

บทสรุปผู้บริหาร

[Executive Summary]

1. รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการวิจัย

1.1 ชื่อเรื่อง

ชื่อโครงการ โอกาสของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยภายใต้การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่
ภาษี: โลจิสติกส์

The Opportunity of Fruits in the Upper North Thailand under Non-Tariff
Barriers: Logistics

1.2 ชื่อคณะผู้วิจัย

หัวหน้าโครงการวิจัย : ผศ.ดร.ประพนธ์ ศรีสุภลักษณ์

หน่วยงานที่สังกัด ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หมายเลขโทรศัพท์ 02-942-8649 ต่อ 139
โทรสาร 02-942-8147
E-mail : fecopds@gmail.com

ผู้ร่วมวิจัย : ดร.จารึก สิงห์ปรีชา

หน่วยงานที่สังกัด ภาควิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร คณะเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ หมายเลขโทรศัพท์ 02-942-8649
โทรสาร 02-942-8147
E-mail : fecochs@ku.ac.th

1.3 งบประมาณและระยะเวลาทำวิจัย

ได้รับงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 งบประมาณที่ได้รับ 570,000 บาท
ระยะเวลาทำวิจัย ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2554 ถึง 31 สิงหาคม 2555

2. สรุปโครงการวิจัย

ความสำคัญและที่มาของปัญหาของการวิจัย

ในปัจจุบันการแข่งขันในการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ทางภาคเหนือตอนบนของไทยมีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้การลดต้นทุนด้านการผลิตทำได้ยากเนื่องจากไทยไม่ได้เปรียบในเรื่องค่าจ้างแรงงานและปัญหามีราคาแพงขึ้น ทำให้ประเทศไทยต้องหาแนวทางในการลดต้นทุนโดยมีการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อการส่งออก

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้ 1) เพื่อศึกษามาตรการที่ไม่ใช่ภาษีและผลกระทบต่อการส่งออกผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทย 2) เพื่อวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์หรือต้นทุนการจัดการขนส่งผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนที่มีศักยภาพในการส่งออกไปสาธารณรัฐประชาชนจีน และ 3) เพื่อศึกษาแนวทางการสร้างความร่วมมือในการกระจายผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนกับตลาดต่างประเทศที่เป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทย

ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนด้วยกันคือ ส่วนที่ 1 เป็นการศึกษาตัวชี้วัดด้านมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีและผลกระทบของมาตรการดังกล่าวที่มีต่อการส่งออกผลไม้ที่ผลิตในภาคเหนือตอนบนของไทย และส่วนที่ 2 เป็นการศึกษาแบบสำรวจระบบโลจิสติกส์ผลไม้ไทย - จีน และปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน ซึ่งเป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญในการพิจารณาแนวทางและกระบวนการที่จะปรับเปลี่ยนในอนาคต เพื่อสร้างศักยภาพในการบริหารด้านต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ โดยที่ผลที่ได้จากการศึกษาค้างนี้จะสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการทบทวนการเจรจาที่ได้จัดทำไปแล้วกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งเป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการจัดทำแผนและมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผลไม้ของไทยที่มีศักยภาพในอนาคต

ผลการวิจัย

จากการศึกษาโอกาสหรือความเป็นไปได้ที่ผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยภายใต้การกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีในเรื่องโลจิสติกส์ด้านห่วงโซ่อุปทานของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทยไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A สามารถแบ่งกลุ่มที่เกี่ยวข้องในระบบออกเป็น 4 ส่วนด้วยกันคือ เกษตรกร ผู้รวบรวม พ่อค้าส่งออก และผู้นำเข้าในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ระบบโลจิสติกส์มีบทบาทที่สำคัญเนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่ายและมีช่วงการเก็บรักษาจำกัด ดังนั้นการเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผู้ผลิต หรือผู้จัดเก็บไปยังลูกค้าในระดับต่าง ๆ จำเป็นต้องคำนึงถึงกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เริ่มตั้งแต่การเก็บเกี่ยว ผลผลิต คัดคุณภาพ ตัดแต่ง/ทำความสะอาด บรรจุเพื่อจัดส่งของเกษตรกร การรวบรวมผลผลิต คัดเกรด อบน้ำยา บรรจุกล่อง ใส่ตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำส่งผู้รวบรวมหรือคลังและส่งต่อไปยังผู้ส่งออกเพื่อดำเนินการส่งออก ผู้ส่งออกจะต้องได้รับการตรวจสอบสารตกค้างจากภาครัฐเพื่อนำ เอกสารใบนำส่งและเอกสาร ในรับรอง นอกจากนี้ระยะเวลาในการขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อคุณภาพและราคาของผลไม้ที่ส่งมอบ ณ ประเทศปลายทางมีผลต่อการเพิ่มมูลค่าของผลไม้ รวมทั้งการลดค่าใช้จ่ายในระบบโลจิสติกส์ก็มีความสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันเพื่อการส่งออก จากการเปรียบเทียบค่าขนส่งระหว่างทางขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางบกเพื่อไปยังนครคุนหมิงพบว่า การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำที่สุดแต่ใช้เวลานานที่สุด ซึ่งอาจมีผลต่อความสดของผลไม้ โดยผู้ส่งออกผลไม้สดไทยจะใช้เส้นทาง R3A แทนเส้นทางทางทะเลในช่วงต้นฤดูเนื่องจากมีปริมาณอุปทานสู่ตลาดน้อย และมีความต้องการสูงทำให้ราคาในตลาดสูง ดังนั้นผู้ค้าย่อมต้องการให้สินค้าเข้าสู่ตลาดให้เร็วที่สุดเพื่อให้ทันกับ

