



การศึกษาการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน



สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
เอกสารวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร เลขที่ 109
25 เมษายน 2560

BUREAU OF AGRICULTURAL ECONOMIC RESEARCH
OFFICE OF AGRICULTURAL ECONOMICS
MINISTRY OF AGRICULTURAL AND COOPERATIVES
AGRICULTURAL ECONOMIC RESEARCH NO. 109
25 APRIL 2017

การศึกษาการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน

โดย

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

บทคัดย่อ

การศึกษาการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์การค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน ระบบโลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน และปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าโคเนื้อของไทย โดยศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศเหนือได้แก่ ด้านเชียงของและด่านเชียงแสน จังหวัดเชียงรายของไทย ผ่านด่านชายแดนของ สปป.ลาว ไปยังของจีน และศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศตะวันตก คือ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ของไทยผ่านด่านชายแดนเมียนมาร์ ในการศึกษาครั้งนี้ได้เก็บรวบรวมข้อมูลเชิงลึกโดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและพ่อค้าสินค้าเกษตรตามแนวชายแดนของไทย สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน รวม 30 ราย โดยศึกษาข้อมูลปี 2558 (1 ตุลาคม 2557 – 30 กันยายน 2558)

ผลการศึกษาพบว่า จากการที่ปริมาณการผลิตโคเนื้อของไทยมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการนำเข้าโคเนื้อจากเมียนมาร์ คิดเป็นร้อยละ 99 ของปริมาณนำเข้าโคเนื้อทั้งหมด เส้นทางโลจิสติกส์การนำเข้าโคเนื้อมาจากเมียนมาร์ โดยมีผู้รวบรวมโคมีชีวิตจากเมืองย่างกุ้ง ขนส่งโดยรถบรรทุกมาที่จุดรวบรวมที่เมืองเมะละแหม่ง จากนั้นต้อนโคเนื้อโดยการเดินเท้ามาที่เมืองเมียวดี เพื่อผ่านมายาชายแดนไทย อ.แม่สอด จ.ตาก รวมระยะทาง 420 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 5-7 วัน และส่วนใหญ่เข้าคอกพักของเอกชน มีบางส่วนเข้าตลาดโคกระบือแม่สอด จ.ตาก โดยโคเนื้อที่นำเข้ามากกว่าร้อยละ 90 มีพ่อค้าในภาคกลางซื้อแล้วนำไปเลี้ยงขุนก่อนที่จะส่งออก สปป.ลาว และส่งต่อไปยังจีน มี 2 เส้นทาง เส้นทางทางน้ำ นำโคเนื้อลงเรือที่ด่านกักสัตว์เชียงแสน จ.เชียงราย ผ่าน สปป.ลาว ขึ้นท่าเรือสบหลายของเมียนมาร์ และนำโคเนื้อขึ้นรถบรรทุกต่อไปยังเมืองโรงแ มณฑลยูนนานของจีน รวมระยะทาง 242 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 17-30 ชม. มีต้นทุนโลจิสติกส์รวม 18.10 บาทต่อกิโลกรัม เป็นต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 11.46 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 63.31 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาเป็นต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการคลังสินค้า 2.57 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 14.20 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนบริหารการจัดการ 4.07 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 22.49 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเส้นทางบก นำโคเนื้อลงเรือข้ามฟากที่ อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย ไปยังบ้านด่าน แวงบ่อแก้ว สปป.ลาว และขนส่งโคเนื้อโดยใช้รถบรรทุกไปตามเส้นทาง R3A ไปยังด่านบ่อเต็นเพื่อส่งโคเนื้อให้กับพ่อค้าจีนที่มารอรับเพื่อจูงต่อที่ด่านบ่อหาร เพื่อนำส่งพ่อค้าต่อไป รวมระยะทาง 279 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 14 - 15 ชม. มีต้นทุนโลจิสติกส์รวม 22.19 บาทต่อกิโลกรัม เป็นต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 15.53 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 69.99 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาเป็นต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการคลังสินค้า 2.54 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 11.45 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนบริหารการจัดการ 4.12 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 18.57 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งปัจจัยที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์มากที่สุด เนื่องจากระยะทางขนส่งโคเนื้อจากจุดที่นำเข้ามีระยะทางไกล และขนส่งไปยังแหล่งเลี้ยงที่สำคัญในเขตภาคกลาง และส่งออกทางด้านเชียงแสนและเชียงของ จ.เชียงราย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังจีน ปัญหาและอุปสรรค ได้แก่ กฎระเบียบในการนำเข้าของไทย เส้นทางลำน้ำโขงบางฤดูน้ำลด ส่งผลให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าไป สปป.ลาว และจีนตอนใต้ได้ การสู้รบและความไม่สงบในพื้นที่ประเทศเมียนมาร์ ข้อเสนอแนะ ภาครัฐควรเข้มงวดในเรื่องการปราบปรามการเก็บส่วย ควรมีการเจรจา 3 ฝ่าย ด้านกฎระเบียบการผ่านแดน ให้สะดวกแก่ผู้ขนส่งและสร้างความร่วมมือทางการค้าระหว่างไทย- เมียนมาร์- สปป.ลาว - จีน เร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบทางการค้าไปสู่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกให้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

คำนำ

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ได้ทำการศึกษาสถานการณ์การค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน ระบบโลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อ ผ่านด่านชายแดน และปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าโคเนื้อของไทย โดยศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศเหนือได้แก่ ด้านเชียงของและด่านเชียงแสน จังหวัดเชียงรายของไทยผ่านด่านชายแดนของ สปป.ลาว ไปยังของจีน และศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศตะวันตก คือ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ของไทยผ่านด่านชายแดนเมียนมาร์ เพื่อใช้เป็นแนวทางเพื่อจัดทำนโยบายสินค้าเกษตรตามแนวชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายบริหารจัดการสินค้าเกษตรในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร ขอขอบคุณกรมปศุสัตว์ ด้านกักสัตว์ตาก ด้านกักสัตว์เชียงราย ผู้ประกอบการโคเนื้อทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในการประสานงานและช่วยให้ข้อมูลในการศึกษาในครั้งนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

สำนักวิจัยเศรษฐกิจการเกษตร

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

เมษายน 2560

สารบัญ

| | หน้า |
|---|------|
| บทคัดย่อ | ข |
| คำนำ | ค |
| สารบัญ | ง |
| สารบัญตาราง | จ |
| สารบัญภาพ | ฉ |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา | 1 |
| 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา | 2 |
| 1.3 ขอบเขตของการศึกษา | 2 |
| 1.4 วิธีการศึกษา | 2 |
| 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 3 |
| บทที่ 2 การตรวจเอกสาร แนวคิดและทฤษฎี | 4 |
| 2.1 การตรวจเอกสาร | 4 |
| 2.2 แนวคิดและทฤษฎี | 9 |
| บทที่ 3 ข้อเท็จจริง | 18 |
| 3.1 สถานการณ์การค้าภาพรวม | 18 |
| 3.2 สถานการณ์การค้าโคเนื้อรายด่าน | 33 |
| 3.3 กฎระเบียบการนำเข้า-ส่งออก | 33 |
| บทที่ 4 ผลการศึกษา | 41 |
| 4.1 โลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน | 41 |
| 4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อของไทย | 57 |
| บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ | 59 |
| 5.1 สรุป | 59 |
| 5.2 ข้อเสนอแนะ | 59 |
| บรรณานุกรม | 61 |

สารบัญตาราง

| ตารางที่ | | หน้า |
|----------|--|------|
| 3.1 | มูลค่าการค้าชายแดนไทย – เมียนมาร์ ปี 2553-2557 | 19 |
| 3.2 | มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนไทย – เมียนมาร์ (รายด่าน) ปี 2553-2557 | 19 |
| 3.3 | มูลค่าการนำเข้าผ่านด่านชายแดนไทย – เมียนมาร์ (รายด่าน) ปี 2553-2557 | 20 |
| 3.4 | มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอดไปยังเมียนมาร์ 10 อันดับแรก ปี 2557 | 23 |
| 3.5 | มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศเมียนมาร์ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด 10 อันดับแรก ปี 2557 | 24 |
| 3.6 | มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน ปี 2553-2557 | 25 |
| 3.7 | มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้แยกรายด่าน ปี 2553-2557 | 26 |
| 3.8 | มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านชายแดนจังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ปี 2553-2557 | 27 |
| 3.9 | มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนจังหวัดเชียงราย ปี 2553-2557 | 28 |
| 3.10 | มูลค่าการส่งออกหมวดสินค้ากสิกรรมผ่านชายแดนจังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ปี 2553-2557 | 28 |
| 3.11 | มูลค่าการนำเข้าหมวดสินค้ากสิกรรมจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนจังหวัดเชียงราย ปี 2553-2557 | 29 |
| 3.12 | ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าโคมีชีวิต ปี 2553-2557 | 38 |
| 3.13 | ปริมาณและมูลค่าการส่งออกโคมีชีวิต ปี 2553-2557 | 38 |
| 3.14 | การนำเข้าโคเนื้อรายด่านกักกันสัตว์ ปี 2553-2557 | 39 |
| 3.15 | การส่งออกโคเนื้อรายด่านกักกันสัตว์ ปี 2553-2557 | 40 |
| 4.1 | รายการต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อ | 52 |
| 4.2 | ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำเฉลี่ยบาทต่อตัว | 55 |
| 4.3 | ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำเฉลี่ยบาทต่อกิโลกรัม | 55 |
| 4.4 | ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกเฉลี่ยบาทต่อตัว | 56 |
| 4.5 | ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกเฉลี่ยบาทต่อกิโลกรัม | 56 |

สารบัญภาพ

| ภาพที่ | | หน้า |
|--------|---|------|
| 2.1 | กระบวนการจัดการในระบบโลจิสติกส์ | 13 |
| 3.1 | แผนที่อำเภอตามแนวชายแดนของจังหวัดตากที่ติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ | 21 |
| 3.2 | แผนที่ที่ตั้งคลังสินค้าชั่วคราวจำนวน 22 คลัง | 22 |
| 3.3 | มูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557 | 31 |
| 3.4 | มูลค่าการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557 | 31 |
| 3.5 | มูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557 | 32 |
| 3.6 | มูลค่าการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557 | 32 |
| 3.7 | สรุปขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าปศุสัตว์เข้าราชอาณาจักร | 36 |
| 3.8 | สรุปขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าปศุสัตว์ออกราชอาณาจักร | 37 |
| 4.1 | เส้นทางโลจิสติกส์ของโคมีชีวิตจากเมียนมาร์ผ่านไทยไปสปป.ลาวและต่อไปจีน | 42 |
| 4.2 | เส้นทางโลจิสติกส์โคเนื้อทางน้ำ อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย | 43 |
| 4.3 | คอกพักสัตว์ที่ด่านกักกันสัตว์เชียงใหม่ | 44 |
| 4.4 | รถบรรทุกขนโคมีชีวิตมาเตรียมลงเรือเพื่อส่งออกไปยังสปป.ลาวและส่งต่อไปจีน | 44 |
| 4.5 | การต้อนโคมีชีวิตลงเรือเพื่อส่งออกไปยังสปป.ลาวและส่งต่อไปจีน | 45 |
| 4.6 | เรือขนส่งโคมีชีวิตที่พร้อมจะเดินทางไปยังท่าเรือสบห้วย เมียนมาร์ | 45 |
| 4.7 | จุดที่ขึ้นฝั่งของโคเนื้อ บริเวณท่าเรือสบห้วย เมียนมาร์ | 46 |
| 4.8 | คอกพักสัตว์ที่เมืองโง่ จีน | 46 |
| 4.9 | เส้นทางโลจิสติกส์โคเนื้อทางบก บ้านแจมปอง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย | 47 |
| 4.10 | คอกพักสัตว์ที่บ้านแจมปอง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย | 48 |
| 4.11 | การไล่ต้อนโคเนื้อไปลงเรือที่จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย | 48 |
| 4.12 | การต้อนโคเนื้อไปลงเรือที่จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย | 49 |
| 4.13 | คอกพักสัตว์ ที่บ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว | 49 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

สภาพทางเศรษฐกิจและการค้าของโลกในช่วงที่ผ่านมามีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทั้งด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การคมนาคมขนส่ง การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ และการแข่งขันทางการค้าที่รุนแรง ซึ่งมูลค่าการค้าของไทยเมื่อรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มีการขยายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะการค้าตามแนวชายแดนที่ไทยมีแนวชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจโดยในแต่ละปีมีการค้าระหว่างกันคิดเป็นมูลค่าหลายแสนล้านบาท ในปี 2557 ไทยมีการค้าชายแดนกับทั้งสี่ประเทศ เป็นมูลค่า 987,572 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากมูลค่า 924,237 ล้านบาท ของปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.85 จากมูลค่าการค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยรัฐบาลให้ความเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทยใน 5 พื้นที่ชายแดน เพื่อให้สามารถก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนได้อย่างสมบูรณ์ในปี 2558 ได้แก่ 1) แม่สอด จ.ตาก 2) อรัญประเทศ จ.สระแก้ว 3) ตราด 4) มุกดาหาร 5) สะเดา จ.สงขลา (ด้านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์) โดยเน้นการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้ประชาชน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนใน ปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาความแออัดบริเวณด่านชายแดน และได้เห็นชอบหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 4 เรื่อง ได้แก่ 1) สิทธิประโยชน์สำหรับการลงทุน 2) การให้บริการจุดเดียวแบบเบ็ดเสร็จ 3) มาตรการสนับสนุนการใช้แรงงาน ต่างด้าว และ 4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากรในพื้นที่เพื่อให้สามารถรองรับกิจกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและเชื่อมโยงในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ (ทำเนียบรัฐบาล, 2557)

ศักยภาพในการผลิตโคเนื้อและเนื้อโคคุณภาพดีของไทยและเป็นที่ต้องการของประเทศเพื่อนบ้านสำหรับนักท่องเที่ยวและผู้มีรายได้สูง แต่ผลผลิตโคเนื้อที่มีแนวโน้มลดลงตลอด 3-4 ปีที่ผ่านมา และ ในปี 2558 ผลผลิตเริ่มเพิ่มขึ้น แต่การเพิ่มผลผลิตโคเนื้อนั้นทำได้ค่อนข้างยากและต้องอาศัยระยะเวลา โดยในปี 2558 จากราคาโคเนื้อในประเทศที่สูงขึ้นและการประสบปัญหาจัดหาโคเนื้อนำเข้า จึงมีการนำเข้าโคเนื้อจากออสเตรเลียเพื่อนำมาขุนและบริโภคภายในประเทศ การนำเข้าโคเนื้อส่วนใหญ่เกือบร้อยละ 90 ส่วนหนึ่งนำเข้าจากเมียนมาร์เพื่อนำมาบริโภคในประเทศและมีบางส่วนนำเข้ามาและส่งออกไปที่แต่อีกส่วนหนึ่งนำเข้ามาเลี้ยงขุนระยะสั้น 2-3 เดือน ก่อนส่งออกไปยัง สปป.ลาว และส่งต่อไปยังจีน ดังนั้นการจัดการโลจิสติกส์เป็นสิ่งสำคัญในการบริหารจัดการสินค้าโคเนื้อ ในขณะที่เดียวกันก็มีการนำเข้าสินค้าเกษตรจากเพื่อนบ้าน ซึ่งมีเป้าหมายการรวมกลุ่มเพื่อเป็นฐานการผลิตและตลาดเดียวกัน บนพื้นฐานของความร่วมมือ พึ่งพาทรัพยากรร่วมกัน แต่การพัฒนาการบริหารจัดการตลอดโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรยังประสบปัญหาหลายประการ โดยเฉพาะในเรื่องของการจัดการโลจิสติกส์สินค้าเกษตร ที่คาดว่าไทยมีต้นทุนอยู่ที่ร้อยละ 21-25 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ GDP ซึ่งไทยยังขาดองค์ความรู้ในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ ตั้งแต่ก่อนการผลิต การเก็บเกี่ยว

การเก็บรวบรวมและการกระจายสินค้า การขาดแคลนแรงงาน ทำให้ต้นทุนสูง ไม่สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

ดังนั้น เพื่อเป็นการสร้างโอกาสทางการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงสถานการณ์และสภาพทั่วไปของการค้าตามแนวชายแดน การบริหารจัดการโลจิสติกส์ รูปแบบการกระจายสินค้า การขนส่งสินค้า และพฤติกรรมการค้าตามแนวชายแดนที่เอื้ออำนวยต่อการค้าสินค้าโคเนื้อ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคทางการค้าของสินค้าโคเนื้อตามแนวชายแดน เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมของไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคและในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) รวมถึงการหาแนวทางการปรับปรุงการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้สินค้ามีต้นทุนที่ต่ำลง ลดการสูญเสียระหว่างขนส่งและระยะเวลาในการขนส่ง ทำให้สินค้ามีคุณภาพดีมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการสร้างรายได้ความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นให้กับเกษตรกร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

- 1.2.1 ศึกษาสถานการณ์การค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน
- 1.2.2 ศึกษาโลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน
- 1.2.3 ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อของไทย

1.3 ขอบเขตการศึกษาวิจัย

- 1.3.1 ศึกษาข้อมูลปี 2558 (1 ตุลาคม 2557 – 30 กันยายน 2558)
- 1.3.2 ศึกษาเฉพาะโคมีชีวิต ที่นำเข้าผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศตะวันตก ศึกษาด่านศุลกากรแม่สอดของจังหวัดตาก ของไทยผ่านด่านชายแดนจากเมียนมาร์ และส่งออกผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศเหนือ ด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย ของไทยผ่านด่านชายแดนของสปป.ลาว ไปยังจีน

1.4 วิธีการศึกษา

1.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและพ่อค้าสินค้าเกษตรและอาหารตามแนวชายแดนของไทย สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสินค้าโคเนื้อ สภาพปัญหา อุปสรรค และข้อเสนอแนะ จากแหล่งข้อมูลดังนี้

1) **ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data)** เป็นข้อมูลที่ได้จากผู้ประกอบการและพ่อค้าสินค้าเกษตรตามแนวชายแดนของไทยและปลายทางของสินค้า ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมาร์ และจีน การเลือกตัวอย่างเป็นแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในแต่ละสินค้าและแต่ละประเทศ เช่น พ่อค้ารวบรวม 2 ราย พ่อค้าส่งออก 2 ราย พ่อค้านำเข้า 2 ราย เป็นต้น และเก็บรวบรวมข้อมูลจากสมาคมต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมปศุสัตว์ กรมศุลกากร หอการค้าจังหวัด เป็นต้น

2) **ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data)** เป็นข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารงานวิจัย วิทยานิพนธ์ และสถิติต่าง ๆ จากสถาบันการศึกษาต่างๆ และหน่วยงานภาครัฐหรือเอกชนที่เกี่ยวข้องและทางเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง เช่น Trademap และ USDA เป็นต้น

1.4.2 วิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์เชิงปริมาณ โดยนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistical Analysis) เป็นการใช้ค่าสถิติอย่างง่าย เช่น ค่าผลรวม ค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ อธิบายผลประกอบตาราง ให้ทราบถึงสถานการณ์และพฤติกรรมการค้าผ่านด่านชายแดน ระบบโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าเกษตรจากแนวชายแดน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ได้ข้อมูลเพื่อใช้เป็นแนวทางเพื่อจัดทำนโยบายสินค้าเกษตรตามแนวชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.5.2 สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายบริหารจัดการสินค้าเกษตรในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร แนวคิดและทฤษฎี

2.1 การตรวจเอกสาร

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (2555) ได้ศึกษา 1) การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อศึกษาวิเคราะห์แนวโน้ม รูปแบบ และโอกาสของการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือของไทยที่เกิดจากการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศคู่ค้า และเพื่อเสนอแนะแนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือสำหรับหน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการภาคเอกชน พื้นที่เป้าหมายที่ศึกษา คือ จังหวัดเชียงรายและจังหวัดอุตรดิตถ์ ผลการวิเคราะห์ พบว่า ปัญหาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ ได้รับแรงขับเคลื่อนหลักจากสภาพแวดล้อมระดับมหภาค ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ นโยบายของรัฐบาลเมียนมาร์ที่มีปัญหากับชนกลุ่มน้อย ส่งผลต่อการค้าชายแดน ในส่วนของประเทศไทยเอง เกิดปัญหาจากการเมือง การปกครอง ที่มี การเปลี่ยนแปลงตัวผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงรายบ่อย ทำให้ขาดความต่อเนื่องในเชิงนโยบายและการปฏิบัติงาน ปัจจัยขับเคลื่อนที่เกิดในระดับพื้นที่ พบว่า เกิดจากนโยบายกีดกันทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้านทั้งสองประเทศ เพราะมีการกำหนดมาตรการควบคุมทางการค้าทั้งการนำเข้า ส่งออกอย่างเข้มงวด และมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย นอกจากนี้การปฏิบัติต่อกฎ ระเบียบทางพิธีการ นำเข้าส่งออก ของเจ้าหน้าที่ในประเทศเพื่อนบ้านแต่ละด้านมีการปฏิบัติที่แตกต่างกัน สำหรับโอกาสการค้าของไทยพบว่า เมียนมาร์ สปป.ลาว ยูนิ นาน (จีน) มีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดีต่อการค้าระหว่างประเทศทางบกในอนาคต ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนในพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน อาทิ สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 รถไฟสาย เด่นชัย-เชียงราย และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Inter Modal Facilities) ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้เสนอแนะแนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ ให้กับหน่วยงานภาครัฐ 4 แนวทาง ได้แก่ 1. การวางนโยบายการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดน 2. การทำข้อตกลงทวิภาคีเพื่อปรับปรุงกฎ ระเบียบ ทางการค้า 3. การเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อประโยชน์ต่อการค้าระหว่างประเทศ และ 4. การสร้างและกระชับความสัมพันธ์เครือข่ายความร่วมมือภาครัฐและเอกชน ส่วนแนวทางและกลยุทธ์การค้าระหว่างประเทศนำเสนอต่อภาคเอกชนประกอบด้วย กลยุทธ์วางแผนกำลังคนระยะยาวในการพัฒนานักธุรกิจระหว่างประเทศต้นแบบในภาคเหนือตอนบนจังหวัดเชียงราย และ จังหวัดอุตรดิตถ์ กลยุทธ์การสร้างความร่วมมือเพื่อสร้างความรู้ทางการค้าระหว่างประเทศ กลยุทธ์การรวมกลุ่ม ทางธุรกิจในลักษณะ Supply Chain หรือCluster และกลยุทธ์การสร้างระบบการบริหารจัดการที่เป็นระบบและทันสมัย 2) การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการค้า ศึกษาวิเคราะห์แนวโน้ม รูปแบบ และโอกาสของการค้า และเสนอแนะ แนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตกของไทยให้กับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน อันจะนำมาซึ่งประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตกร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างยั่งยืน โดยมีพื้นที่เป้าหมายในการศึกษา คือจังหวัดตาก (ด่านศุลกากรแม่สอด) และ จังหวัดกาญจนบุรี (ด่านพระเจดีย์สามองค์และช่องทางบ้านพุน้ำร้อน) ผลการศึกษาพบว่าการค้าระหว่าง

ประเทศทางบกด้านตะวันตกของไทยกับเมียนมาร์มีลักษณะพิเศษคือ เป็นการดำเนินการค้ากับชนกลุ่มน้อย หลายกลุ่มซึ่งเป็นเขตปกครองตนเอง สลับกับเขตปกครองของรัฐบาลเมียนมาร์เป็นช่วงๆ ซึ่งปัญหาและอุปสรรคการค้าที่พบจะมาจาก 2 ประการหลักๆ คือ ประการแรก จากความร่วมมือของทั้งสองประเทศที่อยู่บริเวณชายแดน ซึ่งประกอบด้วย (1) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ (2) นโยบายการค้าระหว่างประเทศ และ (3) กฎระเบียบทางการค้า ประการที่สอง จากบริเวณพื้นที่การค้าชายแดน ประกอบด้วย (1) พ่อค้าชายแดนที่อยู่ในพื้นที่ (2) ความสัมพันธ์ทางการค้าในระดับท้องถิ่น(พ่อค้าหรือผู้ซื้อ) (3) ลักษณะการซื้อขายและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า นอกจากนี้ยังพบว่าประเด็นความมั่นคงมีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินการค้าในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่ตีต่อการค้าระหว่างประเทศทางบกในอนาคต ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนในพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน อาทิ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด และโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ที่จะส่งผลดีต่อการขยายตัวทางการค้าของประเทศไทยและเมียนมาร์และพื้นที่เป้าหมายมีศักยภาพทางเศรษฐกิจที่ดีต่อการค้าระหว่างประเทศทางบกในอนาคต ประกอบกับปัจจัยสนับสนุนในพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน อาทิ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด และโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย ที่จะส่งผลดีต่อการขยายตัวทางการค้าของประเทศไทยและเมียนมาร์ ดังนั้นแนวโน้มความต้องการสินค้าจึงมีมากขึ้น โดยสินค้าหลักคือสินค้าอุปโภคบริโภค ทั้งนี้งานวิจัยได้เสนอแนะแนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตกของไทย ให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนไว้ 6 แนวทาง คือ (1) การกำหนดนโยบายการค้าระหว่างประเทศของไทยที่เชื่อมโยงกับเมียนมาร์เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (2) การกระชับความสัมพันธ์ระดับพื้นที่ เพื่อสานประโยชน์ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณพื้นที่ชายแดนไทย-เมียนมาร์ (3) การปรับปรุงกฎระเบียบทางการค้า (4) การสร้างความพร้อมและความเข้มแข็งให้แก่ผู้ประกอบการการค้าชายแดน/การค้าผ่านแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการปรับตัวและสามารถในการแข่งขัน (5) การเสริมสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าให้เอื้อประโยชน์ต่อการค้า และ (6) สนับสนุนกลไกการพัฒนาในระดับพื้นที่โดยภาครัฐควรให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ด้านการค้าระหว่างประเทศ การคัดเลือกผู้ว่าราชการจังหวัด การจัดการด้านระบบข้อมูลข่าวสาร รวมถึงการแก้ปัญหาชนกลุ่มน้อยและการลักลอบนำเข้าสินค้าอย่างจริงจัง

