

บทที่ 1

บทนำ

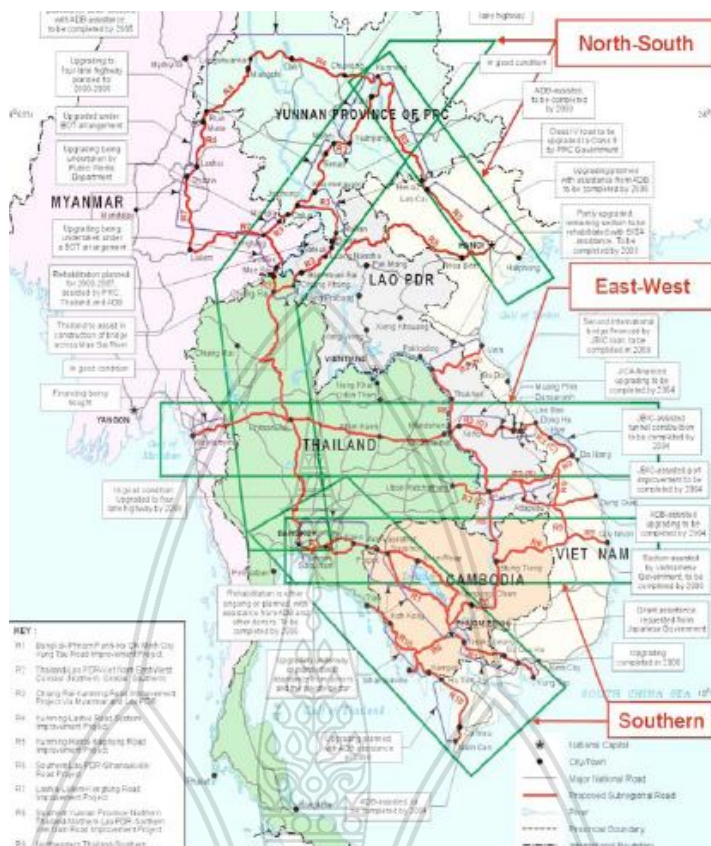
1. หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันแนวโน้มการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอันเนื่องมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่มีการเปิดเสรีทางการค้ากลุ่มประเทศต่างๆ ในโลกจึงได้มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในเวทีการค้า ดังเช่นกลุ่มประเทศอาเซียนกับจีน ได้ลงนามกรอบความตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน (Framework Agreement on ASEAN-China Comprehensive Economic Cooperation) ส่งผลให้จีนได้ลดภาษีสินค้าเกษตรเหลือร้อยละ 0 ในปี พ.ศ.2552-2553 มูลค่าการค้าไทย-จีนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากความต้องการสินค้านำเข้า-ส่งออกของทั้งสองประเทศมีอย่างต่อเนื่องตามอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ข้อตกลงการค้าอาเซียน-จีน และไทย-จีน ที่มีการแลกเปลี่ยนสิทธิประโยชน์ทางภาษีเป็นตัวกระตุ้นมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งสองให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง สินค้าที่ไทยส่งออกไปยังจีนส่วนใหญ่เป็นวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ขั้นต้น เช่น อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก แผงวงจรไฟฟ้าและผักผลไม้ ในปี 2551 มีมูลค่าการส่งออก 532,319.04 ล้านบาท (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2553) สินค้านำเข้าที่สำคัญจากจีน ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน เครื่องจักรและส่วนประกอบ เสื้อผ้า และเครื่องจักรกล มีมูลค่านำเข้า 670,342.74 ล้านบาท โดยเส้นทางการขนส่งสินค้าไทย-จีน จะขนส่งทางเรือเป็นหลักผ่านท่าเรือไทยไปยังท่าเรือในมณฑลทางตะวันออกของจีน เช่น เซี่ยงไฮ้ กวางตุ้ง และเจียงซู (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2553)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศจีนในปัจจุบันให้ความสำคัญต่อการพัฒนามณฑลทางทิศตะวันตกและทางทิศใต้ของประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากความต้องการยกระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของมณฑลเหล่านี้ให้มีความเจริญใกล้เคียงกับมณฑลทางทิศตะวันออกที่มีความมั่งคั่งหนึ่งในมณฑลที่เป็นเป้าหมายของการพัฒนานี้คือมณฑลยูนนาน ซึ่งมียุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญคือการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงคูนหมิง-กรุงเทพฯ เพื่อเป็นการเชื่อมโยงตลาดของประเทศในกลุ่มอาเซียนและจีนตอนใต้เข้าด้วยกัน และยังเป็นเส้นทางออกทะเลของมณฑลทางทิศตะวันตกของจีนอีกด้วย ซึ่งมณฑลยูนนานเป็นส่วนหนึ่งของกรอบความร่วมมือประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-regional countries: GMS) ประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย

สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม สหภาพพม่า และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ได้ลงนามในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation: GMS) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุนอุตสาหกรรมเกษตรและบริการสนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกันตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันรวมทั้งเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในตลาดโลก โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB: Asian Development Bank) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2,300,000 ตารางกิโลเมตร มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคนและเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้สาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขาได้แก่คมนาคมขนส่งโทรคมนาคมพลังงานการค้าการลงทุนเกษตรสิ่งแวดล้อมการท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เมื่อจีนได้รวมเขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี (Gaungxi-Zhousong Autonomous region) เข้าในกรอบความร่วมมือ GMS และผลักดันให้เป็นศูนย์กลางความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน (ASEAN+China) เส้นทางโลจิสติกส์สายใหม่เชื่อมโยงไทยและจีนตอนใต้ (กวางซี) จึงเป็นที่ต้องการและมีความสำคัญมากในอนาคตแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ในกรอบความร่วมมือ GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EastWest Economic Corridor: EWEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ดังภาพที่ 1.1

ประเทศไทยซึ่งถือเป็นศูนย์กลางของเส้นทางโลจิสติกส์ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) รัฐบาลจึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) โดยมีวิสัยทัศน์ คือ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ยุทธศาสตร์ที่สำคัญคือยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และกลยุทธ์หลักคือ การพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนากระบวนการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเช่น Logistics Center (LC) Distribution Center (DC) และ Container Yard (CY) เป็นต้น ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆภายในประเทศได้แก่บริเวณที่เป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางกิจกรรมการผลิตและการค้าของภูมิภาค



ภาพที่ 1.1 แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ใน GMS

ในปีพ.ศ. 2550 เศรษฐกิจของจีนตอนใต้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ผลผลิตทั้งหมดรวมภายใน มณฑลยูนนานเท่ากับ 472.2 พันล้านหยวน (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2554) จากแรงสนับสนุนทั้ง ภาคการผลิตและภาคการใช้จ่ายและการลงทุน โดยภาคเกษตรขยายตัวในเกณฑ์สูงจากการปรับ โครงสร้างการผลิตและการขยายพื้นที่เพาะปลูกในสินค้าเกษตรหลัก ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมเร่งตัว ขึ้นจากการผลิตในกลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมหนักเป็นสำคัญสำหรับภาคการใช้จ่ายเพื่ออุปโภค บริโภคขยายตัวตามรายได้ภาคเกษตรและนอกภาคเกษตรและ นอกจากนี้ปริมาณการค้าระหว่าง ประเทศเพิ่มขึ้นมากโดยเฉพาะการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียนผลผลิตทั้งหมดรวมของมณฑลยูนนาน มีมูลค่าสูงถึง 401.9 พันล้านหยวนตามการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.9 ภาคเกษตรกรรมขยายตัวในเกณฑ์ดีโดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.1 การค้าระหว่างประเทศของมณฑล ยูนนานขยายตัวในอัตราเร่งตัวขึ้นโดยการนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 34.2 เป็น 2,814.6 ล้านดอลลาร์ สหรัฐฯและการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 28.6 เป็น 3,396 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯส่งผลให้ดุลการค้าเกินดุล 581.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯสำหรับมูลค่าการค้าระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งคิด