ความต้องการของตลาดในช่วงดังกล่าวซึ่งมีส่วนต่างของราคาต่างประเทศและราคาภายในประเทศมากทำให้มีกำไรสูงพอที่จะใช้เส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายสูงแต่เข้าถึงตลาดโดยใช้เวลาน้อยกว่า นอกจากนี้ต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A แพงกว่าประมาณ 2 เท่าแต่ใช้เวลาน้อยกว่า 4 เท่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางแม่น้ำโขง

จากการศึกษาพบว่า การขนส่งผลไม้เมืองเหนือ ตอนบนไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเส้นทาง R3A มีปัญหาและอุปสรรคดังนี้

- 1) การเปิดตู้สินค้าที่ด่านบ่อเต็น ของ สปป. ลาวแล้วเปลี่ยนตู้ใหม่ เนื่องจากรถจากไทยไม่สามารถขนส่งในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ นอกจากนี้ยังต้องเปลี่ยนหัวรถลากที่ได้รับสิทธิ์ในการขนส่งจากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2) อัตราค่าผ่านทางสูงโดยเฉพาะที่ สปป.ลาว
- 3) จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีความหนาแน่น
- 4) การเปลี่ยนแปลงการประเมินภาษี VAT โดยกรมศุลกากรของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำให้ต้นทุนในการส่งออกทาง R3A เพิ่มสูงขึ้นเกือบสองเท่าจากที่ประเมินเดิม
- 5) การไม่มีสินค้าขาล่องทำให้ค่าขนส่งผลไม้สูงขึ้น
- 6) ปัญหาเรื่องการควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ปรับอากาศซึ่งทำให้เกิดผลเสียกับผลไม้สดได้ และในช่วงที่มีความต้องการตู้คอนเทนเนอร์มาก (ในช่วงฤดู) ส่งผลให้ตู้คอนเทนเนอร์มีราคาสูงขึ้น
- 7) การขนส่งทางเส้นทาง R3A ต้องใช้บริการจากบริษัทที่ได้รับใบอนุญาต (Quarantine Import Permit: QIP) จาก AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น ทำให้เกิดการผูกขาด
- 8) เวลาเปิดปิดด่านศุลกากรที่ บ่อเต็น ของประเทศลาว ไม่ตรงกันและเร็ว ซึ่งไม่สะดวกและบางครั้งเดินทางมาไม่ทันเวลาต้องค้างคืนและต้องดำเนินการในวันรุ่งขึ้น ทำให้เสียเวลาดังนั้นควรมีการเจรจาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ผลการวิเคราะห์ความได้เปรียบในการ ส่งออกโดยเส้นทาง R3A ตามแนวความคิดของ 5 ปัจจัยของ Michael E. Porter พบว่าไทยมีความได้เปรียบในด้านปัจจัยการผลิตและปัจจัยพื้นฐาน นอกจากนี้ด้านอุปสงค์พบว่ามีความต้องการสูงภายในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่มีข้อเสียเปรียบในด้านอุตสาหกรรมสนับสนุน กล่าวคือบริษัทขนส่งสินค้าและบริษัทนำเข้าส่งออกจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้นทำให้เกิดการผูกขาด ส่วนมาตรการของรัฐสามารถสร้างโอกาสและอุปสรรคต่อการส่งออกผลไม้ไทยทางเส้นทาง R3A

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาทั้งปัญหาอุปสรรคและโอกาสในการขนส่งทางเส้นทาง R3A นั้นสามารถสรุปข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายดังนี้

1. รัฐควรดำเนินการอำนวยความสะดวกในด้านเอกสารใบรับรองสินค้า โดยอาจมี mobile unit ไปถึงแหล่งส่งออกเพื่อให้การออกใบรับรองและปิดผนึกตู้ขนส่งภายหลังการตรวจสอบเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว

