตร ค่าขนส่งสำหรับคอนเทนเนอร์ 40 ฟุตประมาณ 235,200 บาท หรือประมาณ 7,840 เหรียญสหรัฐ ณ วันที่ 11 มิถุนายน 2555 (วันที่ทำการสัมภาษณ์) ได้เพิ่มเป็น 35,000 เหรียญสหรัฐ ส่วนเส้นทาง R3B จากแม่สาย จังหวัดเชียงราย ผ่านท่าขี้เหล็ก เชียงตุง ของประเทศพม่า ผ่านต้าหลี่ ไปยังเชียงรุ่ง นครคุนหมิง ในมณฑลยูนนาน ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 45 ชั่วโมงระยะทาง 1,383 กิโลเมตร ค่าขนส่งสำหรับคอนเทนเนอร์ 40 ฟุตประมาณ 282,000 บาท หรือประมาณ 9,400 เหรียญสหรัฐโดยมีการกระจายสินค้าจากคุนหมิงไปยังเมืองต่างๆในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น หนานหนิง เฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, <http://www.thaifruit-online> 2555)

4.4 ปัจจัยกำหนดเส้นทางขนส่งผลไม้สดไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการเปรียบเทียบค่าขนส่งที่กล่าวมาเป็นที่ประจักษ์ว่า การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำที่สุด และใช้เวลาสั้นที่สุด ซึ่งอาจมีผลต่อความสดของผลไม้บางชนิดได้ อย่างไรก็ตามการที่ผู้ส่งออกผลไม้สดไทยจะใช้เส้นทางบก หรือทางทะเลนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยดังต่อไปนี้

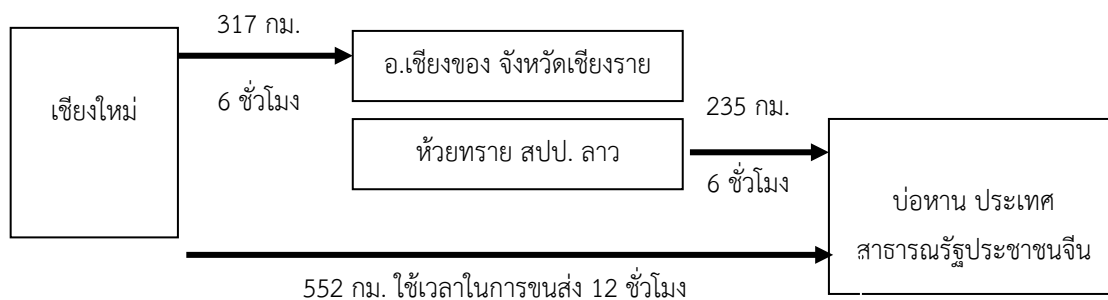
1) ฤดูกาลของผลไม้ โดยพบว่าในช่วงต้นฤดูปริมาณอุปทานสู่ตลาดน้อย และตลาดมีความต้องการสูง ทำให้ราคาในตลาดสูง ฉะนั้นผู้ค้าย่อมต้องการให้สินค้าเข้าสู่ตลาดให้เร็วที่สุด เพื่อให้ทันกับความต้องการของตลาดในช่วงดังกล่าวซึ่งมีส่วนต่างของราคาต่างประเทศและราคาภายในประเทศมากกว่าปกติ ทำให้มีส่วนกำไรมากพอที่จะใช้เส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายสูงแต่เข้าถึงตลาดโดยใช้เวลาน้อยกว่า ทำให้ในช่วงต้นดังกล่าวจะใช้การขนส่งทางบกมากกว่าทางทะเล และในช่วงกลางฤดูเป็นช่วงที่มีผลไม้ออกมามากทำให้มีผลไม้สดเข้าสู่ตลาดมากกว่าปกติมีผลทำให้ราคาตลาดลดลงส่วนต่างระหว่างราคาภายในประเทศและต่างประเทศแคบลง จึงทำให้ผลกำไรต่อหน่วยลดลง ผู้ประกอบการจึงใช้การขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด คือทางทะเล ส่วนในช่วงปลายฤดูซึ่งเป็นช่วงที่มีปริมาณผลผลิตออกสู่ตลาดน้อย และส่วนใหญ่ตลาดเริ่มลดความต้องการลง โดยเฉพาะผลไม้สดบางชนิด รสชาติไม่ดีเท่ากับตอนต้นฤดูทำให้ราคาตลาดลดลง ทำให้กำไรลดลง จึงไม่มีแรงจูงใจที่จะใช้ระบบขนส่งที่รวดเร็ว จากการสัมภาษณ์ผู้ส่งออกผลไม้ไทยให้ข้อสังเกตว่า โดยส่วนใหญ่แล้วในแต่ละปีผลไม้สดไทยที่ส่งออกไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น ประมาณร้อยละ 20 ใช้การขนส่งทางบก และอีกร้อยละ 80 จะใช้การขนส่งทางทะเล

2) ตลาดเป้าหมายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยที่ตลาดผลไม้สดของไทยในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแบ่งออกได้เป็น 2 ตลาดใหญ่ คือ ตลาดทางฝั่งตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งประกอบด้วย มณฑลยูนนาน และเขตการปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (กวางสี) ซึ่งมีเมืองหลวงคือ หนานหนิง และตลาดทางฝั่งตะวันออกของมณฑลยูนนานในมณฑลกว่างตง ซึ่งผู้ประกอบการผลไม้ส่งออกไทย และผู้นำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความเห็นว่า ยังเป็นตลาดใหญ่สำหรับผลไม้ไทย เพราะสามารถส่งต่อไปยังเมืองท่าต่างๆในทางตะวันออกของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ และเมืองท่าสำคัญทุกแห่งในจีน

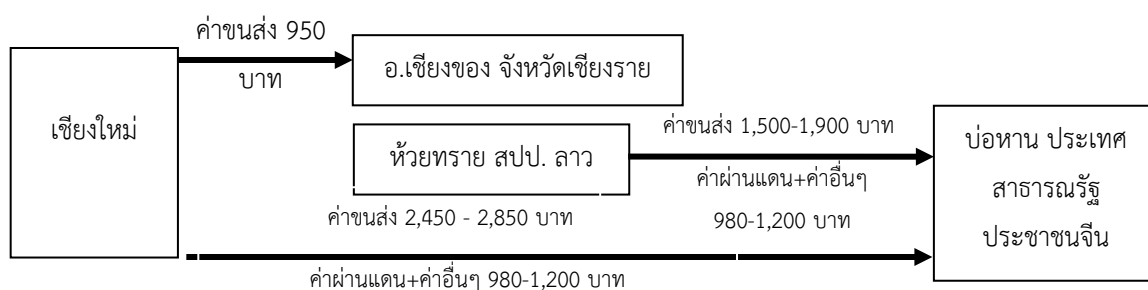
3) ค่าใช้จ่ายในการผ่านหรือ VAT ที่จัดเก็บในแต่ละมณฑล จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการมีความเห็นว่าการขนส่งในแต่ละเส้นทางนั้นขึ้นอยู่กับค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านในแต่ละมณฑลอันเนื่องมาจากค่า VAT ที่จัดเก็บโดยรัฐบาลสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากอัตราการจัดเก็บในแต่ละมณฑลไม่เหมือนกันทำหรือผู้ประกอบการใช้ประโยชน์จากการจัดเก็บภาษีประเทศเพื่อนบ้านแทนในการเลือกทางการขนส่งทางบกเพื่อใช้ประโยชน์จากการจัดเก็บภาษีประเทศเพื่อนบ้านที่ถูกลงกว่าแทน

4.5 การเปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่ง ตามเส้นทาง R3A และแม่น้ำโขง