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (2554) ได้ศึกษาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด : โอกาสและศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมของพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ในการที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด และเพื่อศึกษา วิเคราะห์ สาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงสุด 3 อันดับแรก ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ซึ่งการวิเคราะห์ ศักยภาพด้านอุตสาหกรรมของพื้นที่อำเภอแม่สอดฯ ศึกษาโดยใช้ทฤษฎีการวิเคราะห์จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์สาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงสุด 3 อันดับแรก ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ได้ประยุกต์ใช้ทฤษฎีไดมอนด์โมเดล (Diamond Model) เป็นเกณฑ์ในการวิเคราะห์ ผลการศึกษา พบว่า พื้นที่อำเภอแม่สอดฯ มีศักยภาพหลายด้าน เช่น การมีพื้นที่ชายแดนที่เป็นฐานการค้าชายแดน และการพัฒนาการประกอบการร่วมกัน (Co-Production Area) กับสหภาพพม่า มีศักยภาพในการพัฒนาการประกอบกิจการอุตสาหกรรมที่เน้นการใช้แรงงานเข้มข้น (Labor Intensive) และตั้งอยู่ในเขตการส่งเสริมการลงทุนเขต 3 ทำให้ได้รับสิทธิประโยชน์ในด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะแรงจูงใจทางด้านภาษีอากร มีความพร้อมด้านวัตถุดิบ รวมทั้งมีฐานการผลิตอุตสาหกรรมดั้งเดิมหลายชนิดที่สามารถพัฒนาเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมของภาคเชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดอื่นและประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขงได้ เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม พบว่ามีจุดอ่อนที่สำคัญ ได้แก่ การมีพื้นที่ส่วนใหญ่อยู่ในเขตอนุรักษ์/ป่าสงวนแห่งชาติ ทำให้ยากต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการพัฒนา

เศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุนทางการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมยังไม่เพียงพอ การพัฒนาบุคลากรด้านอุตสาหกรรมของอำเภอแม่สอด มีข้อจำกัดทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ เนื่องจากขาดการสนับสนุนจากภาครัฐในการเปลี่ยนแปลงสถานภาพแรงงานจากภาคเกษตรไปสู่ภาคอุตสาหกรรมที่เพียงพอ และสภาพเศรษฐกิจของอำเภอแม่สอดยังมีความเกี่ยวข้องกับการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งมีความไม่แน่นอนสูง เป็นต้น อุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงสุด 3 อันดับแรก ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดฯ พบว่า สาขาอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันสูงสุดจำนวน 3 อันดับแรก ได้แก่ อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าสำเร็จรูป อุตสาหกรรมผักและผลไม้กระป๋อง และอุตสาหกรรมไม้ และเฟอร์นิเจอร์ การพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่ม ยังมีปัญหาและอุปสรรคที่ต้องการการแก้ไข และอาจต้องพึ่งพาการสนับสนุนจากภาครัฐ อาทิ ประสบปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานไทย จึงทำให้ผู้ประกอบการนิยมเลือกใช้แรงงานต่างด้าวซึ่งถูกกฎหมายและผิดกฎหมายมาทำงานในพื้นที่ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ปัญหายาเสพติด ปัญหาผู้หลบหนีภัยจากการสู้รบ ปัญหาการบุกรุกแผ้วถางและตัดไม้ทำลายป่า เป็นต้น ปัญหาด้านการรวมกลุ่มเครือข่ายอุตสาหกรรม (Cluster) เพื่อที่จะช่วยเหลือกันภายในกลุ่ม และพัฒนากลุ่ม โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมยังมีน้อย ปัญหาความไม่สงบตามแนวชายแดนอันเนื่องมาจากการสู้รบระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อยทำให้ไม่มีความปลอดภัย นอกจากนี้สภาพพม่ามีการปิดด่านศุลกากรแม่สอดบ่อยครั้ง ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบต่อสถานการณ์การค้าชายแดน ทำให้สินค้าไทยไม่สามารถขนส่งเข้าไปยังสภาพพม่าได้

ศจිරัตน์ ตระกูลเรืองศรี (2554) ได้ศึกษาการวิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาการค้าชายแดนไทย-พม่า : กรณีศึกษา จังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดนทั่วไป ศักยภาพการค้าชายแดนรวมถึงศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่อภาวะการค้าชายแดน ไทย-พม่า ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยการศึกษาในครั้งนี้จะใช้ข้อมูลทุติยภูมิ สภาพการค้าทั่วไปของชายแดนไทย – พม่า ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2549-2553 ประสบกับปัญหาดุลการค้าขาดดุลมาโดยตลอด สาเหตุหนึ่งเป็นผลจากการนำเข้าก๊าซธรรมชาติของไทย ขณะที่สินค้าส่งออกของไทยเป็นสินค้าเกษตรกรรม ส่วนสภาพทั่วไปของการค้าชายแดนไทย-พม่า ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ยังคงมีดุลการค้าเกินดุลอยู่บ้างแต่ใน ปี พ.ศ. 2551-2553 ดุลการค้าเริ่มลดลงมาเรื่อย ๆ เนื่องจากจังหวัดแม่ฮ่องสอนได้มีประกาศ เรื่อง “กำหนดจัดระเบียบการค้าชายแดนช่องทางบ้านห้วยผึ้ง” ทำให้ในปี พ.ศ. 2553 จังหวัดแม่ฮ่องสอนขาดดุลการค้าถึง 57.45 ล้านบาท ผลวิเคราะห์ RCA พบว่าไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ แต่ไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบเนื่องจากพม่าเพิ่มการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง เหล็กและเหล็กกล้า และปูนซีเมนต์เพื่อนำไปใช้ในการก่อสร้างอาคารและถนน ที่เมืองเนปิดอร์ ปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดนไทย-พม่า ในจังหวัดแม่ฮ่องสอน พบว่าระบบการเงินและการธนาคารในพม่ายังไม่เป็นมาตรฐาน และการดำเนินนโยบายต่าง ๆ จึงยังคงมีลักษณะที่ผูกขาดโดยรัฐบาล ทำให้มีต้นทุนดำเนินการค่อนข้างสูง ประกอบกับปัญหาการสู้รบระหว่างรัฐบาลพม่ากับชนกลุ่มน้อย ซึ่งแนวทางแก้ไขอุปสรรคและปัญหาดังกล่าว สามารถทำได้โดยอาศัยความช่วยเหลือจากรัฐบาลผ่านเจรจาและการส่งเสริมความสัมพันธ์ทางการค้าและเศรษฐกิจในระดับทวิภาคีที่ใกล้ชิดมากขึ้น

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2552) ได้ศึกษาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานผลไม้สดภาคตะวันออก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบการกระจายผลผลิตที่ประกอบด้วยกิจกรรมที่เกิดขึ้นแต่ละ

ผู้ประกอบการ รวมทั้งวิธีบริหารจัดการธุรกิจผลไม้สดตั้งแต่เกษตรกรจนถึงผู้บริโภคปลายทาง ศึกษากระบวนการขนส่งจากแหล่งผลิตถึงผู้บริโภคปลายทาง ต้นทุนโลจิสติกส์ของแต่ละผู้ประกอบการ และเส้นทางการกระจายสินค้าผลไม้สดในประเทศและประเทศจีน ทั้งนี้จากการศึกษา พบว่า ห่วงโซ่อุปทานผลไม้ของภาคตะวันออกประกอบด้วย ผู้ผลิต ผู้จำหน่ายและผู้บริโภค โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละห่วงโซ่อุปทานคือ เกษตรกร พ่อค้ารวบรวม สหกรณ์หรือกลุ่มเกษตรกร ลัง/ตัวแทนผู้ส่งออก และผู้ส่งออก ซึ่งจะมีการดำเนินกิจกรรมหลักแตกต่างกันไปตามบทบาทหน้าที่ ตั้งแต่การจัดการด้านการผลิตจนถึงผู้บริโภคปลายทาง และเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนโลจิสติกส์ของทุเรียนและมังคุด พบว่า ผู้ส่งออกมีต้นทุนมากที่สุดกิโลกรัมละ 24.39 บาทและ 25.34 บาทตามลำดับ ในขณะที่ต้นทุนโลจิสติกส์ของเงาะ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างสหกรณ์กับเกษตรกร พบว่า สหกรณ์มีต้นทุนมากที่สุดที่กิโลกรัมละ 4.21 บาท สำหรับเส้นทางการกระจายสินค้าจากภาคตะวันออกไปยังตลาดปลายทางในประเทศส่วนใหญ่จะกระจายทางบกโดยรถยนต์ โดยกระจายไปยังตลาดค้าส่งทั้งใน กทม. และต่างจังหวัด และเนื่องจากภาคตะวันออกมีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา ดังนั้นจึงมีการกระจายสินค้าผ่านด่านถาวรและจุดผ่อนปรน ซึ่งอยู่ในจังหวัด จันทบุรี ตราด ปราจีนบุรีและสระแก้ว ซึ่งในแต่ละปีมีการกระจายผ่านช่องทางนี้ในปริมาณที่มาก ส่วนการกระจายไปต่างประเทศโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ประชาชนจีนสามารถกระจายได้ทั้งทางบก ทางเรือ และ ทางอากาศ แต่ส่วนใหญ่ผู้ส่งออกจะกระจายโดยทางเรือไปขึ้นที่ฮ่องกง นอกจากนี้ยังสามารถกระจายทางแม่น้ำโขงที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เข้าสู่จีนที่ท่าเรือจิ่งหง เมืองสิบสองปันนา ส่วนทางบกปัจจุบันจะกระจายผ่านเส้นทางหนองคายและมุกดาหารเข้าสู่จีนที่เมืองผิงเสียง มณฑลกว่างสี นอกจากนี้ยังมีเส้นทางการขนส่งเพิ่มเติมอีกหลายเส้นทาง ทั้งทางทะเลและทางบก โดยเฉพาะทางบกตามโครงการ GMS ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและปรับปรุงให้สามารถใช้งานได้

อัครังค์ เมฆโหราและคณะ (2551) ได้ศึกษาระบบลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานของโคเนื้อในประเทศไทยนี้ เป็นการศึกษาองค์ประกอบของระบบการไหลของวัตถุดิบจากต้นน้ำ ไปสู่สินค้า และผู้บริโภคปลายน้ำ รวมถึงการย้อนกลับของข้อมูลสารสนเทศจากปลายน้ำสู่ต้นน้ำ โดยมีกิจกรรมหลักภายในแต่ละองค์ประกอบคือการจัดหาวัตถุดิบ การผลิต การส่งมอบผลผลิต และการส่งคืน ผลการศึกษาพบว่าตลาดเนื้อโคในประเทศไทยสามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ระดับ คือ ตลาดระดับสูง เป็นตลาดที่ต้องการเนื้อเฉพาะส่วนที่มีการตัดแต่งเสร็จเรียบร้อย ของกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีรายได้สูง ภัตตาคาร ห้องอาหาร โรงแรมต่าง ๆ ตลาดระดับกลาง ได้แก่ ตลาดซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านอาหารทั่วไป ตลาดสด หรือตลาดเนื้อเชียง เป็นตลาดที่มีช่องทางการจำหน่ายมากที่สุด และตลาดระดับล่าง ได้แก่ ตลาดลูกชิ้น โดยมีวัตถุดิบเป็นโคพื้นเมือง โคปลดระวาง และโคชายแดนการไหลของข้อมูลสารสนเทศจากความต้องการของผู้บริโภคสู่ต้นน้ำในตลาดระดับสูง ความต้องการของผู้บริโภค จะผ่านจากช่องทางแหล่งจำหน่ายเนื้อไปยังกลุ่มทำธุรกิจแปรรูปเนื้อจากโคมีชีวิตเป็นเนื้อโค และส่งต่อไปยังกลุ่มเกษตรกรผู้ผลิตโคต้นน้ำ ส่วนในตลาดระดับกลางและล่าง ความต้องการเนื้อจากปลายทาง จะผ่านกระบวนการจัดการของกลุ่มทำธุรกิจแปรรูปเนื้อจากโคมีชีวิตเป็นเนื้อโค แล้วอาศัยพื้นฐานการเลี้ยงโคของกลุ่มต้นน้ำและกลไกจัดการตลาดโคมีชีวิตผ่านตลาดนัด คัดเลือกโคที่ผู้บริโภคต้องการนำมาแปรรูป ความต้องการของผู้บริโภคจึงสื่อสารไปไม่ถึงเกษตรกรต้นน้ำ ส่วนการไหลวัตถุดิบจากต้นน้ำ ไปสู่สินค้า และผู้บริโภคปลายน้ำ เส้นทางเดินของโคมีชีวิตจากกลุ่มผู้เลี้ยงต้นน้ำไปสู่ผู้บริโภคปลายทางใช้เวลานาน หากเป็นเนื้อโคที่เข้าสู่ตลาดกลางและจะใช้เวลาสั้น เมื่อแปรรูปเป็นเนื้อแล้ว ต้องจำหน่ายให้เสร็จสิ้นภายในเวลา 1 วัน เนื่องจากตลาดต้องการเนื้อที่มีคุณภาพของรสชาติ ส่วนตลาดระดับสูง เนื้อโคจะเข้าสู่กระบวนการบ่มเนื้อ ประมาณ 7-30 วัน จากนั้นเข้าสู่กระบวนการตัดแต่ง ให้ได้ชิ้นส่วนตามความต้องการใช้ กระบวนการจัดการโซ่อุปทาน

ของตลาดระดับกลาง เริ่มจากการผลิตลูกโคเนื้อต้นน้ำ ซึ่งดำเนินการโดยเกษตรกรรายย่อย ผ่านกระบวนการรวบรวมโดยพ่อค้าท้องถิ่นที่เข้าไปซื้อโคจากฟาร์มเกษตรกรโดยตรง รวบรวมและนำโคเข้าไปจำหน่ายต่อในตลาดนัดโค-กระบือ ซึ่งจะมีพ่อค้าเข้ามาดำเนินการซื้อไปตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ กัน หากเป็นโคขนาดเล็ก อาจนำไปเลี้ยงต่อก่อนส่งให้พ่อค้าในธุรกิจโรงฆ่า ถ้าเป็นโคขนาดใหญ่ เหมาะสมที่จะนำไปแปรรูปจำหน่ายเป็นเนื้อ จะส่งไปยังพ่อค้าที่ทำธุรกิจโรงฆ่าสัตว์โดยตรง ภายหลังจากนั้น พ่อค้าที่ทำธุรกิจโรงฆ่าจะส่งเนื้อโคไปยังตลาดสด และหรือจำหน่ายโดยตรงให้ผู้บริโภค ทั้งนี้ กระบวนการจัดการโซ่อุปทานของธุรกิจที่เกี่ยวข้อง จะอยู่ในลักษณะของการกระทำตามหน้าที่ ขาดการวางแผน (plan) เพื่อให้เกิดผลตอบแทนสูงสุด ระบบลอจิสติกส์ของตลาดระดับกลาง อยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ ขาดการวางแผนร่วมกัน และไม่มีเป้าหมายที่เด่นชัด เกิดภาวะของต้นทุนการขนส่งหลายครั้ง ตั้งแต่พ่อค้าที่เข้าไปซื้อโคมีชีวิตจากเกษตรกร พ่อค้าในตลาดนัด และจากตลาดนัดหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งจากตลาดนัดไปผู้เลี้ยงโคกลุ่มกลางน้ำ ไปยังโรงฆ่า และจากโรงฆ่าไปยังตลาด การต้องจัดการคลังสินค้าหลายรอบ ทำให้ต้นทุนการบริหารจัดการลอจิสติกส์เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ราคาโคมีชีวิตของเกษตรกรต้นน้ำต่ำ ขาดแรงจูงใจในการพัฒนาการเลี้ยงสำหรับกระบวนการจัดการโซ่อุปทานของตลาดระดับบน มีลักษณะเดียวกับกรณีของการจัดการโซ่อุปทานของตลาดระดับกลาง หากแต่มีหน่วยธุรกิจเข้ามาดำเนินวางแผน จัดการผลิต และส่งมอบจากระดับเกษตรกรต้นน้ำ สู่มiddle market และการจัดการแปรรูป และจำหน่ายเนื้อโคที่ปลายทางเดียวกัน ในรูปสหกรณ์ โดยเริ่มจากการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการของผู้บริโภคในแต่ละปี จากนั้นการกำหนดเป้าหมายตลาด และแผนการจัดการวัตถุดิบ (โคขุน-กลางน้ำ) มอบให้เกษตรกรสมาชิกดำเนินการ พร้อมระเบียบข้อปฏิบัติในการผลิตและการจัดการวัตถุดิบ เพื่อให้ได้สินค้าตรงตามคุณภาพพร้อมทั้งมีรางวัลสำหรับเกษตรกรที่ปฏิบัติและได้คุณภาพวัตถุดิบตามที่ต้องการ และมีบทลงโทษสำหรับเกษตรกรที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบ เมื่อได้โคมีชีวิตที่มีคุณภาพ เกษตรกรกลางน้ำจะส่งมอบสินค้าให้สหกรณ์จัดการผลิตเนื้อโคที่ปลายทางต่อไปซึ่งขบวนการผลิตเนื้อโคของสหกรณ์จะต้องคำนึงถึงเรื่องของความปลอดภัยด้านอาหาร (food safety) ต่อผู้บริโภค กระบวนการจัดการของโซ่อุปทานของตลาดระดับบนนี้ ได้วางระบบการสืบย้อนกลับ (traceability) ไว้ทุกขั้นตอน ย้อนกลับได้ถึงกลุ่มเลี้ยงโคต้นน้ำ ที่บันทึกประวัติของพ่อ-แม่พันธุ์ การเลี้ยง การขุน การแปรรูป การตัดแต่ง บรรจุภัณฑ์ และขนส่ง เพื่อตรวจสอบปัญหาและหาทางแก้ปัญหาได้ตรงจุดทุกกระบวนการผลิต ประสิทธิภาพ ต้นทุน และมูลค่าเพิ่มของกิจกรรมภายใต้การบริหารจัดการของระบบลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานของโคเนื้อในประเทศไทย พบว่า ตามวิธีการตลาดโคเนื้อระบบที่ผ่านโรงฆ่าทั่วไป เริ่มเกษตรกรต้นน้ำ (ผลิตลูกโครุ่น) ขายโคให้แก่พ่อค้าท้องถิ่นที่เข้ามาซื้อถึงฟาร์ม พ่อค้าท้องถิ่นนำโคเข้าจำหน่ายในตลาดนัด ให้กับพ่อค้ารวบรวมส่งโรงฆ่า พ่อค้าที่โรงฆ่า ส่งเนื้อโคจำหน่ายให้แก่ผู้บริโภค ชั้นแรกของกระบวนการ ลอจิสติกส์คือเกษตรกรต้นน้ำเป็นผู้ผลิตโครุ่นหรือโคมัน ซึ่งถือเป็นวัตถุดิบที่สำคัญของอุตสาหกรรมนี้ โครุ่นหรือโคมันนี้ จะถูกรวบรวมโดยพ่อค้าท้องถิ่น มีลักษณะการขายเป็นเงินสด เหมาะตัว และขึ้นอยู่กับความต้องการเงินของเกษตรกร พ่อค้าท้องถิ่นอาจต้องเก็บโคไว้ให้มีปริมาณมากพอ แล้วนำเข้าสู่ตลาดนัด ซึ่งเป็นศูนย์รวมของการซื้อ-ขาย แลกเปลี่ยนโคมีชีวิต โดยจะมีพ่อค้าปลายทางเข้าไปดำเนินซื้อโคเพื่อส่งเข้าโรงฆ่าสัตว์ แปรรูปเป็นเนื้อเพื่อจำหน่ายให้ผู้บริโภคต่อไป เมื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของกิจกรรมการบริหารจัดการของระบบลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานของโคเนื้อของทั้งสองตลาดแล้ว พบว่า ระบบที่ผ่านโรงฆ่ามาตรฐานมีประสิทธิภาพสูงกว่า สามารถลดต้นทุนการบริหารจัดการ และเพิ่มมูลค่าของกิจกรรมต่าง ๆ ได้สูงกว่า สามารถนำระบบสืบย้อนกลับมาและดำเนินการตรวจสอบกิจกรรมต่าง ๆ ได้ รวมถึงดำเนินการได้สอดคล้องกับกระแสธุรกิจโลกและความปลอดภัยด้านอาหาร (food safety)

ข้อเสนอแนะ เกษตรกร ต้องรวมกลุ่มกันเลี้ยงและจัดทำประวัติพ่อแม่ลูกโคเพื่อไปเชื่อมโยงกับองค์กรตลาดนัด ในเรื่องของการแลกเปลี่ยนข่าวสารกับปลายน้ำ ตลาดนัด ควรมีลักษณะเป็นตลาดถาวร เป็นจุดศูนย์รวม ระหว่างที่เคลื่อนย้ายสัตว์ ทำให้สามารถจดบันทึก ทำระบบประวัติโคได้ชัดเจนขึ้น ระบบการซื้อขายควรเป็น แบบซึ่งน้ำหนักตลาดนัดควรเป็นองค์กรที่เชื่อมโยงระหว่างต้นน้ำและปลายน้ำเพื่อให้เกิดการส่งผ่านข้อมูล ข่าวสารที่ตรงกันและตรงกับความต้องการของตลาด กลายเป็นศูนย์รวมโค และมีหน่วยงานของรัฐควรเข้ามาให้ความรู้เกี่ยวกับราคาโค โรคระบาด โรงแปรรูป (โรงฆ่าสัตว์) ต้องปรับปรุงให้ได้มาตรฐานสากล การดำเนินงานของโรงฆ่าต้องไปเชื่อมโยงกับองค์กรตลาดนัดที่จะสร้างขึ้นเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารความต้องการจากผู้บริโภคไปยังกลุ่มเกษตรกรผู้ผลิตให้สอดคล้องกัน

เจริญชัย โขมพัตรภรณ์ และคณะ (2550) ได้ศึกษาระบบโลจิสติกส์ของสินค้าส่งออกปศุสัตว์ กรณีศึกษาผลไม้สด พบว่า ผลไม้ที่จีนนิยมรับประทานร้อยละ 80 จะเป็นผลไม้สด ซึ่งผลไม้ไทยที่ส่งออกปศุสัตว์ มากที่สุด 4 อันดับแรกในรอบ 5 ปีที่ผ่านมา ได้แก่ ลำไย มังคุด ทูเรียน และกล้วยไข่ ความน่าสนใจของระบบโลจิสติกส์ของผลไม้สด คือ เป็นสินค้าที่เน่าเสียง่าย ในเชิงวิชาการได้จัดไว้อยู่ในโซ่อุณหภูมิต่ำ (Cold Chain) นั่นคือ “เวลา” เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อโซ่อุณหภูมิต่ำประเภทนี้ ในการศึกษาครั้งนี้ใช้มังคุดและทูเรียน เป็นสินค้าตัวอย่าง ซึ่งมีแหล่งผลิตสำคัญในภาคตะวันออกและภาคใต้ตอนบนเวลาในการเก็บรักษาทูเรียนและ มังคุดที่ระดับอุณหภูมิประมาณ 13-15 องศาเซลเซียส คือประมาณไม่เกิน 14 วัน สำหรับการขนส่งผลไม้สด จากแหล่งผลิตไปยังผู้บริโภคภายในประเทศนิยมใช้รถยนต์เพราะสะดวก และคล่องตัว ส่วนการส่งออกไป ต่างประเทศนิยมใช้ทางเรือ หรืออาจใช้ทางอากาศเป็นครั้งคราวหากเป็นสินค้าเร่งด่วน แต่มักไม่มีบ่อยนัก ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงเป็นท่าเรือหลักในการส่งออกผลไม้สดไปยังจีน โดยท่าเรือปลายทางที่สำคัญในประเทศจีน คือ ท่าเรือฮ่องกง ท่าเรือกวางเจา และท่าเรือเซี่ยงไฮ้ แต่ส่วนมากการออกของที่ด่านตรวจฮ่องกง หรือกวางเจา จะมีความสะดวกและรวดเร็วกว่าด่านอื่น ๆ ในจีน ทั้งนี้ระยะเวลาในการขนส่งจากสวนถึงกวางเจาใช้เวลา ประมาณ 133 - 171 ชั่วโมง หากขนส่งไปยังท่าเรือเซี่ยงไฮ้จะใช้เวลาประมาณ 182 - 219 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งทางอากาศจะใช้เวลาในการขนส่งจากสวนถึงสนามบินปลายทางในจีนประมาณไม่เกิน 30 ชั่วโมง ส่วน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะไม่แน่นอน ตั้งแต่ประมาณ 5,000 - 6,000 บาทต่อตัน จนถึงประมาณ 10,000 - 12,000 บาทต่อตัน

2.2 แนวคิดและทฤษฎี

2.2.1 การค้าชายแดน

การค้าชายแดนมีวิวัฒนาการมาจากการกำหนดเส้นเขตแดนแบ่งพื้นที่การปกครองของประเทศ ต่างๆ โดยประชากรมีการไปมาหาสู่กัน มีเชื้อชาติ ชนเผ่า ภาษา เหมือนกัน เกิดความสัมพันธ์และขนบธรรมเนียม ประเพณี มีการนำผลผลิตมาแลกเปลี่ยนกันเพื่อการดำรงชีพ จากปริมาณเพียงเล็กน้อย ต่อมาเมื่อผลผลิตมากขึ้น เกิดความต้องการในการดำรงชีพจึงเริ่มมีการแลกเปลี่ยนผลผลิตเพื่อหวังผลกำไร แต่ครอบคลุมเฉพาะพื้นที่ บริเวณแนวชายแดนของประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนต่อกัน จึงเกิดเป็นการค้าชายแดน นอกจากนี้ ยังมีการส่ง สินค้าผ่านประเทศที่มีชายแดนติดต่อกันไปยังประเทศที่สาม เกิดเป็นสินค้าข้ามแดนด้วย ซึ่งสำนักส่งเสริม

