

### บทที่ 3

## การวิเคราะห์ เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย - เมืองเชียงรุ่ง โดยทางบก และทางน้ำ

ในการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน โดยทางบกผ่านประเทศพม่า และทางน้ำ โดยใช้เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง มีปัจจัยต่าง ๆ มากมายที่เป็นตัวกำหนดการเลือกใช้วิธีการขนส่งสินค้าของผู้ให้บริการ ซึ่งถ้าหากจะมองว่าการขนส่งสินค้าด้วยวิธีดังกล่าวนี้เป็นการขนส่งสินค้าชายแดน การขนส่งสินค้าชายแดนในลักษณะนี้ก็จะเป็นการขนส่งสินค้าชายแดนที่มีลักษณะพิเศษ กล่าวคือเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนที่ต้องผ่านประเทศที่ 3 และประเทศที่ 4 ซึ่งก็คือประเทศพม่า และประเทศลาว การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง โดยใช้การขนส่งทางรถยนต์ โดยผ่านพื้นที่ของประเทศพม่า และการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านชายแดนพม่า - ลาว โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง จะไม่สามารถดำเนินการได้ถ้าปราศจากความร่วมมือของประเทศพม่า และประเทศลาว ดังนั้นการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าว นอกเหนือจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ประเทศที่ทำการค้าจะได้รับ ยังเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศทั้งในระดับท้องถิ่น เรื่อยไปจนถึงระดับประเทศ ทั้งที่เป็นความสัมพันธ์ระหว่างประเทศที่ทำการค้า และประเทศที่เกี่ยวข้อง การค้าและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวนี้ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น และกำลังพัฒนาไปสู่รูปแบบที่เหมาะสม ทำให้ "ความไม่แน่นอน" ยังดำรงอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ดังนั้นปัญหาต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคในการทำการค้า ซึ่งรวมไปถึงการขนส่งสินค้าด้วย ก็จะคงปรากฏอยู่ต่อไป ในบทนี้จะเป็นการกล่าวถึงสภาพโดยทั่วไปของการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ในเขตปกครองสิบสองปันนา ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าที่สำคัญระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่มีอาณาเขตติดกับแม่น้ำโขงตอนบน รวมถึงแม่น้ำ "ล้านช้างเจียง" ซึ่งเป็นชื่อที่คนจีน ใช้เรียกแม่น้ำโขงที่อยู่ในดินแดนของประเทศจีน

เป็นที่ทราบกันดีว่าการค้าที่มีลักษณะที่เป็นการค้าชายแดน จะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทด้วยกันคือ การค้าในระบบ และการค้านอกระบบ (วิทยา สุจริตนารักษ์ และชบา จิตต์ประทุม, บรรณาธิการ, 2537: 26) ซึ่งมีลักษณะสำคัญดังต่อไปนี้

**การค้าในระบบ** คือ "การค้าที่มีการซื้อขายตามขั้นตอน และผ่านพิธีการตามด่านศุลกากรในจังหวัดชายแดน เป็นการค้าที่เป็นรูปแบบปกติ และมีการชำระภาษีศุลกากรอย่างถูกต้อง ซึ่งรวมไปถึงการค้าที่เกิดขึ้นในบริเวณที่เป็นจุดผ่อนปรนชั่วคราวด้วย"

**การคำนวณระบบ** คือ "การคำนวณที่มุ่งหลีกเลี่ยงการผ่านพิธีการตามด่านศุลกากร และหลีกเลี่ยงการชำระภาษีศุลกากรอย่างถูกต้อง"

สำหรับงานวิจัยนี้ จะเน้นไปที่การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ และทางเรือ ที่ดำเนินการอย่างถูกต้องตามกฎหมาย หรือเป็นการขนส่งสินค้าที่เกิดจากการทำการค้าในระบบ ซึ่งการ Load / Unload สินค้าจะกระทำ ณ ด่านศุลกากร ของประเทศไทย และจีน หรือกล่าวได้ว่างานวิจัยนี้จะกำหนดให้พาหนะที่เดินทางขนส่งสินค้ามีเส้นทางอยู่ระหว่างด่านศุลกากรของประเทศไทย และประเทศจีน ต่อไปจะเป็นการวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบการขนส่งสินค้า ของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า

### 3.1 ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือก ในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางบก หรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ถึงแม้ว่าการวิเคราะห์ถึงต้นทุนการดำเนินงานในบทต่อไป จะแสดงให้เห็นว่าการใช้เรือขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการได้ด้วยต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่ต่ำกว่าการใช้รถยนต์ อย่างไรก็ตามในบางครั้งการใช้รถยนต์เพื่อการขนส่งสินค้าก็เป็นสิ่งจำเป็น ทั้งนี้เพราะยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่นอกเหนือไปจากปัจจัยทางด้านต้นทุน ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้ามีดังต่อไปนี้

- 1) ฤดูกาล
- 2) ความปลอดภัย
- 3) มาตรการทางด้านภาษีสินค้านำเข้า ของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้า
- 4) ความสะดวกต่อการติดต่อเพื่อขอใช้บริการขนส่งสินค้า
- 5) ลักษณะ และ ปริมาณสินค้าที่ขนส่ง
- 6) ความเชื่อถือได้จากการตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า
- 7) ความสะดวกในการผ่านพื้นที่ของประเทศที่ 3
- 8) ปัจจัยอื่น ๆ

ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่ง จะเป็นไปในลักษณะต่อไปนี้

1) **ฤดูกาล** ฤดูกาลนับว่ามีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก เช่น ในฤดูแล้ง โดยเฉพาะในช่วงตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน เป็นช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดต่ำลงอย่างมาก ทำให้เรือขนส่งสินค้าที่เป็นเรือกินน้ำลึก หรือเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ เรือที่ให้บริการได้ก็จะเป็นเรือขนาดเล็ก ได้แก่เรือขนาด 80 ตันลงมา ดังนั้นถ้าในช่วงดังกล่าวปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งมีมากเกินกว่าเรือสินค้า ที่สามารถเดินทางในช่วงดังกล่าวจะให้บริการได้ ผู้ใช้บริการก็มีความจำเป็นที่จะต้องหันไปหาการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ นอกจากนี้การขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากไม่มีฝนตก หรือฝนตกน้อยเส้นทางคมนาคมไม่เสียหาย ในทางตรงกันข้ามในช่วงฤดูฝน โดยเฉพาะช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีฝนตกมากทำให้น้ำในแม่น้ำโขงมีระดับสูง เรือสินค้าขนาดใหญ่ (เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขงที่มีขนาดใหญ่ที่สุด จะเป็นเรือขนาด 200 ตัน) สามารถให้บริการได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่การขนส่งทางรถยนต์จะมีอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพถนน ในประเทศพม่า โดยเฉพาะช่วงเชิงตุง ถึงท่าซีเหล็ก ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง ดังนั้นในช่วงดังกล่าวรูปแบบการขนส่งสินค้าก็จะถูกกำหนดให้เป็นการขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ตามปัจจัยเรื่องฤดูกาลอาจจะลดความสำคัญลงไปในอนาคต เมื่อมีโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศพม่า และสามารถดำเนินการสร้างถนนช่วงเชิงตุง - ท่าซีเหล็กได้สำเร็จ

2) **ความปลอดภัย** ความปลอดภัยในที่นี้ หมายถึงความปลอดภัยในการเดินทาง และความปลอดภัยของตัวสินค้า ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศพม่ามีชนกลุ่มน้อยอยู่มากมาย การเดินทางจากประเทศไทยผ่านประเทศพม่า เพื่อไปถึงประเทศจีน จะมีบางช่วงที่ต้องเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของชนกลุ่มน้อย ซึ่งในการเดินทางทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่านั้นจะผ่านพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.1) **ดินแดนรัฐฉาน** ดินแดนรัฐฉานกินอาณาเขตของอำเภอท่าซีเหล็กทั้งหมด ประชากรของรัฐฉานเป็นกลุ่มไทยใหญ่ อย่างไรก็ตามกลุ่มไทยใหญ่ในปัจจุบันนี้ สามารถทำความตกลงกับรัฐบาลพม่าได้ ทำพื้นที่ในเขตรัฐฉานเป็นพื้นที่สงบ การเดินทางในพื้นที่ของรัฐฉาน จึงค่อนข้างจะปลอดภัยกว่าการเดินทางในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยอื่น ๆ

2.2) ดินแดนของว่าแดง จะกินอาณาเขตอยู่ทางเหนือของดินแดนรัฐฉาน ว่าแดงเป็นชนกลุ่มน้อยที่มีปัญหาที่รัฐบาลพม่า ดังนั้นการเดินทางผ่านดินแดนของว่าแดงจึงมีความเสี่ยงที่สินค้าจะได้รับความเสียหาย หรือสูญหาย

อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยใช้คนขับรถชาวพม่า ซึ่งเป็นคนในพื้นที่ จะอาศัยความสัมพันธ์ส่วนบุคคล ทำให้การผ่านดินแดนของชนกลุ่มน้อยไม่เป็นอุปสรรคมากนัก แต่การเดินทางเข้าไปในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยจะมีค่าใช้จ่ายในรูปของค่าผ่านทาง ซึ่งค่าผ่านทางจะมีอัตราที่ไม่แน่นอน

สำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้วยเรือสินค้าที่ใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยจะปรากฏในรูปของภัยที่มาจากการเดินเรือผ่านแม่น้ำที่ตื้น และเต็มไปด้วยโขดหิน ซึ่งถ้ากัปตันเรือไม่มีความชำนาญพอ ก็อาจจะทำให้เรือสินค้าไปชนกับโขดหินในแม่น้ำโขงได้ ทำให้การขนส่งสินค้าต้องล่าช้า สำหรับการที่ต้องเดินเรือผ่านแม่น้ำโขงที่อยู่ในเขตประเทศลาว และประเทศพม่า นั้น ทางประเทศจีนได้มีการทำข้อตกลงกับประเทศลาว เกี่ยวกับการใช้แม่น้ำโขงในการเดินเรือพาณิชย์ โดยการขนส่งสินค้าผ่านประเทศลาวจะต้องมีการแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ของลาว และจะต้องมีการชำระค่าผ่านทางให้แก่ประเทศลาว ในอัตรา 200 - 250 หยวน ขึ้นกับขนาดของเรือ ในกรณีที่เรือสินค้าบรรทุกผู้โดยสารมาด้วย จะคิดค่าผ่านทางกับผู้โดยสารคนละ 40 หยวน สำหรับทางประเทศพม่า จะมีทหารพม่าสังเกตการณ์เรือที่เดินทางในแม่น้ำโขงอยู่เป็นระยะ ๆ ตลอดชายแดนพม่า - ลาว

