

การศึกษาระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกยางพาราและผลไม้จากไทยไปจีน

เจริญชัย โขมพัตราภรณ์¹ เตือนใจ สมบูรณ์วิวัฒน์¹ ธนัญญา วสุศรี²
วลัยลักษณ์ อัครีวงศ์³ ชัชชาติ รัชชานนท์ชัย⁴

¹คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

²บัณฑิตวิทยาลัยการจัดการและนวัตกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

³คณะวิทยาศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

⁴คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์

{ckhomp@gmail.com, tuanjai.som@kmutt.ac.th, twasusri@gmail.com, walailak_ut@yahoo.com,
chatchalee@gmail.com}

บทคัดย่อ

ประเทศไทยได้ดำเนินการเจรจาเพื่อจัดทำข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement: FTA) กับประเทศต่างๆ เพื่อเป็นการขยายการค้าสู่ประเทศใกล้เคียงและประเทศคู่ค้าใหม่ที่มีศักยภาพในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ล่าสุด ผู้นำจีนและผู้นำอาเซียน (ซึ่งไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกของอาเซียน) ได้ลงนามใน "ความตกลงการค้าสินค้า ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างอาเซียนและจีน" หรือที่เรียกกันในนาม "เอฟทีเออาเซียน-จีน" ทั้งนี้รายการกลุ่มสินค้าที่ผู้ประกอบการไทยค่อนข้างพร้อมสำหรับการเปิดเสรีกับจีน ภายใต้กรอบเขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน ได้แก่ กลุ่มยางพารา กลุ่มปิโตรเคมีและเม็ดพลาสติก กลุ่มเยื่อและกระดาษ กลุ่มอาหาร ผักและผลไม้บางชนิด และกลุ่มอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น ผลกระทบแก่ไทยที่คาดว่าจะตามมาจากการเปิดการค้าเสรีอาเซียน-จีนนี้ คือการค้าขายระหว่างไทยและจีนจะเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามไทยควรมีการศึกษาการจัดการและโครงสร้างระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับโอกาสทางการค้าที่จะเพิ่มขึ้นนี้ด้วย

บทความนี้นำเสนอการศึกษาการจัดการและโครงสร้างโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกยางพาราและผลไม้ของไทยไปยังจีน ตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การแปรรูปและ/หรือการบรรจุสินค้า จนกระทั่งลำเลียงขนส่งไปถึงท่าเรือส่งออก การศึกษานี้ไม่รวมระบบโลจิสติกส์ของการค้าผ่านแดน (Border Trade) โดยใช้ยางพาราและผลไม้เป็นกรณีศึกษา เพื่อแสดงโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเริ่มจากสวน ผ่านเส้นทางการไหลภายในประเทศไทย ประตูทางออกจากไทย ถึงประตูทางเข้าของจีน และได้แสดงกิจกรรมโลจิสติกส์ รูปแบบการขนส่งของสินค้าทั้งสองในเส้นทางการขนส่งที่เป็นอยู่ และประเด็นสำคัญๆ ในเชิงโลจิสติกส์

คำสำคัญ: ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน, ระบบโลจิสติกส์การส่งออกของไทย, ยางพารา, ผลไม้

1. บทนำ

ข้อตกลงการค้าเสรีเป็นกลไกความร่วมมือเชิงพาณิชย์ระหว่างประเทศ มีเป้าหมายเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจระหว่างประเทศคู่ค้า โดยการลดภาษีนำเข้าของสินค้าในรายการที่ตกลงกัน ซึ่งสินค้าหรืออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องย่อมได้รับผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบจากข้อตกลงดังกล่าว กลุ่มที่อาจได้รับประโยชน์คือกลุ่มที่ได้รับการยกเว้นภาษีระหว่างประเทศคู่ค้า สามารถส่งสินค้าไปขายได้ในราคาที่ต่ำลง มีความสามารถใน

การแข่งขันเหนือกว่าสินค้าที่ส่งออกจากประเทศอื่นๆ ที่ไม่มีข้อตกลง ในทางกลับกัน กลุ่มที่อาจได้รับผลด้านลบคือ กลุ่มสินค้าที่เป็นชนิดเดียวกันกับสินค้านำเข้า เนื่องจากสินค้าคู่แข่งที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า เป็นที่คาดหมายว่าสินค้าที่อยู่ในรายการยกเว้นภาษีจะมีการเพิ่มปริมาณการนำเข้าและส่งออก และจะสามารถเป็นกลไกหนึ่งในการกระตุ้นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

อย่างไรก็ตาม กลไกสำคัญอันหนึ่งที่จะสามารถเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันระดับประเทศ ก็คือ ระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ระบบโลจิสติกส์ที่ดีจะสามารถช่วยให้ผู้ผลิตนำส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคด้วยระยะเวลาอันสั้น ด้วยปริมาณและคุณภาพที่ลูกค้าต้องการ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมการผลิต และลดต้นทุนในการดำเนินงาน

เมื่อพิจารณาในแง่ของระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน โดยเฉพาะวงจรการไหลของสินค้าแล้ว การที่จีนยอมเปิดเสรีให้กับสินค้าของไทยโดยการลดภาษีนำเข้าภายใต้กรอบเอฟทีเออาเซียน-จีนนั้น ส่งผลให้มีแนวโน้มการขยายตัวทางการค้าขายระหว่างทั้งสองประเทศมากขึ้น รัฐบาลไทยได้คำนึงถึงผลกระทบในเชิงโลจิสติกส์ของการเปิดการค้าเสรีที่จะเกิดขึ้น หากแต่เป็นที่ทราบกันว่าจีนมีความละเอียดอ่อนของกลไกในระบบโลจิสติกส์ค่อนข้างมาก ยกตัวอย่างเช่น การกระจายสินค้าเข้าสู่ตลาดภายในของจีนยังคงมีอุปสรรคสำคัญทั้งในช่วงกลางและช่วงปลายของวงจรการไหลของสินค้า โดยเฉพาะระบบขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศจีนที่ยังคงควบคุมโดยรัฐ ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม ดังนั้นการส่งสินค้าไทยเพื่อไปวางจำหน่ายในตลาดจีนยังคงมีอุปสรรคและผูกขาดโดยวิสาหกิจของรัฐ เมื่อสินค้าของไทยผ่านด่านศุลกากรไปได้แล้ว จึงมิได้หมายความว่า จะกระจายสินค้าต่อไปถึงมือผู้บริโภคจีนได้โดยง่าย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาอุปสรรคและปัญหาที่เกิดขึ้นในแง่โลจิสติกส์ของการส่งสินค้าไปยังตลาดจีน ตลอดจนเส้นทางและกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้สินค้าไทยสามารถแข่งขันกับสินค้าจีนในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ได้มากขึ้น