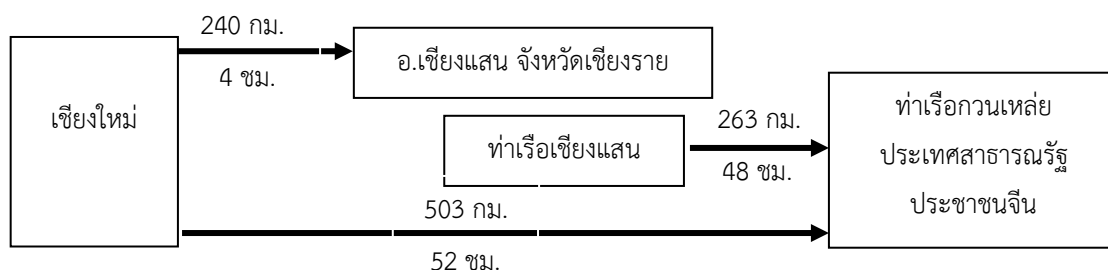
การเปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A และแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตเชียงใหม่ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่าการขนส่งลำไย รวมทั้งลิ้นจี่ จากแหล่งผลิตในจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยระบบห้วยลาคู้คอนเทนเนอร์ไปตามเส้นทาง R3A และไปสิ้นสุด ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อหาน ชายแดน สปป.ลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน มีระยะทางโดยรวมทั้งสิ้น 552 กิโลเมตร ระยะเวลาที่ใช้ในการวิ่งจะอยู่ที่ประมาณ 12 ชั่วโมง โดยมีค่าใช้จ่ายซึ่งคิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้นประมาณ 3,500-4,000 บาทต่อตัน (ถ้าพิจารณาเป็นค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ต่อกิโลเมตรพบว่ามีต้นทุนอยู่ที่ 6.34 - 7.25 บาท/กิโลเมตร หรือประมาณ 3.50 - 4.00 บาท/กิโลกรัม) ในขณะที่การขนส่งตามแม่น้ำโขง มีระยะทางรวมประมาณ 503 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทาง 52 ชั่วโมง ต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้นประมาณ 3,000-3,500 บาทต่อตัน (ถ้าพิจารณาเป็นค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ต่อกิโลเมตรพบว่ามีต้นทุนอยู่ที่ 5.96 - 6.96 บาท/กิโลเมตร หรือ 3.00 - 3.50 บาท/กิโลกรัม) เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางจากแหล่งผลิตเดียวกัน พบว่า การขนส่งตามเส้นทาง R3A มีต้นทุนต่อหน่วยที่มากกว่าแต่มีความแตกต่างกันไม่มากนักต่างกันเพียง .20 - .50 บาท กับต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางแม่น้ำโขงแต่มีระยะเวลาน้อยกว่าถึง 4 เท่า ดังนั้นถ้าพิจารณาในแง่เศรษฐกิจจะเห็นว่าเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่มีประสิทธิภาพมากกว่า (ดังภาพที่ 4.6 - 4.9)



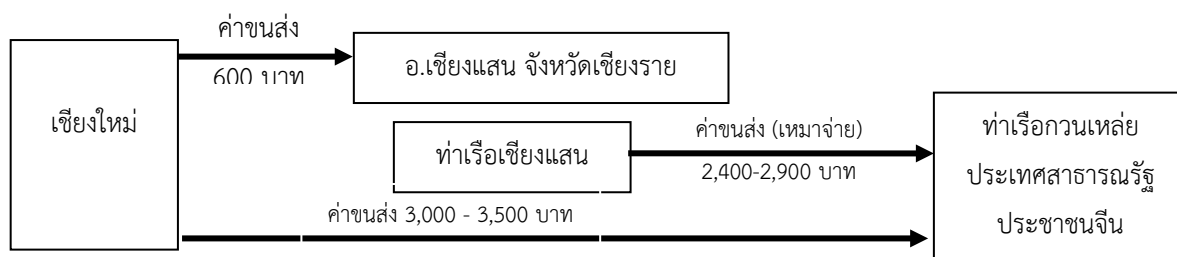
ภาพที่ 4.6 แผนภาพระยะทาง และเวลาใช้ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A



ภาพที่ 4.7 แผนภาพต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A



ภาพที่ 4.8 แผนภาพระยะทางและเวลาที่ใช้ในการขนส่งตามเส้นทางแม่น้ำโขง



ภาพที่ 4.9 แผนภาพต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทางแม่น้ำโขง

4.6 การเปรียบเทียบสัดส่วนของต้นทุนการขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3A และ แม่น้ำโขง

จากการวิเคราะห์พบว่าสัดส่วนของต้นทุนในการขนส่งผลไม้ตามเส้นทาง R3A ไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนคิดเป็นร้อยละ 16.09 ของต้นทุนในการส่งออกทั้งหมด ส่วนสัดส่วนของต้นทุนในการขนส่งผลไม้ตามเส้นทางแม่น้ำโขงคิดเป็นร้อยละ 14.29 ของต้นทุนในการส่งออกทั้งหมด (ดังตารางที่ 4. 2 และ 4.3)

ตารางที่ 4.2 สัดส่วนต้นทุนในการส่งออกลำไยภาคเหนือตามเส้นทาง R3A และ แม่น้ำโขง

รายการ	ต้นทุนเส้นทาง R3A	
	บาท/ตัน	ร้อยละ
ค่าลำไยสดพันธุ์อีดอเกรด AA* ในปี 2554	19,500	83.91
ค่าขนส่งจากเชียงใหม่- อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย	950	4.09
ค่าขนส่งโดยเฉลี่ยจากห้วยทราย-บ่อหานชายแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	1,700	7.31
ค่าผ่านด่าน ธรรมเนียม+อื่น ๆ	1,090	4.69
รวม	23,240	

หมายเหตุ : ลำไย 1 ตู้นอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต บรรจุ 2,100 ตะกร้าๆ ละ 11.5 กก. หรือประมาณ 24 ตัน

ที่มา : จากการสำรวจ

ตารางที่ 4.3 สัดส่วนต้นทุนในการส่งออกลำไยภาคเหนือตามเส้นทาง แม่น้ำโขง

รายการ	ต้นทุนเส้นทางแม่น้ำโขง	
	บาท/ตัน	ร้อยละ
ค่าลำไยสดพันธุ์อีดอเกรด AA*	19,500	85.71
ค่าขนส่งจากเชียงใหม่- อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย	600	2.64
ค่าเหมาจ่ายจากท่าเรือเชียงแสนถึง กวนเหล่ยประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน	2,650	11.65
รวม	22,750	

ที่มา : จากการสำรวจ

บทที่ 5

การวิเคราะห์ความได้เปรียบเสียเปรียบในการขนส่งค้าผลไม้เมืองเหนือไปยังประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีนทางเส้นทาง R3A

5.1 ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งผลไม้เมืองเหนือไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเส้นทาง R3A

จากประเด็นที่ได้นำเสนอในบทก่อนรวมทั้งที่ได้จากการตรวจสอบเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกที่นครคุนหมิงเดือนพฤษภาคม 2555 สามารถสรุปในเรื่องอุปสรรคและการสร้างโอกาสเพื่อให้ไทยสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 อุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A

อุปสรรค	รายละเอียด	แนวทางการแก้ไข
1. ด้านกฎระเบียบ	1. เนื่องจากรัฐบาลของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกว่าด้วยการมีใบอนุญาตจากแหล่งส่งออกเบื้องต้น (Certificate of Origin) และใบรับรองสุขอนามัยพืชจากแหล่งกำเนิดที่ทำ การส่งออก (Original Phytosanitary Certificate) เช่น การตรวจสอบและออกใบรับรองสุขอนามัยพืช หรือตรวจสอบสารตกค้างเช่นสาร ชัลเฟอร์ไดออกไซด์ ในลำไยก่อนส่งออกจากแหล่งส่งออก โดยในการขนส่งทางบกต้องมีเอกสารฉบับจริงติดไปกับรถขนส่ง จากการสัมภาษณ์ ผู้ประกอบการไทยได้ให้ข้อมูลว่า การดำเนินการในการขอให้ทางกรมตรวจสอบ และออกใบรับรองสารชัลเฟอร์ไดออกไซด์ต้องใช้เวลาในการดำเนินการนานประมาณ 4-5 วันและเป็นข้อปฏิบัติในการขนส่งทางบกที่ต้องนำใบรับรองติดไปกับรถขนส่งสินค้า ซึ่งทำให้ต้องเสียเวลารอเอกสาร ไม่เหมือนกับการขนส่งทางทะเลที่เอกสารตามไปทีหลังได้	ทางรัฐบาลไทยควรมีมาตรการ หรือมี mobile unit ไปถึงแหล่งส่งออกเพื่อให้การออกใบรับรอง และปิดผนึกตู้ขนส่งภายหลังการตรวจสอบสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

ตารางที่ 5.1 อุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A (ต่อ)