**3) มาตรการทางด้านภาษีสินค้านำเข้า ของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้า**  
 มาตรการทางด้านภาษีนำเข้า ที่ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ประเทศไทย และประเทศจีน) จัดเก็บในที่นี้ จะเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในการจัดเก็บภาษี หรือนโยบายในการผ่อนปรนภาษีของเมืองท่าที่เป็นจุดหมายปลายทาง เช่น ท่าเรือกวางเหล่ย์ ในมณฑลยูนนาน เป็นเมืองท่าปลอดภาษี สำหรับสินค้าต่างประเทศที่จำหน่ายในเมืองกวางเหล่ย์ (แต่ถ้าจะส่งไปเมืองอื่น ๆ จะต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่กำหนด), ในบางครั้งผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศจีน สู่อำเภอไทยเห็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงภาษี สำหรับสินค้านำเข้าที่จะนำเข้ามาผ่านทางชายแดนประเทศพม่า รูปแบบการขนส่งสินค้าก็จะเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ หรืออาจจะขนส่งทางเรือแล้วนำมาขึ้นในประเทศพม่า จากนั้นก็จะขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เข้าสู่ชายแดนประเทศไทย เหตุการณ์เช่นเดียวกันนี้ก็

สามารถเกิดขึ้นได้ในกรณีที่สินค้าบางชนิด เช่น แอปเปิล ที่มาจากประเทศจีนมีการนำเข้าประเทศไทยมาก และด่านศุลกากรเชียงแสนเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าในการออกสินค้า และทำให้เรือสินค้าที่บรรทุกแอปเปิลที่มาจากที่หลังไม่สามารถออกสินค้าได้ในกรณีที่เรือสินค้าบรรทุกสินค้าที่เป็นสินค้าเกษตร อาจเกิดการเน่าเสียได้ ซึ่งในทางปฏิบัติเรือสินค้าจะหันไปจอดที่เมืองมอม ประเทศลาว เพื่อรอเวลาให้ด่านศุลกากรของไทยลดความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า (ทำให้การตรวจสอบสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว และเรือสินค้าสามารถออกสินค้าได้เร็วขึ้น) หรือขึ้นสินค้าในฝั่งประเทศพม่า บริเวณเมืองซีตองเจียง หรือที่เรียกกันว่าบ้านโป่ง แล้วลำเลียงด้วยรถบรรทุกเพื่อหาช่องทางตามชายแดนเพื่อนำสินค้าเข้าประเทศไทยต่อไป

**4) ความสะดวกต่อการติดต่อเพื่อขอใช้บริการขนส่งสินค้า** เมื่อผู้ที่มีความประสงค์จะจัดส่งสินค้าไปยังประเทศไทย หรือจีน ต้องทำการติดต่อหาบริษัทที่จะรับขนส่งสินค้า จะพบว่าการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือ สามารถทำได้สะดวกกว่าการหาบริษัทที่รับขนส่งสินค้าทางรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องมาจากบริษัทที่ขนส่งสินค้าทางเรือส่วนใหญ่มีที่ตั้งเป็นหลักแหล่งที่แน่นอนตามท่าเรือสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นเมืองกวางเหล่ย์ เมืองเซียงรุ่ง และเซียงแสน และส่วนมากจะรับขนส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทางในประเทศจีน (Door to Door Service) ซึ่งในกรณีที่ขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมาไทย บริษัทที่เป็นการร่วมลงทุนของคนไทย ก็มีบริการเช่นเดียวกันนี้ แต่ถ้าผู้ใช้บริการต้องการจะขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ จะต้องติดต่อหารถบรรทุกของพม่าที่รับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งจะต้องเข้าไปในชายแดนของพม่า เว้นแต่จะหาบริษัทที่รับดำเนินการติดต่อหารถบรรทุกเหล่านี้

**5) ลักษณะ และ ปริมาณสินค้าที่ขนส่ง** เมื่อพิจารณาจากสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเซียงรุ่ง จะพบว่าขนาดบรรจุภัณฑ์ของสินค้านี้ดังกกล่าวเอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทั้งทางรถยนต์ และทางเรือ อย่างไรก็ตามในการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก การบรรทุกสินค้าทั้งหมดโดยใช้พาหนะ 1 คัน หรือ 1 ลำ จะสะดวกในด้านของการควบคุมสินค้า, การรักษาความปลอดภัยของสินค้า (จากการถูกขโมย และการสูญหายระหว่างเดินทาง) จากเหตุผลดังกล่าวผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งครั้งละมาก ๆ จึงนิยมที่จะขนส่งสินค้าทางเรือมากกว่า อย่างไรก็ตามถ้าต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณที่ไม่มากนัก การขนส่งสินค้าทางเรืออาจจะไม่ใช่ทางเลือกที่เหมาะสม เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือถ้าไม่ได้ทำการเหมาลำ จะต้องทำการรอสินค้าเพื่อให้ได้ปริมาณสินค้าที่มากพอ จนกระทั่งผู้จัดการเรือเห็นว่าคุ้ม

ที่จะออกเดินทาง (เรือสินค้าขนาด 200 ตัน จะไม่ออกเดินทางถ้าปริมาณสินค้าน้อยกว่า 50 ตัน เรือสินค้า 80 ตัน จะไม่ออกเดินทางถ้าสินค้าน้อยกว่า 20 ตัน) ซึ่งในกรณีนี้การขนส่งสินค้าทางรถยนต์อาจจะดีกว่าในแง่ที่ว่า การเหมารถบรรทุกมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า

**6) ความเชื่อถือได้จากการตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า** ในการขนส่งสินค้าการตรงต่อเวลาเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าเกษตรที่มีขีดจำกัดในด้านของระยะเวลาเก็บรักษา การใช้เวลาขนส่งสินค้าที่มีความแน่นอน สามารถกำหนดเวลาการส่งมอบสินค้าได้ จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางระหว่างการขนส่งสินค้าทางเรือ และการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ พบว่าปัจจัยที่ทำให้การขนส่งทางเรือมีความล่าช้า ได้แก่

6.1.1) **อุบัติเหตุ** ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

ก) **อุบัติเหตุที่ใช้เวลาแก้ไขไม่เกิน 1 วัน หรือ อุบัติเหตุเบา** ซึ่งโดยทั่วไปได้แก่การที่ใบพัดของเรือสินค้าได้รับความเสียหายจากการพันโซดหินในแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบ่อยในกรณีนี้อาจมีผลทำให้ความเร็วของเรือสินค้าช้าลง อย่างไรก็ตามเรือสินค้าสามารถเดินทางต่อไปได้ และสินค้าไม่ได้รับความเสียหาย สำหรับเรือสินค้าการเปลี่ยนใบพัดเรือสามารถทำได้โดยการสูบน้ำเข้าห้องสินค้าหัวเรือเพื่อให้ท้ายเรือลอยพ้นน้ำ แล้วจึงเปลี่ยนใบพัด ซึ่งปกติจะทำเมื่อเรือไม่มีการบรรทุกสินค้า และทำในเวลากลางคืนเพื่อไม่ให้เสียโอกาสในการรับส่งสินค้า การเปลี่ยนใบพัดเรือจะใช้เวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง และสามารถทำได้ด้วยช่างประจำเรือ ซึ่งโดยทั่วไปเรือสินค้าจะมีใบพัดอะไหล่เตรียมไว้อยู่แล้ว

ข) **อุบัติเหตุที่ใช้เวลาแก้ไขเกิน 1 วัน หรืออุบัติเหตุหนัก** เช่น การที่ตัวเรือรั่วจากการที่เรือวิ่งชนโขดหินในแม่น้ำโขง ซึ่งส่วนมากจะพบว่ามิสาเหตุมาจากการขาดความชำนาญในการเดินเรือของลูกเรือ หรือการที่กัปตันเรือมีประสบการณ์ในการเดินเรือน้อย อุบัติเหตุแบบนี้ไม่ค่อยจะเกิดขึ้นบ่อยนัก แต่ถ้าเกิดขึ้นจะใช้เวลาซ่อมเรือนานกว่า 1 วัน และถ้าเกิดขึ้นขณะที่บรรทุกสินค้า จะทำให้สินค้าที่บรรทุกเสียหายได้ทั้งจากแรงกระแทกที่เกิดขึ้น และจากการที่น้ำเข้าตัวเรือ

6.1.2) *ปัจจัยเกี่ยวกับเครื่องยนต์* ปัจจัยดังกล่าวอาจมีผลให้การเดินทางต้องล่าช้าลงบ้าง อย่างไรก็ตามปัญหานี้ไม่ค่อยเกิดขึ้นบ่อยนัก

6.1.3) *ปัจจัยเกี่ยวกับความแออัดของท่าเรือ* ปัญหานี้จะเกิดขึ้นในช่วงที่อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือมีมาก ทำให้เรือสินค้าต้องมีการเข้าคิวเพื่อรอการ Load สินค้าลงเรือ สิ่งที่มาจากการที่อุปสงค์ต่อบริการขนส่งสินค้ามีมากกว่าปกติ (Excess Demand for Transportation) ก็คือ

- ก) การทำขนส่งสินค้าใช้เวลานานขึ้นเนื่องจากต้องเข้าคิวรอการขนถ่ายสินค้า
- ข) ราคาค่าขนส่งสินค้าปรับตัวสูงขึ้น
- ค) เกิดสินค้าตกค้างที่ท่าเรือ ทำให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหาย และในกรณีของสินค้าเกษตร ทำให้มีระยะเวลาเก็บได้น้อยลง