บทความนี้วัตถุประสงค์ที่จะนำเสนอผลศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดการและโครงสร้างโลจิสติกส์ในโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกของไทยไปยังจีนที่เป็นอยู่ (AS-IS) ตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การแปรรูปและ/หรือการบรรจุสินค้า จนกระทั่งลำเลียงขนส่งไปถึงท่าเรือส่งออก โดยเลือกสินค้า 2 ประเภท คือ ผลไม้และยางพาราเป็นกรณีศึกษา ในการแสดงถึงการไหลของสินค้าจากไทยสู่จีนในรูปแบบ (Modes) ของการขนส่งที่ไม่ใช่การค้าผ่านแดน เพื่อแสดงโครงสร้างระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเริ่มจากสวน ผ่านเส้นทางทางรถไฟภายในประเทศไทย ประตูทางออกจากไทย จนกระทั่งประตูทางเข้าของจีน และนำเสนอกิจกรรมโลจิสติกส์ของสินค้าทั้งสองในเส้นทางขนส่งที่เป็นอยู่รวมถึงรูปแบบการขนส่ง และประเด็นที่สำคัญในเชิงโลจิสติกส์

ในหัวข้อถัดไปของบทความนี้จะกล่าวถึงระเบียบวิธีวิจัย ในหัวข้อที่ 3 และ 4 จะกล่าวถึงระบบโลจิสติกส์ของยางพารา และผลไม้ ตามลำดับ และหัวข้อสุดท้ายจะเป็นการสรุปประเด็นข้อค้นพบต่างๆ

2. ระเบียบวิธีวิจัย

2.1. วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษานี้ได้เลือกใช้การวิจัยเชิงบุกเบิก (Exploratory research) ในการศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์ที่เป็นอยู่ ณ ปัจจุบัน (AS-IS) โดยเริ่มจากการสำรวจข้อมูลพื้นฐาน และสร้างความเข้าใจ/อธิบายแนวคิด รูปแบบการดำเนินงานและการไหลของกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าไทย-จีนให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยเทคนิคที่ใช้มีดังนี้

1. การศึกษานำร่องเพื่อการวิเคราะห์เชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) โดยใช้คำถามเพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์แสดงความคิดเห็นเพิ่มเติม เป็นการสัมภาษณ์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพและ

สถานการณ์ต่างๆ ในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในส่วนของการค้าไทย-จีน โดยผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถให้คำตอบได้อย่างเสรี

2. การศึกษาด้วยกรณีศึกษา (Case study) โดยเลือกกรณีศึกษาสินค้าตัวอย่าง 2 รายการ ได้แก่ ยางพารา และผลไม้ จากนั้นจะทำการศึกษาสินค้าทั้ง 2 รายการในทุกกิจกรรม ตั้งแต่ก่อนเข้าสู่กระบวนการผลิต จนกระทั่งถึงขั้นตอนการส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อที่จะสามารถเข้าใจรายละเอียดและทราบถึงขั้นตอน ข้อเท็จจริง ปัญหา อุปสรรค ข้อได้เปรียบ และ ข้อเสียเปรียบทางด้านการค้าภายใต้กรอบการค้าเสรี อาเซียน-จีน

เหตุผลของการเลือกใช้กรณีศึกษาในงานวิจัยนี้ เนื่องจากเทคนิคดังกล่าวจะช่วยให้เกิดความเข้าใจในสถานการณ์ปัจจุบัน ("Real world" events) ซึ่ง McCutcheon and Meredith (1993) ได้กล่าวไว้ว่า โดยทั่วไปแล้ว การศึกษาถึงธุรกิจที่ดำเนินงานอยู่นั้นจะต้องไม่มีการควบคุมเงื่อนไขต่างๆ โดยการศึกษาดูด้วยกรณีศึกษามักจะถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาทฤษฎีขึ้นมาใหม่ หรือตรวจสอบและทำความเข้าใจกับสถานการณ์ที่ไม่คุ้นเคย นอกจากนี้กรณีศึกษายังสามารถนำมาใช้เพื่อสนับสนุน ขยายการศึกษาในประเด็นข้อสงสัยเกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่ปรากฏอยู่อีกด้วย

2.2. เกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกสินค้า

สำหรับการพิจารณาคัดเลือกสินค้านั้นได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญที่ใช้ในการคัดเลือกสินค้าตัวอย่างไว้ ดังนี้

1. สินค้าที่เป็นกรณีศึกษาจะต้องเป็นสินค้าที่อยู่ในรายการขอตกลงการค้าเสรี หรือพร้อมกับการเปิดเสรีกับจีน
2. สินค้าที่เป็นกรณีศึกษาจะต้องเป็นสินค้าส่งออกไปจีนที่มียอดมูลค่าสูงเป็นอันดับต้นๆ และมีศักยภาพที่จะแข่งขันกับสินค้าจีนได้ทั้งในตลาดต่างประเทศ และตลาดโลก
3. สินค้าที่เป็นกรณีศึกษาควรเป็นสินค้าเกษตรกรรมที่สร้างรายได้ให้กับเกษตรกรระดับรากหญ้าของประเทศ หรือเป็นสินค้าที่มีแนวโน้มและศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง
4. เป็นสินค้าที่มีเส้นทางการขนส่งไปจีนโดยมีเส้นทางการขนส่งทั้งทางรถไฟ ทางเครื่องบิน และทางเรือ หรือมีเส้นทางการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง เพื่อที่จะสามารถทราบและเข้าใจถึงเส้นทางการขนส่ง สภาพเงื่อนไข ตลอดจนข้อจำกัดต่างๆ ในการส่งออกสินค้าที่เป็นกรณีศึกษาไปจีน และเป็นประโยชน์ต่อการวิเคราะห์หาเส้นทางและทางเลือกที่เหมาะสมต่อไป
5. สินค้าที่เป็นกรณีศึกษาควรเป็นสินค้าทั้งที่เน่าเสีย (Perishable product) และไม่เน่าเสีย (Non-perishable product) ซึ่งสะท้อนถึงลักษณะการบรรจุและรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันเพื่อสามารถใช้เป็นตัวแทนสำหรับการอธิบายระบบโลจิสติกส์ของสินค้าที่เน่าเสียและไม่เน่าเสียตัวอื่นๆ