อุปสรรค	รายละเอียด	แนวทางการแก้ไข
	2. ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกฎว่าด้วยแหล่งที่มาของตู้สินค้า (Origin Container) ซึ่งเป็นการระบุหมายเลขตู้สินค้า และหมายเลขกำกับกับการปิดผนึกตู้สินค้า โดยต้องไม่มีการเปิดตู้สินค้า ระหว่างการขนส่งจนกว่าจะถึงด่านปลายทาง จากการสำรวจการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3A พบว่ามีการเปิดตู้ที่ด่านบ่อเต็น ของ สปป. ลาวแล้วเปลี่ยนตู้ใหม่ เนื่องจากรถจากไทยไม่สามารถขนส่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ นอกจากนี้ยังต้องเปลี่ยนหัวรถลากที่ได้รับสิทธิ์ในการขนส่งของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และการเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านประเทศ สปป.ลาว ทำให้เสียเวลาที่ด่านบ่อหานของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่จะต้องมีการตรวจสอบและปิดตู้เพื่อจัดส่งไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนอีกด้วย	คงต้องมีการสร้างเครือข่าย logistic ระหว่างไทย ลาว และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้การขนส่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่ต้องเปิดตู้ container เพื่อป้องกันการสูญเสียของสินค้าที่นำส่งเนื่องจากการเปิดตู้ทำให้อุณหภูมิไม่สม่ำเสมอก่อให้เกิดผลเสียกับผลไม้สดได้
2. ด้านภาษีหรือการเก็บค่าผ่านทางระหว่างมณฑล	เนื่องจากทางการจีนได้มีการประเมินภาษี VAT (เก็บโดยกรมศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน) เพิ่มขึ้นจากเดิมโดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทาง R3A ซึ่งส่งผลให้การขนส่งโดยใช้เส้นทางดังกล่าวมีต้นทุนในการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นเกือบสองเท่าเมื่อเทียบกับการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R9 โดยอัตรา VAT	การเจรจากับมณฑลเรื่องการประเมินภาษี VAT เพื่อส่งแนวทางในการประเมินภาษีผ่านไปยังรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

ตารางที่ 5.1 อุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A (ต่อ)

อุปสรรค	รายละเอียด	แนวทางการแก้ไข
	ที่จัดเก็บสำหรับลำไยอยู่ในอัตรา 1.65 หยวน/กิโลกรัม หรือประมาณ 8.25 บาท/กิโลกรัม	
	มณฑลมีการเก็บค่าการค้าผ่านทางทำให้มีค่าใช้จ่ายในการจัดส่งสินค้าสูง	ควรมีการเจรจาร่วมกันเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว
3. ค่าข้ามพรมแดนสูง	มีอัตราค่าผ่านทางสูงโดยเฉพาะที่ สปป. ลาว	ทำความเข้าใจถึงความตกลงความร่วมมือกันกับ สปป.ลาวซึ่งเป็นประเทศผ่านทาง โดยการ สร้างพันธมิตรใน สปป.ลาวด้านการขนส่งเช่น การเปลี่ยนรถหัวลาก หรือมีคลังสินค้าที่ลาวไว้เก็บสินค้าแล้วขนส่งสินค้าอย่างอื่นกลับไทย หรือลงทุนด้านธุรกิจตู้สินค้า หรือตั้งสถานีขนถ่ายตู้สินค้า (container yard: CY) ใน สปป.ลาว เป็นต้น เพื่อให้ สปป.ลาว ได้รับประโยชน์จากการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3A แทนแค่ผ่านทางแล้วเก็บค่าข้ามพรมแดน
4. จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีความหนาแน่น	การขนส่งบริเวณด่านชายแดนมีความคับคั่งและมีปัญหาการขนถ่ายสินค้า	ร่วมทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือสร้างจุดพักรถ
5. ไม่มีสินค้าขาล่อง	การไม่มีการขนส่งสินค้าขาล่องทำให้ค่าขนส่งผลไม้เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้การขนส่งทางบกในบางครั้งมีปัญหาในเรื่องการควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศซึ่งทำให้เกิดผลเสียกับผลไม้สดได้อีกด้วย	สร้างความร่วมมือในการเชื่อมโยงเครือข่ายกับผู้ประกอบการด้านการขนส่งของมณฑลยูนนานเพื่อไม่ให้มีรถเที่ยวเปล่าเพื่อลดค่าใช้จ่ายและติดตั้งเครื่องตรวจสอบอุณหภูมิในรถ
6. ราคาตู้คอนเทนเนอร์สูง	ในช่วงที่มีความต้องการ ตู้คอนเทนเนอร์สูง (ในช่วงฤดู) จะส่งผลให้ตู้คอนเทนเนอร์มีราคาสูงขึ้นกว่าในช่วงที่มีความต้องการต่ำ (ในช่วงนอกฤดู)	ควรดำเนินการจ้างบริษัทประจำเพื่อการสำรองหรือหาบริษัทที่ทำการนำเข้าที่มีระบบการขนส่งด้วย

ตารางที่ 5.1 อุปสรรคและแนวทางการแก้ไขการส่งออกผลไม้ไทยบนเส้นทาง R3A (ต่อ)

อุปสรรค	รายละเอียด	แนวทางการแก้ไข
7. ใช้บริการผู้นำเข้าจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้รับการรับรอง	ไทยต้องใช้บริการจากบริษัทที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้รับใบอนุญาต (Quarantine Import Permit: QIP) จาก AQSIQ เท่านั้นทำให้เกิดการผูกขาด	สร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่างไทยและบริษัทที่นำเข้าที่ได้รับอนุญาต
8. เวลาทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำด่านไม่เหมือนหรือตรงกัน	เวลาทำงานของเจ้าหน้าที่ประจำด่านระหว่างประเทศไม่ตรงกันทำให้เกิดปัญหาเกิดการคับคั่ง นอกจากนี้บนเส้นทาง R3A จำเป็นต้องผ่านด่านศุลกากรที่ บ่อเต็น ของประเทศลาว และที่โม่หานของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการให้ข้อมูลว่าทางด่านศุลกากรของลาวนั้นปิดด่านเร็วโดยปิดด่านประมาณ 17.00 น. ซึ่งไม่สะดวกกับการผ่านด่านของผลไม้สดไทยเนื่องจากบางครั้งเดินทางมาไม่ทันเวลาต้องค้างคืนและต้องดำเนินการในวันรุ่งขึ้น	ควรมีการเจรจาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

ที่มา : จากการสัมภาษณ์และจากศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง และ www.yn.xinhuanet.com

5.2 การวิเคราะห์ความได้เปรียบหรือโอกาสในการขนส่งทางเส้นทาง R3A

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความหลากหลายทางภูมิอากาศและความหลากหลายของชนเผ่า รวมทั้งมีปริมาณประชากรที่มากทำให้มีความต้องการผลไม้โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ที่มีความต้องการสูงและไม่สามารถผลิตภายในประเทศได้เพียงพอ ซึ่งจากข้อมูลของศูนย์การค้าระหว่างประเทศ (International Trade Center: ITC) ในปี 2548 ถึง 2552 แสดงให้เห็นว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการนำเข้าผลไม้เมืองร้อนจากประเทศในเขตร้อนเป็นประจำทุกปีและเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี 2552 นั้นพบว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณการนำเข้าผลไม้เป็นอันดับที่ 2 รองจากกล้วย โดยมีปริมาณการนำเข้าถึง 256.0 พันตัน) และลิ้นจี่มากเป็นอันดับที่ 7 จำนวน 37.10 พันตัน โดยพบว่าในช่วง 2549 - 2552

ปริมาณการนำเข้าลิ้นจี่ มีอัตราการนำเข้าเพิ่มสูงถึงร้อยละกว่า 80 ในขณะที่ลำไยมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 สำหรับผลไม้สำคัญที่ไทยส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน 3 ชนิด คือ ลำไย พุเรียน และ มังคุด ในช่วง 2547 – 2552 นั้น มีอัตราการส่งออกเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 57 ร้อยละ 56 และร้อยละ 66 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการขยายตลาดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน (แปลโดย ผศ.ดร.บุญจิต ฐิตาภิวัฒน์กุล จากเอกสารของ China Customs Statistics Yearbook, 2005-2007; www.chinacustomsstat.com อ้างอิงจาก Yan-Wen TAN, Monzur MORSHED, Jian-Bo GUAN, and Shan-Ni CHEN "A Prospect for China's Potential Market of Tropical Fruit" College of Economics and Management, South China Agricultural University, Guangzhou, China)

สำหรับสัดส่วนการนำเข้าของลำไยและลิ้นจี่จากประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนพบว่าในปี 2552 นั้น ตลาดสินค้าทั้งสองนั้นมีเพียงประเทศไทยและเวียดนามเป็นผู้ถือครองส่วนแบ่งการตลาดเกือบทั้งหมด กล่าวคือ ไทยมีส่วนแบ่งตลาดลำไยและลิ้นจี่ที่ร้อยละ 54.44 และ 37.96 ตามลำดับ ในขณะที่เวียดนามมีส่วนแบ่งตลาดลำไยและลิ้นจี่ที่ร้อยละ 45.56 และ 62.04 ตามลำดับ ดังนั้น จะเห็นได้ว่าตลาดลำไยดูเหมือนจะตกเป็นของไทย ส่วนตลาดลิ้นจี่เป็นของเวียดนามเป็นส่วนใหญ่ (แปลโดย ผศ.ดร. บุญจิต ฐิตาภิวัฒน์กุล จากเอกสารของ China Customs Statistics Yearbook, 2005-2007; www.chinacustomsstat.com อ้างอิงจาก Yan-Wen TAN, Monzur MORSHED, Jian-Bo GUAN, and Shan-Ni CHEN "A Prospect for China's Potential Market of Tropical Fruit" College of Economics and Management, South China Agricultural University, Guangzhou, China)