เป็นสัดส่วนร้อยละ 34.8 ของมูลค่าการค้ารวมกับต่างประเทศทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากปีก่อนสูงถึงร้อยละ 40.6 เป็น 2,170.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเฉพาะการส่งออกที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 เป็น 1,630 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขณะที่การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 เป็น 540 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย นับตั้งแต่ปี 2534 ประเทศไทยเป็นผู้ผลิตยางพาราอันดับหนึ่งของโลก และจีนเป็นตลาดส่งออกสำคัญอันดับที่ 1 ของไทย เนื่องจากการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ในจีนมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องคาดการณ์ว่าจีนจะเป็นประเทศผู้ใช้จ่ายที่มีบทบาทสำคัญที่สุดในช่วงระยะ 15 ปีต่อจากนี้เมื่อพิจารณาการส่งออกปี 2547 - 2551 มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 1.1) และในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2552 มีปริมาณ 1.94 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 74.6 ของเป้าหมาย และมีมูลค่า 93,764.48 ล้านบาท โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.5 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมดของไทย และในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มปลูกยางพาราเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 5% ของผลผลิตทั้งประเทศจากทั้งหมด 3.2 ล้านตันมีพื้นที่รวมทั้งหมด 2.2 ล้านไร่จากพื้นที่ทั้งหมดทั่วประเทศ 15 ล้านไร่ ผลผลิตรวมปี 2550 จำนวน 1.56 แสนตัน และมีการพยากรณ์ว่า ในปี 2555 ผลผลิตของภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะสูงถึง 347,120 ตัน (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2554)

ตารางที่ 1.1 ปริมาณการส่งออกยางพาราของประเทศไทย ปี 2547-2551

	2547	2548	2549	2550	2551
มูลค่า (ล้านบาท)	137,454.19	148,679.86	205,483.11	194,338.73	223,628.23
อัตราการขยายตัว	18.70	8.17	38.21	-5.42	15.07

จากการร่วมมือทางเศรษฐกิจที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของภาคเกษตรกรรมหลายเส้นทางเพื่อเตรียมการรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของจีนตอนใต้ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีเส้นทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับจีนตอนใต้อยู่หลายเส้นทาง ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงทำการศึกษาสภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์สำหรับการส่งออกยางพาราตามเส้นทางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้ รวมทั้งศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งยางพารา และข้อจำกัดต่างๆ ในการพัฒนาเส้นทางโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งยางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงเพื่อตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนา

ประเทศ อันจะนำมาซึ่งการขยายโอกาสทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและการส่งเสริมความสัมพันธระหว่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อศึกษา วิเคราะห์ โครงข่ายทางเลือกในการขนส่งทางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีน

2.2 เพื่อคัดเลือกโครงข่ายทางเลือกในการขนส่งทางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีน

3. ขอบเขตการศึกษา

3.1 สภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งทางพารา ประกอบด้วย โครงข่ายคมนาคมศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot) ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate) และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) รวมถึงแผนแม่บทด้านโลจิสติกส์ของประเทศและโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง

3.2 การศึกษาเส้นทางโลจิสติกส์จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้ จะศึกษาเส้นทางโลจิสติกส์จำนวน 4 เส้นทาง จากจุดต้นทางที่จังหวัดนครพนมไปยังเมืองชิงเต่า มณฑลซานตง โดย ได้แก่

- เส้นทางการขนส่งทางพาราในปัจจุบัน ต้นทาง นครพนม (รถบรรทุก) ทำเรือแหลมฉบัง (เรือ) ถึงปลายทาง ทำเรือชิงเต่า เส้นทางที่มีศักยภาพในการขนส่งอีก 3 เส้นทางที่จะศึกษาในงานวิจัยนี้ได้แก่

- ต้นทาง นครพนม (รถบรรทุก) ซานออย (รถบรรทุก) หานหนิง (รถบรรทุก) ถึงปลายทาง ชิงเต่า