จากเกณฑ์ข้างต้นงานวิจัยนี้จึงได้คัดเลือกสินค้าตัวอย่าง 2 รายการ ได้แก่ ยางพารา ซึ่งเป็นตัวแทนของสินค้าที่ไม่เน่าเสีย และ ผลไม้ ซึ่งเป็นตัวแทนของสินค้าที่เน่าเสียง่าย เป็นกรณีศึกษาสำหรับวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกไปยังจีนด้วยมูลค่าที่สูง นอกจากนี้รูปแบบการขนส่งของสินค้าทั้ง สองรายการสามารถสะท้อนให้เห็นถึงรูปแบบการขนส่งภายในประเทศ และระหว่างประเทศค่อนข้างครบถ้วน นอกจากนี้สินค้าทั้ง 2 รายการยังเป็นสินค้าที่มีรูปแบบการบรรจุที่แตกต่างกัน เนื่องจากเป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย และไม่เน่าเสียง่าย รายละเอียดของเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกสินค้าตัวอย่าง แสดงดังตารางที่ 1 ต่อไปนี้

ตารางที่ 1 เกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือกสินค้าตัวอย่างที่เป็นกรณีศึกษา

	อยู่ในรายการข้อตกลง	รูปแบบการขนส่งภายในประเทศ				รูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศ				ลักษณะของสินค้า	
		รถบรรทุก	รถไฟ	น้ำ	อากาศ	รถบรรทุก	รถไฟ	น้ำ	อากาศ	เนาเสีย	ไม่เนาเสีย
ยางพารา	✓	✓	✓	✓			✓	✓			✓
ผลไม้	✓	✓						✓	✓	✓	

3. ระบบโลจิสติกส์ของการส่งออกยางพาราไปจีน

พื้นที่ปลูกยางพารากระจายอยู่ในเกือบทุกภาคทั่วประเทศ ได้แก่ ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งบางพื้นที่ของภาคเหนือ ทั้งนี้ในปี 2548 พื้นที่การเพาะปลูกยางพาราส่วนใหญ่จะอยู่ในภาคใต้ โดยจังหวัด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ตรัง สงขลา นราธิวาส เป็น 5 จังหวัดที่ให้ผลผลิตสูงที่สุดในประเทศไทย [10] ทั้งนี้ยางพาราเป็นพืชยืนต้นที่จะทำการปลูกในช่วงต้นหรือช่วงปลายฤดูฝนหลังช่วงที่มีฝนตกชุกเพราะเป็นช่วงที่ดินมีความชุ่มชื้นพอเหมาะ ส่วนการกรีดยางนั้นปีหนึ่งๆ จะกรีดยางได้เฉลี่ยประมาณ 120-180 วัน ซึ่งในการกรีดยางแต่ละครั้งจะได้เศษยางหรือขี้ยาง (ส่วนที่ได้จากยางกันถ้วยและยางติดเปลือก) เป็นผลพลอยได้อีกด้วย โดยน้ำยางและขี้ยางที่ได้นี้จะถูกนำไปขายในตลาดยางพาราเพื่อที่จะนำเข้าสู่กระบวนการผลิตหรือการแปรรูปขั้นต้น 4 รูปแบบ คือ ยางแผ่น (Sheet) ยางเครพ (Crepes) น้ำยางข้น (Latex concentrate) และ ยางแท่ง (Block rubbers) [5]

3.1. รูปแบบการขายน้ำยางพาราและยางแผ่นดิบ

เกษตรกรผู้เพาะปลูกยางของไทยส่วนใหญ่เป็นเจ้าของสวนขนาดเล็ก และกระจัดกระจายอยู่ในภาคใต้ กลไกในการขายน้ำยางพาราและยางแผ่นดิบนั้น จากการเข้าพื้นที่สัมภาระของที่มีวิสัยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. เกษตรกรขายน้ำยางพาราผ่านสหกรณ์เพื่อผลิตเป็นยางแผ่นรมควัน แล้วนำส่งขายไปยังตลาดกลางยางพาราซึ่งเป็นตลาดกลางที่เกิดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2534 โดยมีตลาดกลางยางพาราทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ ตลาดกลาง จ.สงขลา ตลาดกลาง จ.สุราษฎร์ธานี และตลาดกลาง จ.นครศรีธรรมราช ซึ่งการดำเนินงานของตลาดกลางนี้จะเป็นในลักษณะของการประมูล
2. พ่อค้ายางทำการรวบรวมยางพาราจากชาวสวนแล้วนำไปขายต่อยังโรงงานหรือตลาดกลางยางพารา
3. เกษตรกรรายใหญ่จะรวบรวมและนำยางมาขายให้แก่ตลาดกลางยางพาราเอง โดยส่วนใหญ่จะเป็นเกษตรกรที่อยู่ใกล้บริเวณตลาดกลางยางพาราทั้ง 3 แห่ง

3.2. การแปรรูปยางและการใช้

ปริมาณผลิตยางธรรมชาติของไทยได้เพิ่มขึ้นจาก 2.35 ล้านตันในปี 2543 เป็น 2.96 ล้านตันในปี 2547 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.96 โดยมีอัตราการขยายตัวของการผลิตยางธรรมชาติ ในช่วงระหว่างปี 2543-2547 เฉลี่ยร้อยละ 6.54 ต่อปี และมีปริมาณการส่งออกยางธรรมชาติของไทยเพิ่มขึ้นเป็น 2.58 ล้านตันในปี 2547 จากปริมาณ 2.16 ล้านตันในปี 2543 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.44 อัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 7.05 ต่อปี และเมื่อพิจารณาปริมาณการผลิตแยกตามประเภท [5] พบว่า ยางที่มีปริมาณการผลิตมากที่สุดคือ ยางแผ่นรมควัน มีปริมาณการผลิต 1.25 ล้านตัน รองลงมาคือ ยางแท่ง มีปริมาณการผลิต 1.05 ล้านตันและน้ำยางข้น มีปริมาณ

การผลิต 0.49 ล้านตัน ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนการผลิตทั้งหมด จะเห็นได้ว่า ปริมาณการผลิตยางแผ่นรมควันและยางแท่งมีสัดส่วนการผลิตถึงร้อยละ 78.99 ของการปริมาณการผลิตยางธรรมชาติรวมทั้งหมด [9]