2. ควร มีการสร้างเครือข่าย หรือพันธมิตรทางการค้าและ logistic ระหว่างไทย ลาว และประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อแก้ปัญหาการเปิดตู้คอนเทนเนอร์ การเปิดปิดด่าน และการลดภาษี
3. ควรมีการร่วมลงทุนด้านธุรกิจตู้สินค้าหรือตั้งสถานีขนถ่ายตู้สินค้า (container yard: CY) ระหว่าง ไทย_จีน ใน สปป.ลาว เพื่อแก้ไขปัญหาตู้ราคาแพงในช่วงที่มีความต้องการมาก
4. ควรร่วมทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือสร้างจุดพักรถเพื่อลดปัญหาความหนาแน่น ณ จุด เปลี่ยนถ่ายสินค้า
5. ควรสร้างความร่วมมือเชื่อมโยงเครือข่ายกันกับผู้ประกอบการด้านการขนส่งและส่งออกของมณฑลยูนนาน เพื่อไม่ให้มีรถเที่ยวเปล่าเพื่อลดค่าใช้จ่ายและติดตั้งเครื่องตรวจสอบอุณหภูมิในรถ
6. ควรมีโครงการเสริมสร้างการค้าเพื่อ ขยายตลาดใหม่ไปยังแหล่งที่มีรายได้สูงทางตอนตะวันออก และทางตอนเหนือของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

3. บทคัดย่อภาษาไทยและบทคัดย่อภาษาอังกฤษ (Abstract)

ในปัจจุบันการแข่งขันในการส่งออกสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งผลไม้ทางภาคเหนือตอนบนของไทยมีความรุนแรงมากขึ้น นอกจากนี้การลดต้นทุนด้านการผลิตทำได้ยากเนื่องจากไทยไม่ได้เปรียบในเรื่องค่าจ้างแรงงานและปัญหามีราคาแพงขึ้น ทำให้ประเทศไทยต้องหาแนวทางในการลดต้นทุนโดยมีการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อการส่งออก จากประเด็นดังกล่าวการศึกษาถึงมาตรการการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ด้านโลจิสติกส์ ต้นทุนโลจิสติกส์หรือการต้นทุนในการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผลไม้ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนของไทย จึงมีความจำเป็น เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาในการทบทวนการเจรจาที่ได้จัดทำไปแล้วกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมทั้งเป็นแนวทางในการกำหนดแนวทางการจัดทำแผนและมาตรการรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผลไม้ของไทยที่มีศักยภาพบนเส้นทาง R3A ในอนาคต

จากการศึกษาสามารถสรุปได้ว่า การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำที่สุด โดยผู้ส่งออกผลไม้สดไทยจะใช้เส้นทางบกแทนเส้นทางทางทะเลในช่วงต้นฤดูเนื่องจากมีกำไรสูง ส่วนการขนส่งตามเส้นทาง R3A เมื่อเทียบกับการขนส่งทางแม่น้ำโขงพบว่า มีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่างกันไม่มากแต่มีระยะเวลาที่น้อยกว่าถึง 4 เท่า สำหรับปัญหาอุปสรรคของการขนส่งผลไม้เมืองเหนือ ตอนบนไปประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเส้นทาง R3A พบว่า มีปัญหาการเปิดตู้สินค้าระหว่างการขนส่งที่ด่านบ่อเต็น ของ สปป. ลาว การเปลี่ยนตู้และหัวลากใหม่ นอกจากนี้จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามีความหนาแน่นและมีอัตราค่าผ่านทางสูง รวมทั้งระยะเวลาในการเปิดปิดด่านระหว่าง สปป. ลาว เร็ว นอกจากนี้ยังพบว่าการปรับเปลี่ยนการประเมินภาษี VAT ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน และมีข้อกำหนดในการใช้บริษัทนำเข้าที่ได้รับใบอนุญาต (Quarantine Import Permit: QIP) จาก AQSIQ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้น ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวควรมีการสร้างเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ร่วมกันระหว่าง ไทย ลาวและประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์ ส่วนอุปสรรคภายในประเทศได้แก่ระยะเวลานานในการออกใบอนุญาตและรับรองสุขอนามัยพืชทำให้ต้องเสียเวลาในการดำเนินการจัดส่งซึ่งปัญหานี้สามารถที่จะจัดการได้โดยภาครัฐควรให้มี mobile unit ไปถึงแหล่งส่งออกเพื่อให้การออกใบรับรองและ

ปิดผนึกตู้ขนส่งภายหลังการตรวจสอบ เพื่อให้สามารถดำเนินได้อย่างรวดเร็ว ขึ้น นอกจากนี้ผล การวิเคราะห์ความ ได้เปรียบในการส่งออกโดยเส้นทาง R3A ตามแนวความคิดของ 5 ปัจจัยของ Michael E. Porter พบว่าไทยมี ความได้เปรียบ ในด้านปัจจัยการผลิต และปัจจัยพื้นฐาน นอกจากนี้ด้านอุปสงค์พบว่ามีความต้องการสูง ภายในประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่มีข้อเสียเปรียบในด้าน อุตสาหกรรมสนับสนุน กล่าวคือบริษัท ขนส่งสินค้าและบริษัทนำเข้าส่งออกจะต้องเป็นบริษัทที่จดทะเบียนกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเท่านั้นทำ ให้เกิดการผูกขาด ส่วนมาตรการของรัฐสามารถสร้างโอกาสและอุปสรรคต่อการส่งออกผลไม้ไทยทางเส้นทาง R3A

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

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