5.3 การวิเคราะห์ความต้องการผลไม้ไทยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการวิเคราะห์ปริมาณการนำเข้าผลไม้ไทยโดยรวมของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนพบว่า ผลไม้นำเข้าจากไทยเป็นสินค้าที่มีคุณลักษณะที่เป็นสินค้าฟุ่มเฟือยเนื่องจากค่าความยืดหยุ่นของปริมาณนำเข้าต่อรายได้มีค่ามากกว่า 1 และมีค่าเท่ากับ 1.8906 ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณความต้องการบริโภคผลไม้ไทย (ปริมาณการนำเข้าผลไม้ไทยของคนในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน) ไม่ค่อยตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของรายได้เนื่องจากเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของรายได้น้อยกว่าเปอร์เซ็นต์การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการนำเข้าผลไม้ในขณะที่ปริมาณการนำเข้าผลไม้ไทยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความอ่อนไหวต่อราคาเนื่องจากค่าความยืดหยุ่นของปริมาณการนำเข้าต่อราคานำเข้าในรูปของค่าสมบรูณ์มากกว่า 1 หรือกล่าวได้ว่าเส้นอุปสงค์การนำเข้าผลไม้ไทยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความยืดหยุ่นมากเนื่องจากมีค่าเท่ากับ -1.3444 หรืออีกนัยหนึ่งก็คือเมื่อราคาเพิ่มขึ้น 1 เปอร์เซ็นต์จะมีผลทำให้ปริมาณการนำเข้าผลไม้ไทยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนลดลง 1.3444 เปอร์เซ็นต์ สมการการวิเคราะห์ที่ดีที่สุดที่ไม่มีปัญหาสมการถดถอย (ความแปรปรวนมีค่าคงที่และไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างตัวคลาดเคลื่อน) แสดงได้ดังสมการข้างล่าง

$$\log(Q_{fruit}) = 6.7917 - 1.3444 \log(P) + 1.8906 \log(GDP / POP) \quad (1)$$

(2.0568) (0.6162)* (0.34122)

R-squared	0.829759	Adjusted R-squared	0.805439
Log likelihood	-8.066362	F-statistic	34.11818
Durbin-Watson stat	1.068383	Prob(F-statistic)	0.000004

ค่าในวงเล็บ คือค่าความแปรปรวนมาตรฐาน(standard error)

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 หรือระดับความเชื่อมั่นที่ 95%

การประมาณค่าสมการข้างต้นพบว่าค่าประมาณของปริมาณการนำเข้าผลไม้โดยรวมใน 5 ปีข้างหน้า
จากปี 2555-2559 มีค่าแสดงในตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 ปริมาณการนำเข้าผลไม้รวมที่พยากรณ์ปี 2555-2559

ปี	ผลไม้รวม (ตัน)	ปี	ผลไม้รวม (ตัน)
2555	804,430.90	2558	1,037,037.00
2556	928,598.10	2559	1,136,807.00
2557	1,008,874.00		

ที่มา : จากการประมาณ

ส่วนการวิเคราะห์สมการการนำเข้าลำไยพบว่าปริมาณการบริโภคลำไยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความอ่อนไหวกับราคาเช่นกันเนื่องจากเส้นอุปสงค์การนำเข้าลำไยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความยืดหยุ่นมากถึง -3.1540 นอกจากนี้ยังพบว่าลำไยเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยในสายตาของผู้บริโภคในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเนื่องจากมีความยืดหยุ่นต่อรายได้สูงถึง 2.4666 ผลการวิเคราะห์สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

$$\log(Q_{Longan}) = 10.6568 - 3.1540 \log(P_{Longan}) + 2.4666 \log(GDP / POP) \quad (2)$$

(6.7660) (0.8333)** (0.4187)***

R-squared	0.854020	Adjusted R-squared	0.835773
Log likelihood	-30.25185	F-statistic	46.80208
Durbin-Watson stat	1.748591	Prob(F-statistic)	0.000000

ค่าในวงเล็บ คือค่าความแปรปรวนมาตรฐาน(standard error)

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 หรือระดับความเชื่อมั่นที่ 95%

*** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.1 หรือระดับความเชื่อมั่นที่ 90%

การประมาณค่าสมการ (2) ข้างต้น พบว่าค่าประมาณของปริมาณการนำเข้าลำไยสดใน 5 ปีข้างหน้า จากปี 2555-2559 มีค่าแสดงในตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 ปริมาณการนำเข้ามังคุดและลำไยสดที่พยากรณ์ปี 2555-2559

ปี	ลำไย (ตัน)	ปี	ลำไย (ตัน)
2555	184,127.31	2558	193,214.11
2556	187,156.25	2559	196,243.05
2557	190,185.18		

ที่มา : จากการประมาณ

จากการประมาณค่าสมการดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าไทยยังคงมีความสามารถส่งออกลำไยไปยังประเทศจีน ได้อีก 5 ปีข้างหน้าและมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอีกด้วย นอกจากนั้นจะเห็นได้ว่ามีความเป็นไปได้ที่จีนมีการขยาย ตลาดมากขึ้นอันเนื่องมาจากความต้องการที่มากขึ้น

5.4. การวิเคราะห์ความสามารถในการส่งออกผลไม้เมืองเหินทางเส้นทาง R3A

การวิเคราะห์ความได้เปรียบในการส่งออกโดยเส้นทาง R3A ตามแนวความคิดของ Michael E. Porter ที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดได้แก่ ปัจจัยการผลิต ปัจจัยด้านอุปสงค์ในประเทศ โครงสร้างของผู้นำเข้าหรือส่งออก และการแข่งขันภายในประเทศ อุตสาหกรรมสนับสนุนและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง โอกาสและบทบาทของภาครัฐ

ความสามารถในการส่งออกลำไยโดยใช้เส้นทาง R3A สามารถแจกแจงได้ในแต่ละปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ปัจจัยการผลิต (factor conditions)

ไทยมีความได้เปรียบ ในด้านปัจจัยการผลิต เนื่องจากไทย แหล่งผลิตลำไยที่เหมาะสมส่วนใหญ่อยู่ใน ภาคเหนือตอนบนของไทย โดยเฉพาะลำพูนและเชียงใหม่ เนื่องจากมีภูมิอากาศที่เอื้อต่อการผลิตลำไย นอกจากนี้เกษตรกรมีความชำนาญในการผลิตลำไยเนื่องจากมีประสบการณ์ในการผลิตอย่างต่อเนื่องและ ยาวนาน นอกจากนี้แรงงานที่ใช้ในการเก็บผลผลิตมีความชำนาญ ทำให้ผลผลิตเสียหายน้อยในการเก็บเกี่ยว อีกทั้งภาครัฐให้การสนับสนุนในเรื่องการผลิตโดยให้ทุนดอกเบี้ยที่ต่ำและมีการส่งเสริมให้ผลิตสินค้าที่มี คุณภาพโดยใช้แนวปฏิบัติที่ดีในการผลิต (Good Agricultural Practices: GAP) นอกจากนี้มีการลงทุนในการ วิจัยและพัฒนาด้านการผลิตลำไยนอกฤดูและในฤดูเพื่อให้ผลผลิตที่มีปริมาณที่มากและที่ดีมีคุณภาพ นอกจากนี้ไทยยังมีนักวิจัยที่มีความชำนาญมากและยังไปเป็นวิทยากรให้กับประเทศเพื่อนบ้านที่ผลิตลำไยอีก



ด้วย กล่าวได้ว่า ประเทศไทยไม่ได้ขาดแคลนบุคลากรดังกล่าว และมีการพัฒนาบุคลากรอยู่เสมอทั้งภายใต้มหาวิทยาลัยของรัฐและเอกชน

สำหรับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป เช่น ถนน น้ำประปา ไฟฟ้า ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม และโครงสร้างพื้นฐานด้านการส่งออก เช่น ท่าอากาศยานสากล ท่าเรือ และถนนระหว่างประเทศ โครงสร้างพื้นฐานทั่วไปของไทยนั้นจัดอยู่ในระดับที่ค่อนข้างดีในทุกๆ ด้าน พร้อมทั้งมีถนนหนทางที่สะดวกที่จะทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขนส่งทางบกเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2. ปัจจัยด้านอุปสงค์ (demand conditions)