การค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ ได้ให้ความหมายของการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน รวมถึงอธิบายรูปแบบของการค้าชายแดน ไว้ดังนี้

“การค้าชายแดน” หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ของประชาชนหรือผู้ประกอบการที่มี ภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัด อำเภอ หมู่บ้าน ที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยน สินค้าระหว่างประชาชนที่อยู่อาศัยตามบริเวณชายแดนของทั้งสองฝ่าย โดยมีมูลค่าครั้งละไม่มากนัก ส่วนใหญ่ เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นต่อชีวิตประจำวัน เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าเกษตรบางชนิด และสินค้าที่หาได้จากธรรมชาติ ได้แก่ ของป่า ซากสัตว์ เป็นต้น เป็นการค้าที่มีกรรมวิธีไม่ยุ่งยาก และมีความสะดวกรวดเร็ว การค้าชายแดนมีทั้งที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยผ่านด่านศุลกากร และลักลอบค้าหรือการค้าที่ผิดกฎหมาย การค้าชายแดนจะช่วยส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันอื่นๆ และยังสามารถทำการค้าผ่านแดนไปยังประเทศ ไกล่เคียง เช่น เวียดนาม อินเดีย จีนตอนใต้ บังคลาเทศ และสิงคโปร์

“การค้าผ่านแดน” หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้า จากประเทศหนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สามผ่านแดนประเทศที่สองมายัง ประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้

สำหรับรูปแบบการค้าชายแดน มีดังนี้

1) นำติดตัวไปบริโภค (consumer trade) เป็นการซื้อ-ขายกัน ระหว่างประชาชนในบริเวณ แนวชายแดนของทั้งสองประเทศ ส่วนมากจะเป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค ซึ่งจะดำเนินการซื้อ-ขายกันทุกวัน และไม่สามารถเก็บเป็นสถิติข้อมูลปริมาณการค้าได้

2) การค้าแบบเงินสด (cash) เป็นการซื้อ-ขายกันในบริเวณชายแดนที่ใช้เงินสดและมีการสำแดง และเสียภาษี ณ ด่านศุลกากรที่ควบคุมพื้นที่นั้นๆ ผู้ซื้อจะเป็นผู้สำแดงตามระเบียบศุลกากร และมีการเก็บสถิติ ข้อมูลทางการค้า

3) การค้าแบบขายฝาก (sale on consignment license) เป็นการค้าแบบการให้สินเชื่อซึ่งกัน และกัน การค้ารูปแบบนี้ต้องอาศัยความเชื่อใจกัน ซึ่งพ่อค้าชายแดนมีความสามารถในการติดต่อกับพ่อค้าใน ประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นผู้ที่ต้องการจะไปลงทุนทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านจะต้องติดต่อกับพ่อค้าชายแดน เพราะจะรู้ข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดีในการค้า และสามารถให้สินเชื่อแก่กันได้

4) การค้าแบบต่างตอบแทน (balance trade)

4.1) Import License คือ กรณีที่พ่อค้าในประเทศต้องการซื้อสินค้า และนำสินค้าของ ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามา จะต้องส่งสินค้าของประเทศออกไปก่อน จากนั้นเมื่อมีการนำสินค้าเข้าและสินค้าออก ในมูลค่าที่เท่ากันแล้ว ก็จะได้ license เมื่อพ่อค้าที่ทำการค้าได้ license แล้ว ก็จะไปส่งสินค้า นำเข้าได้ในมูลค่าที่เท่ากันกับที่ส่งสินค้าออก ที่ทุกประเทศทำการค้าในรูปแบบนี้เพื่อความเสมอภาคทางการค้า และรักษาเงินตรา และเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในประเทศของตน ประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่นิยมใช้ วิธีการค้ารูปแบบนี้ คือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ นิยมใช้มากกว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาวและประเทศกัมพูชา

4.2) border trade agreement เป็นรูปแบบการค้าที่ประเทศเพื่อนบ้านเสนอโดยกระทรวงพาณิชย์ เข้าร่วมประชุม JTC (Joint Trade Committee) และกระทรวงการต่างประเทศ เข้าร่วมประชุม JCC ทั้งสองหน่วยงานของไทย จะประชุมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านทุกปี เพื่อเจรจาเรื่องการค้าที่ค้าขายผ่านบริเวณชายแดนให้เป็นการค้าที่ถูกต้อง และมีรูปแบบที่ตรงกัน แต่ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากสภาพเมียนมาร์ยังไม่ยอมแก้ไขกฎหมายเพื่อรองรับการค้ารูปแบบนี้

5) การค้าแบบหักบัญชี (account trade หรือ counter trade) เป็นนโยบายของรัฐบาล เพื่อแก้ไขปัญหาการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านเรียกร้อง เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นการค้าที่ถูกต้อง จึงคิดรูปแบบการค้า โดยการเปิดบัญชีขึ้นมาบัญชีหนึ่ง โดยรัฐบาลของแต่ละประเทศ หากผู้ค้าคนใดจะทำการค้าต้องมาลงทะเบียนเป็นผู้ค้า และดำเนินการส่งของเข้ามาแล้วไปตัดหรือหักบัญชีภายหลัง แต่ไม่ประสบความสำเร็จ ปัจจุบันไม่ได้ใช้แล้ว

6) การค้าแบบสากล (normal trade) เป็นการค้าแบบมาตรฐานสากล โดยใช้วิธีการเปิด L/C เป็นรูปแบบการค้าที่นิยมใช้แพร่หลาย

นอกจากนี้ รูปแบบการค้าชายแดน ยังแบ่งเป็นการค้าในระบบและการค้านอกระบบ ดังนี้

1) การค้าชายแดนในระบบ เป็นการค้าที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากรทั้งนำเข้าและส่งออก โดยผู้ประกอบการต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออก

2) การค้าชายแดนนอกระบบ เป็นการค้าที่ไม่ผ่านระบบพิธีการศุลกากร เนื่องจากเป็นการค้าเล็กๆน้อยๆของประชาชนในพื้นที่ชายแดน ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

ทั้งนี้ เนื่องจากไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีชายแดนที่ยาวติดต่อกัน ทำให้มีช่องทางผ่านแดนธรรมชาติจำนวนมาก เพื่อให้ประชาชนอาศัยเดินทางเข้า-ออก และมีการลักลอบนำสินค้าข้ามแดน อย่างไรก็ตาม ได้มีการกำหนดจุดผ่านแดนบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (ด้านศุลกากรอรัญประเทศ, ไม่ระบุวันที่ และสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2550) ไว้ดังนี้

(1) จุดผ่านแดนถาวร

เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นเพื่อการค้า การสัญจรไปมาและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จะต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐบาลทั้งสองประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่นๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยปกติจุดผ่านแดนถาวรนี้จะถูกกำหนดให้เป็นด่านศุลกากรเสมอ ซึ่งด่านศุลกากร มีความสำคัญยิ่งต่อระบบการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดน สินค้าที่ผ่านเข้าออกเป็นสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมาย ต้องดำเนินการผ่านพิธีการด่านศุลกากร

(2) จุดผ่านแดนชั่วคราว

เป็นจุดผ่านแดนที่มีผู้ร้องขอ กระทรวงมหาดไทยให้เปิดเป็นการชั่วคราว เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้ว จะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว ตามความเห็นชอบของคณะกรรมการ พิจารณาเปิด

จุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ปัจจุบันจะไม่มีด่านศุลกากรใดตั้งอยู่ ณ จุดผ่านแดนชั่วคราวแต่อย่างใด

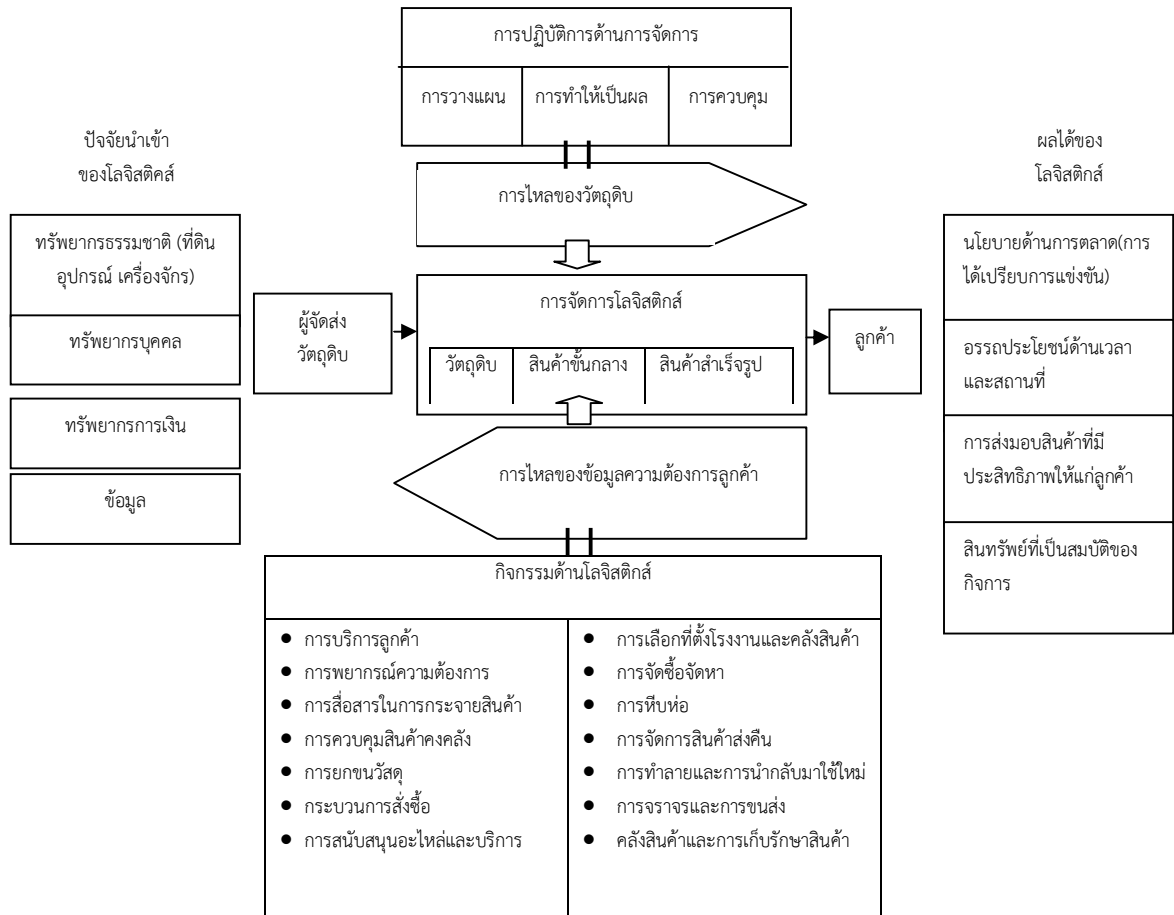
(3) จุดผ่อนปรน

มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรม และส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ทั้งนี้การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด และต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อนด้วย ปัจจุบันจะไม่มีด่านศุลกากรใดตั้งอยู่ ณ จุดผ่อนปรนแต่อย่างใด

(4) จุดผ่านแดนสำรอง

เป็นจุดที่ประชาชนทั้งสองประเทศใช้ผ่านเข้าออกไม่เป็นทางการ เป็นไปตามธรรมชาติ และลักษณะภูมิประเทศ

2.2.2 การจัดการระบบโลจิสติกส์ (Logistics Management) เป็นกระบวนการในการวางแผนดำเนินงานควบคุมการไหลและการจัดเก็บวัตถุดิบ สินค้าสำเร็จรูป และสินค้าพร้อมข้อมูลตั้งแต่จุดผลิตถึงผู้บริโภคเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเสียค่าใช้จ่ายต่ำสุด โดยที่การจัดระบบการกระจายสินค้าเป็นการดำเนินการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภายในและภายนอกองค์กรและผ่านช่องทางการจัดจำหน่าย เพื่อตอบสนองและสร้างความพอใจให้กับลูกค้า ซึ่งใช้หลักการวิเคราะห์เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของระบบโลจิสติกส์กับต้นทุนที่เกิดจากการใช้ระบบโลจิสติกส์ โดยต้นทุนรวมในการกระจายสินค้าประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนคลังสินค้า ต้นทุนในการดำเนินการสั่งซื้อและสารสนเทศ ต้นทุนในการผลิต ปริมาณที่กำหนด ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ระดับการบริการลูกค้า ดังภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 กระบวนการจัดการในระบบโลจิสติกส์

1) กิจกรรมหลักด้านโลจิสติกส์

James และ Lambert (2544) เมื่อพิจารณาในอุตสาหกรรมจะมีกิจกรรมหลักๆ ที่ต้องใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดกำเนิดไปยังผู้บริโภค โดยกิจกรรมเหล่านี้จะครอบคลุมถึงกระบวนการโลจิสติกส์ทั้งหมด 14 กิจกรรม ได้แก่

1.1) การบริการลูกค้า (Customer Service)

การดำเนินการให้บริการและสินค้า โดยรวมถึงตั้งแต่การส่งมอบสินค้าและบริการไปยังสถานที่ที่กำหนดภายใต้เงื่อนไขและเวลาที่เหมาะสมโดยใช้ต้นทุนที่ต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งจะสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าได้

1.2) การพยากรณ์และการวางแผน (Forecast and Planning)

การพยากรณ์และการวางแผนเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหลายๆ หน่วยงาน ซึ่งจะมีตัวแปรและ ปัจจัยทางด้านต่างๆ เพื่อช่วยในการพยากรณ์และกำหนดการดำเนินงาน รวมถึงการสั่งซื้อ การดำเนินการ

ผลิต การส่งเสริมการขาย รวมถึงการกำหนดราคา ซึ่งหมายรวมถึงการเชื่อมต่อข้อมูลทั้งทางด้านการตลาดและการผลิตขององค์กรได้

1.3) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)

การจัดการบริหารสินค้าคงคลังนั้นแปรผันกับหลายปัจจัยทั้งปริมาณของสินค้า ชนิดของสินค้า เช่น เมื่อมีปริมาณสินค้าคงคลังที่สูงทำให้เกิดต้นทุนในการจัดเก็บดูแลรักษาเพิ่มขึ้นรวมถึงยังก่อให้เกิดสินค้าล้าสมัยเนื่องจากลักษณะของสินค้านั้นมีความเปลี่ยนแปลงตามความต้องการที่ค่อนข้างสูง

1.4) การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistic Communications)

โลจิสติกส์เป็นงานที่ต้องเกี่ยวข้องกับหลายๆ หน่วยงาน ทำให้เกิดการสื่อสารแบบต้องการความรวดเร็ว ถูกต้อง และยังเพิ่มความซับซ้อนมากขึ้นในปัจจุบัน ดังนั้น การติดต่อสื่อสารที่ดีย่อมทำให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขันด้วย เพราะทำให้เกิดการดำเนินงานที่ต่อเนื่องและอัตโนมัติเกิดการเชื่อมโยงและการไหลของข้อมูลเพื่อทำให้เกิดการไหลของกระบวนการที่ดีด้วย ซึ่งมีทั้งการติดต่อสื่อสารภายในองค์กร และภายนอกองค์กร

1.5) การจัดการวัสดุดิบ (Material Control Management)

การจัดการทางด้านวัสดุดิบภายในคลังสินค้า หมายรวมถึง การจัดการตั้งแต่การจัดการจัดหาวัสดุดิบการปฏิบัติงานระหว่างการดำเนินการ การจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งการจัดการกับสินค้าเหล่านี้ ทางองค์กรจะพยายามดำเนินกิจกรรมเพื่อให้เกิดต้นทุนน้อยที่สุด เพื่อช่วยในการประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้มาก เช่น การจำนวนงาน การลดระยะทาง การลดระดับของสินค้าคงคลังที่มากเกินไป การลดการสูญหาย เป็นต้น

1.6) กระบวนการสั่งซื้อ (Order Processing)

กระบวนการนี้มักใช้เป็นระบบอัตโนมัติเพิ่มมากขึ้น เพราะขอบเขตของกระบวนการสั่งซื้อนั้นครอบคลุมไปถึง การรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า การตรวจสอบสถานะของคำสั่งซื้อ การติดต่อสื่อสารกับลูกค้า การตรวจสอบยอดสินค้าคงคลัง ตรวจสอบเครดิตลูกค้า ใบส่งสินค้า และ ยอดของลูกหนี้ และยังเป็นจุดที่สำคัญขององค์กรที่จะต้องมีการเชื่อมต่อระหว่างองค์กรกับลูกค้า ดังนั้นจึงสามารถสร้างผลกระทบอย่างมาก ทางด้านการบริการและความพึงพอใจของลูกค้า

1.7) การหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ (Packing and Packaging)

กระบวนการหีบห่อและบรรจุภัณฑ์ ในด้านของโลจิสติกส์ดำเนินการเพื่อบรรจุภัณฑ์ของสินค้าสามารถถ่ายทอดข้อมูลที่สำคัญไปยังผู้บริโภค และเป็นการปกป้องตัวสินค้า เพื่อการจัดเก็บที่เหมาะสม รวมถึงการขนส่งด้วย เพราะการออกแบบตัวบรรจุภัณฑ์ที่ดีจะช่วยเพิ่มความสะดวกรสบายในการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บสินค้า โดยการออกแบบนั้นคงต้องมีความเหมาะสมกับอุปกรณ์การขนย้ายและคลังสินค้าด้วย

1.8) อะไหล่และการให้บริการ (Parts and Services Support)

กระบวนการทางโลจิสติกส์นั้น ยังรวมถึงการจัดเตรียมอะไหล่และการบริการเพื่อเป็นส่วนช่วยในการรับคืนสินค้าที่ชำรุดหรือมีความผิดปกติจากลูกค้า หมายความว่า จะต้องเกิดการบริการภายหลังการขายที่องค์กรจัดให้มีแก่ลูกค้า โดยยังคงเน้นให้มีประสิทธิภาพเพื่อเกิดการตอบสนองที่ได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งจะส่งผลให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจต่อองค์กร

1.9) การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Site and Warehouse Selection)

การดำเนินการตัดสินใจทางกลยุทธ์ที่สำคัญ นั่นคือ การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้าที่เหมาะสมกับองค์กร เพราะการพิจารณาการเลือกที่ตั้งคลังสินค้าจะมีผลต่อ ต้นทุนโดยรวมขององค์กรเองโดยรวมเอาปัจจัยหลายอย่างทางด้านการดำเนินการต่างๆ เหล่านี้ เช่น การจัดส่งที่เกี่ยวข้องกับสถานที่ของผู้จัดส่งสินค้า หรือ ผู้จัดส่งวัตถุดิบ ผู้ให้บริการขนส่ง จำนวนค่าจ้าง และแรงงาน ทั้งนี้ถ้ามีการตัดสินใจการเลือกสถานที่ตั้งที่เหมาะสมทำให้เกิดการบริหารกิจกรรมเหล่านี้ ด้วยต้นทุนที่ต่ำลงได้เพราะเกิดสะดวกในเรื่องของการจัดส่ง การรับสินค้า และการดำเนินการทางด้านบุคลากร และการจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพได้

1.10) การจัดหาสินค้าและวัตถุดิบ (Purchasing)

กระบวนการจัดหาซื้อสินค้าและวัตถุดิบ รวมไปถึงการบริหารอุปทานโดยรวมตั้งแต่การคัดเลือกผู้จัดส่งสินค้าและวัตถุดิบ การเจรจาต่อรองราคาหรือเงื่อนไข ปริมาณในการสั่งซื้อ การประเมินคุณภาพของผู้จัดส่งสินค้าและวัตถุดิบ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานขององค์กรในส่วนของการดำเนินงานฝ่ายต่างๆ ตั้งแต่การผลิต การตลาด การขาย เป็นต้น ดังนั้น กระบวนการจัดหาสินค้าและวัตถุดิบจึงมีความสำคัญมากทั้งกับองค์กร และยังต้องมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้จัดส่งสินค้าหรือผู้ผลิตวัตถุดิบหลักอีกด้วย

1.11) การจัดการสินค้ารับคืน (Return Management)

กระบวนการนี้เกิดเมื่อลูกค้าเกิดความไม่พอใจในตัวสินค้าหรือตัวสินค้านั้นเกิดความผิดปกติหรือชำรุด/เสียหาย หรือสินค้าหมดอายุ ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากลูกค้ามาคืนมายังตัวองค์กรในส่วนของคลังสินค้าได้ ซึ่งถือเป็นการเคลื่อนย้ายในส่วนปริมาณที่น้อย แต่สร้างให้เกิดกระบวนการที่ซับซ้อนและผ่านหลายกิจกรรมในการรับคืนสินค้า ผลทำให้เกิดต้นทุนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นในกระบวนการนำสินค้ากลับมาในองค์กรนั้นมีการจัดการกระบวนการนี้ที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือ มีระบบรองรับกระบวนการที่ไม่เหมาะสม

1.12) โลจิสติกส์แบบย้อนกลับ (Reverse Logistics)

ภายในกระบวนการดำเนินงานขององค์กรในส่วนต่างๆ เช่น การผลิต การขนย้าย การบรรจุการจัดเก็บรักษาสินค้า ทำให้เกิดสิ่งที่ไม่ต้องการ เช่น ขยะ ของเสีย ทำให้ทางองค์กรพิจารณาหาทางเพื่อนำมาสิ่งเหล่านั้นมาทำให้เกิดประโยชน์โดยผ่านกระบวนการการนำมาใช้ใหม่ (Recycle) แต่สินค้า

บางอย่างอาจต้องนำไปทั้งยังสถานที่ทำลายสินค้าโดยเฉพาะ ในปัจจุบันได้มีกฎระเบียบที่เคร่งครัดสำหรับเรื่องการทำลายสินค้าให้เหมาะสมทำให้องค์กรเกิดการพิจารณาต้นทุนที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนี้ด้วย

1.13) การขนส่ง (Transportation)

กระบวนการขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มไปยังผู้บริโภค หรือการส่งสินค้าผิดปกติผ่านคืนกลับมายังคลังสินค้าด้วย รวมถึงการขนย้ายสินค้าเพื่อนำไปยังจุดที่จะทำลาย ทำให้องค์กรต้องคำนึงถึงรูปแบบลักษณะการเลือกวิธีการขนส่งประเภทต่างๆ ที่เหมาะสม เช่นทางอากาศ ทางน้ำ ทางรถไฟ ทางท่อ ทางรถ เป็นต้น โดยต้องเหมาะสมกับการเลือกเส้นทางที่จะขนส่งด้วย เพื่อให้ถูกต้องตามกฎระเบียบของภูมิภาคนั้นๆ และสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า โดยดำเนินการจัดส่งให้ถูกสถานที่ ถูกเวลา ในสภาพที่สมบูรณ์

1.14) คลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า (Warehousing and Storage)

กระบวนการจัดการคลังสินค้าเพื่อเป็นการจัดเก็บสินค้า หมายถึง กระบวนการดังนี้ เช่น การวางโครงสร้าง การออกแบบจัดวาง ระบบการเข้าซื้อ ระบบการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management System), การฝึกอบรมพนักงาน เป็นต้น เพื่อให้เกิดการจัดเก็บสินค้าที่มีประสิทธิภาพรวมทั้งยังอำนวยความสะดวกทางด้านเวลาและสถานที่ และยังเป็นสถานที่สร้างมูลค่า (Value Added) ให้กับสินค้าได้ตรงตามความต้องการของลูกค้า

ข้อมูลกิจกรรมโลจิสติกส์ดังกล่าว ซึ่งจะเห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆของโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น จะมีค่าใช้จ่ายในกิจกรรมที่เกิด โดยในองค์กรจะใช้เป็นระบบที่ เรียกว่า ต้นทุนรวมศูนย์ (Cost Center) เพื่อให้เกิดการดำเนินงานภายในองค์กรที่มีประสิทธิภาพต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นสูงมากเมื่อเทียบกับประเทศที่เจริญแล้วกว่าเท่าตัว จะเป็นเหตุผลที่สำคัญซึ่งทำให้ไทยเกิดความเสียเปรียบในการแข่งขัน และจากตัวเลขต้นทุนของโลจิสติกส์ที่เทียบกับ GDP จะพบว่าเป็นมูลค่าที่สูง โดยที่ประเทศที่พัฒนาแล้วจะให้ความสำคัญกับโลจิสติกส์มากกว่าประเทศที่กำลังพัฒนา จากนิยามและเป้าหมายของโลจิสติกส์นั้นจึงมีบทบาทครอบคลุมไปทั่วทุกส่วนขององค์กรและของภาคธุรกิจ ซึ่งบทบาทโลจิสติกส์ที่มีผลต่อภาคธุรกิจ ทำให้ธุรกิจเป็นการผลิตและส่งมอบสินค้าแบบพอดีกับความต้องการลูกค้า (Economy of Scale and Speed) ทำให้ต้นทุนของการดำเนินการที่ต่ำและเกิดประสิทธิภาพ (Cost Efficient) และมีความสามารถทางการแข่งขันที่ดีกว่าธุรกิจคู่แข่งขององค์กร (Competitiveness) วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการจัดการระบบโลจิสติกส์ คือ การสร้างประโยชน์จากเวลาและสถานที่ นั่นคือ การนำสินค้าและบริการจากแหล่งที่ถูกต้องในเรื่องของเวลา คุณภาพ และปริมาณที่ถูกต้อง ด้วยกระบวนการทางโลจิสติกส์จะต้องมีการวางแผน การดำเนินงาน และการประสานการดำเนินงานในกิจกรรมต่างๆ ที่มุ่งเพื่อบรรลุผลในด้านการตอบสนองความต้องการของลูกค้า โดยการนำเสนอบริการและคุณภาพในระดับที่เหนือกว่า ด้วยต้นทุนการดำเนินงานที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นต้นทุน ในการดำเนินงานที่สำคัญ ซึ่งเป็นสิ่งที่กำหนดความอยู่รอด

สำหรับหลายๆ องค์กร ดังนั้นโลจิสติกส์จึงได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมโลกภิวัตน์ และยังส่งผลถึงอีกหลายแนวทาง ดังนี้