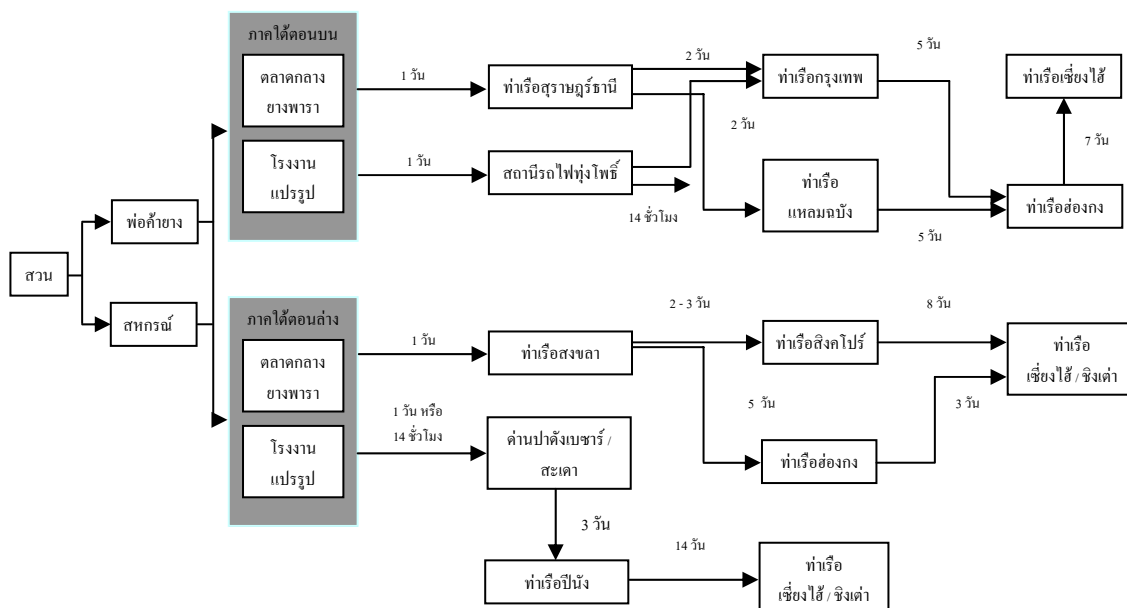
ส่วนการใช้ยางภายในประเทศ ในปี 2548 มีปริมาณการใช้ในประเทศ 0.317 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 10.87 ของปริมาณการผลิตยางทั้งหมดในประเทศ และส่งออกต่างประเทศคิดเป็น 2.6 ล้านตัน หรือคิดเป็นร้อยละ 89.13 โดยที่การค้าของตลาดโลกทั้งหมดมีปริมาณ 6.3 ล้านตัน ประเทศไทยจึงมีส่วนแบ่งการตลาดโลกคิดเป็นร้อยละ 43.65 [10] จีนเป็นตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย ตั้งแต่ปี 2544 จนถึง 2548 มีแนวโน้มการส่งออกเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี 2546 เป็นต้นมา จีนได้กลายเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ของไทย โดยยางพาราส่วนใหญ่ไปขึ้นที่ ทำเรือเซียงไฮ้ ทำเรือชิงเต่า และทำเรือเทียนจิน

3.3. ระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกยางพาราไปจีน

จากการสัมภาษณ์กับเอกชนผู้ส่งออก บริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ด้านศุลกากร ทำเรือ สถานีรถไฟ พบว่า การขนส่งยางพารามีปริมาณการขนส่งที่สูงที่สุดของภาคใต้ โดยรูปแบบการขนส่งนั้น สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนตามภูมิภาคของภาคใต้ ได้แก่ ภาคใต้ตอนบน ตั้งแต่สุราษฎร์ธานีขึ้นไป และภาคใต้ตอนล่าง ตั้งแต่สุราษฎร์ธานีลงไป พบว่า โรงงานแปรรูปที่อยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานีให้ความสำคัญกับการขนส่งโดยทางรถไฟ คือ จากสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ ไปยัง ทำเรือกรุงเทพฯ หรือ ทำเรือแหลมฉบัง ส่วนโรงงานแปรรูปที่อยู่ภาคใต้ตอนล่างส่วนใหญ่จะขนส่งโดยรถไฟ หรือ รถบรรทุก ผ่านไปยังด่านปาดังเบซาร์เพื่อไปขึ้นเรือที่ทำเรือปีนังมากกว่าการส่งออกที่ทำเรือสงขลา โดยรูปที่ 1 แสดงระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกยางพาราไปประเทศจีน พร้อมระยะเวลาเฉลี่ย และปริมาณการส่งออกยางพารา ณ ด้านต่าง ๆ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 2 [7]

ตารางที่ 2 ปริมาณการส่งออกยางพารา ณ ด้านต่างๆ (หน่วย : ตัน)

ปี	ท่า กรุงเทพ ฯ	ท่า สงขลา	แหลม ฉบัง	ปาดัง เบซาร์	สะเตา	เบตง	ภูเก็ต	เซียง แสน	อื่น ๆ	รวม
2544	166,061	429,250	64,157	709,651	251,861	27,982	222,238	-	170,789	2,042,079
2545	429,990	408,223	60,182	770,804	303,385	35,326	198,870	-	147,636	2,354,416
2546	454,087	509,091	69,365	851,766	338,307	38,274	157,596	2,682	152,282	2,573,450
2547	340,454	387,141	145,304	946,427	359,234	41,018	113,941	25,534	278,043	2,637,096
2548	320,694	317,401	138,164	935,163	475,203	35,174	97,982	38,902	273,715	2,632,398



รูปที่ 1 ระบบโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกยางพาราไปประเทศจีน

4. ระบบโลจิสติกส์ของการส่งออกผลไม้ไปจีน

แต่เดิมไทยเก็บภาษีผลไม้นำเข้าจากจีนในอัตราร้อยละ 36.05 และจีนเก็บภาษีไทยในอัตรานำเข้าร้อยละ 33.05 [2] เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2546 ไทยและจีนตกลงที่จะให้มีการเร่งลดภาษีในสินค้าหมวดผักและผลไม้ (พิกัด 07-08) โดยลดเป็นศูนย์ทันทีตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546 จากการศึกษามูลค่าการส่งออกและนำเข้าผลไม้รายเดือน (ล้านบาท) ระหว่างไทยและจีนตั้งแต่ก่อนข้อตกลงทางการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ต.ค.2544-ก.ย.2546) และหลังข้อตกลงทางการค้าเสรีอาเซียน-จีน (ต.ค.2546-ก.ย.2548) พบว่าภายหลังการจัดทำข้อตกลงทางการค้าประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้า ดังแสดงในตารางที่ 3 ต่อไปนี้