ปริมาณความต้องการซื้อภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณที่มากในเส้นทาง R3A โดยเฉพาะมณฑลยูนนานที่มีเมืองคุนหมิงเป็นเมืองหลวงมีประชากรประมาณ 45.43 ล้านคน ข้อมูลจากสำนักงานสถิติมณฑลยูนนานระบุว่า ผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในปี 2553 สูงถึง 722,014 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากเมื่อปีที่ผ่านมาร้อยละ 12.30 โดย GDP ต่อหัวสูงถึง 15,749 หยวน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 11.60 นอกจากนี้เศรษฐกิจของมณฑลยูนนานในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2554 มีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีรายได้งบประมาณการคลังท้องถิ่นเพิ่มสูงขึ้นถึง 17,090 ล้านหยวน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 30.9 ส่วนนครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานมีการเติบโตอย่างรวดเร็วและการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยข้อมูลจากสำนักงานสถิติมณฑลยูนนานระบุว่า ในปี 2553 นครคุนหมิงมีผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สูงถึง 212,000 ล้านหยวน โดย GDP ต่อหัวสูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ยังระบุว่า GDP ของนครคุนหมิงในช่วงปี 2549-2553 มีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 ต่อปี และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจีน ฉบับที่ 12 (ปี 2554 – 2558) คาดว่า GDP ต่อหัวจะเพิ่มขึ้นเป็น 8,000 ดอลลาร์สหรัฐ (www.yunnan.cn, และ www.yn.xinhuanet.com 2554)

ซึ่งจากประเด็นดังกล่าวข้างต้นและจากสมการที่ประมาณค่าจะเห็นได้ว่าการขนส่งทาง R3A ไปยังนครคุนหมิงน่าจะเป็นตลาดที่มีความต้องการลำไยสูงเนื่องจากประชากรมีจำนวนมากและมีรายได้ต่อหัวที่สูงทำให้มีศักยภาพในการซื้อสูง นอกจากนี้จากการพยากรณ์สมการการส่งออกลำไยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแสดงให้เห็นว่าตลาดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่อิ่มตัวและมีความต้องการที่สูงขึ้นในอีก 5 ปีข้างหน้า

3. อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องกัน(related and supporting Industries)

อุตสาหกรรมสนับสนุนในที่นี้คือบริษัทขนส่งสินค้าและบริษัทนำเข้าส่งออก ซึ่งจะเห็นได้ว่าการขนส่งโดยเส้นทาง R3A นั้นในการขนส่งลำไยจำเป็นต้องใช้รถคอนเทนเนอร์ที่เป็นสากลที่สามารถส่งผ่านระหว่างประเทศได้แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากทางประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกฎระเบียบว่าด้วยแหล่งที่มาของรถตู้และบริษัทที่ทำการขนส่งจะต้องเป็นของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งบริษัทที่นำเข้าจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทำให้เกิดการผูกขาด ทำให้บริษัทอื่นๆ ทั้งของไทย

และที่ไม่ได้จดทะเบียนไม่สามารถทำการขนส่งได้ ทำให้การขนส่งภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้ส่งออกผลไม้ไทยไม่สามารถดำเนินการในการลดต้นทุนการขนส่งได้ จากประเด็นดังกล่าวทำให้โอกาสที่เราจะผลักดันให้เกิดการพัฒนาเส้นทางการขนส่งโดยเส้นทางดังกล่าวเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทำได้ยากในขั้น

4. กลยุทธ์และโครงสร้างของบริษัทและสถานะการแข่งขัน (Firm Strategy, Structure and Rivalry)

จากการสัมภาษณ์พบว่าบริษัทที่ดำเนินการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3A มีไม่กี่รายและการดำเนินการขนส่งรวมทั้งความสามารถในการขนส่งโดยเส้นทาง R3A นั้นเกิดจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทส่งออกของไทยและบริษัทที่ดำเนินการนำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่อย่างไรก็ตามไม่มีความร่วมมือในการส่งออกระหว่างผู้ค้าส่งออกของไทย ทำให้แต่ละรายต่างคนต่างทำและมีการแข่งขันกันเองภายในประเทศ ทำให้แต่ละบริษัทต้องลดต้นทุนและปรับปรุงคุณภาพ เพื่อให้สินค้าจำหน่ายได้ราคาที่สูง

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการรายใหญ่ในไทยนั้นเป็นบริษัท ในครอบครัวมีสายป่านที่ไม่ยาว และมีเพียงบางบริษัทที่มีความร่วมมือกับ ต่างชาติ มีสายป่านยาว ทำให้การขนส่งไปยังตลาดเพียงตลาดเดียวเช่นที่คุนหมิง ส่วนที่มีความร่วมมือกับต่างชาติก็จะส่งไปจำหน่ายที่ผิงชิ่ง และซีอานบนเส้นทาง R3A ที่เป็นกลุ่มที่มีรายได้สูงและมีความต้องการสินค้าที่มีคุณภาพ

5. โอกาส (Chance)

ปัจจัยนี้มีความ ไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น รูปแบบความต้องการของลูกค้า ที่เปลี่ยนแปลงไป ความผันผวนของตลาดการเงินและอัตราแลกเปลี่ยนของโลก วิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้าของต่างประเทศ สภาพภูมิอากาศ รวมถึงระบบการขนส่งเครือข่ายเชื่อมต่อเส้นทาง R3A เป็นต้น ดังนั้น หากผู้ประกอบการในการส่งออกผลไม้สามารถปรับตัวและแสวงหาประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ได้ ย่อมส่งผลให้การขนส่งทางเส้นทาง R3A เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและช่วยเพิ่มพูนความได้เปรียบในการแข่งขันการส่งออกผลไม้ของไทยอีกด้วย

6. บทบาทของภาครัฐ (Government)

นโยบาย มาตรการ กฎ ระเบียบ และพิธีการต่างๆ ของภาครัฐสามารถสร้างโอกาสและอุปสรรคต่อการส่งออกผลไม้ไทยทางเส้นทาง R3A ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาภาครัฐจะมีการสนับสนุนอุตสาหกรรมผลไม้และผลไม้แปรรูปโดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการการส่งเสริมการผลิตตามระบบปฏิบัติ GAP พร้อมทั้งมีโครงการต่างๆ ในการส่งเสริมการผลิต เพื่อการส่งออก และการส่งเสริมการค้า เช่น กิจกรรมการออกร้านผลไม้ไทย (Thai fruit fair) ในเมืองสำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการเข้าแทรกแซงตลาดโดยการแทรกแซงราคาลำไยในช่วงที่ลำไยสดเข้าสู่ตลาดมากทำให้ราคาตกต่ำ นอกจากนี้การเพิ่มค่าแรงเป็น 300 บาทก็มีผลต่อการจ้างแรงงานสำหรับผู้ประกอบการเช่นกันเนื่องจากการเพิ่มต้นทุนในการผลิตอันจะส่งผลต่อราคาสินค้าแปรรูปในอนาคต ดังนั้น ภาครัฐควรมีมาตรการในการเสริมสร้างมูลค่าสินค้า ลำไยมากกว่าการแทรกแซงด้านราคาทำให้ราคาในตลาดเกิดการบิดเบือนและสูงอันเป็นอุปสรรคในการส่งออก

บทที่ 6

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

จากการศึกษาโอกาสหรือความเป็นไปได้ที่ผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยภายใต้การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในเรื่องโลจิสติกส์ด้านห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน ของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน บนเส้นทาง R3A โดยแบ่งกลุ่มที่เกี่ยวข้องในระบบออกเป็น 4 ส่วนด้วยกัน คือเกษตรกร ผู้รวบรวม พ่อค้าส่งออก ผู้นำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังนั้นเพื่อให้ไทยสามารถแข่งขันเพื่อการส่งออกผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยทำให้ระบบโลจิสติกส์มีบทบาทที่สำคัญ เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีช่วงการเก็บรักษาจำกัด ดังนั้นการเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผู้ผลิต หรือผู้จัดเก็บไปยังลูกค้าในระดับต่าง ๆ จำเป็นต้องคำนึงถึงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่การเก็บเกี่ยวผลผลิต คัดคุณภาพ ตัดแต่ง/ทำความสะอาด บรรจุเพื่อจัดส่งของเกษตรกร การรวบรวมผลผลิต คัดเกรด อบนํ้ายา บรรจุกล่อง ใส่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำส่งผู้ส่งออกของผู้รวบรวมหรือคลังและส่งต่อไปยังผู้ส่งออกเพื่อดำเนินการส่งออก โดยการตรวจเอกสารใบนำส่งจากคลังหรือตรวจเอกสารใบขน ตรวจสิ่งปลอมปน โดยผู้ส่งออก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย ดังนั้นระยะเวลาในการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อคุณภาพและราคาของผลไม้ที่ส่งมอบ ณ ประเทศปลายทางมีผลต่อการเพิ่มมูลค่าของผลไม้ รวมทั้งการลดค่าใช้จ่ายในระบบโลจิสติกส์ก็มีความสำคัญเช่นกันในการสร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อการส่งออก