6.1.4) *ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวด* การที่สินค้าส่งออกจากประเทศหนึ่งมีมาก ทำให้ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้านั้นอาจจะใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวดกับสินค้าที่มีการนำเข้ามามาก ซึ่งเมื่อเรือสินค้าเดินทางมาถึงแต่การออกสินค้าใช้เวลานาน ทำให้เรือสินค้าที่มาทีหลังไม่สามารถออกสินค้าได้ ซึ่งถ้าสินค้าที่บรรทุกมาเป็นสินค้าเกษตรก็จะเกิดการเน่าเสียได้ นอกจากนั้นเรือสินค้าลำหลัง ๆ ที่ต้องจอดรอการออกสินค้า ทำให้เสียโอกาสที่จะบรรทุกสินค้า และในด้านของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าอาจต้องนำสินค้ากลับ หรือหาช่องทางจำหน่ายสินค้าชนิดนั้นในช่องทางอื่น ๆ สำหรับสินค้าที่เคยมีการห้ามนำเข้าได้แก่ แอปเปิล(จากประเทศจีน) และยางรถยนต์ (สินค้าจากประเทศไทย) ดังนั้นการมาถึงจุดหมายปลายทางของเรือสินค้า จากประเทศต้นทาง เมื่อถึงประเทศปลายทาง ในช่วงเวลาที่มีการใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวดกับสินค้าที่มีการนำเข้ามามาก จะทำให้เรือสินค้าไม่สามารถออกของได้ ต้องเสียเวลารอการออกของ ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) จากการบรรทุกสินค้าในเที่ยวต่อไป และมีผลให้สินค้าที่สะสมอยู่ ณ ท่าเรือเดิมที่เดินทางมามีมากขึ้นไปอีก

6.1.5) *ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพอากาศ* ปัจจัยในส่วนนี้อาจจะไม่มีผลต่อระยะเวลาเดินทางมากนัก แต่จะมีผลทำการการเดินทางทางเรือช้าลงบ้างเล็กน้อย (อาจใช้เวลานานขึ้น 1 - 2 ชั่วโมง) เช่น บางช่วงเวลาที่มึหมอกลงจัด หรือมีฝนตกหนัก ทำให้ทัศนวิสัยจำกัด การเดินเรือต้องทำอย่างระมัดระวัง ไม่สามารถใช้ความเร็วได้เต็มที่ นอกจากนั้นถ้าเป็นเที่ยวขาขึ้นต้องแล่นทวนน้ำ การที่มีน้ำไหลเชี่ยวมาก ก็จะทำให้ความเร็วเดินทางของเรือช้าลง

สำหรับปัจจัยที่เกิดความล่าช้า ในการขนส่งทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า ประกอบด้วย

6.2.1) ปัจจัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ไม่เพียงแต่จะทำให้ระยะเวลาการขนส่งสินค้านานขึ้น แต่ยังทำให้สินค้าที่บรรทุกประสบความเสียหายได้

6.2.2) ปัจจัยเกี่ยวกับปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ และช่วงล่าง ปัญหาดังกล่าวถ้าเกิดขึ้นจะทำให้ต้องเสียเวลาในการรออะไหล่ และการที่ต้องค้างคืนในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่า จะมีความเสี่ยงต่อการถูกจากรกรรมสินค้า

6.2.3) ปัจจัยเกี่ยวกับความไม่แน่นอนในการรอสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ไม่มีเวลาเดินทางที่แน่นอน (Non Schedule) ทำให้ในบางครั้งหากผู้ใช้บริการไม่ได้เหมารถ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอาจจะรอสินค้า จนกว่าเขาจะเห็นว่าคุ้มต่อค่าใช้จ่าย ซึ่งในบางครั้งอาจจะใช้เวลาถึง 2 วันก็ได้

6.2.4) ปัจจัยจากปัญหาชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่า ปัญหาในส่วนนั้นนอกจากจะมีผลต่อค่าผ่านด่านที่ไม่แน่นอนแล้ว ในบางครั้งถ้ามีการต่อสู้ระหว่างชนกลุ่มน้อย กับทหารรัฐบาลพม่า หรือการต่อสู้ระหว่างชนกลุ่มน้อยด้วยกัน ก็จะทำให้การขนส่งสินค้าต้องล่าช้า เพราะคนขับรถจะต้องเปลี่ยนเส้นทาง หรือรอจนกว่าสถานการณ์จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางโดยปลอดภัย

6.2.5) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพอากาศ ปัจจัยในส่วนนี้มีความสำคัญมาก เพราะถ้าฝนตกการเดินทางทางรถยนต์จะต้องยุติลงทันที ทั้งนี้เพราะถนนจะลื่น ทักษะวิสัยในการเดินทางไม่ดี ซึ่งการเดินทางด้วยรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกมากในเส้นทางที่ลาดชัน และถนนลื่น ในขณะที่ฝนตกจะมีความเสี่ยงต่อการที่รถจะติดหล่ม และเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ หรืออุบัติเหตุอื่น ๆ นอกจากนั้นการที่หมอกลงจัดก็อาจทำให้ต้องรอจนกว่าหมอกจะจางลง

6.2.6) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพเส้นทาง ปัจจัยในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับการสร้าง หรือซ่อมถนน ในประเทศพม่าเมื่อมีการสร้าง หรือซ่อมถนน ส่วนมากเจ้าหน้าที่จะปิดถนน ซึ่งการสร้าง หรือซ่อมถนนในประเทศพม่า จะใช้แรงงานมนุษย์เป็นหลัก ซึ่งส่วนมากจะใช้แรงงานนักโทษ ทำการย่อยก้อนหินขนาดใหญ่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงให้เป็นก้อนเล็ก จากนั้นจึงนำมาเรียงบนพื้นถนนที่เกลี่ยไว้



แล้ว ซึ่งวิธีดังกล่าวนั้นนอกจากจะได้ถนนที่ไม่ทนทานแล้ว ยังไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการสร้าง หรือซ่อมถนนได้

6.2.7) **ปัจจัยจากผู้ร่วมใช้เส้นทาง** พฤติกรรมการใช้ถนนบางอย่างก็เป็นสาเหตุให้การเดินทางขนส่งสินค้าช้าลง เพราะในประเทศพม่าถ้ารถเสียระหว่างการเดินทาง ผู้ใช้รถจะทำการจอดรถขวาง (ปิด) ถนนโดยจงใจ ทั้งนี้เพื่อที่รถคันอื่นที่ไม่สามารถผ่านไปได้จะได้ช่วยซ่อมรถ หรือเป็นเพื่อนค้างคืนในกรณีที่ไม่สามารถซ่อมรถได้

6.2.8) **ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้มาตรการปิดด่าน หรือห้ามนำเข้าสินค้า** เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางเรือ การปิดด่าน ณ ประเทศจุดหมายปลายทางจะทำให้พาหนะที่บรรทุกสินค้าไม่สามารถออกของได้ ซึ่งก่อให้เกิดค่าเสียหายโอกาสในการบรรทุกสินค้าในเที่ยวต่อไป ทำให้สินค้าที่รอการขนส่งตกค้าง และมีการสะสมมาก

จากที่กล่าวมาจะพบว่าปัจจัยที่ทราบรถบรรทุกเกิดความล่าช้า มีมากกว่าปัจจัยที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งทางเรือ นอกจากนั้นปัจจัยดังกล่าวสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกก็มีโอกาสเกิดได้สูงกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ

ดังนั้นถ้าจะเลือกช่องทางการขนส่งสินค้า โดยให้ความสำคัญกับความตรงต่อเวลาเป็นอันดับแรก การขนส่งสินค้าด้วยเรือ อาจจะเป็นทางออกที่เหมาะสมกว่าการเลือกการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เนื่องจากในทางปฏิบัติจะมีเรือสินค้าออกเดินทางจากท่าเรือเชียงรุ่ง ถึงท่าเรือเชียงแสน ทุกวัน ในขณะที่การเดินทางโดยรถบรรทุก ระหว่างเมืองเชียงรุ่ง ถึงชายแดนไทย - พม่าที่อำเภอท่าซี้เหล็ก กับอำเภอแม่สาย ไม่สามารถกำหนดแน่นอนได้

7) **ความสะดวกในการผ่านพื้นที่ของประเทศไทยสาม** การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางทางรถยนต์ หรือการใช้เรือสินค้า จะต้องเดินทางผ่านเขตแดนของประเทศไทยสาม ซึ่งได้แก่ประเทศพม่า สำหรับการเดินทางทางรถ และผ่านชายแดนของประเทศไทยพม่า และประเทศลาวสำหรับการเดินทางด้วยเรือสินค้า ถ้าพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก พบว่าการเดินทางด้วยรถบรรทุกจากชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย ผ่าน

เมืองเชียงตุง เข้าสู่เมืองเชียงรุ่ง ในเขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน โดยผ่านประเทศพม่าจะพบกับอุปสรรคที่สำคัญ 2 ชนิดได้แก่

7.1) อุปสรรคทางกายภาพ ของภูมิประเทศที่ต้องเดินทางผ่าน ความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นจะรวมถึงสภาพพื้นที่ที่เป็นทางลาดชัน, ทางแคบ และสภาพถนน ที่ไม่เอื้ออำนวยให้เดินทางได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงความไม่สะดวกที่เกิดจากถนนเสียหายในช่วงฤดูฝน ทำให้ต้องมีการซ่อมแซมถนน ซึ่งในบางครั้งถึงขั้นปิดถนน

7.2) อุปสรรคจากสภาวะทางการเมืองภายในประเทศพม่า หรืออุปสรรคจากการเดินทางเข้าสู่ดินแดนของชนกลุ่มน้อย ความไม่สะดวกในส่วนนี้จะเข้าไปในรูปของความไม่แน่นอนที่เกิดจากการที่ชนกลุ่มน้อย เรียกเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งในบางครั้งเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของตัวสินค้าที่ทำการขนส่งด้วย อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจะทำการว่าจ้างรถบรรทุกของพม่า ในการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งข้อได้เปรียบที่สำคัญของการใช้รถของพม่าก็คือ คนขับรถนอกจากจะมีความชำนาญในเรื่องของเส้นทางแล้ว ยังรู้จักกับคนในพื้นที่ ซึ่งรวมถึงชนกลุ่มน้อยเผ่าต่าง ๆ ทำให้สามารถเจรจาต่อรองเรื่องค่าธรรมเนียมได้