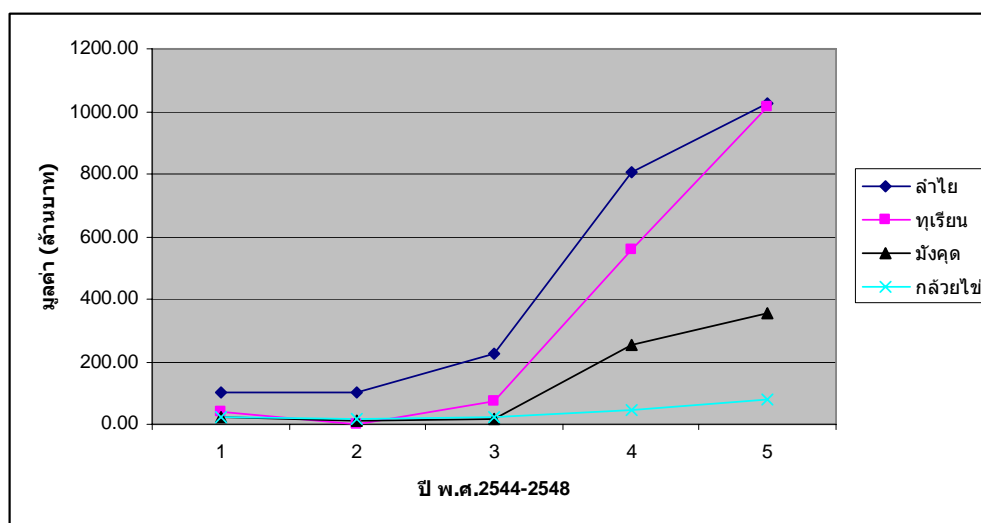
ตารางที่ 3 การเปลี่ยนแปลงมูลค่าการส่งออก-นำเข้าผลไม้ ดุลการค้าก่อนและหลังการลดภาษี 0%

ระยะเวลา	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)	ดุลการค้า (ล้านบาท)
ก่อน FTA (ต.ค.44-ก.ย.46)	3677.58	2601.35	1076.23
หลัง FTA (ต.ค.46-ก.ย.48)	7220.36	6026.53	1193.83
% การเปลี่ยนแปลง	96.33	131.67	10.93

ที่มา กรมศุลกากร [4]

ชนิดของผลไม้ (พิกัด 08) ที่ส่งออกไม่จีนที่สำคัญๆ คือ ลำไย ทูเรียน มังคุด ส้มโอ กล้วยไข่ ลิ้นจี่ สับปะรดแห้ง และ มะละกอ เป็นต้น โดยมูลค่าการส่งออกสูงสุด 3 อันดับแรกคือ ลำไย ทูเรียน และ มังคุด [4] อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าลำไยจะเป็นที่นิยมของประชาชนจีนไม่ว่าจะเป็นลำไยสดหรือลำไยแห้ง แต่หลังจากปี 2546 เป็นต้นมา จีนได้มีการพัฒนาสายพันธุ์ลำไยและเพิ่มพื้นที่ในการปลูกลำไยมากขึ้น โดยเฉพาะลำไยพันธุ์ดีของจีน 2 สายพันธุ์คือ Fuyee และ Chulian ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับลำไยพันธุ์ดีของไทย จึงทำให้ลำไยที่จีนผลิตได้เองสามารถทดแทนลำไยจากไทยไปได้ส่วนหนึ่ง และมีแนวโน้มว่าในอนาคตจีนอาจจะสามารถผลิตลำไยเพื่อการบริโภคในประเทศได้อย่างเพียงพอ [3] สำหรับทูเรียนและมังคุด เป็นผลไม้ที่มีศักยภาพในตลาดจีน

และมีสภาวะการแข่งขันน้อยเมื่อเทียบกับประเทศคู่แข่งของผลไม้ไทย คือ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และ อินโดนีเซีย [8]



รูปที่ 2 มูลค่าการส่งออกผลไม้ไทยไปจีน ปี 2544 – 2548

3.1. ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับทุเรียน และมังคุด

ทุเรียนเป็นผลไม้ที่มีการเก็บเกี่ยวได้ในทุกเดือนของปี สำหรับมังคุดจะเก็บเกี่ยวได้เฉพาะเดือน มีนาคม ถึงกันยายนเสียเป็นส่วนใหญ่ จังหวัดที่มีการเพาะปลูกทุเรียนและมังคุดสูงสุดอยู่ในภาคตะวันออกและภาคใต้ โดยแหล่งปลูกทุเรียนที่สำคัญคือ จังหวัดจันทบุรี ระยอง ตราด ชุมพร และนครศรีธรรมราช ทุเรียนเพื่อการส่งออกนั้นผลผลิตส่วนใหญ่มาจากภาคตะวันออก ผู้ส่งออกส่วนใหญ่จะมีผู้รวบรวมเป็นของตนเองซึ่งส่วนใหญ่จะตั้งใกล้กับพื้นที่ปลูกหรือที่เรียกว่า “ล้ง” จะเปิดเมื่อถึงฤดูกาลที่มีผลผลิตออกสู่ตลาด เกษตรกรจะทำการเก็บผลผลิตมาส่งที่ล้ง ล้งจะมีหน้าที่คัดเกรดตามคุณภาพผลผลิต ถ้าไม่ผ่านเกรดจะมีพ่อค้ามารับซื้อเพื่อไปขายต่อในพื้นที่หรือตลาดไท ขั้นตอนในล้งจะมีการคัดเกรด ตรวจสอบความอ่อนแก่ บรรจุภัณฑ์ และใส่ตู้คอนเทนเนอร์ โดยขั้นตอนการบรรจุจะเสร็จสิ้นภายในล้ง หลังจากนั้นจะมีรถหัวลากทำการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือกรุงเทพ และทำการขนส่งไปประเทศจีน ซึ่งส่วนใหญ่ส่งผ่านไปยังเมืองกวางเจา ก่อนจะกระจายไปยังพื้นที่ส่วนอื่นของจีน