จากการเปรียบเทียบค่าขนส่งระหว่างทางขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางบกเพื่อไปยัง นครคุนหมิงพบว่า การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำที่สุด และใช้เวลานานที่สุด ซึ่งอาจมีผลต่อความสดของผลไม้ โดยผู้ส่งออกผลไม้สดไทยจะใช้เส้นทางบก แทนเส้นทาง ทางทะเล ในช่วงต้นฤดูเนื่องจากมี ปริมาณอุปทานสู่ตลาดน้อยและมีความต้องการสูงทำให้ราคาในตลาดสูง ดังนั้นผู้ค้าย่อมต้องการให้สินค้าเข้าสู่ตลาดให้เร็วที่สุดเพื่อให้ทันกับความต้องการของตลาดในช่วงดังกล่าวซึ่งมีส่วนต่างของราคาต่างประเทศและราคาภายในประเทศมากกว่าปกติทำให้มีส่วนกำไร สูงพอที่จะใช้เส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายสูงแต่เข้าถึงตลาดโดยใช้เวลาน้อยกว่า ส่วนในช่วงกลางและปลายฤดูซึ่งมีความต้องการไม่มากและมีส่วนต่าง ระหว่างราคาภายในประเทศ และต่างประเทศน้อยทำให้ผลกำไรต่อหน่วยลดลง ผู้ประกอบการ ส่งออกจะเลือกใช้การขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดคือทางทะเล ส่วนในช่วงปลายฤดูซึ่งเป็นช่วงที่มีปริมาณผลผลิตออกสู่ตลาดน้อย และส่วนใหญ่ตลาดเริ่มลดความต้องการลง

การเปรียบเทียบระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A และแม่น้ำโขง จากแหล่งผลิตเชียงใหม่ไปยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า

การขนส่งลำไยรวมทั้งสิ้นจี้ จากแหล่งผลิตในจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยระบบหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ไปตามเส้นทาง R3A และไปสิ้นสุด ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อหาน ชายแดน สปป.ลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน มีระยะทางโดยรวมทั้งสิ้น 552 กิโลเมตร ระยะเวลาที่ใช้ในการวิ่งจะอยู่ที่ประมาณ 12 ชั่วโมง โดยมีค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ต่อกิโลเมตรพบว่ามีต้นทุนอยู่ที่ 6.34 - 7.25 บาท/กิโลเมตร หรือประมาณ 3.50 - 4.00 บาท/กิโลกรัม ในขณะที่การขนส่งตามแม่น้ำโขง มีระยะทางรวมประมาณ 503 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทาง 52 ชั่วโมง มีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ที่ 5.96 - 6.96 บาท/กิโลเมตร หรือ 3.00 - 3.50 บาท/กิโลกรัม เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางจากแหล่งผลิตเดียวกัน พบว่า การขนส่งตามเส้นทาง R3A มีต้นทุนต่อหน่วยที่มากกว่าแต่มีความแตกต่างกันไม่มากนักต่างกันเพียง .20 - .50 บาท กับต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางแม่น้ำโขงแต่มีระยะเวลาที่น้อยกว่าถึง 4 เท่า

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกที่นครคุนหมิง เดือนพฤษภาคม 2555 พบว่า ปัญหาอุปสรรคของการขนส่งผลไม้เมืองเหนือ ตอนบน ไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เส้นทาง R3A สามารถแบ่งเป็นอุปสรรคภายในประเทศและอุปสรรคที่เกิดจากต่างประเทศ โดยอุปสรรคภายในประเทศในระบบโลจิสติกส์ประกอบด้วยระยะเวลาในการออกใบอนุญาตและรับรองสุขอนามัยพืชเพื่อนำติดไปกับรถส่งผลไม้เพื่อการตรวจเช็คระหว่างผ่านทางที่ใช้เวลา 4-5 วันทำให้ต้องเสียเวลาในการดำเนินการจัดส่ง

1) การเปิดตู้สินค้าระหว่างการขนส่งที่ด่านบ่อเต็น ของ สปป. ลาวแล้วเปลี่ยนตู้ใหม่ เนื่องจากรถของไทยไม่สามารถขนส่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ นอกจากนี้ยังต้องเปลี่ยนหัวรถลากที่ได้รับสิทธิ์ในการขนส่งของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และการเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์จากไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ด่านประเทศ สปป.ลาว ทำให้เสียเวลาที่ด่านบ่อหานของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่จะต้องมีการตรวจสอบและปิดตู้เพื่อจัดส่งไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำให้เสียเวลา

2) การประเมินภาษี VAT โดยกรมศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพิ่มขึ้นจากเดิม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเส้นทาง R3A ทำให้มีต้นทุนในการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นเกือบสองเท่าเมื่อเทียบกับการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R9 ดังนั้นควรมีการเจรจากับมณฑล ยูนนาน เรื่องการประเมินภาษี VAT เพื่อส่งแนวทางในการประเมินภาษีผ่านไปยังรัฐบาลประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

3) อัตราค่าผ่านทางสูงโดยเฉพาะที่ สปป.ลาว

4) จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีความหนาแน่น



5) การไม่มีการขนส่งสินค้าขาล่องทำให้ค่าขนส่งผลไม่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้การขนส่งทางบก ทางเส้นทาง R3A ในบางครั้งมีปัญหาในเรื่องการควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศซึ่งทำให้เกิดผลเสียกับผลไม้สดได้อีกด้วย

6) ในช่วงที่มีความต้องการตู้คอนเทนเนอร์มาก (ในช่วงฤดู) ส่งผลให้ตู้คอนเทนเนอร์มีราคาสูงขึ้นกว่าในช่วงที่มีความต้องการน้อย (ในช่วงนอกฤดู) ดังนั้นควรดำเนินการจ้างบริษัทประจำเพื่อการสำรองหรือหาบริษัทที่ทำการนำเข้าที่มีระบบการขนส่งด้วย

7) ในการขนส่งทางเส้นทาง R3A ต้องใช้บริการจากบริษัทที่อยู่ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้รับใบอนุญาต (Quarantine Import Permit: QIP) จาก AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่สำคัญที่สุดในโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ไทยส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำให้เกิดการผูกขาด ดังนั้นควรสร้างพันธมิตรทางการค้าระหว่างไทยและบริษัทที่นำเข้าที่ได้รับอนุญาตในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยตัวแปรสำคัญคือความคุ้นเคย รู้จักกัน และมีการค้าซื้อขายกันมานาน โดยที่ส่วนใหญ่แล้วความเข้มแข็งของความสัมพันธ์ ขึ้นอยู่กับ กาลเวลา กล่าวคือยิ่งนานยิ่งมีความสัมพันธ์แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น

8) เวลาเปิดปิดด่าน ศุลกากรที่ บ่อเต็น ของประเทศลาว และที่ บ่อหานของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ตรงกันและเร็ว ซึ่งไม่สะดวกและบางครั้งเดินทางมาไม่ทันเวลาต้องค้างคืนและต้องดำเนินการในวันรุ่งขึ้นทำให้เสียเวลาดังนั้นควรมีการเจรจาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ความได้เปรียบหรือโอกาสในการขนส่งทางเส้นทาง R3A เนื่องจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความหลากหลายทางภูมิอากาศและความหลากหลายของชนเผ่า รวมทั้งมีปริมาณประชากรที่มากทำให้มีความต้องการผลไม้โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ที่มีความต้องการสูงและไม่สามารถผลิตภายในประเทศได้เพียงพอ ซึ่งจากข้อมูลของศูนย์การค้าระหว่างประเทศ (International Trade Center: ITC) ในปี 2548 ถึง 2552 พบว่าประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณการนำเข้าลำไยมากเป็นอันดับที่ 2 รองจากกล้วย โดยมีปริมาณการนำเข้าถึง 256.0 พันตัน และลิ้นจี่มากเป็นอันดับที่ 7 จำนวน 37.10 พันตัน โดยพบว่าในช่วง 2549-2552 ปริมาณการนำเข้าลิ้นจี่ มีอัตราการนำเข้าเพิ่มสูงถึงร้อยละ 80 ในขณะที่ลำไยมีอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 สำหรับผลไม้สำคัญที่ไทยส่งออกไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน 3 ชนิด คือ ลำไย พุเรียน และมังคุด ในช่วง 2547 – 2552 นั้น มีอัตราการส่งออกเพิ่มคิดเป็นร้อยละ 57 ร้อยละ 56 และร้อยละ 66 ตามลำดับ สำหรับสัดส่วนการนำเข้าของลำไยและลิ้นจี่จากประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนพบว่าในปี 2552 นั้น ตลาดสินค้าทั้งสองนั้นมีเพียงประเทศไทยและเวียดนามเป็นผู้ถือครองส่วนแบ่งการตลาดเกือบทั้งหมด กล่าวคือ ไทยมีส่วนแบ่งตลาดลำไยและลิ้นจี่ที่ร้อยละ 54.44 และ 37.96 ตามลำดับ ในขณะที่เวียดนามมีส่วนแบ่งตลาดลำไยและลิ้นจี่ที่ร้อยละ 45.56 และ 62.04 ตามลำดับ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าตลาดลำไยดูเหมือนจะตกเป็นของไทย ส่วนตลาดลิ้นจี่เป็นของเวียดนามเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์สมการการนำเข้าลำไยพบว่าปริมาณการบริโภคลำไยของ