อย่างไรก็ตามถ้าเทียบกับการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยใช้แม่น้ำโขงจะพบว่าการเดินทางด้วยเรือสินค้า จะไม่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางเข้าไปในดินแดนของประเทศที่สาม ทั้งนี้เนื่องจาก ประเทศพม่า และประเทศลาว มีความเกรงใจประเทศจีน ทำให้เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง ซึ่งจดทะเบียนเป็นเรือจีน สามารถผ่านทางได้อย่างไร้อุปสรรค นอกจากนั้นทางประเทศจีน ได้มีการทำสัญญากับประเทศลาวเกี่ยวกับการเดินทางในแม่น้ำโขง ผ่านประเทศลาว โดยเรือสินค้าจีนจะต้องแจ้งด่านของประเทศลาวเมื่อเข้า - ออกแม่น้ำโขงช่วงที่เป็นชายแดนลาวไทย - พม่า และเรือสินค้าจะต้องจ่ายค่าผ่านทางให้ประเทศลาวด้วย อย่างไรก็ตามปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางเข้าไปในดินแดนของประเทศที่สาม ก็อาจเกิดกับเรือสินค้าได้ เช่น กรณีที่เรือสินค้าได้รับอุบัติเหตุ หรือเครื่องยนต์ขัดข้อง ทำให้ต้องเข้าฝั่งเพื่อทำการซ่อมแซม ถ้าเรือเข้าฝั่งของประเทศพม่า ในช่วงที่เป็นเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยบางกลุ่ม ก็อาจถูกเรียกค่าคุ้มครองได้และถ้าไม่จ่าย ก็อาจเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาขึ้นได้ อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ทำนองนี้ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยนัก

### 8) ปัจจัยอื่น ๆ ได้แก่

- ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสินค้า กับผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า
- รูปแบบบริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เช่น การมีบริการขนส่งสินค้าถึงจุดหมายในประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (Door to Door Service) ไม่จำกัดเพียงแค่ ท่าเรือ สู่ท่าเรือ เท่านั้น (Terminal to Terminal), การมีบริการห้องพักรถขนส่งสินค้า ในกรณีที่ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า ต้องเดินทางพร้อมไปกับสินค้า ฯลฯ
- ความสามารถในการตอบสนองความต้องการในบริการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว
- ชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า เกี่ยวกับความปลอดภัยของสินค้า, ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ หรือการที่สินค้าเสียหาย หรือสูญหาย ตลอดจนความรับผิดชอบในความเสียหายของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
- การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการให้บริการ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
- ฯลฯ

### 3.2 สภาพการแข่งขัน ในการให้บริการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงใหม่

ตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย กับเมืองเชียงใหม่ เขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อมองในภาพรวมจะพบว่ามีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย (Ologopoly Market) เนื่องจากมีผู้ให้บริการไม่มากนัก และการกำหนดราคาก็มีลักษณะของการรวมตัวกำหนดราคา ซึ่งต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงลักษณะการแข่งขันในการให้บริการ โดยจะทำการแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะดังต่อไปนี้

- 1) การแข่งขันระหว่างรถ กับรถ
- 2) การแข่งขันระหว่างเรือ กับเรือ
- 3) การแข่งขันระหว่างรถ กับเรือ

1) การแข่งขันระหว่างรถ กับรถ ในการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ส่วนมากจะเป็นไปในลักษณะที่ว่าจ้างรถบรรทุกในประเทศพม่า (ในเขตท่าซี้เหล็ก) เพื่อทำการขนส่งสินค้า ซึ่งรถบรรทุกส่วนมากจะไม่ได้มีการดำเนินงานในรูปแบบของบริษัท แต่เป็นไปในลักษณะของเจ้าของรถมาขับเอง โดยอาจมีบริษัทรับจ้างขนส่งสินค้าติดต่อว่าจ้างมาอีกทอด ซึ่งถ้ามองในภาพ

รวมจะพบว่าตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ จะมีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly Market) สำหรับการแข่งขันกันเองนั้น ถึงแม้จะมีการแย่งกันหาลูกค้า อย่างไรก็ตามก็ตามรถบางคันก็มีลูกค้าประจำของตนเอง รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศไทย ที่ว่าจ้างให้ทำการขนส่งสินค้าระหว่างอำเภอแม่สาย กับเมืองเชียงรุ่ง ในมณฑลยูนนาน เมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการรวมตัวในด้านของการกำหนดราคา ถึงแม้ว่าราคาค่าบริการของรถแต่ละคันจะมีความแตกต่างกันบ้าง และราคาค่าขนส่งก็สามารถต่อรองได้ แต่ราคาค่าบริการของรถแต่ละคันใกล้เคียงกันมาก สำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาด จะต้องมีการขออนุญาตเจ้าหน้าที่ของเทศพม่า นอกจากนี้จะต้องมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในทางปฏิบัติเท่ากับว่ามีการป้องกันผู้ประกอบการรายใหม่ ไม่ให้เข้าสู่ตลาดได้ง่าย ๆ นอกจากนั้นการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ระหว่างชายแดนไทย-พม่า ที่อำเภอแม่สาย กับเมืองเชียงรุ่ง มีปริมาณที่น้อยมาก จากการที่ผู้รถยนต์ทำการขนส่งสินค้า จะมีอุปสรรคมากกว่าการขนส่งสินค้าด้วยเรือ และมีต้นทุนที่สูงกว่า ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ในปัจจุบัน เน้นการบริการไปที่การขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนไทย กับจุดหมายในประเทศพม่า มากกว่าการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนพม่า - ไทย กับชายแดนพม่า - จีน แม้ว่าจะมีการกีดกันผู้ประกอบการรายใหม่ แต่ถ้าความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้ามีมากกว่าปกติ (Excess Demand) ผู้ประกอบการก็สามารถหารถจากที่อื่นมาช่วยงานได้ ในขณะเดียวกันถ้าความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าน้อยลง (Excess Supply) ผู้ประกอบการก็จะย้ายไปให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางอื่นได้

2) การแข่งขันระหว่างเรือ กับเรือ การให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือ ในปัจจุบันมีเรือสินค้าที่มีขนาดระวางขับน้ำ 80 ตันขึ้นไป ให้บริการอยู่ประมาณ 59 ลำ โดยเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดจะเป็นเรือสินค้าขนาด 200 ตัน ในด้านการดำเนินงานส่วนใหญ่จะเป็นไปในรูปแบบของธุรกิจสหกิจ ของรัฐบาลจีน และของเขตปกครองสิบสองปันนา นอกจากนี้ก็มีการดำเนินงานแบบร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจไทย กับรัฐบาลจีน ซึ่งตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือจะมีลักษณะเป็นตลาดผู้ขายน้อยราย (Oligopoly Market) ในด้านการแข่งขันกันระหว่างเรือสินค้า จะพบว่าผู้ประกอบการแต่ละรายจะมีทั้งลูกค้าขาประจำ และลูกค้าขาจร ซึ่งโดยทั่วไปการแข่งขันกันเองจะไม่ปรากฏชัดเจนนัก เพราะมีการรวมตัวกันในการตั้งราคาค่าบริการ ในลักษณะของ Cartel เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นรัฐวิสาหกิจของจีน ดังนั้นเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลจีน (รวมถึงรัฐบาลท้องถิ่นของเขตปกครองสิบสองปันนา) จึงสามารถควบคุมการกำหนดค่าบริการได้ อย่างไรก็ตามค่าบริการจะเปลี่ยนแปลงตามปริมาณอุปสงค์ที่มีต่อบริการขนส่งสินค้า ซึ่งในช่วงที่มีอุปสงค์

ต่อบริการขนส่งสินค้ามาก ค่าบริการขนส่งสินค้าก็จะสูง นอกจากนั้นรัฐบาลจีนยังมีการควบคุมปริมาณเรือสินค้าที่ให้บริการ ในกรณีของผู้ใช้บริการชาวจีน ที่จะขนส่งสินค้าในปริมาณที่ไม่มาก (ไม่ประสงค์จะใช้บริการแบบเหมาลำ) พบว่าผู้ใช้บริการบางกลุ่มจะไม่เลือกบริษัทที่ทำการขนส่ง แต่เขาจะพิจารณาว่าเรือสินค้าลำใดพร้อมที่จะเดินทาง หรือออกเดินทางได้เร็วที่สุด เมื่อสินค้าของเขามาถึงท่าเรือ เขาก็จะใช้บริการของเรือลำนั้น ในกรณีดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า “ลักษณะบริการที่ไม่ได้กำหนดเวลาล่วงหน้า (Non-Scheduled Service) ไม่ก่อให้เกิดการแข่งขัน หรือทำให้การแข่งขันมีไม่มาก ในกรณีของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าที่มีสินค้าเพื่อการขนส่งไม่มาก”

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ใช้บริการจะขนส่งสินค้าเป็นปริมาณมาก ๆ หรือจะใช้บริการแบบเหมาลำ ในช่วงที่อุปสงค์ต่อการบริการขนส่งสินค้ามีน้อย การแข่งขันก็จะเกิดขึ้นบ้างโดยกลยุทธ์ที่ผู้ประกอบการนำมาใช้ก็คือ กลยุทธ์ด้านราคา (Price Strategy) ได้แก่ การตัดราคาค่าบริการ ทั้งนี้ระดับความรุนแรงในการแข่งขัน จะขึ้นกับอุปสงค์ที่มีต่อบริการขนส่งสินค้าในขณะนั้น ว่ามีมากหรือน้อยเพียงไร ถ้าอุปสงค์ที่มีต่อบริการขนส่งสินค้ามีมากการตัดราคาก็จะไม่รุนแรงนัก