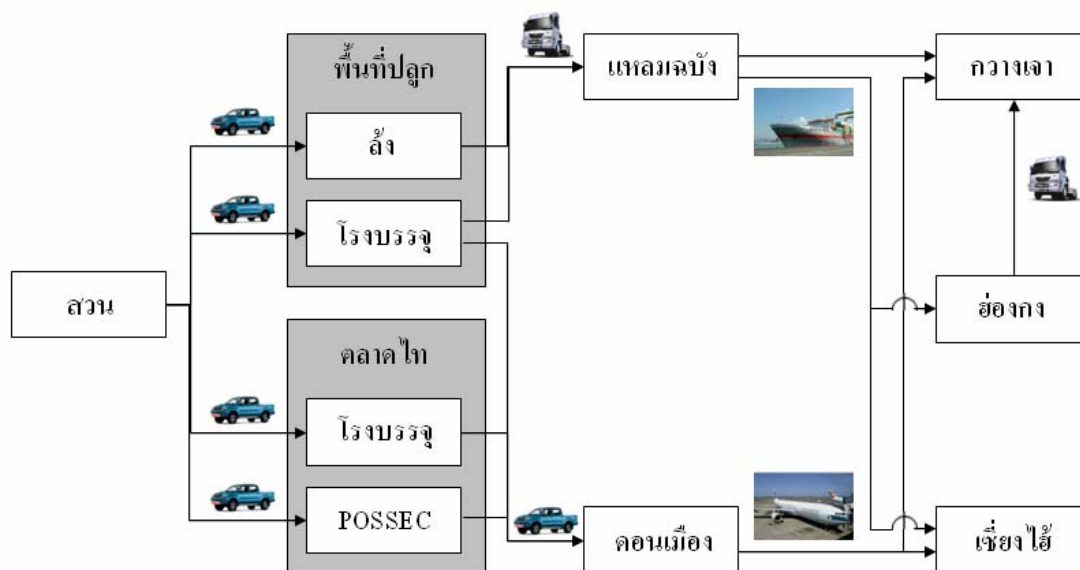
การส่งออกมังคุดไปตลาดต่างประเทศมีทั้งในรูปแบบมังคุดสดแช่เย็นและมังคุดสดแช่แข็ง แต่ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของ มังคุดสดแช่เย็น เนื่องจากเป็นที่นิยมของผู้บริโภคมากกว่าเพราะมีรสชาติดีกว่ามังคุดสดแช่แข็ง มังคุดที่เป็นที่นิยมของตลาดต่างประเทศจะเป็นมังคุดที่มีผลขนาดใหญ่ ตั้งแต่น้ำหนักผลละ 80 กรัม (เกรด A) จนถึงน้ำหนักผลละ 110 กรัม (เกรดพิเศษหรือจัมโบ้) เนื้อมังคุดต้องไม่เป็นเนื้อแก้วและไม่มียางภายในผล นอกจากนี้สีผิวของผลต้องเป็นมัน ซึ่งหากมีส่วนที่เป็นผิวลายหรือผิวตกรจะจะต้องไม่เกินร้อยละ 5 ของผิวผลทั้งหมด [6] โดยทั่วไปเกษตรกรมักจะเก็บเกี่ยวผลผลิตและนำมาส่งมายังล้ง และล้งจะทำการคัดเกรดคุณภาพของผลผลิต ถ้าพบว่ามีตำหนิไม่เข้าเกณฑ์ที่ตั้งไว้ก็จะถูกส่งขายไปยังตลาดขายส่ง หรือพ่อค้ารายย่อยในพื้นที่

3.2. ระบบโลจิสติกส์ของผลไม้ไทยไปจีน

ระบบโลจิสติกส์ของผลไม้เพื่อการส่งออกจากไทยไปจีน ประกอบด้วย การขนส่ง (Transportation) ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายผลไม้จากแหล่งผู้ผลิต หรือผู้จัดเก็บไปยังลูกค้าในระดับต่างๆ การจัดการคลังสินค้า (Warehousing) เป็นการรวบรวม จัดเก็บและส่งออก เนื่องจากผลไม้เป็นสินค้าที่เน่าเสีย จึงต้องมีวิทยาการหลัง

การเก็บเกี่ยว การเก็บรักษาในห้องทำความเย็น หรือตู้เย็นในระหว่างการขนส่ง การลำเลียงเปลี่ยนถ่ายสู่ท่าเรือ หรือท่าอากาศยาน (Material handling) การจัดการสารสนเทศ การจัดการเอกสารทางศุลกากร และใบอนุญาต การส่งออก (Information processing)

การส่งออกผลไม้จากประเทศไทยไปยังจีนมีทั้งการขนส่งทางเรือและทางอากาศ โลจิสติกส์ของผลไม้ส่งออกทั้งสองทางนี้เริ่มต้นที่สวนแล้วถูกรวบรวม บรรจุ ขนส่ง จัดเก็บ โดยมีโครงสร้างดังแสดงในรูปที่ 3 ส่วนรูปแบบและเส้นทางการขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นไปดังรูปที่ 4