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีความอ่อนไหวกับราคาเนื่องจากเส้นอุปสงค์การนำเข้าลำไยของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความยืดหยุ่นมากถึง -3.1540 นอกจากนี้ยังพบว่าลำไยเป็นสินค้าฟุ่มเฟือยในสายตาของผู้บริโภคในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเนื่องจากมีความยืดหยุ่นต่อรายได้สูงถึง 2.4666 นอกจากนี้การพยากรณ์ปริมาณการนำเข้าในอีก 5 ปีระหว่าง ปี 2555-2559 พบว่าปริมาณการออกลำไยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีแนวโน้มที่สูงขึ้นอีกด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพในการขยายตลาดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน

นอกจากนี้ผล การวิเคราะห์ความได้เปรียบในการ ส่งออกโดยเส้นทาง R3A ตามแนวความคิดของ Michael E. Porter ใน 5 ปัจจัยหลักพบว่าไทยมีความได้เปรียบในด้านปัจจัยการผลิต เนื่องจากไทยมีแหล่งผลิตลำไยที่เหมาะสมเนื่องจากมีภูมิอากาศที่เอื้อต่อการผลิตอยู่ในภาคเหนือตอนบนของไทย โดยเฉพาะลำพูนและเชียงใหม่ อีกทั้งเกษตรกรมีความชำนาญในการผลิตเพราะมีประสบการณ์ในการผลิตมาอย่างต่อเนื่องและยาวนาน นอกจากนี้แรงงานที่ใช้ในการเก็บผลผลิตมีความชำนาญ ทำให้ผลผลิตเสียหายน้อยในการเก็บเกี่ยว รวมทั้งภาครัฐให้การสนับสนุนในเรื่องการผลิตโดยให้กู้ในดอกเบี้ยที่ต่ำและมีการส่งเสริมให้ผลิตสินค้าที่มีคุณภาพโดยใช้แนวปฏิบัติที่ดีในการผลิต (Good Agricultural Practices: GAP) นอกจากนี้มีการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาด้านการผลิตลำไยนอกฤดูและในฤดูเพื่อให้ผลผลิตที่มีปริมาณที่มากและที่ดีมีคุณภาพ นอกจากนี้ไทยยังมีนักวิจัยที่มีความชำนาญมาก ในการผลิตลำไย และมีการพัฒนาบุคลากรอยู่เสมอทั้งภายใต้มหาวิทยาลัยของรัฐและเอกชน ประกอบกับมีโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปอยู่ในระดับที่ค่อนข้างดีในทุกๆ ด้าน

นอกจากนี้ในส่วนของผู้ส่งออกพบว่า ปริมาณความต้องการซื้อภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณที่มาก โดยเฉพาะมณฑลยูนนานที่มีเมืองคุนหมิงเป็นเมืองหลวงมีประชากรประมาณ 45.43 ล้านคน ผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในปี 2553 สูงถึง 722,014 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากเมื่อปีที่ผ่านมาร้อยละ 12.30 โดยมี GDP ต่อหัวสูงถึง 15,749 หยวน เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ร้อยละ 11.60 นอกจากนี้เศรษฐกิจของมณฑลยูนนานในช่วง 2 เดือนแรกของปี 2554 มีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและมีรายได้งบประมาณการคลังท้องถิ่นเพิ่มสูงขึ้นถึง 17,090 ล้านหยวน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมาร้อยละ 30.9 ส่วนนครคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานมีการเติบโตอย่างรวดเร็วและมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยมีผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) สูงถึง 212,000 ล้านหยวน โดย GDP ต่อหัวสูงถึง 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ และมีอัตราขยายตัวของ GDP ในช่วงปี 2549-2553 เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 ต่อปี และในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 (ปี 2554 - 2558) คาดว่า GDP ต่อหัวจะเพิ่มขึ้นเป็น 8,000 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งจากประเด็นดังกล่าวข้างต้นและจากสมการที่ประมาณค่าจะเห็นได้ว่าการขนส่งทาง R3A ไปยังนครคุนหมิงน่าจะเป็นตลาดที่มีความต้องการลำไยสูงเนื่องจากประชากรมีจำนวนมากและมีรายได้ต่อหัวที่สูงทำให้มีศักยภาพในการซื้อสูง นอกจากนี้จากการพยากรณ์สมการการส่งออกลำไยไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนแสดงให้เห็นว่าตลาดในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนยังไม่อิ่มตัวและมีความต้องการที่สูงขึ้นในอีก 5 ปีข้างหน้า

สำหรับ อุตสาหกรรมสับสนุน คือบริษัทขนส่งสินค้าและบริษัทนำเข้าส่งออกในระบบโลจิสติกส์ซึ่งพบว่าผลไม้จำเป็นต้องใช้รถคอนเทนเนอร์ที่เป็นสากลที่สามารถส่งผ่านระหว่างประเทศได้แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากทางประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกฎระเบียบว่าด้วยแหล่งที่มาของรถตู้และบริษัทที่ทำการขนส่งจะต้องเป็นของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งบริษัทที่นำเข้าจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทำให้เกิดการผูกขาด ทำให้บริษัทอื่นๆ ทั้งของไทยและที่ไม่ได้จดทะเบียนไม่สามารถทำการขนส่งได้ ทำให้การขนส่งภายในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนผู้ส่งออกผลไม้ไทยไม่สามารถดำเนินการในการลดต้นทุนการขนส่งได้ จากประเด็นดังกล่าวทำให้โอกาสที่เราจะผลักดันให้เกิดการพัฒนาเส้นทางขนส่งโดยเส้นทางดังกล่าวเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งทำได้ยากในส่วนนี้

จากการสัมภาษณ์พบว่าบริษัทที่ดำเนินการขนส่งโดยใช้เส้นทาง R3A มีไม่กี่รายและการดำเนินการขนส่งรวมทั้งความสามารถในการขนส่งโดยเส้นทาง R3A นั้นเกิดจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทส่งออกของไทยและบริษัทที่ดำเนินการนำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่อย่างไรก็ตามไม่มีความร่วมมือในการส่งออกระหว่างผู้ค้าส่งออกของไทย ทำให้แต่ละรายต่างคนต่างทำและมีการแข่งขันกันเองภายในประเทศ ทำให้แต่ละบริษัทต้องลดต้นทุนและปรับปรุงคุณภาพ เพื่อให้สินค้าจำหน่ายได้ราคาที่สูง นอกจากนี้ผู้ประกอบการรายใหญ่ในไทยนั้นเป็นบริษัท ในครอบครัวมีสายป่านที่ไม่ยาว และมีเพียงบางบริษัทที่มีความร่วมมือกับต่างชาติ มีสายป่านยาว ทำให้การขนส่งไปยังตลาดเพียงตลาดเดียวเช่นที่คุนหมิง ส่วนที่มีความร่วมมือกับต่างชาติก็จะส่งไปจำหน่ายที่ฉงชิ่ง และชื้อานบนเส้นทาง R3A ที่เป็นกลุ่มที่มีรายได้สูงและมีความต้องการสินค้าที่มีคุณภาพ