3) การแข่งขันระหว่างรถ กับเรือ ถึงแม้ว่าจุดมุ่งหมายของงานวิจัยนี้จะเน้นไปที่การเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ และทางเรือ ซึ่งคล้ายกับว่างานวิจัยนี้แสดงให้เห็นถึงการแข่งขันในการให้บริการระหว่างรถ กับเรือ แต่ในความเป็นจริงการแข่งขันในการให้บริการระหว่างรถ กับเรือ เกิดขึ้นน้อยมาก ทั้งนี้เนื่องจาก ผู้ประกอบการในแต่ละ Mode ต่างก็มีกลุ่มลูกค้าของตนเอง ซึ่งการเลือกใช้บริการของลูกค้าขึ้นกับปัจจัยต่าง ๆ ดังที่กล่าวไปแล้วในข้างต้น อีกทั้งผู้ประกอบการบางรายยังสามารถให้บริการได้ทั้งทางรถยนต์ และทางเรือสินค้า ตามความต้องการของลูกค้า ดังนั้นอาจจะกล่าวได้ว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ และเรือ เป็นไปในลักษณะเกือบลูกกัน หรือเป็นไปในลักษณะผสมผสาน (Mixed Mode) กล่าวคือการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ จะเข้ามามีบทบาทสนับสนุน การขนส่งสินค้าทางเรือ เมื่อการขนส่งสินค้าทางเรือ พบกับขีดจำกัด ซึ่งได้แก่ ระดับน้ำที่ลดต่ำลง, หรือช่องทางการระบายสินค้าที่ขนส่งสินค้าทางเรือมีอุปสรรค เช่น การที่ด่านศุลกากรปิด หรือ ด่านศุลกากรมีความเข้มงวดในการตรวจสินค้า ทำให้เสียเวลาในการออกสินค้า ดังนั้นจึงต้องหาทางเส้นทางอื่นในการนำสินค้าไปสู่จุดหมาย ซึ่งรถยนต์ก็จะเข้ามารับช่วงต่อ หรือ ในกรณีที่ผู้ใช้บริการมีเจตนาที่จะหลีกเลี่ยงภาษี ก็จะใช้วิธีขนส่งสินค้าด้วยเรือจากเมืองเซียงรุ่ง จากนั้นก็จะมาจอดที่เขตประเทศพม่าใกล้ชายแดนไทย แล้วขนส่งต่อด้วยรถยนต์ เพื่อหาเส้นทางตามชายแดนพม่า เพื่อลักลอบนำสินค้าเข้าประเทศไทยต่อไป

### 3.3 การพัฒนาในการให้บริการ

นับตั้งแต่มีการเปิดให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย กับมณฑลยูนนาน ทั้งทางรถยนต์ และทางเรือสินค้า สิ่งที่พัฒนาควบคู่ไปกับการขยายตัวของสินค้า ทั้งในด้านของชนิด และปริมาณที่ทำการค้าขายกัน ก็คือการพัฒนาด้านการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวเกิดขึ้นมาเป็นเวลานาน โดยประเทศในแถบลุ่มน้ำโขงตอนบนประกอบด้วย ประเทศจีน, พม่า, ลาว และไทย จะทำข้อตกลงด้านการเดินทางในเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้การเดินทางในยุคแรก อาจจะไม่ใช้การเดินทางขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ แต่อาจเป็นเพียงแค่การติดต่อหรือไปมาหาสู่กันระหว่างญาติพี่น้อง ซึ่งการเดินทางในยุคแรก ๆ นอกจากจะประสบปัญหาเกี่ยวกับสภาพเส้นทางที่ไม่เอื้ออำนวยแล้ว ยังประสบปัญหาเกี่ยวกับสัตว์ร้ายต่าง ๆ และไข้ป่า ซึ่งในปัจจุบันยังคงมีอยู่ในพื้นที่ของประเทศพม่า ต่อมาเมื่อประชาชนในประเทศต่าง ๆ มีการไปมาหาสู่กันมากขึ้น ทำให้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้สะดวกขึ้น และมีการสำรวจหาเส้นทางคมนาคมใหม่ ๆ เพื่อให้การเดินทางสามารถทำได้สะดวกขึ้น, รวดเร็วขึ้น และปลอดภัยยิ่งขึ้น สิ่งก็ตามมาก็คือการขยายการค้าระหว่างกัน ดังนั้นเมื่อมีสินค้าที่ทำการค้าขายกันมากขึ้น จึงได้เกิดบริการรับขนส่งสินค้า จากอดีตถึงปัจจุบันการพัฒนาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับมณฑลยูนนาน ภายหลังจากกำหนดเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2536 ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งการพัฒนาการขนส่งสินค้า สามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภทดังต่อไปนี้

- การพัฒนาด้านความรวดเร็วในการเดินทาง
- การพัฒนาด้านขนาดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า
- การพัฒนาด้านบริการ

ต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงการพัฒนาที่เกิดขึ้นกับการขนส่งสินค้าทั้งทางรถยนต์ และทางเรือ นับตั้งแต่มีการประกาศนโยบายสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ และมีการสำรวจเส้นทางคมนาคมในแม่น้ำโขง รวมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของประเทศจีน, พม่า, ลาว และไทย

- **การพัฒนาด้านความรวดเร็วในการเดินทาง**

การพัฒนาด้านความรวดเร็วในการเดินทาง จะเกิดได้จากปัจจัยสำคัญ 2 อย่างได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวกับการสร้าง และ/หรือ ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้น และปัจจัยที่มาจากการพัฒนาทางด้านเทคนิคของยานพาหนะ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ กับการขนส่งสินค้าทางเรือจะพบว่า

*การพัฒนาทางด้านความรวดเร็วในการเดินทางโดยใช้รถยนต์* ส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยด้านการสร้าง และปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ทำให้การเดินทางขนส่งสินค้าทำได้สะดวกขึ้น, รวดเร็วขึ้น และลดความน่าจะเป็นในการเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่การพัฒนาทางด้านเทคนิคของยานพาหนะนั้น ไม่มีอิทธิพลมากเท่าใดนัก ทั้งนี้เนื่องจากสภาพเส้นทางที่ลาดชันเป็นข้อจำกัดที่ทำให้ยานพาหนะไม่สามารถใช้ความเร็วสูงได้ การพัฒนาทางเทคนิคที่เกิดขึ้น เช่น การนำรถบรรทุกรุ่นใหม่มาใช้ จะมีผลในด้านของการทำให้ต้นทุนเฉลี่ยต่ำลงจากการที่รถบรรทุกประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น, บรรทุกสินค้าได้มากขึ้น และมีความเชื่อถือได้สูงขึ้น จากการลดปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์ขัดข้อง

*การพัฒนาทางด้านความรวดเร็วในการเดินทางโดยใช้เรือ* จะเกิดจากการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขง (รวมถึงแม่น้ำล้านช้าง หรือแม่น้ำโขงตอนบน ที่อยู่ในเขตประเทศจีน) ซึ่งการปรับปรุงดังกล่าวได้แก่ การระเบิดโขดหินในแม่น้ำโขงที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง ทำให้เรือสินค้าสามารถเดินทางได้สะดวกขึ้น, รวดเร็วขึ้น อย่างไรก็ตามความชำนาญในการเดินเรือ ยังเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเดินทาง ควบคู่กับการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม การพัฒนาทางเทคนิคของเรือสินค้าได้มีอิทธิพลต่อการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วขึ้น การพัฒนาทางเทคนิคของเรือสินค้าได้แก่การพัฒนาเครื่องยนต์ และการพัฒนาลักษณะของตัวเรือ การพัฒนาเครื่องยนต์ได้แก่การที่เรือสินค้าที่ต่อในประเทศจีน นำเครื่องยนต์ที่ออกแบบเฉพาะสำหรับเรือสินค้ามาใช้ (Marine Engine) เช่น เรือสินค้าขนาด 80 – 120 ตัน ที่เดินทางในแม่น้ำโขง ส่วนมากใช้เครื่องยนต์ดีเซล เทอร์โบ 6 สูบ 2 เครื่องยนต์ กำลัง 210 แรงม้า รอบเครื่องยนต์ใช้งานปกติ 1,500 รอบ/นาที ซึ่งเครื่องยนต์แบบนี้ผลิตในประเทศจีน ทำความเร็วได้มากกว่าเครื่องยนต์รุ่นเก่า และมีความเชื่อถือได้สูง อย่างไรก็ตามเครื่องยนต์ดังกล่าวมีเสียงดังมาก และลูกเรือชาวจีนที่ทำงานในห้องเครื่องไม่นิยมใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง

สำหรับการพัฒนาด้านตัวเรือ เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขงในช่วงแรก ๆ จะเป็นเรือกินน้ำลึก ทำให้ในช่วงที่ระดับน้ำต่ำลง เรือมีความเสี่ยงสูงต่อการชนโขดหินที่อยู่ใต้แม่น้ำโขง และนั่นหมายถึงระยะเวลาการเดินทางในปีหนึ่ง ๆ จะมีไม่มาก ต่อมาได้มีการพัฒนาเรือสินค้าท้องแบนขึ้นมา ข้อดีของเรือแบบนี้ก็คือ เป็นเรือกินน้ำตื้น ทำให้สามารถเดินทางในแม่น้ำโขงได้แม้ว่าระดับน้ำจะไม่สูงมาก

- **การพัฒนาด้านขนาดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า**

ขนาดของยานพาหนะที่ใหญ่ขึ้น หมายถึงขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น และอาจหมายถึงการเกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ทำให้ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตามการที่จะทำให้อานพาหนะมีขนาดใหญ่ขึ้นจะต้องพิจารณาถึงลักษณะเส้นทางคมนาคม ว่าเอื้ออำนวยต่อการใช้อานพาหนะนั้น ๆ หรือไม่ นอกจากนั้นยังต้องพิจารณาถึงอุปสงค์ที่มีต่อบริการขนส่งสินค้าด้วยว่าคุ้มหรือไม่ต่อการนำพาหนะขนาดใหญ่มาใช้ ดังนั้นในการให้บริการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่กว่า จึงไม่ใช่คำตอบของความคุ้มค่าเสมอไป อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงใหม่ ด้วยรถยนต์ และเรือสินค้า เป็นตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการเกี่ยวกับขนาดของพาหนะที่ใช้บริการ

*การพัฒนาด้านขนาดของรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้า* แต่เดิมนรถบรรทุกที่ใช้จะเป็นรถ 6 ล้อสามารถรับน้ำหนักสินค้าได้ประมาณ 10 ตัน ซึ่งมีข้อเสียคือรถบรรทุกรุ่นเก่ามีโอกาสที่เครื่องยนต์จะชำรุดสูง อีกทั้งการที่มี 6 ล้อทำให้น้ำหนักเฉลี่ยที่กดลง 1 ล้อมาก ไม่เหมาะต่อการเดินทางในพื้นที่ที่ต้งกล่าวที่พื้นดินอ่อนนุ่ม รถมีโอกาสตกหลุมได้ง่าย นอกจากนั้นถ้ายางแตกก็มีโอกาสพลิกคว่ำมากอีกด้วย อย่างไรก็ตามรถบรรทุก 6 ล้อยังเป็นพาหนะหลักสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนไทย กับจุดหมายต่าง ๆ ในประเทศพม่า รวมถึงการเดินทางเข้าสู่ประเทศจีนด้วย ต่อมาได้มีการนำรถบรรทุก 10 ล้อมาใช้ ซึ่งรถบรรทุก 10 ล้อ จะสามารถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 13 ตัน การที่มี 10 ล้อทำให้น้ำหนักเฉลี่ยที่กดลงบนพื้นต่อ 1 ล้อ ต่ำกว่ารถบรรทุก 6 ล้อทำให้อุปสงค์ที่รถตกหลุมน้อยลง และถ้าเกิดยางแตก รถบรรทุก 10 ล้อยังสามารถเดินทางต่อไปได้ และโอกาสที่รถจะพลิกคว่ำก็น้อยกว่ารถบรรทุก 6 ล้อ อย่างไรก็ตามสภาพเส้นทาง และปริมาณอุปสงค์ต่อบริการขนส่งสินค้า ในปัจจุบัน ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการนำรถบรรทุกขนาดใหญ่กว่ารถบรรทุก 10 ล้อ มาให้บริการ