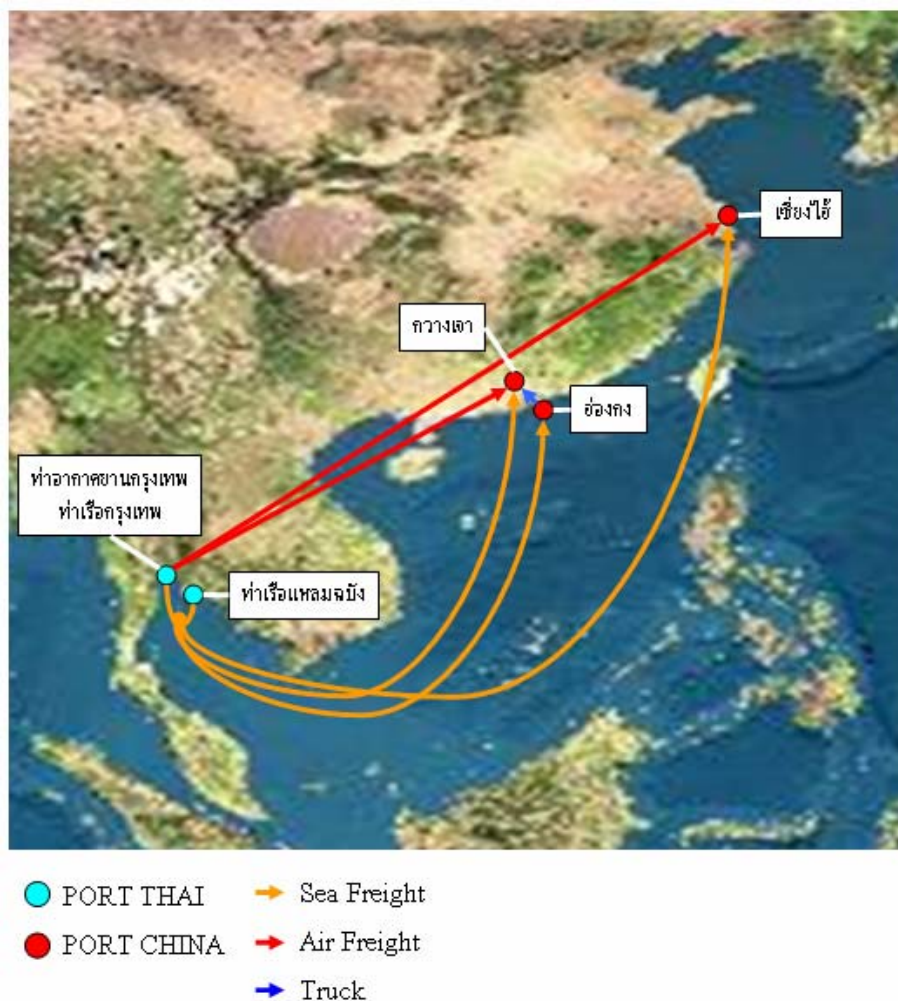


รูปที่ 3 โครงสร้างของการขนส่งของผลไม้จากไทยไปจีน

5. ปัญหาและการพัฒนา

ถึงแม้ว่าแนวโน้มการค้าระหว่างไทยและจีนจะมีสูงมากขึ้น แต่ก็ยังพบปัญหาและอุปสรรคในการส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภคชาวจีนอยู่มาก ปัญหาสำคัญๆ ที่พบในระหว่างการศึกษาที่เกี่ยวกับยางพาราและผลไม้ คือ

1. ต้นทุนยางแผ่นของประเทศไทยสูงกว่าคู่แข่ง คือ อินโดนีเซีย ซึ่งมีสาเหตุเนื่องจากมีสิ่งปลอมปนในยางแผ่นมาก ส่งผลให้ต้องมีการจ้างแรงงานในการคัดเกรด



รูปที่ 4 แผนภาพรูปแบบและเส้นทางหลักของการขนส่งผลไม้จากไทยไปจีน

2. ยางพารายังเป็นสินค้าในหมวดสินค้าอ่อนไหวในข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียนจีน ซึ่งหมายความว่า จีนยังสามารถเรียกเก็บภาษีนำเข้ายางพาราจากไทยได้ในอัตราร้อยละไม่เกิน 10 ข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน ไม่ได้ช่วยให้การค้ายางเพิ่มขึ้น ยอดขายที่เพิ่มขึ้นนั้นเกิดจากความต้องการบริโภคของประเทศจีน
3. ค่าระวางเรือของท่าเรือสงขลามีราคาแพง คือ 450 USD/ตู้ เมื่อเทียบกับท่าเรือปีนัง 220 USD/ตู้ ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าไปใช้ท่าเรือปีนัง ในประเทศมาเลเซีย
4. ท่าเรือสงขลาไม่มีเครนยกตู้ อุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการขนถ่ายปัจจุบันคือ เครื่อง Forklift 41 ตัว แต่ไม่มีเครน (Quay-side gantry crane) ส่งผลให้จำกัดเที่ยวเรือที่จะใช้ท่าเรือ
5. ปัญหาร่องน้ำตื้นเขินบริเวณปากแม่น้ำตาปี ท่าเรือสุราษฎร์ธานี และท่าเรือสงขลา ส่งผลกระทบต่อขนาดของเรือที่สามารถเทียบท่าได้
6. ความไม่เพียงพอของขบวนรถไฟขนส่งสินค้า เป็นปัญหาต่อเนื่องมาจากสภาพหัวลาก แคร่ มีจำนวนไม่เพียงพอ และอยู่ในสภาพที่ไม่พร้อม การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟออกทางด่านปาดังเบซาร์นั้นเป็นการดำเนินงานของบริษัทของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นการเสียเงินตราให้ต่างประเทศโดยใช่เหตุ
7. ความล่าช้าในการยกตู้ขึ้นลงโดยบริษัทมาเลเซีย ณ ด่านปาดังเบซาร์

8. คุณภาพการผลิตของสวนผลไม้ส่วนมากขาดการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ใช้เทคนิคและวิธีการเดิมๆ ในการเพาะปลูก ขาดการพัฒนาคุณภาพเพื่อการส่งออก เป็นปัญหาในการจัดหาผลไม้ที่มีมาตรฐานและได้คุณภาพ ข้อจำกัดนี้ทำให้การขยายตัวการส่งออกค่อนข้างช้า
9. เกษตรกรขาดความรู้ความสามารถในการพัฒนาเทคนิควิธีการด้านการเกษตรต่างๆ งานวิจัยเหล่านี้ถูกทำออกมาเป็นจำนวนมากแต่ไม่ค่อยได้ถูกเผยแพร่และถ่ายทอดสู่เกษตรกร ทำให้ไม่สามารถนำความรู้ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้จริง
10. เกษตรกรไม่ทราบหรือเข้าถึงข้อมูลข่าวสารด้านการตลาดและการเกษตรได้ยาก ราคาที่ได้ค่อนข้างต่ำไม่จูงใจให้มีการปรับปรุงคุณภาพ ส่งผลให้ไม่มีเงินลงทุนในการพัฒนา ส่วนหนึ่งเนื่องจากผลไม้ที่ออกในฤดูราคาจะต่ำ ผ่านระบบการตลาดที่ผ่านหลายขั้นตอน ทำให้ได้ราคาลดลง เกษตรกรรายย่อยได้รับราคาค่อนข้างต่ำ เพราะไม่มีอำนาจในการต่อรองราคากับผู้รวบรวมหรือพ่อค้าส่ง
11. ขาดแคลนความรู้และเทคโนโลยีในการเก็บเกี่ยว ทำให้เกิดร่องรอยความบอบช้ำของผลิตภัณฑ์ ส่งผลกระทบต่อความสดของผลผลิต
12. การขนส่งของเกษตรกรมาที่จุดรวบรวม (ไม่มีห้องเย็น) การขนส่งมาที่จุดรวบรวมส่วนใหญ่จะเป็นในช่วงเช้าและกลางวัน ซึ่งเป็นช่วงที่มีอุณหภูมิสูง ทำให้ผลไม้สูญเสียน้ำหนักบางส่วนในระหว่างการขนส่ง
13. หน่วยงานไทยมีกฎระเบียบมากกว่าที่ลูกค้าต้องการ กฎระเบียบเรื่องการตรวจสอบคุณภาพของหน่วยงานต่างๆ เช่น สารเคมีตกค้าง เป็นต้น
14. ไม่มีมาตรฐานในการตรวจสอบสารเคมี กรมวิชาการเกษตรทำการตรวจสอบสารเคมีตกค้าง โดยการนำผลไม้ทั้งเปลือกทั้งเนื้อทำการไม่ให้ละเอียด (ในต่างประเทศไม่แต่เนื้อ) และนำไปตรวจสอบในห้องแล็บ ผลที่ออกมาส่วนใหญ่ก็ไม่พบสารเคมีตกค้าง ทั้งๆที่ความเป็นจริงเนื้อผลไม้จะถูกเปลือกหุ้มอีกชั้นหนึ่งหากนำแต่เนื้อผลไม้มาทำการตรวจก็ไม่พบสารเคมีตกค้างเช่นกัน
15. ระเบียบการแต่ละมณฑลไม่เหมือนกัน เพิ่มความยุ่งยากการส่งออก การนำสินค้าเข้าไปในประเทศจีนก็ต้องผ่านข้อกีดกันต่างๆ มากมาย เมื่อจะขนถ่ายลำเลียงผ่านแต่ละมณฑล ก็จะมีระเบียบการที่แตกต่างกันระหว่างมณฑล ทำให้เกิดความยุ่งยากและเสียเวลา ต้นทุนสูงขึ้น