- องค์กรที่มีการซื้อขายระหว่างคู่ค้า จะพบว่าโซ่อุปทานมีต้นทุนสูงและความซับซ้อนมากขึ้น ดังนั้นการบริหารโลจิสติกส์ที่ดีจึงมีความจำเป็นเพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันอย่างเต็มที่

- การแข่งขันในระดับโลกที่มากขึ้น โลจิสติกส์จะเป็นตัวตัดสินเนื่องจากว่าองค์กรภายในประเทศจะต้องเพิ่มความน่าเชื่อถือ และมีการตอบสนองที่รวดเร็วต่อตลาดที่อยู่ใกล้เคียงเราได้มากกว่าคู่แข่งที่อยู่ไกลเราออกไป

- โลจิสติกส์นับเป็นรายจ่ายที่สำคัญในธุรกิจต่างๆ และยังคงส่งผลกระทบต่อและได้รับผลกระทบต่อส่วนของกิจกรรมอื่นๆ ภายในองค์กรด้วยทั้งนี้เพื่อตอบรับและสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและด้วยลักษณะของสินค้าโทรศัพท์มือถือที่มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง ทำให้เกิดการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ทั้งนี้เพื่อตอบสนองตามกิจกรรมขององค์กรที่หลากหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยให้องค์กรเกิดผลกำไรและเกิดการจัดการที่มีประสิทธิภาพขององค์กร โดยเบื้องหลังแนวคิดนี้ก็อยู่ที่ผู้บริหารจะต้องตระหนักถึงความมีประสิทธิภาพทางด้านต้นทุนเป็นสำคัญ กิจกรรมควรมีต้นทุนต่ำ แต่ทั้งนี้ไม่ได้หมายความว่าต้องมีต้นทุนต่ำสุด และเป็นการลดลงของคุณภาพของสินค้าและบริการเสมอไป แต่อย่างน้อยที่สุดก็ควรมีต้นทุนที่ต่ำกว่าต้นทุนโดยเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

บทที่ 3

ข้อเท็จจริง

3.1 สถานการณ์การค้าชายแดนไทย – เมียนมาร์

3.1.1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย – เมียนมาร์

ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน เชียงราย เชียงใหม่ ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง จังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนระหว่างไทย - เมียนมาร์มี 7 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน (ด้านศุลกากรบ้านห้วยผึ้ง) เชียงราย (ด้านศุลกากรแม่สาย) เชียงใหม่ (ด้านศุลกากรเชียงดาว) ตาก (ด้านศุลกากรแม่สอด) กาญจนบุรี (ด้านศุลกากรสังขละบุรี) ประจวบคีรีขันธ์ (ด้านศุลกากรบ้านสิงขร) และระนอง (ด้านศุลกากรระนอง) ส่วนจังหวัดที่ไม่มีการค้าชายแดน ได้แก่ ราชบุรี เพชรบุรี และชุมพร เนื่องจากพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศเมียนมาร์ เป็นพื้นที่ป่า และไม่มีชุมชนอาศัยอยู่ สำหรับประเทศเมียนมาร์มี 4 ด้านสำคัญที่ทำการค้าชายแดนกับประเทศไทย ได้แก่ ด้านท่าขี้เหล็ก ด้านเกาะสอง ด้านมะริดและด่านเมียวดี (ชัยวัฒน์ บุญपाल, 2556)

มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย – เมียนมาร์ ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา คือปี 2553-2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 137,869.29 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 214,387.23 ล้านบาท ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.22 ต่อปี โดยในช่วงเวลาดังกล่าวมูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.18 ต่อปี มูลค่าการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.03 ต่อปี จากตารางจะเห็นได้ว่าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาประเทศไทยมีดุลการค้าขาดดุลอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามในปี 2557 ไทยขาดดุลการค้าลดลงร้อยละ 30.54 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2556 ซึ่งให้เห็นได้ว่าทิศทางการค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมาร์มีทิศทางที่ดีขึ้น อันเป็นผลมาจากนโยบายรัฐบาลเมียนมาร์ที่ส่งสัญญาณชัดเจนมากขึ้นในการเปิดเสรีการค้าการลงทุน รวมทั้งนโยบายของรัฐบาลในการตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จึงเป็นโอกาสที่ดีของไทยในการขยายการค้าการลงทุน โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ น้ำมันดีเซล เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ น้ำมันเบนซิน เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ผ้าฝ้ายและด้าย สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ โค กระบือ สุกร แพะ แกะ สัตว์น้ำ ไม้ซุงและผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ (ตารางที่ 3.1)

ตารางที่ 3.1 มูลค่าการค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ ปี 2553-2557

หน่วย: ล้านบาท

| รายการ | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | อัตรา เพิ่ม (ร้อยละ) |
|-----------------|------------|------------|------------|------------|------------|----------------------------|
| มูลค่าการค้ารวม | 137,869.29 | 164,375.26 | 180,471.53 | 196,861.58 | 214,387.23 | 11.22 |
| การส่งออก | 50,854.43 | 60,599.26 | 69,975.66 | 79,447.20 | 94,006.67 | 16.18 |
| การนำเข้า | 87,014.86 | 103,776.00 | 110,495.87 | 117,414.38 | 120,380.56 | 8.03 |
| ดุลการค้า | -36,160.43 | -43,176.74 | -40,520.21 | -37,967.18 | -26,373.89 | - |

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

3.1.2 มูลค่าการค้าชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน)

1) มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน)

มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน) ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่าด่านศุลกากรแม่สอดจังหวัดตากมีมูลค่าการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเมียนมาร์มากเป็นอันดับหนึ่ง ทำให้ด่านศุลกากรแม่สอดเป็นด่านที่มีศักยภาพและได้รับการจัดตั้งให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนำร่อง โดยในปี 2553-2557 ด่านศุลกากรแม่สอดมีแนวโน้มการส่งออกเพิ่มขึ้นจาก 23,969.00 ล้านบาทในปี 2553 เป็น 59,839.24 ล้านบาทในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 29.07 ล้านบาทต่อปี รองลงมา คือ ด่านศุลกากรแม่สาย ด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านศุลกากรระนอง ตามลำดับ (ตารางที่ 3.2)

ตารางที่ 3.2 มูลค่าการส่งออกผ่านด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน) ปี 2553-2557

หน่วย: ล้านบาท

| ด่านศุลกากร | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------------|
| แม่สอด | 23,969.00 | 21,216.45 | 37,966.31 | 43,667.56 | 59,839.24 | 29.07 |
| ระนอง | 14,531.57 | 23,331.17 | 18,195.41 | 20,618.34 | 18,495.48 | 3.65 |
| แม่สาย | 8,113.50 | 9,660.00 | 9,443.06 | 11,071.08 | 10,921.74 | 7.58 |
| เชียงแสน | 1,949.89 | 2,446.80 | 2,532.30 | 2,164.01 | 2,793.57 | 4.44 |
| สังขละบุรี | 2,114.24 | 3,671.33 | 1,619.03 | 1,658.01 | 1,431.44 | -14.57 |
| อื่นๆ | 176.23 | 273.51 | 219.55 | 268.20 | 525.21 | 24.16 |
| รวม | 50,854.43 | 60,599.26 | 69,975.66 | 79,447.20 | 94,006.67 | 16.18 |

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

2) มูลค่าการนำเข้าผ่านด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน)

การนำเข้าผ่านด่านชายแดนไทย - เมียนมาร์ (รายด่าน) จากการศึกษา พบว่า ด่านศุลกากรแม่สะเรียงมีอัตราการขยายตัวมากที่สุด ถึงแม้จะมีมูลค่าการนำเข้าไม่มากก็ตาม โดยในปี 2553-2557 มีอัตรา

การขยายตัวเพิ่มขึ้นถึง 1.24 เท่าต่อปี รองลงมาคือด้านศุลกากรแม่สอด ด้านศุลกากรแม่สาย และด้านศุลกากรสังขละบุรี ตามลำดับ (ตารางที่ 3.3)

ตารางที่ 3.3 มูลค่าการนำเข้าผ่านด่านชายแดนไทย – เมียนมาร์ (รายด่าน) ปี 2553-2557

หน่วย: ล้านบาท

| ด้านศุลกากร | 2553 | 2554 | 2555 | 2556 | 2557 | อัตรา เพิ่ม (ร้อยละ) |
|-------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------|
| สังขละบุรี | 83,275.41 | 100,694.40 | 107,092.00 | 112,989.28 | 115,122.33 | 7.93 |
| แม่สอด | 1,087.74 | 888.70 | 1,410.58 | 2,641.38 | 2,682.80 | 33.57 |
| ระนอง | 2,229.60 | 2,002.91 | 1,801.02 | 1,335.13 | 1,503.33 | -11.25 |
| แม่สาย | 191.89 | 114.75 | 115.81 | 205.22 | 531.92 | 29.96 |
| แม่สรวย | 13.74 | 31.00 | 27.86 | 142.79 | 360.10 | 123.88 |
| อื่นๆ | 216.47 | 44.24 | 48.60 | 100.59 | 180.09 | 4.64 |
| รวม | 87,014.86 | 103,776.00 | 110,495.87 | 117,414.28 | 120,380.56 | 8.03 |

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

3.1.3 มูลค่าการค้าชายแดนไทย – เมียนมาร์ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด

การศึกษาในครั้งนี้ทำการศึกษาค้าชายแดนไทย – เมียนมาร์ ที่ทำการค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งนับเป็นจุดผ่านแดนที่ประเทศไทยได้ดุลการค้ามากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการค้าผ่านแดนแห่งอื่นๆ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีอนุมัติและเห็นชอบในหลักการแนวทางการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดนำร่อง ในปี 2558 เป็นแห่งแรกของประเทศไทย

จังหวัดตากเป็นพื้นที่ทางทิศตะวันตกของประเทศไทย ติดต่อกับเมืองเมียวดีของประเทศเมียนมาร์ มีแม่น้ำเมยเป็นพรมแดนกั้น ซึ่งมีระยะทางยาวประมาณ 390 กิโลเมตร หากรวมตลอดแนวชายแดนแล้วจะมีระยะทางยาว 580 กิโลเมตร โดยมีอำเภอที่เป็นเขตชายแดน 5 อำเภอ คือ อำเภอแม่สอด แม่ระมาด ท่าสองยาง พบพระ และอำเภออุ้มผาง (ภาพที่ 3.1)



ภาพที่ 3.1 แผนที่อำเภอตามแนวชายแดนของจังหวัดตากที่ติดต่อกับประเทศเมียนมาร์

ที่มา: เข้าถึงจาก <http://www.nongnapattoures.com>

ทั้งนี้จุดทำการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและเมียนมาร์ด้านจังหวัดตากมี 1 แห่ง คือจุดผ่านแดนถาวร หมู่ที่ 2 ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด ตรงข้ามกับเมืองเมียวดีของประเทศเมียนมาร์ เชื่อมด้วยสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์ เป็นประตูการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์ การค้าชายแดนด้านอำเภอแม่สอดมีการส่งออก-นำเข้าสินค้าที่หลากหลาย หากเป็นสินค้าที่ประเทศเมียนมาร์ไม่ห้ามนำเข้าประเทศ การค้าส่วนใหญ่จะดำเนินพิธีการทางศุลกากรผ่านจุดผ่านแดนถาวร และทำการขนย้ายข้ามสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์ เข้าไปยังจังหวัดเมียวดีตลอดไปจนถึงเมืองย่างกุ้ง สำหรับสินค้าที่ประเทศเมียนมาร์ห้ามนำเข้าประเทศ แต่ไม่ได้ห้ามโดยกฎหมายไทย สินค้าดังกล่าวจะทำพิธีการทางศุลกากรและขนย้ายผ่านทางคลังสินค้าชั่วคราว ซึ่งในปัจจุบันมีคลังสินค้าที่ได้รับอนุมัติให้ดำเนินการจากด่านศุลกากร จำนวน 22 คลัง (ภาพที่ 3.2) ส่วนใหญ่เป็นการค้ากับชนกลุ่มน้อย (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2557)



ภาพที่ 3.2 แผนที่ที่ตั้งคลังสินค้าชั่วคราวจำนวน 22 คลัง
ที่มา: เข้าถึงจาก <http://www.danmaesot.com/maps.htm>

1) มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอดไปยังประเทศเมียนมาร์ (รายสินค้า)

สินค้าส่งออกจากไทยผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ไปยังประเทศเมียนมาร์ 10 อันดับแรก ในปีงบประมาณ 2557 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภค - บริโภค สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าเพื่อการดำรงชีวิต ได้แก่ เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และไม่มีแอลกอฮอล์ โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล ผ้าฝ้าย และด้าย โทรศัพท์และอุปกรณ์ เป็นต้น (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอดไปยังเมียนมาร์ (รายสินค้า) ปีงบประมาณ 2557

| ลำดับที่ | รายการสินค้าส่งออก | มูลค่า (ล้านบาท) | ร้อยละ |
|----------------------|---------------------------|------------------|---------------|
| 1 | เบียร์ | 3,631.06 | 6.49 |
| 2 | โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์ | 3,120.61 | 5.58 |
| 3 | น้ำมันเบนซิน | 2,741.99 | 4.90 |
| 4 | น้ำมันดีเซล | 1,969.73 | 3.52 |
| 5 | ผ้าพิมพ์ฝ้าย | 1,514.46 | 2.71 |
| 6 | โทรศัพท์ | 1,168.79 | 2.09 |
| 7 | น้ำมันพืช | 1,072.62 | 1.92 |
| 8 | รองเท้าแตะ | 1,003.04 | 1.79 |
| 9 | กาแฟชนิดผงสำเร็จรูป | 878.45 | 1.57 |
| 10 | อาหารปรุงแต่งกลิ่นรสอื่นๆ | 852.91 | 1.52 |
| รวม 10 อันดับ | | 17,953.67 | 32.08 |
| อื่นๆ | | 38,003.69 | 67.92 |
| มูลค่ารวม | | 55,957.36 | 100.00 |

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

2) มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศเมียนมาร์ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด (รายสินค้า)

สำหรับสินค้าที่ประเทศไทยนำเข้าจากประเทศเมียนมาร์ผ่านด่านศุลกากร 10 อันดับแรก ในปีงบประมาณ 2557 ส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในผลิตภัณฑ์ต่างๆ สินค้าแปรรูปขั้นต้น และสินค้าเกษตร ได้แก่ แร่ธรรมชาติ โค กระบือ ถั่วเขียว ถั่วลิสง สัตว์น้ำ ไม้ซุงและผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ เป็นต้น (ตารางที่ 3.5)

ตารางที่ 3.5 มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากเมียนมาร์ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด (รายสินค้า) ปีงบประมาณ 2557

| ลำดับที่ | รายการสินค้านำเข้า | มูลค่า (ล้านบาท) | ร้อยละ |
|----------------------|-----------------------------------|------------------|---------------|
| 1 | โค-กระบือมีชีวิต | 1,394.25 | 39.62 |
| 2 | ถั่วลิสง | 558.70 | 15.88 |
| 3 | แร่พลวง | 350.26 | 9.95 |
| 4 | ถั่วเขียวผิวมัน | 234.09 | 6.65 |
| 5 | เฟอร์นิเจอร์สิ่งประดิษฐ์ทำด้วยไม้ | 229.34 | 6.52 |
| 6 | แร่พลวงออกไซด์ | 115.40 | 3.28 |
| 7 | พริกแห้ง | 109.45 | 3.11 |
| 8 | ปลาเบญจพรรณ | 74.26 | 2.11 |
| 9 | หอมหัวใหญ่ | 54.41 | 1.55 |
| 10 | เมล็ดดงา | 44.20 | 1.26 |
| รวม 10 อันดับ | | 3,164.35 | 89.92 |
| อื่นๆ | | 354.66 | 10.08 |
| มูลค่ารวม | | 3,519.02 | 100.00 |

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

3.1.2 มูลค่าการค้าชายแดนไทย - จีน

การค้าระหว่างไทยกับจีนมีมูลค่าประมาณร้อยละ 13 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของไทย ในช่วงปี 2553 -2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.70 โดยเพิ่มขึ้นจาก 1,454,023.00 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 2,057,965.87 ล้านบาท ในปี 2557 ไทยส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.94 ขณะที่นำเข้าจากจีนเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.45 โดยไทยมีแนวโน้มขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้นจาก 96,759.35 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 445,090.70 ล้านบาท ในปี 2557 เมื่อพิจารณาการค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ พบว่า มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 2 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดระหว่างไทยกับจีน โดยในช่วงปี 2553 -2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 22.89 จาก 18,890.29 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 45,218.29 ล้านบาท ในปี 2557 ไทยส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.38 จาก 13,253.91 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 21,121.33 ล้านบาท ในปี 2557 ขณะที่การนำเข้าจากจีนตอนใต้เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.78 จาก 5,636.38 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 24,096.96 ล้านบาท ในปี 2557 โดยไทยได้ดุลการค้าลดลงและมีแนวโน้มขาดดุลการค้าเพิ่มขึ้น จากได้ดุลการค้า 7,617.53 ล้านบาท ในปี 2553 เป็นขาดดุลการค้า 2,975.63 ล้านบาท ในปี 2557 โดยการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในปี 2556 และ 2557 เนื่องจากมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (ตารางที่ 3.6)

ตารางที่ 3.6 มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีน ปี 2553-2557

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตรา เพิ่ม (ร้อยละ) |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------------|
| มูลค่าการค้า ไทย-โลก | 11,969,926.79 | 13,690,717.59 | 14,864,552.39 | 14,567,086.76 | 14,716,964.46 | 4.87 |
| การส่งออก | 6,113,335.52 | 6,707,989.46 | 7,078,420.21 | 6,909,741.17 | 7,313,066.40 | 3.96 |
| การนำเข้า | 5,856,591.27 | 6,982,728.13 | 7,786,132.18 | 7,657,345.59 | 7,403,898.06 | 5.77 |
| ดุลการค้า | 256,744.25 | -274,738.67 | -707,711.97 | -747,604.42 | -90,831.66 | |
| มูลค่าการค้า ไทย-จีน | 1,454,023.00 | 1,722,038.51 | 1,990,297.15 | 1,979,968.14 | 2,057,965.87 | 8.70 |
| การส่งออก | 678,631.83 | 791,212.19 | 829,848.16 | 824,672.21 | 806,437.58 | 3.94 |
| การนำเข้า | 775,391.18 | 930,826.32 | 1,160,448.99 | 1,155,295.93 | 1,251,528.28 | 12.45 |
| ดุลการค้า | -96,759.35 | -139,614.13 | -330,600.83 | -330,623.72 | -445,090.70 | |
| <i>สัดส่วนไทย-จีนเทียบโลก</i> | <i>12.15</i> | <i>12.58</i> | <i>13.39</i> | <i>13.59</i> | <i>13.98</i> | <i>3.66</i> |
| มูลค่าการค้า ไทย-จีนตอนใต้ | 18,890.29 | 27,615.40 | 33,566.64 | 37,844.01 | 45,218.29 | 22.89 |
| การส่งออก | 13,253.91 | 19,939.59 | 25,204.12 | 23,060.66 | 21,121.33 | 11.38 |
| การนำเข้า | 5,636.38 | 7,675.81 | 8,362.52 | 14,783.35 | 24,096.96 | 42.78 |
| ดุลการค้า | 7,617.53 | 12,263.78 | 16,841.60 | 8,277.31 | -2,975.63 | |
| <i>สัดส่วนไทย-จีนตอนใต้เทียบโลก</i> | <i>0.16</i> | <i>0.20</i> | <i>0.23</i> | <i>0.26</i> | <i>0.31</i> | <i>17.18</i> |
| <i>สัดส่วนไทย-จีนตอนใต้เทียบจีน</i> | <i>1.30</i> | <i>1.60</i> | <i>1.69</i> | <i>1.91</i> | <i>2.20</i> | <i>13.05</i> |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือของกรม
ศุลกากร

เมื่อพิจารณามูลค่าการนำเข้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้แยกรายด้าน พบว่ามีการนำเข้าเพิ่มขึ้นในอัตรา ร้อยละ 42.78 ต่อปี โดยมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นจาก 5,636.38 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 24,096.96 ล้านบาท ในปี 2557 ซึ่งในปี 2557 ด้านศุลกากรนครพนมมีการนำเข้ามากที่สุด มูลค่า 19,319.12 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 80.17 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด เป็นการนำเข้าสินค้าจากจีนโดยผ่านเวียดนาม ส่วนใหญ่จะเป็นพวกเครื่องใช้ไฟฟ้า และสปป.ลาว ก่อนเข้าไทย รองลงมา คือ ด้านศุลกากรเชียงใหม่ของ 3,176.35 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 13.18 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด ซึ่งเป็นสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ที่มีการนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้มาเป็นจำนวนมาก (ตารางที่ 3.7)

ทางด้านมูลค่าการส่งออกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้แยกรายด้าน พบว่ามีการส่งออกเพิ่มขึ้นในอัตรา ร้อยละ 11.38 ต่อปี โดยมีการส่งออกเพิ่มขึ้นจาก 13,253.91 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 21,121.33

ล้านบาท ในปี 2557 ซึ่งในปี 2557 มีการส่งออกทางด้านศุลกากรเชียงของมากที่สุด มูลค่า 6,689.93 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 31.67 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมา คือ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ซึ่งมีมูลค่า 6,271.62 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 29.69 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ซึ่งเป็นการส่งออกไปจีนผ่านทาง เวียดนามตามเส้นทาง R9 (ตารางที่ 3.7)

ตารางที่ 3.7 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยกับจีนตอนใต้แยกรายด้าน ปี 2553-2557

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------------|
| การนำเข้า | 5,636.38 | 7,675.81 | 8,362.52 | 14,783.35 | 24,096.96 | 42.78 |
| ด้านศุลกากรนครพนม | 943.48 | 1,590.38 | 2,336.01 | 10,269.97 | 19,319.12 | 120.42 |
| ด้านศุลกากรเชียงของ | 1,309.56 | 2,148.84 | 2,505.88 | 2,631.56 | 3,176.35 | 21.83 |
| ด้านศุลกากรมุกดาหาร | 711.22 | 845.96 | 1,163.10 | 1,167.74 | 844.48 | 6.88 |
| ด้านศุลกากรเชียงแสน | 1,013.13 | 695.24 | 613.32 | 619.23 | 673.62 | -8.90 |
| ด้านศุลกากรทุ่งช้าง | 16.37 | 0.04 | 7.03 | 70.82 | 61.42 | 175.21 |
| ด้านศุลกากรแม่สาย | 3.59 | 6.55 | 22.29 | 19.81 | 20.46 | 58.21 |
| ด้านศุลกากรส่วนกลาง | 1,639.02 | 2,388.81 | 1,714.89 | 4.22 | 1.42 | -87.05 |
| การส่งออก | 13,253.91 | 19,939.59 | 25,204.12 | 23,060.66 | 21,121.33 | 11.38 |
| ด้านศุลกากรเชียงของ | 1,254.55 | 3,587.48 | 5,278.33 | 5,842.66 | 6,689.93 | 46.75 |
| ด้านศุลกากรมุกดาหาร | 8,690.39 | 12,647.30 | 15,328.29 | 10,506.58 | 6,271.62 | -8.04 |
| ด้านศุลกากรนครพนม | 8.01 | 7.11 | 336.19 | 3,113.73 | 5,010.09 | 565.86 |
| ด้านศุลกากรเชียงแสน | 3,266.95 | 3,636.29 | 4,205.34 | 3,543.04 | 3,026.30 | -1.77 |
| ด้านศุลกากรแม่สาย | 34.01 | 61.40 | 55.98 | 54.65 | 123.38 | 27.90 |

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านชายแดนไทยที่จังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ปี 2553 - 2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26 โดยเพิ่มขึ้นจาก 3,422.993 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 4,350.71 ล้านบาท ในปี 2557 โดยส่งออกหมวดสินค้ากสิกรรมมากที่สุด รองลงมา คือ หมวดสินค้าเชื้อเพลิง เมื่อพิจารณาแนวโน้ม พบว่า สินค้าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยหมวดสินค้ากสิกรรมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 22.62 รองลงมาได้แก่ หมวดสินค้าเชื้อเพลิง ขณะที่หมวดสินค้าประมงและปศุสัตว์มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามในอนาคตหมวดสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมมีแนวโน้มการส่งออกได้เพิ่มขึ้น

เนื่องจาก ไทยผลิตสินค้าได้คุณภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคจีนที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ (ตารางที่ 3.8)

ตารางที่ 3.8 มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านชายแดนจังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ปี 2553-2557

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| สินค้ากสิกรรม | 721.08 | 560.71 | 815.62 | 1,326.43 | 1,299.66 | 22.62 |
| สินค้าประมงและปศุสัตว์ | 13.21 | 10.67 | 2.35 | 0.21 | NA | |
| สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร | 0.58 | 0.29 | NA | 117.53 | 548.94 | |
| สินค้าเชื้อเพลิง | 236.29 | 304.81 | 267.59 | 274.32 | 305.03 | 4.14 |
| อื่นๆ | 2,451.83 | 2,960.97 | 4,321.91 | 3,070.25 | 2,197.08 | -1.81 |
| รวม | 3,422.99 | 3,837.45 | 5,407.45 | 4,788.73 | 4,350.71 | 7.26 |

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย www.moc.go.th

ทางด้านมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนไทยที่จังหวัดเชียงรายปี 2553 - 2557 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.33 โดยเพิ่มขึ้นจาก 2,255.19 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 3,513.06 ล้านบาท ในปี 2557 โดยนำเข้าหมวดสินค้ากสิกรรมมากที่สุด รองลงมา คือ หมวดสินค้าเคมีภัณฑ์ เมื่อพิจารณาแนวโน้ม พบว่า สินค้าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยหมวดสินค้ากสิกรรมแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 11.38 รองลงมาได้แก่ หมวดสินค้าอื่นๆ ขณะที่หมวดสินค้าเคมีภัณฑ์มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามในอนาคตหมวดสินค้าเครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้าอุปกรณ์และส่วนประกอบ และหมวดสินค้าจำพวกของใช้ประจำวัน (อุปโภค บริโภค) มีการนำเข้าเพิ่มขึ้น เนื่องจาก จีนสามารถผลิตได้จำนวนมากและมีต้นทุนต่ำทำให้สินค้านี้มีราคาไม่สูงมาก สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคบางส่วนในตลาดไทยได้ (ตารางที่ 3.9)

เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกรายสินค้าในหมวดสินค้ากสิกรรมที่ผ่านชายแดนไทยที่จังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ในช่วงปี 2553 -2557 พบว่า ยางพาราและเศษยางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 123.60 รองลงมาได้แก่ ดอกกล้วยไม้ และสินค้าเกษตร คิดเป็นร้อยละ 14.88 และร้อยละ 6.90 ตามลำดับ ขณะที่ผงบุกและบุกแผ่นมีแนวโน้มลดลงร้อยละ 39.09 อย่างไรก็ตามในอนาคตสินค้าผลไม้สดมีแนวโน้มการส่งออกได้เพิ่มขึ้น เนื่องจาก สามารถขยายเส้นทางขนส่งทางบก (R3A) ได้เพิ่มขึ้นจากทางเรือเดินทะเลและเส้นทางบกเดิม (R9 R12) โดยใช้เวลาน้อยทำให้สินค้าผลไม้ไทยสามารถรักษาคุณภาพ ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคจีนที่มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ โดยมูลค่าการส่งออกปี 2557 เพิ่มขึ้นจากปี 2556 คิดเป็น 2 เท่า (ตารางที่ 3.10)

ตารางที่ 3.9 มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนจังหวัดเชียงราย ปี 2553-2557

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| สินค้ากสิกรรม | 1,850.84 | 2,418.51 | 2,868.05 | 2,611.81 | 3,052.79 | 11.38 |
| เคมีภัณฑ์ | 208.05 | 277.17 | 155.63 | 146.93 | 134.55 | -13.98 |
| เครื่องจักรไม่ใช่ไฟฟ้าอุปกรณ์ และส่วนประกอบ | 111.93 | NA | 25.90 | 94.62 | 127.333 | |
| ของใช้ประจำวัน (อุปโภค ~ อื่นๆ | 18.80 | NA | 57.38 | 64.912 | 84.13 | |
| | 65.55 | 71.90 | 53.68 | 129.90 | 114.26 | 18.56 |
| รวม | 2,255.19 | 2,767.58 | 3,160.64 | 3,048.17 | 3,513.06 | 10.33 |

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย www.moc.go.th

ตารางที่ 3.10 มูลค่าการส่งออกหมวดสินค้ากสิกรรมผ่านชายแดนจังหวัดเชียงรายไปจีนตอนใต้ ปี 2553-2557

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) |
|---|---------------|---------------|---------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| สินค้ากสิกรรม | 721.08 | 560.71 | 815.60 | 1,326.43 | 1,299.66 | 22.62 |
| - สินค้าเกษตร | 539.04 | 437.54 | 633.26 | 803.79 | 555.13 | 6.90 |
| - ยางพารา ,เศษยาง | 15.55 | 3.08 | 78.99 | 65.97 | 187.87 | 123.60 |
| - พืชตระกูลถั่ว | 0.62 | NA | NA | 133.08 | | |
| - พืชผัก | 0.20 | NA | NA | 13.47 | 5.60 | |
| - ผงบุก, บุกแผ่น | 16.41 | 11.53 | 6.77 | 1.28 | 4.13 | -39.09 |
| - ใบชา | 0.00 | NA | NA | NA | NA | |
| - ดอกกล้วยไม้ | 74.32 | 108.56 | 95.73 | 119.91 | 141.49 | 14.88 |
| - ผลไม้สด | NA | NA | NA | 72.79 | 150.51 | |
| - อัลมอนต์, แมคคาเดเมีย, ถั่ววอนท์แห้ง | NA | NA | 114.98 | 253.82 | NA | |
| - อื่นๆ | NA | NA | NA | 1.17 | 1.11 | |

ที่มา : www.chiangsaencustoms.com และ www.chiangkhongcustoms.com

สำหรับมูลค่าการนำเข้ารายสินค้าในหมวดสินค้ากสิกรรมจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนไทยที่จังหวัดเชียงรายในช่วงปี 2553 -2557 มีอัตราเพิ่มร้อยละ 11.38 ต่อปี พบว่า ผักสดมีการนำเข้ามากที่สุด รองลงมาได้แก่ สินค้าเกษตร ผลไม้ ดอกไม้และไม้ประดับ ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแนวโน้ม พบว่า ใบชา ผลไม้ และพืชผักสด มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ร้อยละ 105.11 ร้อยละ 31.01 และร้อยละ 17.79 ขณะที่สินค้าเกษตร ดอกไม้ ไม้ประดับ มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 6.14 และร้อยละ 3.64 อย่างไรก็ตามในอนาคตสินค้าพืชผักสด และผลไม้สด มีแนวโน้มการนำเข้าได้เพิ่มขึ้น เนื่องจาก จีนสามารถผลิตได้ตลอดปี และผลิตได้ในปริมาณมาก ทำให้มีต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน ประกอบกับสามารถขยายเส้นทางการขนส่งทางบก (R3A) ได้เพิ่มขึ้นจากทางเรือตามลำน้ำโขง ทำให้ใช้เวลาน้อยลง ประกอบกับราคาสินค้าไม่สูงมาก และสามารถตอบสนองความต้องการของตลาดในไทยได้ในช่วงที่ไม่มีผลผลิตออกสู่ตลาด (ตารางที่ 3.11)

ตารางที่ 3.11 มูลค่าการนำเข้าหมวดสินค้ากสิกรรมจากจีนตอนใต้ผ่านชายแดนจังหวัดเชียงราย ปี 2553-2557
หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2553 | ปี 2554 | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 | อัตราเพิ่ม (ร้อยละ) ^{1/} |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------------------|
| สินค้ากสิกรรม | 1,850.84 | 2,418.51 | 2,868.05 | 2,611.81 | 3,052.79 | 11.38 |
| - สินค้าเกษตร | 726.04 | 526.26 | 479.53 | 482.96 | 552.07 | - 6.14 |
| - พืชผักสด | 584.53 | 908.17 | 1,040.47 | 910.44 | 1,323.65 | 17.79 |
| - ผลไม้ | 265.92 | 660.52 | 913.05 | 906.67 | 875.90 | 31.01 |
| - เครื่องเทศ | 1.91 | 2.46 | 1.37 | NA | NA | |
| - ใบชา | 0.18 | 0.78 | 5.52 | 3.06 | 3.27 | 105.11 |
| - เมล็ดทานตะวัน, เมล็ดแตงโม, เมล็ดฟักทอง | 22.98 | 11.40 | 3.20 | NA | NA | |
| - ผงบุกส่วนผสมสำหรับ เพาะเห็ด | 0.05 | NA | 0.12 | NA | NA | |
| - น้ำผึ้ง | 1.37 | NA | NA | NA | 90.38 | |
| - ดอกไม้ , ไม้ประดับ | 247.86 | 308.93 | 424.79 | 304.04 | 207.52 | -3.64 |
| - อื่นๆ | 726.04 | 526.26 | 479.53 | 487.60 | 552.07 | -6.05 |

ที่มา : www.chiangsaencustoms.com และ www.chiangkhongcustoms.com

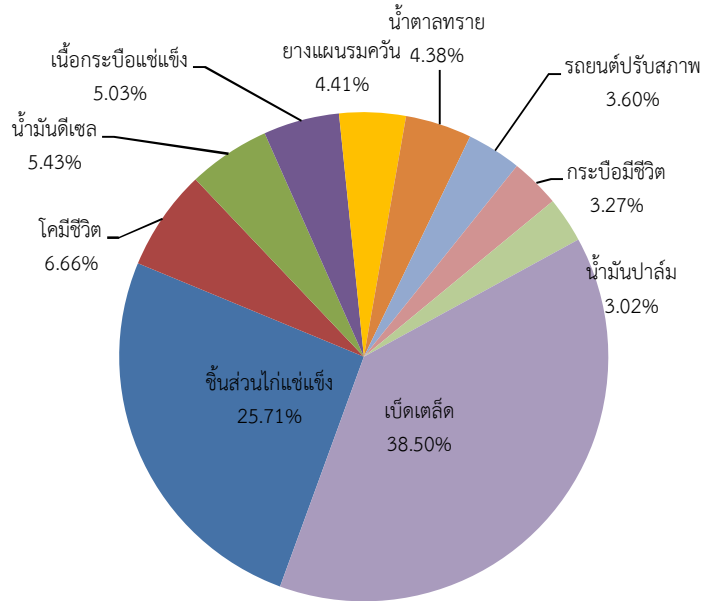
เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงแสน ปีงบประมาณ 2557 มีมูลค่าการส่งออกทั้งหมด 13,533 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าปศุสัตว์ โดยสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุดได้แก่ ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง มูลค่า 3,478.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.71 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด

รองลงมา คือ โคมีชีวิต มูลค่า 900.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.66 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด และอันดับที่ 3 คือ น้ำมันดีเซล มูลค่า 734.44 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.43 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (ภาพที่ 3.3)

ด้านการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ของ ปีงบประมาณ 2557 มีมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด 702.55 ล้านบาทโดยสินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุด ได้แก่ ผลทับทิม มูลค่า 166.90 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.76 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด รองลงมา คือ เมล็ดทานตะวัน มูลค่า 160.39 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.83 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด และอันดับที่ 3 คือ มันฝรั่ง มูลค่า 48.07 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.84 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด (ภาพที่ 3.4)

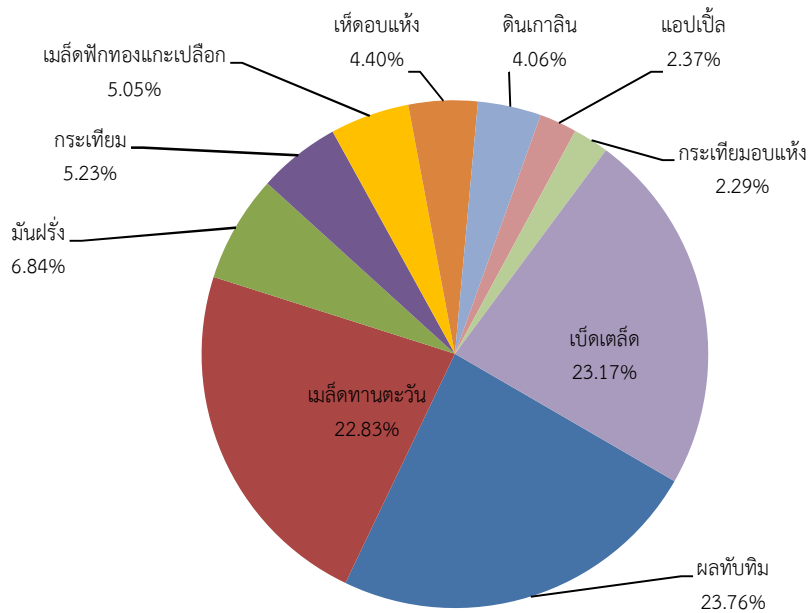
เมื่อพิจารณามูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ของ ปีงบประมาณ 2557 มีมูลค่าการส่งออกทั้งหมด 11,989 ล้านบาท โดยสินค้าที่มีการส่งออกมากที่สุด ได้แก่ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว มูลค่า 3,245.05 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.68 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด รองลงมา คือ เครื่องอุปโภคบริโภค มูลค่า 1,813.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.59 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด และอันดับที่ 3 คือ ผลไม้สด มูลค่า 1,403.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.84 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (ภาพที่ 3.5)

ด้านการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ของ ปีงบประมาณ 2557 มีมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด 3,285 ล้านบาทโดยสินค้าที่มีการนำเข้ามากที่สุด ได้แก่ พืชผัก มูลค่า 1,280.76 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 41.84 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด รองลงมา คือ ผลไม้สด มูลค่า 858.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.04 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด และอันดับที่ 3 คือ เครื่องจักรกล-อุปกรณ์ มูลค่า 425.30 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.89 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมด (ภาพที่ 3.6)



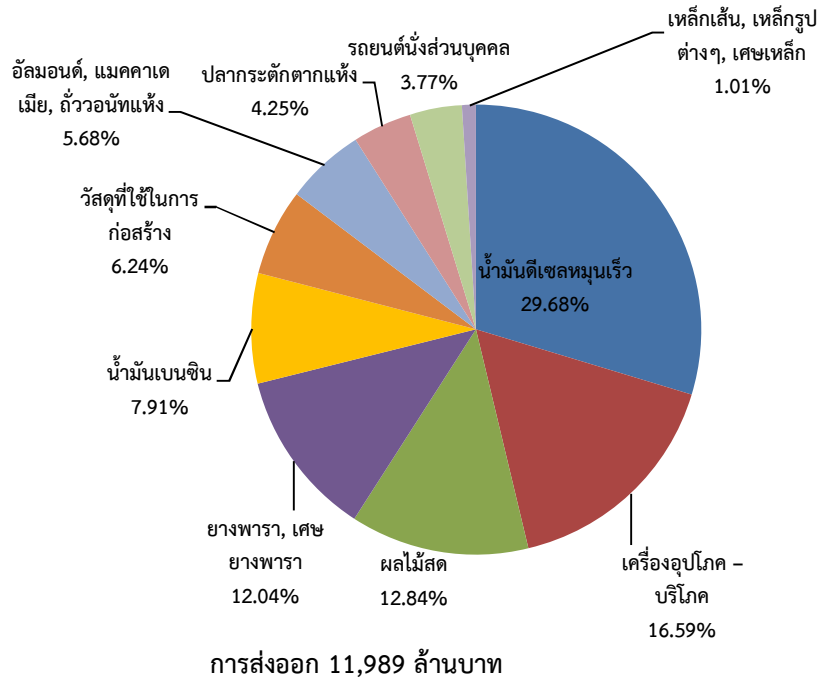
มูลค่าการส่งออก 13,533 ล้านบาท

ภาพที่ 3.3 มูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557
ที่มา : <http://www.chiangsaencustoms.com>

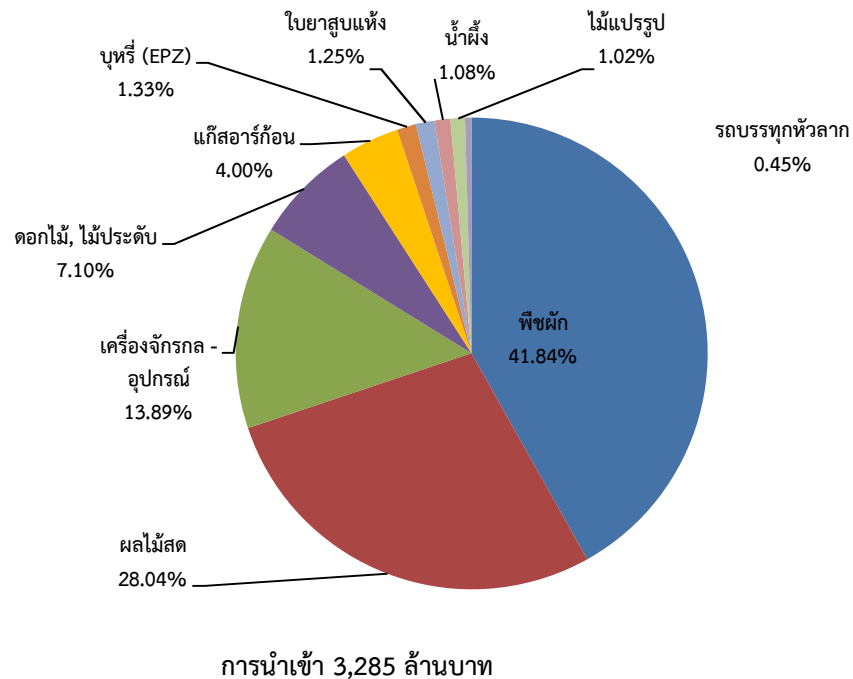


มูลค่าการนำเข้า 702.55 ล้านบาท

ภาพที่ 3.4 มูลค่าการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ ปีงบประมาณ 2557
ที่มา : <http://www.chiangsaencustoms.com>



ภาพที่ 3.5 มูลค่าการส่งออกแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ของ ปีงบประมาณ 2557
ที่มา : <http://www.chiangkhongcustoms.com> และ ด่านกักพืชเชียงใหม่



ภาพที่ 3.6 มูลค่าการนำเข้าแยกรายสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงใหม่ของ ปีงบประมาณ 2557
ที่มา : <http://www.chiangkhongcustoms.com> และ ด่านกักพืชเชียงใหม่

3.2 สถานการณ์การค้าโคเนื้อรายด่าน

ปี 2553 - 2557 การนำเข้าโคมีชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 58.79 ต่อปี ในปี 2557 จากสถิติของกรมศุลกากรมีการนำเข้าโคมีชีวิต 126,790 ตัว มูลค่า 1,788.44 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากเมียนมาร์มากที่สุด ปริมาณ 125,822 ตัว มูลค่า 1,709.53 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.24 และร้อยละ 95.59 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.12)

ปี 2553 - 2557 การส่งออกโคมีชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 5.61 ต่อปีในปี 2557 มีการส่งออกโคมีชีวิต 244,457 ตัว มูลค่า 1,765.78 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่ส่งออกไปยังสปป.ลาว มากที่สุด ปริมาณ 217,760 ตัว มูลค่า 1,523.72 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.08 และร้อยละ 86.29 ตามลำดับ เนื่องจากมีการส่งออกต่อไปยังจีน ซึ่งมีความต้องการบริโภคเนื้อโคเป็นจำนวนมากจากการที่จีนมีประชากรมากเป็นอันดับ 1 ของโลก รองลงมา คือ มาเลเซีย ปริมาณ 25,943 ตัว มูลค่า 233.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.61 และร้อยละ 13.21 ตามลำดับ การส่งออกไปมาเลเซียลดลงเนื่องจาก มาเลเซียหันไปนำเข้าโคมีชีวิตจากออสเตรเลียมากขึ้น (ตารางที่ 3.13)

จากสถิติของกรมปศุสัตว์ การนำเข้าโคเนื้อรายด่านก็กักกันสัตว์พบว่าปี 2553 - 2557 การนำเข้าโคมีชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 48.61 ต่อปี โดยในปี 2557 มีการนำเข้าโคเนื้อปริมาณ 124,749 ตัว มูลค่า 3,273.88 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากจังหวัดตากมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 77.80 และร้อยละ 86.93 ตามลำดับ ซึ่งนำเข้าทางด้านอำเภอแม่สอดมากที่สุดถึงร้อยละ 83.47 รองลงคือ อำเภออุ้มผาง ร้อยละ 8.35 อำเภอท่าสองยาง ร้อยละ 8.18 ส่วนโคเนื้ออีกส่วนหนึ่งที่มาจากมณฑลทะเลย์ของเมียนมาร์จะนำเข้าทางจังหวัดแม่ฮ่องสอน ปริมาณ 23,261 ตัว มูลค่า 255.17 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.65 และร้อยละ 7.79 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.14)

การส่งออกโคเนื้อรายด่านก็กักกันสัตว์พบว่าปี 2553 - 2557 การนำเข้าโคมีชีวิตเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 18.39 ต่อปี การส่งออกโคเนื้อ ปริมาณ 243,847 ตัว มูลค่า 9,091.32 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่ส่งออกจากจังหวัดเชียงรายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 58.27 และร้อยละ 76.70 ตามลำดับ ซึ่งจะส่งออกทางอำเภอเชียงแสนมากที่สุดกว่าร้อยละ 80 รองลงมาคือส่งออกทางจังหวัดนครพนม ปริมาณ 63,289 ตัว มูลค่า 1,502.47 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.95 และ ร้อยละ 16.53 ตามลำดับ ซึ่งจะส่งไปสปป.ลาว และส่งต่อไปยังเวียดนามอีกทอดหนึ่ง (ตารางที่ 3.15)

3.3 กฎระเบียบการนำเข้า-ส่งออก

3.3.1) เมียนมาร์

จากข้อมูลกระทรวงพาณิชย์สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ พบว่ามีสินค้าที่ห้ามส่งออกไปต่างประเทศ โดยเป็นสินค้าที่ห้ามส่งออกในรูปการค้าปกติทางทะเล 31 รายการ และเป็นสินค้าที่ห้ามส่งออกในรูปการค้าปกติผ่านทางชายแดน 32 รายการ ทั้งนี้ห้ามเอกชนที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า-ส่งออกและ กลุ่มสหกรณ์ส่งออกสินค้าดังกล่าว ยกเว้นรัฐบาลและรัฐวิสาหกิจเท่านั้นที่สามารถส่งออกได้ สินค้าที่ห้ามส่งออกในรูปการค้าปกติผ่านทางชายแดน มีรายละเอียดดังนี้

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1) ข้าว ปลายข้าว รำ | 17) ดิบูก |
| 2) น้ำตาลทรายขาว น้ำตาลทรายแดง น้ำตาลดิบ | 18) วุลแฟรม |
| 3) ถั่วลิสง น้ำมันถั่วลิสง | 19) ส่วนผสมดิบูกและซีไลท์ |
| 4) งา น้ำมันงา | 20) เงิน |
| 5) เมล็ด Niger และน้ำมัน | 21) ทองแดง |
| 6) เมล็ดมัสตาด และน้ำมัน | 22) สังกะสี |
| 7) เมล็ดทานตะวันและน้ำมัน | 23) ถ่านหิน |
| 8) กากพีชน้ำมันทุกชนิด | 24) โลหะอื่นๆ |
| 9) ฝ้ายและผลิตภัณฑ์ฝ้าย (ฝ้าย เส้นใย) | 25) งาช้าง |
| 10) น้ำมันปิโตรเลียม | 26) โค กระบือ ช้าง ม้า สัตว์หายาก |
| 11) อัญมณี | 27) หนังสัตว์ |
| 12) ทองคำ | 28) เปลือกกุ้งป่น |
| 13) หยก | 29) อาวุธและเครื่องกระสุน |
| 14) ไข่มุก | 30) วัตถุโบราณ |
| 15) เพชร | 31) ยางพารา |
| 16) ตะกั่ว | 32) ไม้สัก |

สินค้าโคเนื้อนั้นเป็นสินค้าที่ห้ามส่งออก และมีกฎหมายเกี่ยวกับโรงฆ่าสัตว์ปี 2497 ที่ห้ามนำโคมีชีวิตที่อายุน้อยกว่า 16 ปี เข้าโรงฆ่าสัตว์ เนื่องจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์นิยมเลี้ยงโคเนื้อไว้ใช้งาน และเป็นพาหนะในการเดินทาง ดังนั้นจึงมีการลักลอบส่งออกโคเนื้อผ่านทางชายแดนไปยังจีนและไทย โดยปรากฏข้อมูลทางสถิติจากกรมศุลกากรของไทยซึ่งไทยได้นำเข้าโคมีชีวิตมาจากสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์มาที่สุด

3.3.2) จีน

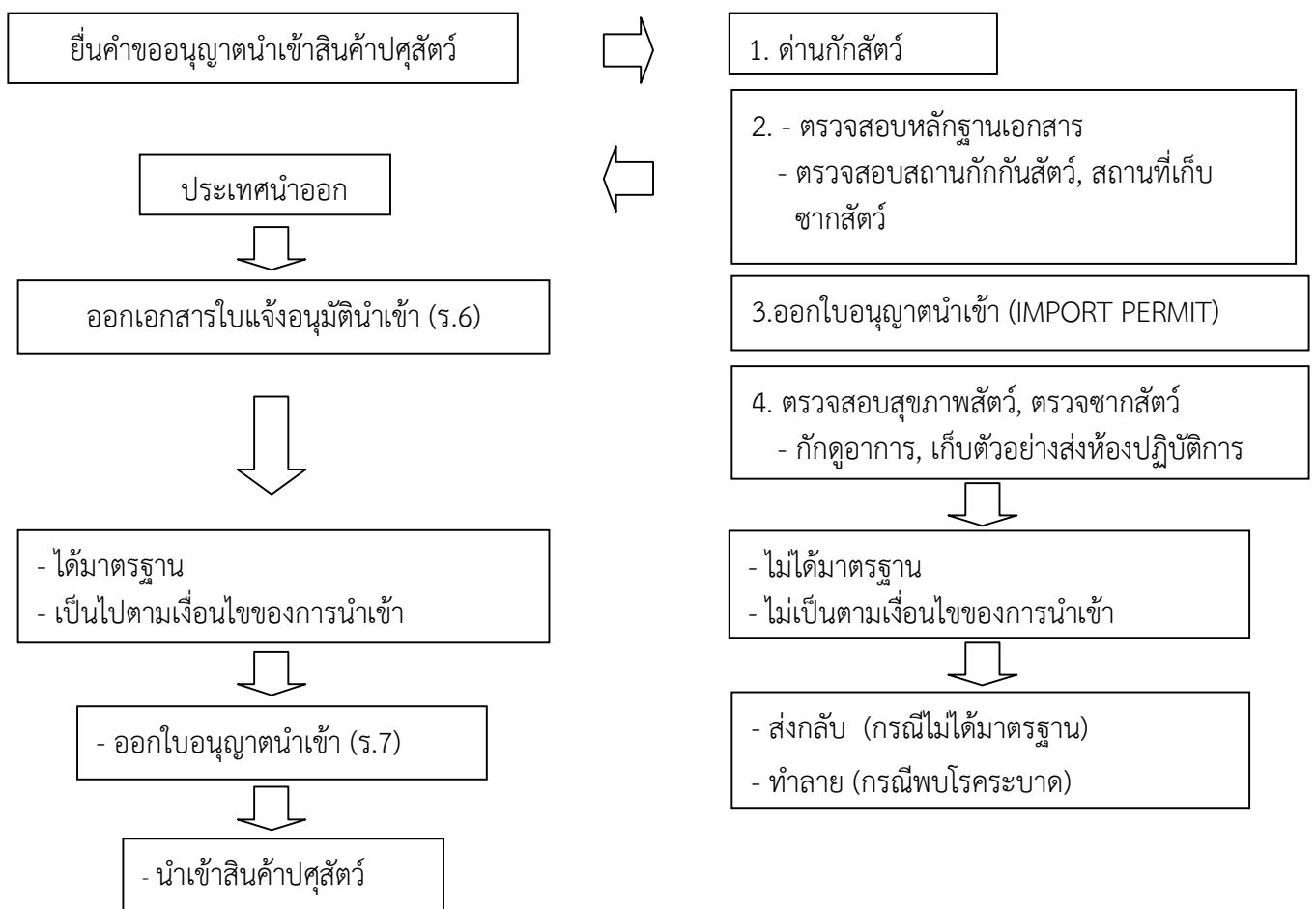
จีน ห้ามนำเข้าสินค้าโคเนื้อและเนื้อโคจากไทย เนื่องจากไทยยังมีสถานะเกิดโรคปากเท้าเปื่อยระบาด แต่ทางจีนก็ยังเกิดโรคปากเท้าเปื่อยเช่นเดียวกัน มีเพียงบางประเทศเท่านั้น ได้แก่ บราซิล และออสเตรเลีย เป็นต้น ที่จีนมีการเซ็นสัญญาให้นำเข้าสินค้าโคเนื้อเข้ามาได้