การพัฒนาด้านขนาดของเรือสินค้าที่ใช้ขนส่งสินค้า แต่เดิมเรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขงจะเป็นเรือไม้ สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 20 - 25 ตัน ใช้เครื่องยนต์ดีเซล ซึ่งเป็นเครื่องยนต์เก่า ที่ถอดจากรถบรรทุก จำนวน 1 เครื่อง เรือแบบนี้ในปัจจุบันประเทศลาว และพม่ายังใช้อยู่ ข้อดีของเรือแบบนี้ได้แก่ การซ่อมบำรุงทำได้ง่าย กินน้ำตื้นทำให้เดินทางได้เกือบทั้งปี แต่ข้อเสียของเรือแบบนี้คือ บรรทุกสินค้าได้น้อย เรือมีโอกาสพลิกคว่ำสูง ต่อมาเมื่อประเทศจีนเข้ามามีบทบาทในการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง โดยจีนได้นำเรือสินค้าซึ่งเป็นเรือเหล็ก มีระวางขนน้ำตั้งแต่ 80 ตัน ขึ้นไป เข้ามาให้บริการทำให้การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงมีความปลอดภัยสูงขึ้น ในช่วงแรก ๆ เรือสินค้าส่วนใหญ่ ที่จีนนำเข้ามาให้บริการจะมีระวางขนน้ำ ประมาณ 80 - 120 ตัน ต่อมาได้มีการพัฒนาเรือสินค้าขนาดระวางขนน้ำ 200 ตัน ซึ่งเป็นเรือท้องแบน เรือแบบนี้ไม่เพียงแต่จะกินน้ำตื้น แต่ยังรับน้ำหนักสินค้าได้มากขึ้น และในปัจจุบันนี้เรือ 200 ตัน ยังคงเป็นเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่สุดที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง อย่างไรก็ตามเรือ 200 ตัน ก็มีข้อจำกัดจากความกว้างของเรือที่มีมากกว่าเรือแบบอื่น ๆ ทำให้โอกาสที่เรือจะไปติด หรือครูดชอกหิน ที่โผล่ออกมาตามแม่น้ำโขงมีสูง ทำให้เรือสินค้า 200 ตันถึงแม้จะกินน้ำน้อย แต่ก็ไม่สามารถเดินทางในช่วงฤดูแล้งได้ และบริษัทที่ใช้เรือแบบนี้ก็มีอัตราการประสบอุบัติเหตุที่สูงมาก ซึ่งสาเหตุมาจากลูกเรือขาดความชำนาญ และขนาดของเรือที่ใหญ่เกินไป นอกจากนั้นเรือดังกล่าวยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของตนเองได้อย่างเต็มที่ เพราะเรือดังกล่าวถูกออกแบบให้สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 150 ตัน แต่ในการบรรทุกแอปเปิล จะบรรทุกได้เพียง 144 ตัน เนื่องจากพื้นที่บรรทุกสินค้ามีจำกัด จากการสอบถามผู้ประกอบการพบว่าขนาดของเรือสินค้าที่เหมาะสมจะเป็นเรือขนาด 80 ตัน เนื่องจากสามารถให้บริการได้ตลอดปี, ควบคุมง่าย และทำความเร็วได้สูง การที่เรือสินค้าสามารถให้บริการได้ตลอดปีจะช่วยลดต้นทุนจม (Sunk Cost) จากการที่ต้องจอดเรือไว้เฉย ๆ ในช่วงฤดูแล้ง

- **การพัฒนาด้านบริการ**

การให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ทั้งทางรถยนต์ และทางเรือ ที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันสามารถแบ่งออกได้ 3 ลักษณะคือ

1) การขนส่งระหว่างสถานี หรือการขนส่งระหว่างท่าเรือ (Terminal to Terminal Service)

2) การให้บริการระหว่างจุดหมายในประเทศต้นทาง กับท่าเรือ หรือสถานีขนส่ง ในประเทศปลายทาง (Factory to Terminal to Terminal Service)

3) การขนส่งสินค้า ระหว่างจุดหมายปลายทางในแต่ละประเทศ (Door to Door Service)

ทั้งนี้การขนส่งแต่ละวิธี จะมีรูปแบบการพัฒนาการให้บริการดังต่อไปนี้

**การพัฒนาด้านบริการของรถบรรทุก** การให้บริการของรถบรรทุกจะมีรูปแบบการดำเนินงานในลักษณะที่เจ้าของรถมาขับเอง หรืออาจจะเป็นองค์กรขนาดเล็กมีรถบรรทุกในสังกัดไม่มาก ดังนั้นรูปแบบในการให้บริการจึงมีไม่มาก ส่วนใหญ่จะจำกัดอยู่ที่การรับขนส่งสินค้าระหว่างสถานี (Terminal to Terminal Service) เช่น จากชายแดนไทย – ชายแดนจีน จากนั้นจะต้องว่าจ้างรถบรรทุกของประเทศจีน เพื่อนำสินค้าเข้าไปส่งถึงจุดหมายปลายทางในประเทศจีนต่อไป นอกจากนี้ผู้ประกอบการมักจะหลีกเลี่ยง ที่จะรับงานที่เข้าไปส่งสินค้าถึงจุดหมายที่อยู่ลึกเข้าไปในประเทศปลายทาง (ทั้งประเทศจีน และประเทศไทย) เพราะนอกจากจะมีขั้นตอนทางกฎหมายที่ยุ่งยาก ประเทศปลายทางทั้ง 2 ยังมีการใช้มาตรการคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศนั้น ๆ อีกด้วย อย่างไรก็ตามถ้าผู้ใช้บริการติดต่อผ่านผู้ประกอบการบางราย ที่เป็นตัวกลางในการติดต่อหารรถบรรทุก ก็จะได้รับความสะดวกในด้านของการหารถมารับช่วงต่อการขนส่งสินค้า

**การพัฒนาด้านบริการของเรือสินค้า** การขนส่งสินค้าทางเรือตั้งแต่แรกจะมีการให้บริการแบบ การรับขนส่งสินค้าระหว่างจุดหมายในประเทศต้นทาง กับท่าเรือ หรือสถานีขนส่งในประเทศปลายทาง (Factory to Terminal to Terminal Service) ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่มีบริการในลักษณะนี้จะเป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดรัฐบาลจีน หรือรัฐวิสาหกิจ สังกัดเขตปกครองสิบสองปันนา รัฐวิสาหกิจเหล่านี้จะดำเนินกิจกรรมขนส่งทั้งทางรถยนต์ (ขนส่งสินค้าภายในประเทศจีน) และทางเรือ (ทั้งที่เป็นการขนส่งภายในประเทศจีน และการขนส่งสินค้าระหว่างมณฑลยูนนาน กับประเทศในแถบกลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน ซึ่งได้แก่ ประเทศลาว, ประเทศพม่า และประเทศไทย) นอกจากนี้ยังมีผู้ประกอบการขนาดเล็ก (รัฐวิสาหกิจ ของประเทศจีน) ซึ่งผู้ประกอบการในกลุ่มนี้จะให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือเท่านั้น (Terminal to Terminal Service) อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการในกลุ่มนี้ก็มี การติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศจีนรายอื่น ๆ ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าได้ ถ้าต้องการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือเชียงแสน กับจุดหมาย

ต่าง ๆ ในประเทศจีน ต่อมาเมื่อมีการร่วมทุนกันระหว่างผู้ประกอบการไทย กับผู้ประกอบการจีน ทำให้เกิดการพัฒนารับบริการขนส่งสินค้าไปสู่รูปแบบการให้บริการแบบครบวงจร กล่าวคือการรับส่งสินค้าสามารถให้บริการครอบคลุมไปถึงจุดหมายปลายทางที่อยู่ในทั้งสองประเทศ (Door to Door Service) ซึ่งผู้ประกอบการประเภทนี้อาจจะไม่ได้จำกัดอยู่ที่ผู้ประกอบการที่มีทั้งรถยนต์และเรือสินค้า ไว้ให้บริการ แต่ยังรวมถึงผู้ประกอบการที่มีเรือชายฝั่ง กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศจีน และไทย ทำให้การบริการที่เกิดขึ้นไปสู่รูปแบบของ One Stop Shop ซึ่งในปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ต่างพยายามสร้างเครือข่ายของตนเพื่อพัฒนาไปสู่รูปแบบดังกล่าว

ไม่ว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเซียงรุ่ง จะพัฒนาไปสู่บริการในรูปแบบใดก็ตาม สิ่งที่เป็นจุดอ่อนของการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวยังไม่มีก็คือการประกันภัย ถึงแม้ว่าในทางปฏิบัติผู้ประกอบการจะรับผิดชอบต่อสินค้าที่ทำการขนส่ง ภายใต้เงื่อนไขที่ผู้ประกอบการแต่ละรายกำหนด เช่นมูลค่าของสินค้าไม่มากเกินไป, สินค้าต้องไม่มีขนาดเล็กเกินไป แต่ถ้าผู้ประกอบการมีการประกันสินค้าในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานสากลก็จะทำให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจมากขึ้น และผู้ประกอบการเองก็จะลดความเสี่ยงจากการที่สินค้าเสียหาย

#### 3.4 ผู้ได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเซียงรุ่ง

การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ และทางเรือสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเซียงรุ่ง มีส่วนสำคัญ ไม่เพียงแต่การขยายการค้าระหว่างประเทศทั้งสองเท่านั้น แต่ยังก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่าง ๆ ขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งต่อไปนี้จะเป็นการพิจารณาผู้ได้รับผลประโยชน์จากการเกิดกิจกรรมการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จะแบ่งออกได้ดังต่อไปนี้

**ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า** หรืออาจจะกล่าวได้ว่าผู้ได้รับประโยชน์ในกลุ่มนี้ก็คือนักธุรกิจที่ทำการค้า-ขายอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งถ้าการขนส่งสินค้าผ่านประเทศพม่า และการขนส่งสินค้าโดยใช้แม่น้ำโขงไม่เกิดขึ้น การติดต่อทำการค้าระหว่างประเทศไทย โดยเฉพาะระหว่างจังหวัดเชียงราย กับมณฑลยูนนานจะทำได้เฉพาะทางทะเล และทางอากาศ ทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งสินค้าสูงขึ้น ดังนั้นการบุกเบิกเส้นทางขนส่งสินค้า ทั้งทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า และทางเรือที่เดินทางโดยใช้แม่น้ำโขง จึงทำให้เกิดประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการดังต่อไปนี้

- 1) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งสินค้าทางทะเล และทางอากาศ
- 2) เพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า ผู้ใช้บริการมีทางเลือกมากขึ้นจากรูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย กับมณฑลยูนนาน นอกจากนั้นผู้ให้บริการในประเทศจีน ยังสามารถใช้บริการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อขนส่งมาที่ท่าเรือในประเทศไทย ซึ่งทำได้สะดวกกว่าการขนส่งสินค้าจากมณฑลยูนนาน ไปสู่ท่าเรือ Huang Pu นครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งจะต้องมีการถ่ายสินค้าลงรถไฟ หรือรถยนต์บรรทุกเพื่อเดินทางต่อไปยังมณฑลยูนนาน
- 3) ช่วยในการเปิดตลาดสินค้า เมื่อการขนส่งทำได้สะดวกขึ้น ในขณะที่ต้นทุนการขนส่งต่ำลง ทำให้ราคาสินค้าไม่สูงขึ้นมากนัก จึงเอื้ออำนวยต่อการเปิดตลาด ในประเทศปลายทาง

**ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า** การที่กระตุ้นทางคมนาคม ขนส่งสินค้าทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า และทางเรือ โดยใช้แม่น้ำโขง ทำให้เกิดกิจการรับส่งสินค้าขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการจะได้รับผลประโยชน์ ไม่เพียงแต่ กำไรจากการดำเนินงาน แต่ยังสามารถได้รับผลประโยชน์จากการติดต่อกับหน่วยธุรกิจอื่น ๆ ในทั้งสองประเทศ รวมถึงในประเทศพม่า และประเทศลาว ด้วย ซึ่งการติดต่อดังกล่าวจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถพัฒนาการให้บริการได้อย่างหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มบริการไปสู่การให้บริการแบบครบวงจร หรือการขยายธุรกิจ โดยการเพิ่มกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งบางรายนอกจากจะดำเนินงานรับขนส่งสินค้าแล้ว ยังประกอบการในธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเปิดร้านขายสินค้าท้องถิ่น และสินค้าที่นำเข้ามาจากอีกประเทศ, ธุรกิจการท่องเที่ยว รวมไปถึงการทำธุรกิจ Export - Import ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย ด้วย

**ประชาชนในประเทศที่เกี่ยวข้อง** ซึ่งได้แก่ประชาชนในประเทศจีน, พม่า, ลาว และไทย ซึ่งผลประโยชน์ที่ตกกับประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้ 2 ลักษณะดังต่อไปนี้

1. การได้รับประโยชน์จากการบริโภคสินค้าได้ ด้วยค่าใช้จ่ายที่ต่ำลง การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า และทางเรือโดยใช้แม่น้ำโขง ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่ำลงเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าระหว่างมณฑลยูนนาน กับประเทศไทย ทางอากาศ และทางทะเล ทำให้ราคาสินค้าต่ำลงด้วย

2. การได้รับประโยชน์จากการเข้าไปมีรายได้จากกิจกรรมการขนส่งสินค้า การเกิดกิจกรรมขนส่งสินค้าทำให้เกิดการจ้างงานขึ้น ได้แก่ การจ้างพนักงานประจำสำนักงาน, ลูกเรือ, กรรมกรขนส่งสินค้า, คนงานนับของ ฯลฯ นอกจากนั้นการจ้างงานก็ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะแรงงานชาวจีน และชาวไทยเท่านั้น แต่แรงงานชาวพม่า และลาวก็มีโอกาสได้รับผลประโยชน์ดังกล่าวด้วย

**ประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง** กิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ทางรถยนต์ และทางเรือ ที่ใช้แม่น้ำโขง จะมีประเทศที่เกี่ยวข้องรวม 4 ประเทศซึ่งได้แก่ ประเทศจีน, ประเทศไทย ประเทศพม่า และประเทศลาว ซึ่งประเทศต่าง ๆ เหล่านี้ต่างก็ได้รับผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) **ประเทศจีน** การขนส่งสินค้าที่เกิดขึ้นนี้ประเทศจีน จะเป็นประเทศที่ได้รับผลประโยชน์มากที่สุด ทั้งในด้านของการขยายการค้า และในด้านของการควบคุมการขนส่งสินค้าโดยใช้แม่น้ำโขง

**ผลประโยชน์ที่จีนได้รับจากการขยายการค้า :** เกิดขึ้นจากการที่สินค้าของจีนมีราคาถูกเมื่อรวมกับต้นทุนการขนส่งสินค้าที่ต่ำ ทำให้ศักยภาพในการตลาดของสินค้าจีนสูงขึ้น ในที่สุดสินค้าจีนสามารถเข้ามาตีตลาดสินค้าไทย ทั้งในประเทศพม่า, ประเทศลาว และในประเทศไทย นอกจากนั้นจีนยังสามารถใช้ท่าเรือในประเทศไทย ซึ่งสามารถทำได้สะดวกกว่า และมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าการใช้ท่าเรือในมณฑลกว่างตุง เพื่อทำการส่งออกสินค้าที่ผลิตจากมณฑลยูนนานหรือมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้อื่น ๆ ที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land Locked) ไปสู่ประเทศอื่น ๆ ต่อไป

**ผลประโยชน์ที่จีนได้รับจากการควบคุมการขนส่งสินค้าในแม่น้ำโขง :** ถึงแม้ว่าในกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางเรือโดยใช้แม่น้ำโขง ส่วนใหญ่เรือสินค้าจะเดินทางในแม่น้ำโขงช่วงที่เป็นเขตแดนของประเทศพม่า และประเทศลาว แต่การขนส่งทางแม่น้ำโขงในปัจจุบันนี้อยู่ภายใต้การควบคุมของประเทศจีน เนื่องจากเรือสินค้าที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ทั้งหมด (ระวางขนน้ำตั้งแต่ 80 ตันขึ้นไป) เป็นเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือจีน ทำให้รัฐบาลจีนสามารถควบคุมกิจกรรมการขนส่งสินค้าได้ ทั้งในด้านของการควบคุมจำนวนเรือสินค้า, มาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือสินค้า เช่น การควบคุมจำนวนลูกเรือ, การกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำของลูกเรือ และพนักงานในบริษัทเดินเรือ นอกจากนั้นประเทศจีนสามารถควบคุมการเดินเรือ ได้จาก

การควบคุมระดับน้ำในแม่น้ำโขง เนื่องจากในประเทศจีนได้สร้างเขื่อนเก็บกักน้ำขนาดใหญ่จำนวน 4 เขื่อน ซึ่งมีผลต่อระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่อยู่ทางตอนล่างลงไป โดยในฤดูแล้ง (ประมาณเดือนเมษายน) จะมีการปล่อยน้ำเพื่อช่วยในการเดินเรือในแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตามถ้าพิจารณาให้ดีจะพบว่า การผูกขาดการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงของประเทศจีน ไม่ได้เกิดขึ้นจากปัจจัยทางการเมืองอย่างเดียว (เนื่องจากประเทศจีนเป็นประเทศมหาอำนาจ) แต่ประสบการณ์การเดินเรือในแม่น้ำโขงของชาวจีนที่สะสมมาเป็นเวลานาน ก็มีอิทธิพลสำคัญต่อการสร้างอำนาจในการผูกขาดการเดินเรือสินค้าของจีน ในปัจจุบันมีเพียงบุคลากรชาวจีนเท่านั้น ที่สามารถนำเรือสินค้าที่มีขนาดระวางขนน้ำตั้งแต่ 80 ตันขึ้นไป เดินทางในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทย - จีน ได้อย่างปลอดภัย ประเทศไทย, ประเทศพม่า และประเทศลาว ยังไม่มีบุคลากรที่มีความสามารถดังกล่าวอยู่ในปัจจุบัน

*ผลประโยชน์อื่น ๆ ที่ได้รับ :* เช่น เกิดอุตสาหกรรมต่อเรือที่เมืองซือเหมา ในมณฑลยูนนาน และขยายสู่เมืองเชียงรุ่ง ซึ่งเป็นเมืองท่า อุตสาหกรรมดังกล่าวก็ให้เกิดการสร้างงานขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้เนื่องจากการต่อเรือสินค้าในแม่น้ำ ของประเทศจีนยังเป็นแบบการเน้นการใช้แรงงาน (Labor Intensive) ซึ่งในมณฑลยูนนานมีแรงงานค่าแรงต่ำอยู่อย่างมากมาย

2) *ประเทศไทย* การบุกเบิกเส้นทางขนส่งสินค้าดังกล่าว ทำให้สินค้าของประเทศไทยต้องเผชิญกับคู่แข่งที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังสามารถแสวงหาผลประโยชน์จากการใช้ปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ที่มีมณฑลยูนนานมีอยู่อย่างมากมาย และมีราคาต่ำมาทำการผลิตสินค้า เพื่อแข่งขันกับประเทศอื่นต่อไป นอกจากนั้นสินค้าจากประเทศไทยยังสามารถขยายตลาดได้ เนื่องจากสินค้าไทย โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคหลายชนิด ยังเป็นที่ต้องการของตลาดไม่จำกัดเฉพาะมณฑลยูนนาน แต่ยักรวมถึงตลาดในมณฑลอื่น ๆ ทางตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน, ตลาดในประเทศลาว และประเทศพม่าอีกด้วย สำหรับในด้านของการบริการขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาถึงบุคลากรระดับผู้ประกอบการจะพบว่า ในปัจจุบันมีนักธุรกิจไทยไปรวมลงทุนทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยใช้แม่น้ำโขงกับประเทศนักธุรกิจชาวจีน ซึ่งผู้ประกอบการชาวไทยไม่เพียงแต่จะทำธุรกิจการขนส่งสินค้าเท่านั้น แต่ยักรวมถึงธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การทำธุรกิจ Export - Import ระหว่างมณฑลยูนนานกับประเทศไทย ซึ่งนักธุรกิจไทยจะมีเครือข่ายกับกลุ่มนักธุรกิจชาวจีน ซึ่งมีประโยชน์ในด้านที่ทำให้ได้รับประโยชน์ทางด้านข้อมูลข่าวสารในการดำเนินธุรกิจ และการขยายธุรกิจ ดังนั้นจึงสามารถกล่าวได้ว่าประเทศไทยมีความ