ปัจจัยนี้มีความ ไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น รูปแบบความต้องการของลูกค้า ที่เปลี่ยนแปลงไป ความผันผวนของตลาดการเงินและอัตราแลกเปลี่ยนของโลก วิกฤตการณ์ราคาน้ำมัน รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงนโยบายการค้าของต่างประเทศ สภาพภูมิอากาศ รวมถึงระบบการขนส่งเครือข่ายเชื่อมต่อเส้นทาง R3A เป็นต้น ดังนั้น หากผู้ประกอบการในการส่งออกผลไม้สามารถปรับตัวและแสวงหาประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ได้ ย่อมส่งผลให้การขนส่งทางเส้นทาง R3A เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและช่วยเพิ่มพูนความได้เปรียบในการแข่งขันการส่งออกผลไม้ของไทยอีกด้วย

นโยบาย มาตรการ กฎ ระเบียบ และพิธีการต่างๆ ของภาครัฐสามารถสร้างโอกาสและอุปสรรคต่อการส่งออกผลไม้ไทยทางเส้นทาง R3A ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาภาครัฐจะมีการสนับสนุนอุตสาหกรรมผลไม้และผลไม้แปรรูปโดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรการการส่งเสริมการผลิตตามระบบปฏิบัติ GAP พร้อมทั้งมีโครงการต่างๆ ในการส่งเสริมการผลิต เพื่อการส่งออก และการส่งเสริมการค้า เช่น กิจกรรมการออกร้านผลไม้ไทย (Thai fruit fair) ในเมืองสำคัญของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนทุกปี นอกจากนี้ยังมีการเข้าแทรกแซงตลาดโดยการแทรกแซงราคาลำไยในช่วงที่ลำไยสดเข้าสู่ตลาดมากทำให้ราคาคตกต่ำ นอกจากนี้การเพิ่มค่าแรงเป็น 300 บาทก็มีผลต่อการจ้างแรงงานสำหรับผู้ประกอบการเช่นกันเนื่องจากการเพิ่มต้นทุนในการผลิต

อันจะส่งผลต่อราคาสินค้าแปรรูปในอนาคต ดังนั้น รัฐควรมีมาตรการในการเสริมสร้างมูลค่าสินค้า ลำไยมากกว่าการแทรกแซงด้านราคาทำให้ราคาในตลาดเกิดการบิดเบือนและสูงอันเป็นอุปสรรคในการส่งออก

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาทั้งปัญหาอุปสรรคและโอกาสในการขนส่งทางเส้นทาง R3A นั้นสามารถสรุปข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายดังนี้

1. รัฐควรดำเนินการอำนวยความสะดวกในด้านเอกสารใบรับรองสินค้า โดยอาจมี mobile unit ไปถึงแหล่งส่งออกเพื่อให้การออกใบรับรองและปิดผนึกตู้ขนส่งภายหลังการตรวจสอบเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว
2. ควรมีการสร้างเครือข่าย หรือพันธมิตรทางการค้าและ logistic ระหว่างไทย ลาว และประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อแก้ปัญหาการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ การเปิดปิดด่าน และการลดภาษี
3. ควรมีการร่วม ลงทุนด้านธุรกิจตู้สินค้าหรือตั้งสถานีขนถ่ายตู้สินค้า (container yard: CY) ระหว่างไทย - จีน ใน สปป.ลาว เพื่อแก้ไขปัญหาตู้ราคาแพงในช่วงที่มีความต้องการมาก
4. ควรร่วมทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือสร้างจุดพักรถเพื่อลดปัญหาความหนาแน่น ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า
5. ควรสร้างความร่วมมือเชื่อมโยงเครือข่ายกันกับผู้ประกอบการด้านการขนส่งและส่งออกของมณฑลยูนนาน เพื่อไม่ให้มีรถเที่ยวเปล่าเพื่อลดค่าใช้จ่ายและติดตั้งเครื่องตรวจสอบอุณหภูมิในรถ
6. ควรมีโครงการเสริมสร้างการค้าเพื่อ ขยายตลาดใหม่ไปยังแหล่งที่มีรายได้สูงทางตอนตะวันออกเฉียงเหนือและทางตอนเหนือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

ข้อเสนอแนะในการวิจัยในอนาคต

1. ในการศึกษาครั้งนี้ศึกษาเฉพาะระบบโลจิสติกส์โดยใช้เส้นทางในการขนส่งทางบกทางเส้นทาง R3A แต่ไม่ได้พิจารณาในเรื่องเกี่ยวกับการวิเคราะห์ห่วงโซ่มูลค่าในแต่ละห่วงโซ่ตั้งแต่ต้นน้ำ (เกษตรกรผู้ผลิตลำไย) กลางน้ำ (ผู้ประกอบการแปรรูป) และปลายน้ำ (ผู้ส่งออก/นำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน) เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเพื่อส่งออกลำไยไปยังเส้นทางตอนเหนือของไทยโดยเส้นทาง R3A
2. ศึกษาการขยายตลาดจากตลาดเดิมบนเส้นทาง R3A สู่ตลาดใหม่ที่มีศักยภาพทางตอนเหนือและตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศที่ยังไม่มีการดำเนินการจัดส่งมากนัก

เอกสารอ้างอิง

1. โกสุมภ์ สายจันทร์ (2551) “การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย – จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน – จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
2. กรมเจรจาการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2549) เอกสารเรื่อง “การค้ากับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนตอนล่าง,” วารสารแม่น้ำโขง
3. คำนาย อภิปรีชญาสกุล (2546) โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน “กลยุทธ์ทำให้ช่วยช่วยให้ประหยัด”, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์นิวพร หน้า 56.
4. เจริญชัย โขมพัฒนารณ, เตือนใจ สมบูรณ์วิวัฒน์, ธัญญา วสุศรี, วลัยลักษณ์ อัครธีรวงศ์ และชัชชาติ รัชต์นนท์ชัย (2551) รายงานฉบับสมบูรณ์เรื่อง การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาสินค้าส่งออกไปยังจีน. ชุดโครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
5. ชิงชิง ทองดี (2552) “โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain สินค้าเกษตรเพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชีย ปี 2551 (กรณีศึกษาการส่งออกผลไม้และผลิตภัณฑ์ไปสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทางสาย R9 และ R12” สำนักงานวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
6. สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2552) “การศึกษาระบบ Logistics และ Supply Chain สินค้าเกษตรเพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชียปี 2551 กรณีศึกษาผลไม้และผลิตภัณฑ์เส้นทางขนส่งทางถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)” กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ 2552
7. สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ “พฤติกรรมผู้บริโภคผลไม้ของคนไทย”สำเนาเอกสารวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร เลขที่ 105 NO. 105 มีนาคม 2550 MARCH 2007
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (๒๕๕๒) “โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน” บทสรุปผู้บริหาร



9. ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2544) **โครงการการศึกษาวิจัยเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้า** กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์ หน้า /2-139
10. ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง
11. FAO “Committee on Commodity Problems Tropical Fruits, Intergovernmental Group on Bananas And Fifth Session” Yaoundé, Cameroon, 3 – 5 May 2011 (CCP:BA/TF 11/CRS 2)
12. <http://www.thaibsaa.com/news/shipping-news/145--r9-r12-.html>
13. <http://kanchanapisek.or.th/kp6/New/>
14. <http://gap.doae.go.th/toon/4/gap.html>
15. <http://zh.wikipedia.org/wiki>
16. <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2012/cr12195.pdf>
17. http://www.xbnpc365.com/search/apachesolr_search/?filters=%20tid%3A14703%20tid%3A14796 วันที่ 9 สิงหาคม 2555
18. International Trade Centre (ITC) "Tropical, fruits and vegetables in China: Market Overview" SITC-057 TRO Geneva, 2011
19. John C. Beghin and Jean-Christophe Bureau (2001) **“Quantification of Sanitary, Phytosanitary, and Technical Barriers to Trade for Trade Policy Analysis,” Working Paper 01-WP 291**, Center for Agricultural and Rural Development, Iowa State University Ames, Iowa 50011-1070, www.card.iastate.edu
20. Shaanxi Daily หนังสือพิมพ์ส่านซีเดลี (28 มีนาคม 2555)
http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?IBLOCK_ID=69&SECTION_ID=444&ELEMENT_ID=10089
21. Stephen H. Russell (2000) **“A General Theory of Logistics Practices,”** Air Force Journal of Logistics 24, no 4



22. www.yn.xinhuanet.com

23. Yan-Wen TAN, Monzur MORSHED, Jian-Bo GUAN, and Shan-Ni CHEN "A Prospect for China's Potential Market of Tropical Fruit" College of Economics and Management, South China Agricultural University, Guangzhou, China, *Işdır University Journal of the Institute of Science and Technology Univ. J. Inst. Sci. & Tech.* 1(1): 9-15, 2011