3.3.3) ไทย

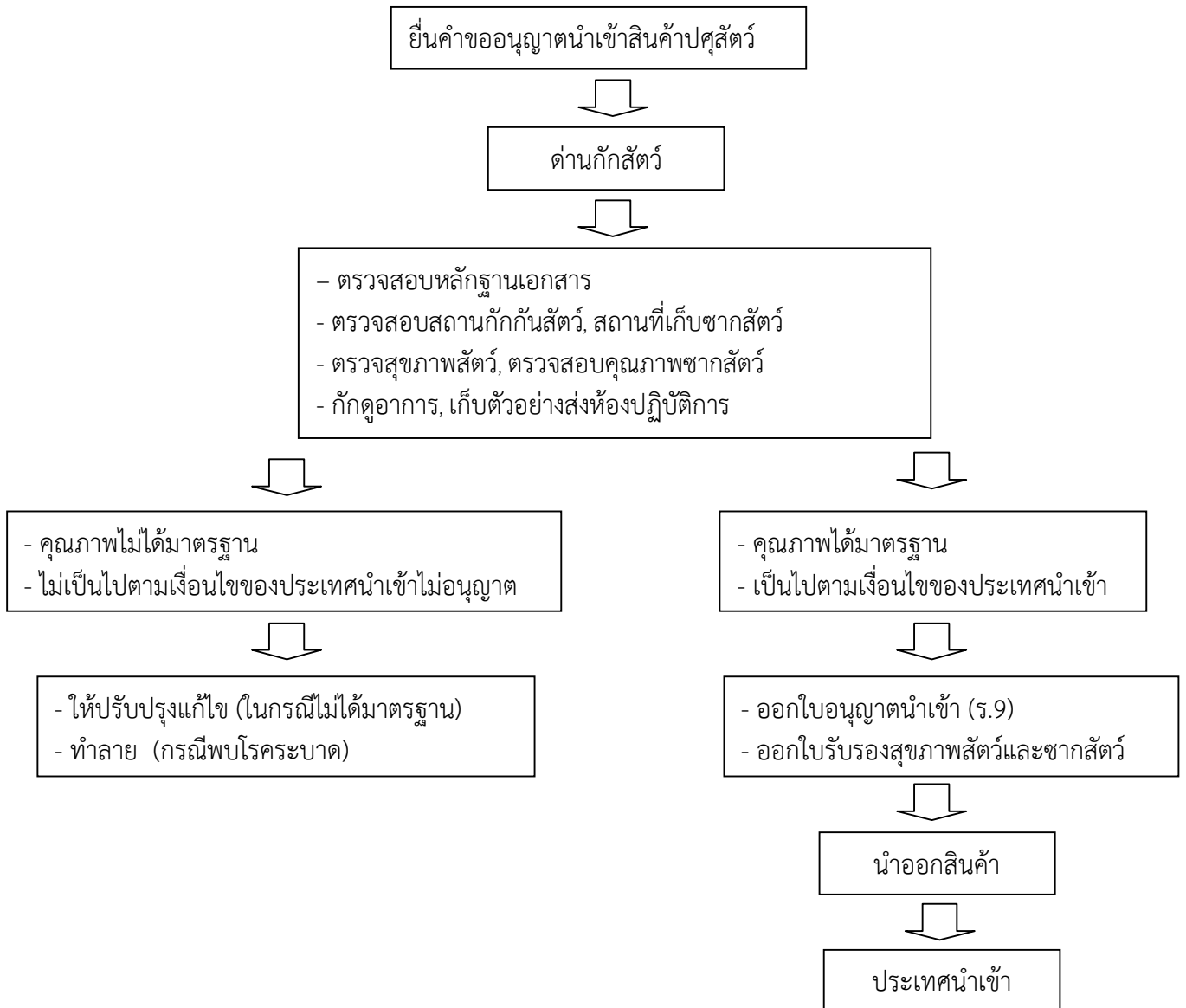
กรมปศุสัตว์เป็นหน่วยงานหลักของรัฐซึ่งมีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะผู้กำกับดูแล (Competent Authority: CA) ตรวจสอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าปศุสัตว์ ในแต่ละปีมีการออกใบอนุญาตนำเข้าสัตว์หรือซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (ใบ ร.9) เป็นจำนวนมาก เพื่อเป็นการกระตุ้นยอดการส่งออกสินค้าปศุสัตว์ของประเทศไทยให้สูงขึ้น จึงได้ดำเนินการโครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระบบ National Single Window (NSW) ซึ่งจะทาเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window (NSW) กับกรมศุลกากร เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเคลื่อนย้ายสินค้าปศุสัตว์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการควบคุมการให้บริการตรวจปล่อยสินค้าปศุสัตว์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยหวังจะกระตุ้นยอดการส่งออกสินค้าปศุสัตว์ให้สูงขึ้น เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ดังกล่าว นอกจากการพัฒนาระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระบบ National Single Window (NSW) แล้ว การเพิ่มศักยภาพของเจ้าหน้าที่ด่านกักสัตว์ทั่วประเทศและเจ้าหน้าที่หน่วยงานในสังกัดกรมปศุสัตว์ที่เป็นผู้กำกับดูแล (Competent Authority: CA) ตรวจสอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้าปศุสัตว์ ก็มีความสำคัญในการเสริมสร้างศักยภาพเพื่อรองรับการแข่งขันทางการค้าด้านปศุสัตว์ของประเทศ ดังนั้น กรมปศุสัตว์จึงได้มีการจัดสรรเครื่องคอมพิวเตอร์ที่มีสมรรถนะสูงให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานใช้สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน อีกทั้งมีการกำหนดนโยบายการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกรมศุลกากรผ่านระบบ National Single Window (NSW) ให้ได้ครบ 100% ทุกรหัสพิกัดสินค้า เพื่อเป็นการรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี 2558 ในการดำเนินงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Ease of Doing Business) ด้าน Trading Across Borders

ขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้าสินค้าปศุสัตว์เข้าราชอาณาจักร เริ่มจากการยื่นคำขออนุญาตนำเข้าสินค้าปศุสัตว์ที่ด่านกักสัตว์ หลังจากนั้นทางด่านกักสัตว์ก็จะตรวจสอบหลักฐานเอกสาร ตรวจสอบสถานกักกันสัตว์ หรือสถานที่เก็บซากสัตว์ แล้วออกเอกสารใบแจ้งอนุมัติการนำเข้า (ร.6) พร้อมทั้งออกใบอนุญาตนำเข้า (IMPORT PERMIT) ตรวจสอบสุขภาพสัตว์ ตรวจซากสัตว์ กักดูอาการ และเก็บตัวอย่างส่งห้องปฏิบัติการ ถ้าสินค้าดังกล่าวได้มาตรฐานและเป็นไปตามเงื่อนไขของการนำเข้าก็จะออกใบอนุญาตนำเข้า (ร.7) และให้นำเข้าสินค้าปศุสัตว์ได้ แต่ถ้าไม่ได้มาตรฐานหรือไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของการนำเข้า ก็จะส่งกลับ (กรณีไม่ได้มาตรฐาน) หรือทำลาย (กรณีพบโรคระบาด) (ภาพที่ 3.7)

ขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าปศุสัตว์ออกราชอาณาจักร เริ่มจากการยื่นคำขออนุญาตนำเข้าสินค้าปศุสัตว์ที่ด่านกักสัตว์ โดยทางด่านฯ จะตรวจสอบหลักฐานเอกสาร ตรวจสอบสถานกักกันสัตว์ สถานที่เก็บซากสัตว์ ตรวจสอบสุขภาพสัตว์ ตรวจสอบคุณภาพซากสัตว์ กักดูอาการ เก็บตัวอย่างส่งห้องปฏิบัติการ ถ้าสินค้าดังกล่าวไม่ได้มาตรฐานและไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของประเทศนำเข้าไม่อนุญาต ให้ปรับปรุงแก้ไข (ในกรณีไม่ได้มาตรฐาน) หรือให้ทำลาย (กรณีพบโรคระบาด) ถ้าสินค้าคุณภาพได้มาตรฐาน และเป็นไปตามเงื่อนไขของประเทศนำเข้า ก็จะออกใบอนุญาตนำเข้า (ร.9) และออกใบรับรองสุขภาพสัตว์และซากสัตว์ ให้ส่งออกสินค้าออกไปยังประเทศผู้นำเข้าได้ (ภาพที่ 3.8)



ภาพที่ 3.7 สรุปขั้นตอนการขออนุญาตนำสินค้าปศุสัตว์เข้าราชอาณาจักร
ที่มา : กรมปศุสัตว์



ภาพที่ 3.8 สรุปขั้นตอนการขออนุญาตนำเข้าสินค้าปศุสัตว์ออกราชอาณาจักร
ที่มา : กรมปศุสัตว์

ตารางที่ 3.12 ปริมาณและมูลค่าการนำเข้าโคมีชีวิต ปี 2553-2557

หน่วย: ปริมาณ : ตัว มูลค่า : ล้านบาท

| ประเทศ | 2553 | | 2554 | | 2555 | | 2556 | | 2557 | | อัตราเพิ่ม (%) | |
|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|--------------|
| | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า |
| เมียนมาร์ | 26,371 | 109.81 | 46,010 | 190.07 | 74,419 | 310.69 | 203,418 | 735.89 | 125,822 | 1,709.53 | 58.59 | 98.26 |
| ออสเตรเลีย | - | - | 95 | 14.96 | 8 | 5.79 | 204 | 33.57 | 528 | 58.43 | 131.27 | 79.39 |
| สหรัฐอเมริกา | - | - | 2 | 0.00 | 2 | 0.003 | 748 | 5.94 | 29 | 11.89 | 303.36 | 4,741.91 |
| อื่น ๆ | 108 | 0.96 | - | - | - | - | 512 | 2.42 | 411 | 8.59 | - | - |
| รวม | 26,479 | 110.76 | 46,107 | 205.03 | 74,429 | 316.49 | 204,882 | 777.82 | 126,790 | 1,788.44 | 58.79 | 99.31 |

ที่มา : กรมศุลกากร

ตารางที่ 3.13 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกโคมีชีวิต ปี 2553-2557

หน่วย: ปริมาณ : ตัว มูลค่า : ล้านบาท

| ประเทศ | 2553 | | 2554 | | 2555 | | 2556 | | 2557 | | อัตราเพิ่ม (%) | |
|--------------|----------------|-----------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-------------|
| | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า |
| เมียนมาร์ | 75,229 | 269.14 | 9,813 | 55.70 | 41,147 | 222.27 | 173,542 | 1,051.62 | 217,760 | 1,523.72 | 64.85 | 89.75 |
| ออสเตรเลีย | 131,277 | 1,149.96 | 107,276 | 914.57 | 95,289 | 895.47 | 41,483 | 453.86 | 25,943 | 233.18 | -34.25 | -32.24 |
| สหรัฐอเมริกา | 220 | 0.94 | 1,329 | 10.29 | 1,530 | 9.18 | 30 | 0.15 | 458 | 1.96 | -20.74 | -24.09 |
| เมียนมาร์ | 713 | 24.40 | 281 | 13.67 | 322 | 15.16 | 3,998 | 6.63 | 217 | 4.68 | 2.80 | -33.14 |
| ออสเตรเลีย | 47,162 | 4.16 | 3,078 | 3.1 | 239,446 | 11.40 | 9,014 | 1.54 | 79 | 2.24 | 68.99 | -19.30 |
| รวม | 254,601 | 1,448.61 | 121,777 | 998.04 | 377,734 | 1,153.48 | 228,067 | 1,513.80 | 244,457 | 1,765.78 | 5.61 | 8.47 |

ที่มา : กรมศุลกากร

ตารางที่ 3.14 การนำเข้าโคเนื้อรายด่านกักกันสัตว์ ปี 2553-2557

หน่วย: ปริมาณ : ตัว มูลค่า : ล้านบาท

| ด่านกักสัตว์ | 2553 | | 2554 | | 2555 | | 2556 | | 2557 | | อัตราเพิ่ม (%) | |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|---------------|
| | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า |
| ตาก | 23,885 | 95.54 | 40,620 | 162.48 | 62,700 | 248.56 | 113,800 | 599.20 | 97,050 | 2,846.10 | 46.73 | 124.64 |
| แม่ฮ่องสอน | 369 | 3.39 | 3,109 | 31.82 | 4,746 | 60.82 | 8,840 | 109.30 | 23,261 | 255.17 | 154.28 | 168.48 |
| กาญจนบุรี | 3,637 | 21.82 | 3,959 | 23.81 | 3,390 | 20.22 | 5,013 | 30.08 | 3,359 | 107.76 | 0.77 | 40.89 |
| ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | - | - | 95 | 10.67 | 8 | 5.79 | 19 | 9.33 | 444 | 55.94 | 73.17 | 72.42 |
| สงขลา | 108 | 0.86 | - | - | - | - | 62 | 0.74 | 398 | 4.78 | 268.52 | 455.81 |
| ประจวบคีรีขันธ์ | 106 | 0.45 | 71 | 0.32 | 149 | 0.67 | 644 | 2.85 | 235 | 4.12 | 46.19 | 93.78 |
| เชียงราย | - | - | 277 | 4.16 | 639 | 9.56 | - | - | - | - | - | - |
| หนองคาย | - | - | - | - | - | - | - | - | 2 | 0.03 | - | - |
| รวม | 28,105 | 122.06 | 48,131 | 233.26 | 71,632 | 345.62 | 128,378 | 751.50 | 124,749 | 3,273.90 | 48.61 | 117.02 |

ที่มา : กรมปศุสัตว์

ตารางที่ 3.15 การส่งออกโคเนื้อรายด่านกักกันสัตว์ ปี 2553-2557

หน่วย: ปริมาณ : ตัว มูลค่า : ล้านบาท

| ด่านกักสัตว์ | 2553 | | 2554 | | 2555 | | 2556 | | 2557 | | อัตราเพิ่ม (%) | |
|--------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|--------------|
| | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | ปริมาณ | มูลค่า | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า | ปริมาณ | มูลค่า |
| เชียงราย | 1,255 | 18.78 | 59 | 0.89 | 3,747 | 125.02 | 123,999 | 3,880.99 | 142,094 | 6,973.30 | 453.41 | 850.57 |
| นครพนม | 75 | 0.53 | - | - | - | - | 20,164 | 363.60 | 63,289 | 1,502.47 | - | - |
| สงขลา | 64,307 | 740.09 | 63,451 | 759.35 | 59,762 | 729.24 | 25,233 | 302.81 | 21,936 | 261.53 | -23.46 | -25.92 |
| มุกดาหาร | 12,085 | 140.99 | 4,440 | 47.33 | 25,531 | 354.94 | 32,649 | 924.65 | 8,163 | 236.49 | 12.87 | 49.28 |
| นราธิวาส | 66,975 | 708.43 | 42,890 | 441.63 | 35,127 | 352.22 | 15,762 | 203.54 | 3,178 | 47.67 | -50.82 | -46.06 |
| สระแก้ว | 215 | 1.81 | 2,423 | 20.21 | 1,419 | 10.80 | - | - | 1,033 | 6.20 | - | - |
| อุบลราชธานี | 229 | 3.18 | - | - | - | - | 8 | 0.34 | 4,002 | 61.14 | 1,647.60 | 1,822.64 |
| ตาก | - | - | - | - | - | - | 2 | 0.13 | 56 | 0.84 | - | - |
| ตราด | - | - | - | - | - | - | - | - | 27 | 0.62 | - | - |
| อุตรดิตถ์ | - | - | - | - | - | - | - | - | 24 | 0.32 | - | - |
| หนองคาย | 13 | 0.65 | 270 | 2.70 | 335 | 4.20 | 184 | 2.54 | 21 | 0.42 | 5.93 | -8.92 |
| ยะลา | - | - | - | - | 45 | 0.45 | - | - | - | - | - | - |
| น่าน | - | - | - | - | - | - | 2 | 0.02 | - | - | - | - |
| ศรีสะเกษ | 100 | 0.40 | - | - | 6 | 0.05 | - | - | - | - | - | - |
| อุตรดิตถ์ | 30 | - | - | - | - | - | 22 | 0.10 | 24 | 0.32 | - | - |
| รวม | 145,284 | 1,614.86 | 113,533 | 1,272.11 | 125,972 | 1,576.92 | 218,025 | 5,678.72 | 243,847 | 9,091.32 | 18.39 | 64.09 |

ที่มา : กรมปศุสัตว์

บทที่ 4

ผลการศึกษา

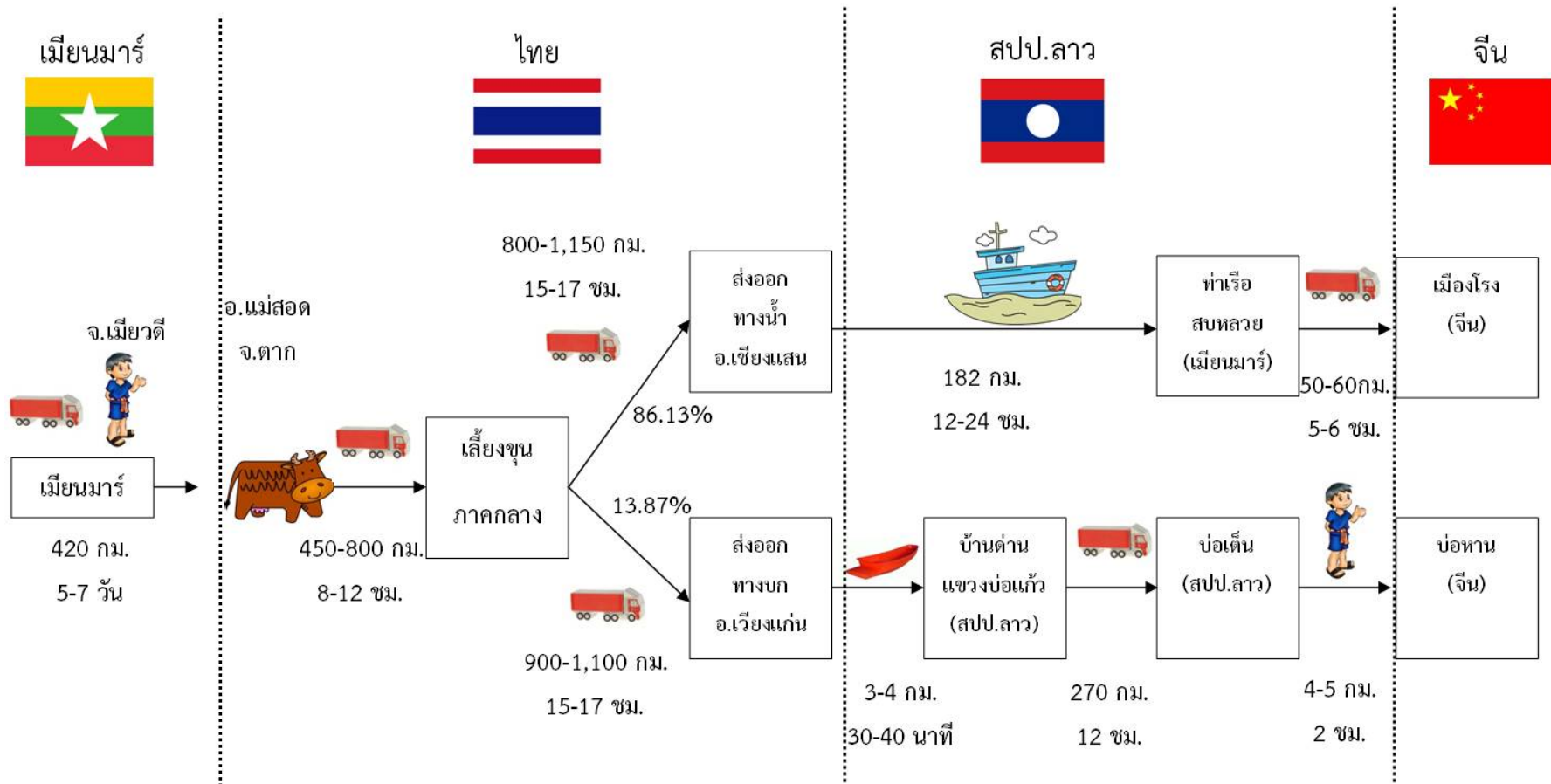
การศึกษาการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน ได้จำแนกการนำเสนอผลการศึกษาโลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน และปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ ดังนี้

4.1 โลจิสติกส์ของสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน

ผลผลิตโคเนื้อในประเทศไทยลดลงในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากราคาโคเนื้อที่ตกต่ำ เกษตรกรหลายรายตัดสินใจเลิกเลี้ยงโคเนื้อแล้วหันไปประกอบอาชีพอื่น เช่น นำพื้นที่ไปปลูกข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน ยางพารา ซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจที่ให้ผลตอบแทนที่ดีและมีรายได้สูงกว่าการเลี้ยงโคเนื้อ พื้นที่เลี้ยงโคเนื้อจึงลดลง พืชอาหารสัตว์และอาหารข้นมีราคาสูงขึ้น ถึงแม้ราคาโคเนื้อจะปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งน่าจะจูงใจให้เกษตรกรกลับมาเลี้ยงโคเนื้อมากขึ้น แต่เกษตรกรไม่มีเงินทุนในการซื้อแม่พันธุ์เนื่องจากมีราคาสูงจึงไม่สามารถกลับมาเลี้ยงใหม่ได้ การเพิ่มผลผลิตจึงทำได้ยาก และไม่เพียงพอกับความต้องการทั้งภายในและภายนอกประเทศ จึงทำให้มีการนำเข้าโคเนื้อจากเมียนมาร์ (ร้อยละ 90) เพื่อนำมาเป็นบริโภคในประเทศและโดยมีบางส่วนนำเข้ามาและส่งออกไปที่แต่อีกส่วนหนึ่งนำเข้าฟาร์มเลี้ยงโคขุนระยะสั้น 2-3 เดือน ก่อนส่งออกไปยัง สปป.ลาว (ร้อยละ 86) และส่งต่อไปยังจีน

4.1.1 เส้นทางโลจิสติกส์โคเนื้อ

เส้นทางโลจิสติกส์ของโคเนื้อ (ภาพที่ 4.1) เริ่มจากการนำเข้าโคมีชีวิตจากเมียนมาร์ โดยมีผู้รวบรวมโคมีชีวิตจากบริเวณเมืองย่างกุ้ง ขนส่งโดยรถบรรทุกมาที่จุดรวบรวมที่เมืองเมะละแหม่ง จากนั้นต้นอ่าวด้วยการเดินเท้ามาที่เมืองเมียวดี เพื่อผ่านมาชายแดนไทย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รวมระยะทาง 420 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา ในการเดินทางประมาณ 5-7 วัน และส่วนใหญ่เข้าคอกพักของเอกชน มีบางส่วนเข้าตลาดโคกระบือแม่สอด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยโคเนื้อที่นำเข้ามากรกว่าร้อยละ 90 มีพ่อค้าซื้อแล้วนำไปเลี้ยงขุนบริเวณภาคกลาง เช่น จังหวัดสุพรรณบุรี กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เป็นต้น โดยมีระยะทาง 450-800 กิโลเมตร ขนส่งโดยรถบรรทุกสิบล้อพ่วง ใช้ระยะเวลา 8-12 ชั่วโมง นำไปเลี้ยงขุน 2-3 เดือนก่อนที่จะส่งออกโดยจะขนส่งโดยใช้รถบรรทุกสิบล้อพ่วงอีกครั้งหนึ่ง การขนส่งไปยังท่าเรือเชียงแสน ระยะทาง 800-1,150 กิโลเมตร ระยะเวลาที่ใช้ 15-17 ชั่วโมง ส่วนการขนส่งไปยังจุดผ่อนปรนบ้านแจมบ่อง อ.เวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 900-1,100 กิโลเมตร ระยะเวลาที่ใช้ 15-17 ชั่วโมง โดยการส่งออกโคมีชีวิตจะส่งไป สปป.ลาว และส่งต่อไปยังจีน มีเส้นทางการขนส่ง 2 แบบ ได้แก่