ส่วนปัญหาและข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ในการส่งออกไปจีนโดยรวม

คือ

1. การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เป็นอีกหนึ่งปัญหาใหญ่ของประเทศ เนื่องจากมีปริมาณการส่งออกวัตถุดิบมากกว่าปริมาณตู้สินค้านำเข้า ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่า ทำให้มีต้นทุนในการส่งออกสูงขึ้น
2. ระบบสารสนเทศ เอกสารการส่งออกระหว่างประเทศบางครั้งเกิดความสับสนล่าช้า
3. นโยบายรัฐบาลยังไม่มีความต่อเนื่อง ส่วนใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เช่น การประกันราคาผลผลิต
4. การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็นประตูไปสู่ภูมิภาค โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) จะต้องขยายขีดความสามารถของสถานบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ให้มากขึ้น ส่วนการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ต้องปรับปรุงท่าเทียบเรือให้สามารถรองรับเรือประเภท Roll On / Roll Off (RO/RO) ระหว่างประเทศได้ ควบคู่ไปกับการพัฒนาท่าเรือที่ยังว่างอยู่ให้มีผู้เข้ามาบริหารทำได้เต็ม และพัฒนาท่าเทียบเรือภูมิภาคให้เข้มแข็งมากขึ้นเป็นต้น

5. พัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โดยตั้ง Hub ประจำภาคเพื่อประสานระบบขนส่งให้สมบูรณ์ โดยมีโครงการที่จะพัฒนาย่านคอนเทนเนอร์ในภูมิภาค และขนส่งจากย่านคอนเทนเนอร์ในภูมิภาคไปยังปลายทาง
6. พัฒนาระบบขนส่งไปสู่ระบบราง ทางน้ำ และทางท่อ เพื่อให้การขนส่งมีปริมาณมากขึ้น แต่สามารถลดต้นทุนการขนส่งและประหยัดพลังงานได้ ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาการพัฒนาระบบราง ทางน้ำ และทางท่อ ให้เกิดความเชื่อมโยงกัน (Inter-modal Transportation) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ดำเนินโครงการทางคู่ในช่วงชุมทางจะเชิงเทรา-ท่าเรือแหลมฉบัง ด้านบริษัท ไทยเดินเรือ จำกัด (บทด.) ดำเนินการส่งเสริมการใช้เรือประเภท Roll On / Roll Off (RO/RO)
7. พัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์สำหรับระบบการขนส่งทางภาคพื้น เพื่อให้บริการแบบ Door-to-Door ซึ่งได้ตั้งคณะกรรมการโลจิสติกส์แห่งชาติขึ้นมาเป็นเจ้าภาพในการดำเนินงานทั้งหมด พร้อมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีขั้นตอนมากๆ ให้น้อยลง และนำระบบ IT เข้ามาใช้มากขึ้น

6. กติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สัญญาเลขที่ RDG4950037

7. เอกสารอ้างอิง

- [1] McCutcheon and Meredith (1993) Conducting case study research in operations management, Journal of Operations Management, Vol.11 pp. 239-256.
- [2] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2546, การวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระหว่างอาเซียนและจีน [Online], Available : <http://www.ftamonitoring.org>
- [3] กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2547, โครงการการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรองรับการที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก และการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน [Online], Available : <http://www.thaifta.com>
- [4] กรมศุลกากร, 2549, [Online], Available : <http://www.customs.go.th>
- [5] โครงการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อรองรับการที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกและการจัดทำเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน" [Online], Available: http://www.thaifta.com/study_ascnwto.html
- [6] ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2543, การผลิตและส่งออกมังคุดของ ไทย [Online], Available <http://www.thaifarmzone.com>
- [7] สถาบันวิจัยยาง กรมวิชาการเกษตร, 2548, "สถิติยาง" [Online], Available: www.rubberthai.com
- [8] สภาธุรกิจไทย-จีน, 2546, มองตลาดผลไม้ ผ่านสายตา สภาธุรกิจไทย-จีน [Online], Available : <http://www.soc.cmu.ac.th>
- [9] สุภาพร บัวแก้ว, อเนก กุณาละสิริ, พัชรินทร์ ศรีวารินทร์ และสมจิตต์ ศิขรินมาศ, 2548, "โครงการศึกษาสถานการณ์การผลิตและการตลาดยาง", สำนักตลาดกลางยางพาราหาดใหญ่, [Online], Available: <http://www.rubberthai.com>

- [10] สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2548, ข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจม สำนักพิมพ์ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, กรุงเทพฯ หน้า 34 – 35.