- ต้นทาง นครพนม (รถบรรทุก) ทำเรือห้วงอ่าว (เรือ) ถึงปลายทาง ทำเรือชิงเต่า

- ต้นทาง นครพนม (รถบรรทุก) ซานออย (รถไฟ) หานหนิง (รถไฟ) ถึงปลายทาง ชิงเต่า



ภาพที่ 1.2 เส้นทางโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งยางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่จีนตอนใต้

3.3 การศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งยางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้ จะพิจารณาเฉพาะปัจจัย 3 ปัจจัยเท่านั้น ได้แก่ ระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนการขนส่ง สำหรับการขนส่งยางพาราที่มีลักษณะเป็นยางแผ่นรมควันรวมกันเป็นก้อนและบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต และขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

3.4 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งยางพารา จะศึกษาเฉพาะในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน

4. นิยามศัพท์เฉพาะ

4.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ประกอบด้วยท่าเรือศูนย์บริการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ สภาพถนน และการจราจร

4.2 เส้นทางโลจิสติกส์ หมายถึง เส้นทางที่สามารถขนส่งยางพาราจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้ได้ โดยทางรถบรรทุก ทางรถไฟ และทางเรือ ทั้งหมด 5 เส้นทาง ดังข้อที่ 3.2

4.3 การขนส่งยางพารา หมายถึง การขนส่งยางพาราที่อยู่ในรูปของยางแผ่นรมควันรวมกันเป็นก้อนบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต

5. ระเบียบวิธีวิจัย

5.1 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลสภาพทั่วไปและโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางโลจิสติกส์ข้อ 3.2 เช่น สภาพถนน ระยะทาง การขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ศูนย์กระจายสินค้า เป็นต้น

5.2 ศึกษารวบรวมข้อมูลการดำเนินงานตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน รวมทั้งกรอบความร่วมมืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษากรอบความร่วมมือทางการค้า การขนส่ง พืชการศุลกากรและการส่งออกยางพาราแผ่นรมควันจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยสู่จีนตอนใต้

5.3 ศึกษาและรวบรวมข้อมูลการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของยางพาราในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ปริมาณวัตถุดิบในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รูปแบบการขนส่งและการส่งออก เป็นต้น

5.4 ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ (Supply Chain & Logistics) ระบบการขนส่ง (Transportation System) และการต้นทุนการขนส่ง (Transportation Cost)

5.5 วิเคราะห์เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งยางพาราตามเส้นทาง โลจิสติกส์จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่จีนตอนใต้ โดยพิจารณา 3 ปัจจัย ได้แก่ ระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนการขนส่ง ระหว่างเส้นทางโลจิสติกส์ข้อ 3.2

5.6 สรุปผลการวิจัยและจัดทำรายงานรูปเล่มวิทยานิพนธ์

6. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทราบความคืบหน้าของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ตามเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและจีนตอนใต้

6.2 เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานภาครัฐในการก่อสร้าง บูรณะ หรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อให้รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจในอนาคต

6.3 เพื่อเป็นแนวทางแก่ผู้ที่สนใจในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่ในการค้า การลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์ระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยและจีนตอนใต้

7. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ 15 เดือน โดยมีแผนการดำเนินงานสามารถแสดงได้ดังนี้

รายละเอียดกิจกรรมตามแผนงาน	เดือน															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลสภาพปัจจุบันของ โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และข้อมูลทั่วไปสำหรับการขนส่งทางพาราตามเส้นทางโลจิสติกส์	█	█	█	█												
2. ศึกษารวบรวมข้อมูลการดำเนินงานตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน					█	█										
3. ศึกษาและรวบรวมข้อมูลการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของขงพาราในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ						█	█									
4. ศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง								█	█	█						
5. วิเคราะห์เปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางพาราตามเส้นทางโลจิสติกส์จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่จีนตอนใต้											█	█	█	█		
6. สรุปผลการวิจัยและจัดทำรูปเล่มวิทยานิพนธ์															█	█