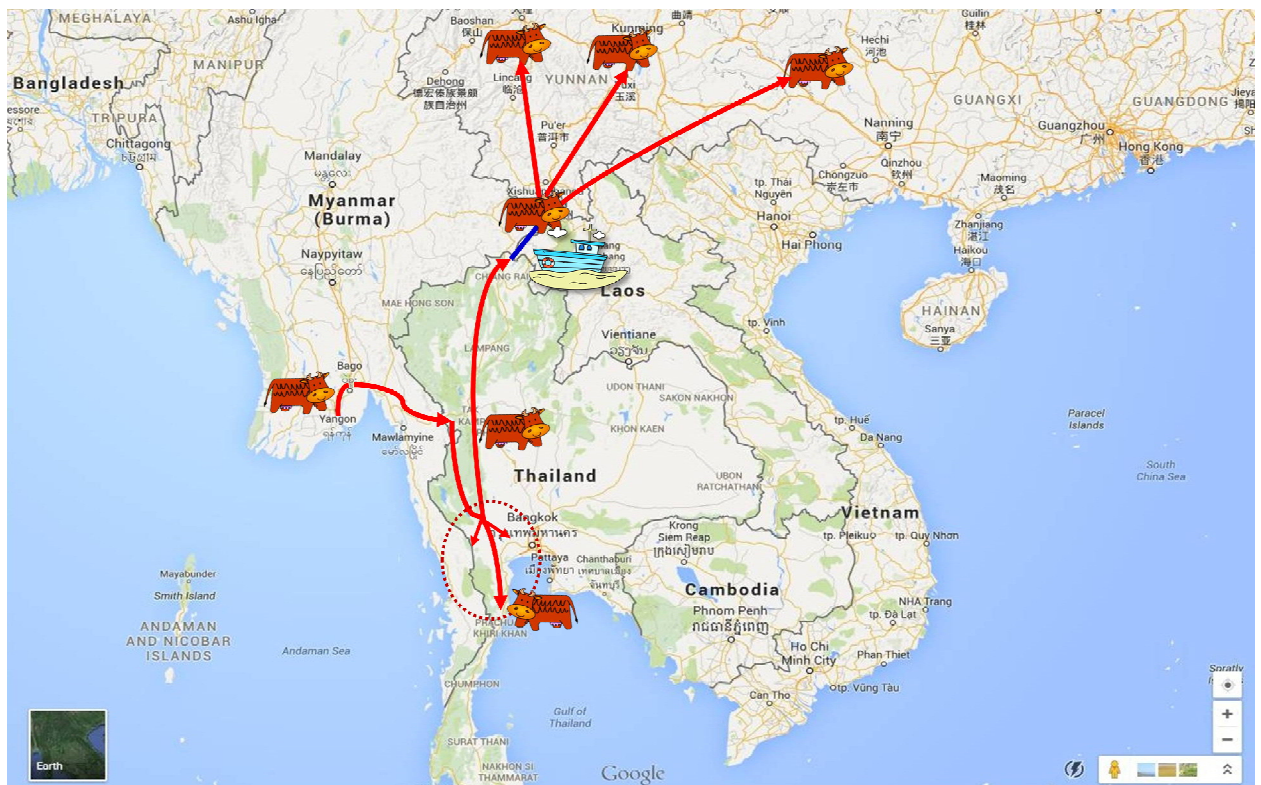
ภาพที่ 4.1 เส้นทางโลจิสติกส์ของโคมิชีวิตจากเมียนมาร์ผ่านไทยไปสปป.ลาวและต่อไปจีน

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ : ปริมาณโคเนื้อที่ส่งออกทางน้ำ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย คิดเป็นร้อยละ 86.13 จากปริมาณการส่งออกทั้งหมดจากด่านเชียงราย

ปริมาณโคเนื้อที่ส่งออกทางบก อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย คิดเป็นร้อยละ 13.87 จากปริมาณการส่งออกทั้งหมดจากด่านเชียงราย

1) เส้นทางที่ 1 ทางน้ำ ปริมาณการส่งออกโคเนื้อในเส้นทางนี้คิดเป็น ร้อยละ 86.13 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมดจากด่านกักสัตว์เชียงราย เมื่อรถบรรทุกมาส่งโคเนื้อที่จุดส่งออกที่ด่านกักสัตว์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย ลงเรือของสปป.ลาว โดยบรรทุกได้ประมาณ 60 ตัวต่อลำ เดินทางผ่านเมืองมอม เมืองเชียงกก เมืองเชียงราก ของสปป.ลาว ขึ้นฝั่งที่ทำเรือสบลหายของเมียนมาร์ ระยะทาง 182 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 12-24 ชั่วโมง หากเรือออกจากท่าเรือเชียงแสนตั้งแต่เช้าก็จะถึงท่าเรือสบลหายก่อนค่ำ แต่หากเลยช่วงเวลา 18.00 – 6.00 น. ตามมติความมั่นคงลำน้ำโขง ไม่อนุญาตให้เรือเดินทางได้ และจะเป็นการวิ่งทวนน้ำเรือเลยต้องใช้เวลานานจึงต้องพักค้างคืน เมื่อมาถึงท่าเรือสบลหาย ของเมียนมาร์ ซึ่งมีกลุ่มวัวค่อมอยู่และติดชายแดนจีนนั้น จะนำโคมีชีวิตขึ้นรถบรรทุกต่อไปยัง สวนยางพารา ณ เมืองโง มณฑลยูนนานของจีน ระยะทาง 50-60 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทาง 5-6 ชม. เนื่องจากภูมิประเทศเป็นเส้นทางคดเคี้ยวและชันเขาจึงต้องใช้เวลาในการเดินทางนาน รวมระยะทางตั้งแต่เชียงแสน-เมืองโง (จีน) 242 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางทั้งหมด 17-30 ชม. (ภาพที่ 4.2)



ภาพที่ 4.2 เส้นทางโลจิสติกส์โคเนื้อทางน้ำ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

ที่มา : www.google.com



ภาพที่ 4.3 คอกพักสัตว์ที่ด่านกักกันสัตว์เชียงใหม่



ภาพที่ 4.4 รถบรรทุกขนโคมีชีวิตมาเตรียมลงเรือเพื่อส่งออกไปยังสปป.ลาวและส่งต่อไปจีน



ภาพที่ 4.5 การต้อนโคมิชีวิตลงเรือเพื่อส่งออกไปยังสปป.ลาวและส่งต่อไปจีน



ภาพที่ 4.6 เรือขนส่งโคมิชีวิตที่พร้อมจะเดินทางไปยังท่าเรือสปป.ลาว

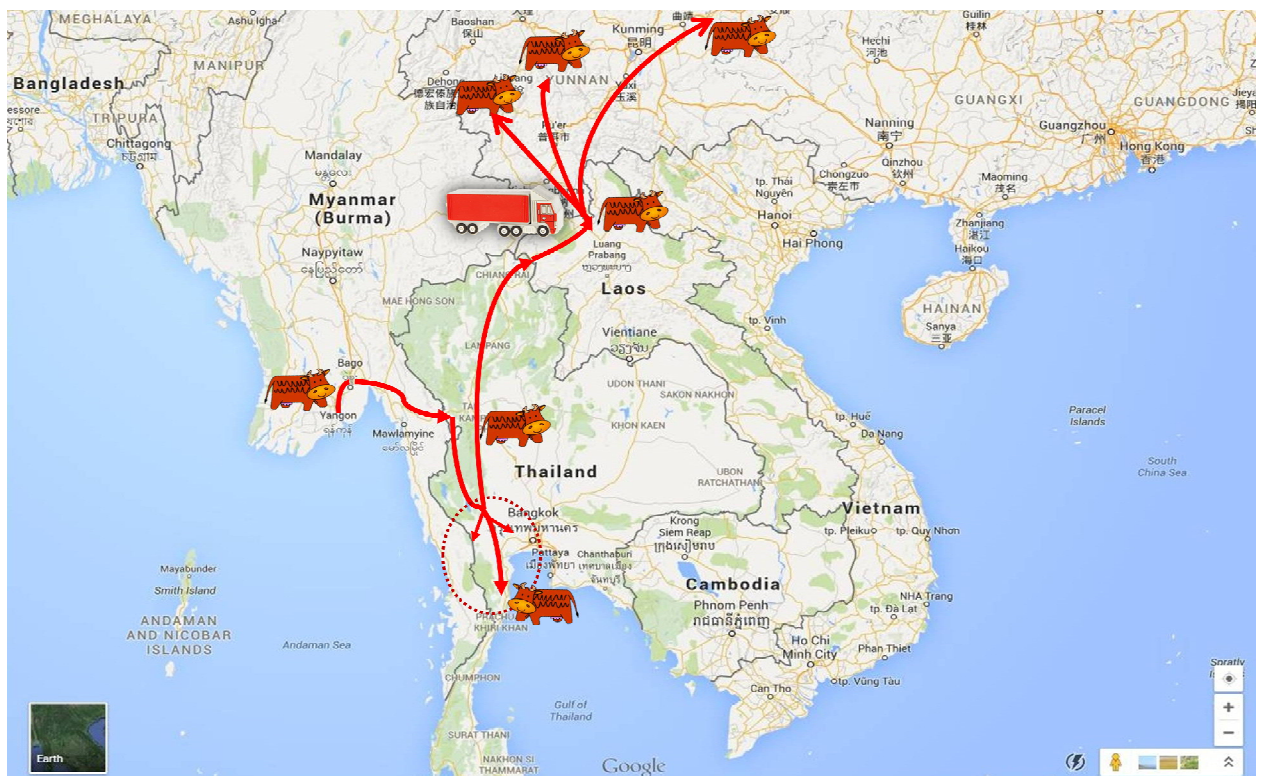


ภาพที่ 4.7 จุดที่ขึ้นฝั่งของโคเนื้อ บริเวณท่าเรือสบหลาย เมียนมาร์



ภาพที่ 4.8 คอกพักสัตว์ที่เมืองโรง จิน

2) เส้นทางที่ 2 ทางบก ปริมาณการส่งออกโคเนื้อในเส้นทางนี้คิดเป็น ร้อยละ 13.87 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมดจากด่านกักสัตว์เชียงราย เมื่อนำโคเนื้อมาที่จุดลงเรือข้ามฟากที่จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อำเภอ เวียงแก่น จังหวัดเชียงราย (อยู่ในการกำกับดูแลของด่านกักสัตว์เชียงของ จังหวัดเชียงราย) ระยะทาง 3-4 กิโลเมตร ใช้เวลา 30-40 นาที ไปยังบ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว โดยจะมีคอกพักสัตว์รวบรวมโคมีชีวิตไว้ก่อน มีฟางและน้ำให้โคก่อนที่ช่วงเวลาเย็นประมาณ 18.00 น.จะมีรถบรรทุก 12 ล้อ ของสปป.ลาวมารับโคเนื้อและขนส่งไปตามเส้นทาง R3A ไปยังด่านบ่อเต็น สปป.ลาว ชายแดนที่อยู่ติดกับจีน ระยะทาง 270 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 12 ชั่วโมง ใช้เวลานานเนื่องจากเส้นทางคดเคี้ยวและเป็นภูเขาสูงชัน เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นอย่างสูง เมื่อถึงชายแดน จะมีจุดที่นำส่งโคเนื้อให้กับพ่อค้าจีน โดยจะมีแรงงานของสปป.ลาว จูงโคเนื้อเพื่อนำไปส่งไว้ที่คอกพักสัตว์ของพ่อค้าที่มารอรับที่ด่านบ่อหาร ของจีน ระยะทางเดินเท้า 4-5 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลา 2 ชั่วโมง ใช้เวลาเดินเท้านานเนื่องจากเป็นภูเขาสูงชันเช่นเดียวกัน รวมระยะทางอำเภอเวียงแก่น จ.เชียงราย –บ่อหาร (จีน) 279 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 14-15 ชม. (ภาพที่ 4.9)



ภาพที่ 4.9 เส้นทางโลจิสติกส์โคเนื้อทางบก บ้านแจมปอง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย
ที่มา : www.google.com



ภาพที่ 4.10 คอกพักสัตว์ที่บ้านแจมปอง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย



ภาพที่ 4.11 การไล่ต้อนโคเนื้อไปลงเรือที่จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย



ภาพที่ 4.12 การต้อนโคเนื้อไปลงเรือที่จุดผ่อนปรนบ้านแจมปอง อ.เวียงแก่น จ.เชียงราย



ภาพที่ 4.13 คอกพักสัตว์ บ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว

4.1.2 กิจกรรมด้านโลจิสติกส์โคเนื้อ

1) การบริการลูกค้า (Customer Service)

การบริการลูกค้าในส่วนของการนำเข้าโคเนื้อนั้น ผู้ประกอบการโคมีชีวิตของไทยได้ติดต่อประสานถึงพ่อค้าโคมีชีวิตในเมียนมาร์ ถึงปริมาณของโคเนื้อที่ต้องการและวันเวลาที่ต้องการ โดยมีการติดต่อประสานงานกันฉันทมิตร ที่มีการประสานงานกันมานานร่วมสิบปี โดยเป็นคำสั่งซื้อที่ปราศจากสัญญาใด ๆ มีเพียงสัญญาใจต่อกัน ซึ่งต้องมีความซื่อสัตย์ซึ่งกันและกันจึงได้มีการค้าขายกันมานาน และลูกค้าที่รับซื้อก็มีความไว้วางใจ ด้านพ่อค้าไทยที่ซื้อโคมีชีวิตไปเลี้ยงขุนก่อนการส่งออก ก็มีการติดต่อและประสานงานกับพ่อค้าที่นำเข้าโคมีชีวิตกันทางโทรศัพท์เป็นส่วนใหญ่ เมื่อโคเนื้อมาถึงฝั่งไทย พ่อค้าไทยที่ซื้อโคมีชีวิตไปเลี้ยงขุนก็จะเดินทางไปเลือกโคมีชีวิตด้วยตนเอง เนื่องจากเป็นความเชี่ยวชาญเฉพาะบุคคลในการกะประมาณด้วยสายตาว่าโคมีชีวิตตัวใดที่นำไปเลี้ยงแล้วสามารถเพิ่มน้ำหนักตัวได้ดี ซึ่งพ่อค้าที่นำเข้าโคมีชีวิตก็มีการบริการลูกค้าที่ดี เช่น ขณะที่โคมีชีวิตพักในคอกจะดูแลบริการด้านอาหารสัตว์ เช่น ฟาง หญ้า เป็นต้น ที่มีจำหน่ายให้แก่พ่อค้าเมียนมาร์ที่นำโคมาขายให้สัตว์แพทย์เดินทางมาตรวจโรคให้ถึงคอกพักสัตว์ ไม่ต้องเสียเวลาเดินทางไปมา โดยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในส่วนนี้ และมีบริการหารถบรรทุกในกรณีที่ไม่มีรถมาเอง ส่วนในกรณีที่ส่งออกโคมีชีวิตนั้น พ่อค้าส่งออกของไทยก็มีการติดต่อประสานงานกันทางโทรศัพท์กับพ่อค้าจีน โดยเป็นความไว้วางใจซึ่งกันและกันเช่นกัน พ่อค้าส่งออกโคมีชีวิตของไทยเปรียบเสมือนนายหน้าที่รับซื้อโคมีชีวิตจากผู้เลี้ยงโคขุนเพื่อส่งออก และบริการทั้งรถบรรทุกขนส่ง เรือขนส่ง หรือเรือข้ามฟาก โดยพ่อค้าจีนจะรอรับสินค้าที่ปลายทางตามวันเวลาที่นัดหมายได้เลย

2) การพยากรณ์และการวางแผน (Forecast and Planning)

การพยากรณ์การดำเนินการในการสั่งซื้อ ทางลูกค้าจะต้องมีการประมาณปริมาณโคเนื้อที่ต้องการโดยสำรวจจากความต้องการตลาดหรือคำสั่งซื้อของลูกค้า แล้วแจ้งปริมาณสั่งซื้อแก่ผู้ขาย และสำรวจราคาจากสภาวะตลาดเพื่อให้สอดคล้องกับราคาขายโคเนื้อ ซึ่งจะต้องวางแผนในช่วงเวลาให้สอดคล้องกันด้วย เช่น เดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ ของทุกปี แม่น้ำโขงมีปริมาณน้ำลดลงหรือแห้งขอด เรือไม่สามารถขนส่งได้ เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ ช่วงเวลาดังกล่าวคำสั่งซื้ออาจลดลงจากปัจจัยภายนอกดังกล่าว ดังนั้นการวางแผนคำสั่งซื้อจึงต้องสอดคล้องกับสถานการณ์ต่าง ๆ ด้วย จึงจะไม่ส่งผลกระทบต่อหรือเกิดความเสียหายกับธุรกิจได้

3) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)

เนื่องจากโคเนื้อเป็นสัตว์มีชีวิต ดังนั้นการบริหารสินค้าคงคลังจึงทำได้ค่อนข้างยาก โดยส่วนใหญ่เมื่อพ่อค้ารวบรวมโคมีชีวิตจะนำมารวบรวมไว้ที่คอกพักสัตว์เอกชนบริเวณชายแดนไทย-เมียนมาร์ ซึ่งจะต้องจ่ายค่าคอกพักสัตว์ตัวละ 250 บาท โดยจะพักอยู่ที่วันนั้นก็ขึ้นอยู่กับลูกค้าจะเข้ามาเลือกซื้อโคเนื้อ โดยเฉลี่ยประมาณ 7-10 วัน เนื่องจากกฎหมายก่อนการนำเข้าต้องมีการกักโรคก่อน 21 วัน โดยในปัจจุบันได้กำหนดให้กักโรคที่ฝั่งเมียนมาร์ 10 วัน และฝั่งไทย 10 วัน ก่อนการเคลื่อนย้ายโคเนื้อ และเมื่อนำไปขุนเสร็จแล้วขนส่งไปยัง

จุดที่ทำการส่งออก ก็จะมีคอกพักสัตว์ที่ทางกรมปศุสัตว์จัดหาไว้ให้ส่วนหนึ่ง และคอกพักสัตว์ของเอกชนที่ไว้พัก โคมีชีวิตรก่อนขนส่งลงเรือหรือรถอีกทอดหนึ่งซึ่งโดยเฉลี่ยจะใช้เวลาพักที่คอกไม่นาน 4-6 ชั่วโมงและขนส่งต่อไป โดยในขณะที่โคพักที่คอกพักสัตว์ก็จะมีฟางและน้ำให้โคกินเพื่อเป็นการพักผ่อนและผ่อนคลายไม่ให้โคเครียด แต่หากยิ่งใช้เวลาที่คอกพักนานเท่าไร ค่าใช้จ่ายในด้านอาหารสัตว์ก็จะสูงขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึงใช้ระยะเวลาที่โคเนื้อมาพักที่คอกไม่นานมากนักเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและเพื่อจะได้ถึงจุดหมายปลายทางได้ทันเวลา

4) การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ (Logistic Communications)

การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติกส์ระหว่างกันเป็นสิ่งสำคัญในธุรกิจโคเนื้อ เนื่องจากลดความเสี่ยงในการผิดพลาดของการจัดการโลจิสติกส์ การรับส่งของ การขนส่ง เพราะจะต้องมีการขนถ่ายสินค้าลง คอกพักสัตว์และรอเรือหรือรถขนส่งอีกทอดหนึ่ง ส่งผลให้หากติดต่อประสานงานไม่ดีก็จะส่งผลกับอีกหลายอย่างที่ส่งผล ต่อต้นทุนและการรับของของลูกค้าปลายทาง

5) การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Site and Warehouse Selection)

การเลือกคอกพักสัตว์ก็อยู่ใกล้จุดบริเวณส่งออก รัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตร เนื่องจากประหยัดต้นทุนด้านการขนส่ง และสะดวกรวดเร็วในการขนส่งโคเนื้อให้ทันเวลา ทั้งนี้คอกในประเทศไทยยังต้องพิจารณาถึงการถูกสุขอนามัยตามมาตรฐานของกรมปศุสัตว์อีกด้วย แต่หากจุดที่อยู่ในบริเวณประเทศเพื่อนบ้านอาจจะ เป็นคอกในป่าง่าย ๆ ทำจากไม้ไผ่ เพื่อเป็นที่พักของโคเนื้อ รอรถบรรทุกมารับสินค้าเพื่อนำส่งต่อไป

6) การขนส่ง (Transportation)

การขนส่งโคเนื้อนั้นมีทั้งการขนส่งทางบกและการขนส่งทางน้ำ โดยทั่วไปถ้าเป็นในเมียนมาร์จะเป็นการขนส่งทางบกเป็นการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกโคมีชีวิตรมาทอดหนึ่งแล้วใช้แรงงานคนจูงมาต่อเนื่องจาก เป็นสินค้าที่มีข้อห้ามในการส่งออกในเมียนมาร์การขนส่งจึงต้องใช้เส้นทางที่เป็นภูเขาและคดเคี้ยว จึงต้องใช้คน จูงมาที่ชายแดนไทย เมื่อมาถึงฝั่งไทย การขนส่งต่อไปยังภายในประเทศก็จะใช้รถบรรทุกสิบล้อ ขนส่งมายังภาค กลางเพื่อเลี้ยงขุนต่อ และเมื่อขุนเสร็จแล้วก็ขนส่งโดยใช้รถบรรทุกสิบล้อเช่นเดียวกันเพื่อขนส่งไปยังจุดที่ทำการ ส่งออกที่อำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งหลังจากนั้นเส้นทางน้ำก็ต้องขนส่งโดยเรือ ของสปป.ลาว ส่งต่อไปยังชายแดนจีน ส่วนเส้นทางบกใช้เส้นทาง R3A ก็ขนส่งไปที่ชายแดนสปป.ลาว-จีน เช่นเดียวกัน แล้วแต่ว่าลูกค้าจะอยู่ที่จุดใดการขนส่งก็ต้องจับคู่กับเส้นทางว่าจะใช้เส้นทางใด ซึ่งสินค้าเนื้อ จีนยังไม่ได้ให้นำเข้าอย่างถูกต้องตามกฎหมาย จึงเป็นการลักลอบเข้าจีน ซึ่งต้องอาศัยความชำนาญเส้นทางในการนำเข้าเงินของผู้ประกอบในแต่ละรายอีกด้วย

7) คลังสินค้าและการจัดเก็บสินค้า (Warehousing and Storage)

คลังสินค้าของโคเนื้อ คือคอกพักสัตว์ก่อนที่จะเคลื่อนย้ายไปแต่ละจุด โดยคอกพักสัตว์ก็จะอยู่ใกล้จุดที่นำเข้าหรือส่งออกโคเนื้อ ซึ่งเพื่อความสะดวกในการขนส่งและประหยัดค่าใช้จ่าย และระยะเวลาที่พักรัก

ไม่นานมากนัก ผู้ประกอบการจะวางแผนเพื่อให้ไม่เสียเวลาที่คอกพักสัตว์นานเกินไปจนเกิดกรณีฉุกเฉินเช่น น้ำแห้ง เรือล่องผ่านแม่น้ำโขงไปไม่ได้ เป็นต้น และปริมาณโคเนื้อที่พักที่คอกพักสัตว์ก็มีจำนวนไม่มากนัก ดังนั้น การจัดการในแต่ละวันก็ต้องทันเวลา ให้การขนส่งทันกัน เพื่อลดต้นทุนในการจัดหาคอกพักสัตว์ที่อื่น ในกรณีมีพื้นที่ไม่เพียงพอ

4.1.3 โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อ ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในแต่ละกิจกรรม ดังต่อไปนี้

- 1) ต้นทุนบริหารจัดการ ได้แก่ ค่าโทรศัพท์ ค่าอุปกรณ์สำนักงาน ค่าชิปปิ้ง ค่าส่วยของทางเมียนมาร์ (ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ยังมีที่ไม่ปรากฏอีกเป็นจำนวนหนึ่ง ซึ่งผู้ให้ข้อมูลไม่สามารถบอกรายละเอียดได้)
- 2) ต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลัง ได้แก่ ค่าคอกพักสัตว์ ค่าอาหารสัตว์ (ค่าอาหารค่าฟาง ระหว่างรอพักในคอกพักสัตว์)
- 3) ต้นทุนการขนส่ง ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าแรงงานคนขับรถ ค่าแรงงานลูกน้องรถ ค่าส่วย (ค่าใช้จ่ายที่ไม่ปรากฏใบเสร็จรับเงิน) ค่าเสื่อมราคารถบรรทุก ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา

ในการศึกษาครั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อ ประกอบด้วย

ตารางที่ 4.1 รายการต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อจำแนกตามเส้นทาง

| รายการ | ต้นทุนบริหารจัดการ | ต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลัง | ต้นทุนการขนส่ง |
|---------------------------------|--------------------|--|----------------|
| เมียนมาร์-แม่สอด | ✓ | ✓ | ✓ |
| แม่สอด-เลี้ยวขุน(ภาคกลาง) | ✓ | ✓ | ✓ |
| เส้นทางที่ 1 ทางน้ำ | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) - เชียงแสน | ✓ | - | ✓ |
| เชียงใหม่-สบทวาย | ✓ | ✓ | ✓ |
| สบทวาย-เมืองโรง (จีน) | ✓ | ✓ | ✓ |
| เส้นทางที่ 2 ทางบก | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) - เวียงแก่น | ✓ | - | ✓ |
| เวียงแก่น-บ้านด่าน (บ่อแก้ว) | ✓ | ✓ | ✓ |
| บ้านด่าน (บ่อแก้ว)-บ่อเต็น | ✓ | - | ✓ |
| บ่อเต็น-บ่อหาน | ✓ | ✓ | ✓ |

4.1.4 ต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อ

ต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อจะแบ่งออกเป็น 2 แบบ คือ ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำ และต้นทุนโลจิสติกส์ทางบก ดังนี้

1) ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำ

ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำของโคเนื้อทั้งหมดเฉลี่ย 7,200.98 บาทต่อตัว โดยแบ่งออกเป็น ต้นทุนการขนส่งมากที่สุดเฉลี่ย 4,694 บาทต่อตัว คิดเป็น ร้อยละ 65.19 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาคือ ต้นทุนบริหารจัดการเฉลี่ย 1,533.39 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 21.29 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลังเฉลี่ย 973.59 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 13.52 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด (ตารางที่ 4.2)

เมื่อพิจารณาตามเส้นทางทางน้ำพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำเฉลี่ย 7,200.98 บาทต่อตัว นั้น แบ่งออกเป็น เส้นทางเมียนมาร์-แม่สอด โดยเส้นทางจะมีทั้งขนส่งโคเนื้อที่บรรทุก และเดินทางต่อมาถึง ชายแดนไทย-เมียนมาร์ และข้ามแม่น้ำเมยมายังอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยมีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 3,360 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 46.66 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ต่อจากนั้นพ่อค้ารวบรวมโคเนื้อก็จะซื้อและขนส่งกลับมาขนส่งต่อแถบภาคกลางของไทย ซึ่งเส้นทางแม่สอด-แหล่งเลี้ยงโคขุนที่ภาคกลางของไทย มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 1,020 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 14.16 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเมื่อเลี้ยงขุนเสร็จแล้วประมาณ 3-4 เดือน ก็จะส่งกลับไปยังอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เพื่อทำการส่งออกไปยัง สปป.ลาว ซึ่งเส้นทางจากแหล่งเลี้ยงโคขุนที่ภาคกลางของไทย - อำเภอเชียงแสน จ.เชียงราย จะขนส่งโดยใช้รถบรรทุกสิบล้อพ่วง โดยบรรทุกมาได้ครั้งละ 40-50 ตัว ซึ่งมีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 1,340 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 18.61 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเส้นทางอำเภอเชียงแสน จ.เชียงราย - สบหลวย เมียนมาร์ จะขนส่งโดยใช้เรือบรรทุกไปตามลำน้ำโขง ลำละ 50-60 ตัว มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 891.98 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 12.39 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเส้นทางช่วงสุดท้ายคือ สบหลวย เมียนมาร์- เมืองโง่ จีน จะขนส่งโดยใช้รถบรรทุกจากท่าเรือเข้าไปยังเมืองโง่ ก่อนที่พ่อค้าทางจีนจะมาเลือกซื้อเพื่อนำไปขายให้แก่เกษตรกรนำไปเลี้ยงต่อหรือเข้าโรงฆ่าสัตว์ต่อไป โดยมีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 589 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 8.18 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด

เมื่อพิจารณาเฉลี่ยเป็นต่อกิโลกรัม พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำของโคเนื้อทั้งหมดเฉลี่ย 18.10 บาทต่อกิโลกรัม โดยแบ่งออกเป็น ต้นทุนการขนส่งมากที่สุดเฉลี่ย 11.46 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น ร้อยละ 63.31 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาคือ ต้นทุนบริหารจัดการเฉลี่ย 4.07 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น ร้อยละ 22.49 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลังเฉลี่ย 2.57 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 14.20 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด (ตารางที่ 4.3) ซึ่งต้นทุนดังกล่าวยังมีต้นทุนที่ไม่สามารถประเมินได้จากการสอบถามผู้ประกอบการ เนื่องจากการค้าโคเนื้อเป็นการค้าที่ค่อนข้างปกปิดเป็นความลับ มีค่าใช้จ่ายที่ไม่มีใบเสร็จ ค่าส่วย ค่าผ่านทาง เป็นจำนวนมาก ที่ทางผู้ประกอบการเองไม่สามารถเปิดเผยได้ ทั้งทางฝั่งเมียนมาร์ และฝั่งจีน ดังนั้นต้นทุนที่แท้จริงจึงคาดว่าสูงกว่าที่คิดไว้ แต่เป็นจำกัดจากการศึกษาซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นความลับและไม่สามารถเปิดเผยได้

2) ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบก

ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกของโคเนื้อทั้งหมด 9,042 บาทต่อตัว โดยแบ่งออกเป็น ต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 6,525 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 72.16 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาคือ ต้นทุนบริหารจัดการ 1,557 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 17.21 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลัง 960 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 10.63 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด (ตารางที่ 4.4)

เมื่อพิจารณาตามเส้นทางทางบกพบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกเฉลี่ย 9,042 บาทต่อตัว นั้นแบ่งออกเป็นเส้นทางเมียนมาร์-แม่สอด มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 3,360 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 37.16 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด เส้นทางแม่สอดถึงแหล่งเลี้ยงโคขุนที่ภาคกลางของไทย มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 1,020 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 11.28 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งลักษณะการขนส่งจะเช่นเดียวกับโลจิสติกส์ทางน้ำที่กล่าวมาข้างต้น แต่จะมาแตกต่างกันตรงปลายทางที่ส่งออกจากชายแดนไทย โดยเส้นทางทางบกนั้นจะขนส่งโดยใช้ เส้นทางจากแหล่งเลี้ยงโคขุนที่ภาคกลางของไทยมายังอำเภอ เวียงแก่น จังหวัดเชียงราย มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 1,435 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 15.87 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด หลังจากนั้นจะขนส่งโคเนื้อลงเรือข้ามฟากจากอำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ไปยัง บ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 317 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 3.51 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และขนส่งโคเนื้อโดยใช้รถบรรทุกวิบล้อพ่วงเดินทางต่อไปตามเส้นทาง R3A เส้นทางบ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ถึงด่านบ่อเตน สปป.ลาว มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 2,710 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 29.97 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และขนส่งต่อไปตามเส้นทางด่านบ่อเตน สปป.ลาว โดยใช้รถบรรทุกสิบล้อพ่วงเช่นเดิม ถึงด่านบ่อหาน จีน มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 200 บาทต่อตัว คิดเป็นร้อยละ 2.21 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเมื่อถึงชายแดนจีน ก็จะมีพ่อค้านำโคเนื้อเดินต่อไปยังคอกพักสัตว์หรือฟาร์มที่เลี้ยงต่อไป ก่อนจะมีพ่อค้ามารับซื้อเข้าโรงฆ่าสัตว์ต่อไป

เมื่อพิจารณาเฉลี่ยเป็นต่อกิโลกรัม พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกของโคเนื้อทั้งหมด 22.19 บาทต่อกิโลกรัม โดยแบ่งออกเป็น ต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 15.53 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น ร้อยละ 69.98 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมาคือ ต้นทุนบริหารจัดการ 4.12 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น ร้อยละ 18.57 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลัง 2.54 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็น ร้อยละ 11.45 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.2 ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำเฉลี่ยบาทต่อตัว

หน่วย : บาทต่อตัว

| รายการ | ต้นทุน บริหารจัดการ | ต้นทุน คลังสินค้า และการจัดการ สินค้าคงคลัง | ต้นทุน การขนส่ง | รวม | ร้อยละ |
|--------------------------------|------------------------|--|--------------------|-----------------|---------------|
| เมียนมาร์-แม่สอด | 1,260 | 600 | 1,500 | 3,360 | 46.66 |
| แม่สอด-เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) | 120 | 250 | 650 | 1,020 | 14.16 |
| เส้นทางที่ 1 ทางน้ำ | | | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) - เชียงแสน | 10 | 50 | 1,280 | 1,340 | 18.61 |
| เชียงใหม่-สบหลาย | 143.39 | 73.59 | 675 | 891.98 | 12.39 |
| สบหลาย-เมืองโรง (จีน) | Na | - | 589 | 589 | 8.18 |
| รวม | 1,533.39 | 973.59 | 4,694 | 7,200.98 | 100.00 |
| ร้อยละ | 21.29 | 13.52 | 65.19 | 100.00 | |

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: น้ำหนักโคมิชีวิตก่อนขนจากเมียนมาร์เฉลี่ยตัวละ 370 กก. และ น้ำหนักเฉลี่ยหลังขนตัวละ 450 กก.

ตารางที่ 4.3 ต้นทุนโลจิสติกส์ทางน้ำเฉลี่ยบาทต่อกิโลกรัม

หน่วย : บาทต่อกิโลกรัม

| รายการ | ต้นทุน บริหารจัดการ | ต้นทุน คลังสินค้า และการจัดการ สินค้าคงคลัง | ต้นทุน การขนส่ง | รวม | ร้อยละ |
|--------------------------------|------------------------|--|--------------------|--------------|---------------|
| เมียนมาร์-แม่สอด | 3.41 | 1.62 | 4.05 | 9.08 | 50.17 |
| แม่สอด-เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) | 0.32 | 0.68 | 1.76 | 2.76 | 15.25 |
| เส้นทางที่ 1 ทางน้ำ | | | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) - เชียงแสน | 0.02 | 0.11 | 2.84 | 2.97 | 16.40 |
| เชียงใหม่-สบหลาย | 0.32 | 0.16 | 1.50 | 1.98 | 10.94 |
| สบหลาย-เมืองโรง (จีน) | Na | - | 1.31 | 1.31 | 7.24 |
| รวม | 4.07 | 2.57 | 11.46 | 18.10 | 100.00 |
| ร้อยละ | 22.49 | 14.20 | 63.31 | 100.00 | |

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: น้ำหนักโคมิชีวิตก่อนขนจากเมียนมาร์เฉลี่ยตัวละ 370 กก. และ น้ำหนักเฉลี่ยหลังขนตัวละ 450 กก.

ตารางที่ 4.4 ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกเฉลี่ยบาทต่อตัว

| รายการ | ต้นทุน บริหารจัดการ | ต้นทุนคลังสินค้า และการจัดการ สินค้าคงคลัง | ต้นทุนการ ขนส่ง | หน่วย : บาทต่อตัว | |
|--------------------------------|------------------------|--|--------------------|-------------------|---------------|
| | | | | รวม | ร้อยละ |
| เมียนมาร์-แม่สอด | 1,260 | 600 | 1,500 | 3,360 | 37.16 |
| แม่สอด-เลี้ยวขุน(ภาคกลาง) | 120 | 250 | 650 | 1,020 | 11.28 |
| เส้นทางที่ 2 ทางบก | | | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) -เวียงแก่น | 10 | 50 | 1,375 | 1,435 | 15.87 |
| เวียงแก่น-บ้านด่าน (บ่อแก้ว) | 167 | 50 | 100 | 317 | 3.51 |
| บ้านด่าน (บ่อแก้ว)-บ่อเตน | Na | 10 | 2700 | 2,710 | 29.97 |
| บ่อเตน-บ่อหาน | Na | - | 200 | 200 | 2.21 |
| รวม | 1,557 | 960 | 6,525 | 9,042 | 100.00 |
| ร้อยละ | 17.21 | 10.63 | 72.16 | 100.00 | |

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: น้ำหนักโคมีชีวิตก่อนขุนจากเมียนมาร์เฉลี่ยตัวละ 370 กก. และ น้ำหนักเฉลี่ยหลังขุนตัวละ 450 กก.

ตารางที่ 4.5 ต้นทุนโลจิสติกส์ทางบกเฉลี่ยบาทต่อกิโลกรัม

| รายการ | ต้นทุน บริหารจัดการ | ต้นทุนคลังสินค้า และการจัดการ สินค้าคงคลัง | ต้นทุนการ ขนส่ง | หน่วย : บาทต่อกิโลกรัม | |
|--------------------------------|------------------------|--|--------------------|------------------------|---------------|
| | | | | รวม | ร้อยละ |
| เมียนมาร์-แม่สอด | 3.41 | 1.62 | 4.05 | 9.08 | 40.92 |
| แม่สอด-เลี้ยวขุน(ภาคกลาง) | 0.32 | 0.68 | 1.76 | 2.76 | 12.44 |
| เส้นทางที่ 2 ทางบก | | | | | |
| เลี้ยวขุน (ภาคกลาง) -เวียงแก่น | 0.02 | 0.11 | 3.06 | 3.19 | 14.38 |
| เวียงแก่น-บ้านด่าน (บ่อแก้ว) | 0.37 | 0.11 | 0.22 | 0.70 | 3.15 |
| บ้านด่าน (บ่อแก้ว)-บ่อเตน | Na | 0.02 | 6.00 | 6.02 | 27.13 |
| บ่อเตน-บ่อหาน | Na | - | 0.44 | 0.44 | 1.98 |
| รวม | 4.12 | 2.54 | 15.53 | 22.19 | 100.00 |
| ร้อยละ | 18.57 | 11.45 | 69.98 | 100.00 | |

ที่มา : จากการสำรวจ

หมายเหตุ: น้ำหนักโคมีชีวิตก่อนขุนจากเมียนมาร์เฉลี่ยตัวละ 370 กก. และ น้ำหนักเฉลี่ยหลังขุนตัวละ 450 กก.

4.2 ปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์โคเนื้อของไทย

4.2.1 ต้นทุนการขนส่ง มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์มากที่สุด ร้อยละ 63-70 เนื่องจากค่าขนส่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการขนส่งโคเนื้อซึ่งจุดที่นำเข้ามีระยะทางไกลจากเมียนมาร์ และขนส่งไปยังแหล่งเลี้ยงที่สำคัญในเขตภาคกลาง เช่น สุพรรณบุรี กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์ เป็นต้น และขนส่งไปยังจุดที่ทำการส่งออกอยู่ทางภาคเหนือ ด้านศุลกากรเชียงแสนและเชียงของ ผ่านสปป.ลาว ไปยังจีน ซึ่งค่าส่วยได้รวมอยู่ในต้นทุนการขนส่งด้วย ถึงแม้ว่ารถบรรทุกจะมีการระมัดระวังและป้องกันไม่ให้มีสิ่งปฏิกูลตกลงบนถนนขณะขนส่ง แต่ก็ยังโดนตำรวจเรียกค่าส่วย ซึ่งจากการสอบถามผู้ประกอบการ มักจะต้องจ่ายค่าส่วยเกือบทุกครั้งที่มีการขนส่ง และผู้ประกอบการก็ยอมที่จะจ่ายค่าใช้จ่ายทุกครั้งที่มีการขนส่งเนื่องจากผู้ประกอบการต้องการความรวดเร็ว (ค่าส่วย) เพื่อความรวดเร็วในการดำเนินงานและลดขั้นตอนต่าง ๆ ให้ทันเวลาที่จะส่งสินค้าต่อไป ซึ่งเป็นอุปสรรคในด้านการขนส่งอีกอย่างหนึ่ง

4.2.2 กฎระเบียบในการนำเข้าของไทย ด้านศุลกากรแม่สอดมีปัญหาเรื่องการกักโรค 21 วันก่อนการนำเข้าโคเนื้อ มีการตรวจสอบพบว่ากักโรคไม่ครบตามกำหนดที่กฎหมายระบุไว้ จึงได้มีการสั่งห้ามนำเข้าโคเนื้อในช่วงเดือน พฤษภาคม-มิถุนายน 2558 ที่ผ่านมา โคเนื้อจากเมียนมาร์จึงไม่สามารถเข้ามาในไทยได้ จึงเกิดปัญหาสินค้าชะงักไม่สามารถหาโคเนื้อเข้าเลี้ยงขุนได้ หลังจากมีการประชุมและแก้ไขปัญหารีบร้อยแล้ว โดยให้กักโรคทางฝั่งเมียนมาร์ 10 วัน และข้ามมาอีกฝั่งไทยอีก 10 วัน ซึ่งกว่าจะจัดการเรื่องเอกสารการตรวจโรคและเคลื่อนย้ายสัตว์ก็จะครบตามเวลาที่กฎหมายระบุไว้ ซึ่งกฎระเบียบดังกล่าวมีผลต่อการดำเนินธุรกิจ ซึ่งหากเกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นอีก ผู้ประกอบการก็ไม่สามารถหาโคเนื้อเข้าขุนได้ ทำให้ต้องตระเวนหาซื้อโคเนื้อจากภาคต่าง ๆ เช่น ภาคเหนือ ภาคใต้ เป็นต้น ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ต้องปรับตัวสูงขึ้น เนื่องจากด้วยระยะทางที่ไกลจึงทำให้ค่าขนส่งสูง

4.2.3 เส้นทางลำน้ำโขงบางฤดูน้ำแห้งขอด ในช่วงเดือน มกราคม-กุมภาพันธ์ ของทุกปี ส่งผลให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าไปสปป.ลาวและจีนตอนใต้ได้ ส่งผลให้เรือขนส่งโคเนื้อไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ ติดอยู่ 30-40 ลำ ซึ่งต้องเสียเวลารอให้น้ำขึ้น จึงขนส่งได้ตามปกติ ซึ่งเป็นอุปสรรคส่งผลกระทบต่อสินค้าที่ไม่สามารถไปส่งได้ และเพิ่มต้นทุนคลังสินค้าเนื่องจากต้องให้โคพักในคอกพักหลายวัน ต้องหาอาหารมาให้โคกิน ซึ่งสิ่งเหล่านี้กระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งสิ้น

4.2.4 การสู้รบและความไม่สงบในพื้นที่ประเทศเมียนมาร์ พื้นที่ของรัฐกะเหรี่ยงในฝั่งเมียนมาร์มีการสู้รบอยู่บ่อยครั้ง จึงเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของแรงงานชาวเมียนมาร์ที่จูงโคเนื้อข้ามมาขายแดน และฝั่งที่ใกล้กับชายแดนจีน เมียนมาร์สู้รบกับกลุ่มว่า กระสุนปืนไปตกในชายแดนจีน เจ้าหน้าที่เลยมาตรวจเข้มงวดมากขึ้น การส่งสินค้าที่ท่าเรือสบหลายเพื่อส่งต่อไปยังจีน จึงมีเจ้าหน้าที่มาตรวจเข้มงวดกว่าปกติ

4.2.5 ตลาดจีนเป็นตลาดที่ใหญ่และมีความต้องการบริโภคมาก โดยประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม กัมพูชา เป็นต้น ต่างก็มุ่งที่จะส่งออกไปยังจีน โดยในปัจจุบันมีนักลงทุนมาลงทุนเปิดฟาร์มเลี้ยงโคขุนขนาดใหญ่ในกัมพูชา เวียดนามเพื่อมุ่งส่งออกสู่ตลาดจีน ดังนั้นในอนาคตอาจส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดโคเนื้อของไทยในจีน

ลดลง จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจส่งออกโคเนื้อของไทย ดังนั้นจึงต้องมีการปรับตัวให้มากขึ้นเพื่อรองรับสถานการณ์ในอนาคตที่กำลังจะเกิดขึ้น เช่น ควรทำสัญญาต่อกันระหว่างคู่ค้า วางแผนระยะสั้น ในอนาคต 1-3 ปี เพิ่มความมั่นใจแก่ทั้งสองฝ่าย เป็นต้น

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

การศึกษาการค้าสินค้าโคเนื้อผ่านด่านชายแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตรโคเนื้อผ่านด่านชายแดน และปัจจัยที่มีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ในสินค้าโคเนื้อของไทย โดยศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดน ทางด้านทิศเหนือได้แก่ ด่านเชียงของและด่านเชียงแสน จังหวัดเชียงรายของไทย ผ่านด่านชายแดนของ สปป.ลาว ไปยังของจีน และศึกษาสินค้าเกษตรที่ผ่านด่านชายแดนทางด้านทิศตะวันตก คือ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ของไทยผ่านด่านชายแดนเมียนมาร์ ผลการศึกษาพบว่า จากการศึกษาปริมาณการผลิตโคเนื้อของไทยมีการลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการนำเข้าโคเนื้อจากเมียนมาร์ คิดเป็นร้อยละ 99 ของปริมาณนำเข้าโคเนื้อทั้งหมด เส้นทางโลจิสติกส์การนำเข้าโคเนื้อจากเมียนมาร์ โดยมีผู้รวบรวมโคมีชีวิตจากเมืองย่างกุ้งขนส่งโดยรถบรรทุกมาที่จุดรวบรวมที่เมืองเมะละแหม่ง จากนั้นตอนโคเนื้อโดยการเดินเท้ามาที่เมืองเมียวดีเพื่อผ่านมาชายแดนไทย อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก รวมระยะทาง 420 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 5-7 วัน และส่วนใหญ่เข้าคอกพักของเอกชน มีบางส่วนเข้าตลาดโคกระบือแม่สอด จังหวัดตาก โดยโคเนื้อที่นำเข้ามากกว่าร้อยละ 90 มีพ่อค้าในภาคกลางซื้อแล้วนำไปเลี้ยงขุนก่อนที่จะส่งออก สปป.ลาว และส่งต่อไปยังจีน มี 2 เส้นทาง

เส้นทางทางน้ำ นำโคเนื้อลงเรือที่ด่านกักสัตว์เชียงแสน จังหวัดเชียงราย ผ่าน สปป.ลาว ขึ้นท่าเรือสบหลายของเมียนมาร์ และนำโคเนื้อขึ้นรถบรรทุกต่อไปยังเมืองโง มณฑลยูนนานของจีน รวมระยะทาง 242 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 17-30 ชม. มีต้นทุนโลจิสติกส์รวม 18.10 บาทต่อกิโลกรัม เป็นต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 11.46 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 63.31 ของต้นทุน โลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมา เป็นต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการคลังสินค้า 2.57 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 14.20 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนบริหารการจัดการ 4.07 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 22.49 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และเส้นทางบก นำโคเนื้อลงเรือข้ามฟากที่ อำเภอเวียงแก่น จังหวัดเชียงราย ไปยังบ้านด่าน แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว และขนส่งโคเนื้อโดยใช้รถบรรทุกไปตามเส้นทาง R3A ไปยังด่านบ่อเต็น เพื่อส่งโคเนื้อให้กับพ่อค้าจีนที่มารอรับเพื่อจูงต่อที่ด่านบ่อหาร เพื่อนำส่งพ่อค้าต่อไป รวมระยะทาง 279 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทาง 14-15 ชม. มีต้นทุนโลจิสติกส์รวม 22.19 บาทต่อกิโลกรัม เป็นต้นทุนการขนส่งมากที่สุด 15.53 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 69.99 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด รองลงมา เป็นต้นทุนคลังสินค้าและการจัดการคลังสินค้า 2.54 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 11.45 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด และต้นทุนบริหารการจัดการ 4.12 บาทต่อกิโลกรัม คิดเป็นร้อยละ 18.57 ของต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งหมด ซึ่งปัจจัยที่ทำให้ต้นทุนการขนส่งมีผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์มากที่สุด เนื่องจากระยะทางขนส่งโคเนื้อจากจุดที่นำเข้ามีระยะทางไกล และขนส่งไปยังแหล่งเลี้ยงที่สำคัญในเขตภาคกลาง และส่งออกทางด้านเชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่าน สปป.ลาว

ไปยังจีน ปัญหาและอุปสรรค ได้แก่ กฎระเบียบในการนำเข้าของไทย เส้นทางลำน้ำโขงบางฤดูน้ำลด ส่งผลให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าไปสปป.ลาวและจีนตอนใต้ได้ การสู้รบและความไม่สงบในพื้นที่ประเทศเมียนมาร์

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ภาครัฐควรเข้มงวดในเรื่องการปราบปรามการเก็บค่าใช้จ่ายทุกครั้งที่มีการขนส่งเนื่องจากผู้ประกอบการต้องการความรวดเร็ว (ค่าส่วย) เนื่องจากต้นทุนค่าขนส่งจะรวมค่าส่วยรายทางที่ต้องจ่ายถึงแม้ว่าจะปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด แต่ก็ต้องถูกเรียกเก็บจากการที่บรรทุกโคเนื้อแล้วอาจจะทิ้งสิ่งปฏิกูลลงบนท้องถนน ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งลดลงและส่งผลกระทบต่อเงินลงทุนโลจิสติกส์รวมลดลงตามไปด้วย

5.2.2 ภาครัฐควรมีการเจรจาร่วมกันทั้ง 3 ฝ่าย ระหว่าง จีน สปป.ลาว และไทย เช่น ด้านกฎระเบียบ การผ่านแดนให้สะดวกแก่ผู้ขนส่ง การที่ไม่ต้องเปลี่ยนรถบรรทุกในสปป.ลาว ให้วิ่งตรงจากไทยไปจีนได้เลย เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ด้านการนำเข้าส่งออกสินค้าโคเนื้อที่มีการควบคุม โดยการเจรจาโดยตรงระหว่างมณฑลยูนนานของจีนกับไทย เพื่อให้มีการส่งออกโคเนื้อไปถูกต้องตามกฎหมายและไม่มีข้อกีดกันทางการค้าระหว่างไทยและจีน เป็นต้น

5.2.3 เร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบทางการค้าไปสู่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ให้ทั่วถึงมากยิ่งขึ้น

5.2.4 ส่งเสริมการเจรจาสร้างความร่วมมือทางการค้าระหว่างไทย - เมียนมาร์ - สปป.ลาว - จีน เพื่อลดปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ

บรรณานุกรม

- กรมการค้าต่างประเทศ. 2558. สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2553 – 2556. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border%20Trade%20Service%20Center/1.Reported%20%20trade%20%20statistics/2556/12_Jan-December.pdf (วันที่สืบค้นข้อมูล 28 กรกฎาคม 2558).
- กรมการค้าต่างประเทศ. 2558. สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2554 – 2557. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://bts.dft.go.th/btsc/files/Border%20Trade%20Service%20Center/1.Reported%20%20trade%20%20statistics/2557/12_DEC2014.pdf (วันที่สืบค้นข้อมูล 28 กรกฎาคม 2558).
- เจริญชัย โขมพัตราภรณ์ และคณะ. 2550. ระบบโลจิสติกส์ของสินค้าส่งออกไปจีน กรณีศึกษา ผลไม้สด.
- ชัยวัฒน์ บุญपाल. 2556. แนวโน้มการค้าชายแดน – พม่า ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก. คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ด่านศุลกากรแม่สอด. 2558. 25 อันดับแรกสินค้านำเข้า-ส่งออก [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก: <http://www.Danmaesot.com/25-export.html> (วันที่สืบค้นข้อมูล: 6 ตุลาคม 2558)
- ธำรงค์ เมฆโหราและคณะ . 2551. การศึกษาระบบลอจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทานของโคเนื้อในประเทศไทย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- นงนภัสทวัรี. 2558. ข้อมูลทั่วไป สภาพทั่วไปของจังหวัดตาก [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก : <http://www.nongnapattoures.com>. (วันที่สืบค้นข้อมูล 18 กันยายน 2558).
- ศจีรัตน์ ตระกูลเรืองศรี. 2554. วิเคราะห์ศักยภาพและปัญหาการค้าชายแดน ไทย-พม่า : กรณีศึกษา จังหวัดแม่ฮ่องสอน (รายงานการวิจัย). เชียงใหม่: แบบฝึกหัดการวิจัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. 2555. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการวิจัย เรื่อง การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ.
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. 2555. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการวิจัย เรื่อง การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันตก.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. 2557. ข้อมูลการวิเคราะห์เชิงลึกอุตสาหกรรมและพื้นที่เป้าหมาย ของสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ : เมืองเมียวดี. กรุงเทพมหานคร. คณะเศรษฐศาสตร์. มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงราย กระทรวงพาณิชย์ . 2558. สถานการณ์การค้าของไทยกับประเทศจีนตอนใต้. [ออนไลน์]. : เข้าถึงได้จาก <http://www.moc.go.th/opscenter/cr/chaina%20trade.html> (วันที่สืบค้นข้อมูล : 15 มิถุนายน 2558).

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. 2552. ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานผลไม้สดภาคตะวันออก.

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. 2554. รายงานการศึกษา เรื่อง เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด : โอกาสและศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมชายแดน.

สำนักส่งเสริมการค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ

James, R. and Lambert. M. 2544. *Strategic Logistics Management*.