พร้อมด้านบุคลากรในระดับผู้ประกอบการ สำหรับบุคลากรในระดับปฏิบัติงาน ในส่วนของพนักงานประจำท่าเรือ ซึ่งได้แก่พนักงานนับช่อง, พนักงานควบคุมการลงสินค้า และควบคุมการปล่อยเรือ ในปัจจุบันนี้ท่าเรือสำคัญในเขตปกครองสิบสองปันนา ได้แก่ ท่าเรือกวนเหล่ย และท่าเรือเชียงรุ่ง บริษัทที่มีผู้ประกอบการชาวไทยร่วมลงทุนอยู่ จะมีพนักงานชาวไทยทำงานร่วมอยู่ด้วย แต่บุคลากรในระดับผู้ปฏิบัติงาน ในส่วนของพนักงานประจำเรือ ประเทศไทยยังไม่มี ทั้งนี้บุคลากรกลุ่มนี้ยังต้องใช้พนักงานชาวจีน ซึ่งข้อดีประการหนึ่งก็คือ พนักงานชาวจีนมีค่าจ้างที่ไม่สูงมากนัก, มีความชำนาญในการปฏิบัติงาน และมีวินัยในการทำงานสูง สำหรับปัจจัยทางด้านอุปกรณ์ ประเทศไทยยังขาดแคลนอีกมาก ทั้งนี้เนื่องจากท่าเรือเชียงแสนยังไม่มีโกดังสินค้า และประเทศไทยยังไม่มีเรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง อย่างไรก็ตามในทางภาคเอกชนมีการก่อสร้างโกดังสินค้า และมีโครงการสร้างอุต่อเรือ ซึ่งจะช่วยให้ประเทศไทยได้เข้าไปมีบทบาทในการขนส่งสินค้าในอนาคตมากขึ้น เมื่อพิจารณาในภาพรวมจะพบว่า การเข้าไปดำเนินงานทางด้านธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยใช้แม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ถึงแม้ว่าจะมีนักธุรกิจชาวไทยเข้าไปประกอบการ แต่ผลประโยชน์ส่วนใหญ่ยังคงตกกับประเทศจีน ทั้งนี้เนื่องจากบริษัทเหล่านั้นต่างก็จดทะเบียนเป็นบริษัทจีน และเรือสินค้าที่ใช้ก็เป็นเรือที่ต่อขึ้นในประเทศจีน และจดทะเบียนเป็นเรือจีน ในปัจจุบันประเทศไทยยังได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขง และทางบกผ่านประเทศพม่า น้อยมาก และอาจจะสูญเสียผลประโยชน์ในส่วนที่เกี่ยวกับการลักลอบขนสินค้าหนีภาษี (โดยใช้เส้นทางทางบกผ่านชายแดนประเทศพม่า), แรงงานผิดกฎหมาย, ปัญหายาเสพติด, ปัญหาโสเภณีต่างชาติ ฯลฯ

3) *ประเทศพม่า* การบุกเบิกเส้นทางขนส่งสินค้าดังกล่าวทำให้ประเทศพม่าได้รับผลประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

*ผลประโยชน์ที่พม่าได้รับจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในแม่น้ำโขง* : การคมนาคมภายในประเทศพม่า ทำได้ยากลำบาก เนื่องจากต้องเดินทางผ่านภูมิประเทศที่เป็นเทือกเขาสูง เมื่อมีทางเลือกในการใช้การขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขง ทำให้การขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศพม่า กับประเทศจีน และประเทศไทย รวมทั้งสินค้าในประเทศพม่าเอง ทำได้รวดเร็วขึ้น มีค่าใช้จ่ายที่ต่ำลง ทำให้ประชาชนของพม่าสามารถซื้อหาสินค้าต่าง ๆ ได้ในราคาที่ไม่สูงนัก และยังทำให้สินค้าจากประเทศพม่ามีช่องทางในการเข้าสู่ตลาด ทั้งในประเทศจีน และประเทศไทยมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ การที่ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศพม่าต่ำกว่าประเทศไทย, ประเทศจีน และประเทศลาว ทำให้

เรือสินค้านิยมมาเติมน้ำมันดีเซลที่เมืองซีตองเรือ หรือบ้านโป่ง ในประเทศพม่า ซึ่งเมื่อดังกล่าว อยู่ตรงข้ามเมืองมอม ของประเทศลาว ซึ่งเป็นด่านชำระค่าผ่านทาง ก่อนเข้าสู่ชายแดนระหว่าง ประเทศลาว - ประเทศไทย

**ผลประโยชน์ที่พม่าได้รับจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบก :** การพัฒนาเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศไทย(จังหวัดเชียงราย) กับมณฑลยูนนาน(เขตปกครองสิบสองปันนา) ทางบกผ่านประเทศพม่า ทำให้เกิดโครงการสร้าง และปรับปรุงเส้นทางคมนาคม ดังที่ได้กล่าวถึงไปแล้วในบทที่ 2 ซึ่งโครงการต่าง ๆ มีผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบกชาวพม่า มีต้นทุนการดำเนินงานที่ต่ำลงเนื่องจากการที่มีถนนคอนกรีต ทำให้ลดความเสียหายของพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้า ทำให้ค่าซ่อมบำรุงพาหนะลดลง ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชาวพม่าสามารถลดราคาค่าขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันกับการขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศจีน

**ผลประโยชน์อื่น ๆ ที่พม่าได้รับ :** การขนส่งสินค้า ก็ให้เกิดการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในประเทศพม่า และก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้า ปัจจุบันทั้งสองจะมีส่วนพัฒนาเขตชนบทของประเทศพม่าให้เจริญขึ้น และสามารถใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติที่พม่ามีอยู่มากมายได้สะดวกขึ้น อย่างไรก็ตามในมุมมองของชนกลุ่มน้อย อาจไม่พอใจกับการพัฒนาเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากเกรงว่ารัฐบาลพม่าอาจใช้ประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาชนกลุ่มน้อย

4) **ประเทศลาว :** นอกเหนือจากผลประโยชน์ที่ประเทศลาวจะได้รับจากการขยายการค้าระหว่างประเทศลาว กับประเทศไทย และประเทศจีน ซึ่งการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงทำให้ค่าขนส่งสินค้าต่ำลง และสินค้าของลาวมีช่องทางในการขนส่งสู่ตลาดมากขึ้น ประเทศลาวยังได้รับประโยชน์จากการทำสัญญากับประเทศจีน ในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินทางในแม่น้ำโขงช่วงที่ผ่านชายแดนพม่า - ลาว ซึ่งในช่วงดังกล่าวเรือสินค้าของจีน จะต้องเสียค่าผ่านทางให้แก่ด้านของประเทศลาว ซึ่งในอดีตค่าผ่านทางมีการเก็บในอัตราที่สูงมาก ประมาณ 10,000 บาท ต่อลำ (ถนอมศักดิ์ เสรีวิทยสวัสดิ์, สัมภาษณ์ , 30 ธันวาคม 2542) สำหรับเรือสินค้า 80 ตันขึ้นไป (ประมาณปี พ.ศ.2535-2536) จากนั้นก็มีการเก็บในอัตราที่ต่ำลงคือประมาณ 2,000 - 3,000 บาท (ประมาณปี พ.ศ. 2539) ต่อลำ สำหรับเรือสินค้า 80 ตันขึ้นไป สำหรับปัจจุบันนี้จะเก็บประมาณ 800 - 1,000 บาท ต่อลำ สำหรับเรือสินค้า 80 ตันขึ้นไป ซึ่งในทางปฏิบัติด้านของ



ลาวจะรับค่าผ่านทางเป็นเงินหยวน หรือในบางครั้งก็จะรับเป็นเงินเหรียญสหรัฐ

### 3.5 โอกาสที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้า

ในปัจจุบันประเทศที่ได้รับผลประโยชน์จากการทำการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับเมืองเชียงรุ่ง ทั้งทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า และทางเรือโดยใช้แม่น้ำโขง ก็คือประเทศจีน ทั้งนี้เนื่องจากประเทศจีนมีปัจจัยสนับสนุนทั้งทางด้านอำนาจทางการเมืองระหว่างประเทศ และการที่ประเทศจีนเป็นตลาดสินค้าขนาดใหญ่ การที่ประเทศไทยจะเข้าไปแสวงหาผลประโยชน์ รัฐบาลไทยควรเข้าไปมีส่วนร่วมในการเจรจาในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งกับประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นประเทศพม่า, ประเทศลาว และประเทศจีน การเจรจาดังกล่าวอาจจะไม่จำกัด เฉพาะการขนส่งทางรถยนต์ และทางเรือ ซึ่งไทยค่อนข้างจะเสียเปรียบ เนื่องจากมีค่าจ้างแรงงานที่สูงกว่า และยังมีขาดแคลนบุคลากรที่มีความชำนาญ อย่างไรก็ตามไทยควรใช้ประโยชน์จากการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนไปประเทศที่สาม เช่นเดียวกับที่สิงคโปร์ประสบความสำเร็จในการเป็นตัวกลางในการซื้อ - ขายสินค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยควรใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าจากมณฑลทางตะวันตกเฉียงใต้ของจีนซึ่งเป็นมณฑลที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ให้เดินทางผ่านประเทศไทยเพื่อใช้ทำเรือสินค้าของประเทศไทย เช่น ทำเรือแหลมฉบัง ในการส่งออกไปประเทศอื่นต่อไป ทั้งนี้ประเทศไทยควรที่จะสร้างโกดังสินค้า และสถานีการขนส่งที่ได้มาตรฐานที่เชียงแสน เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมภายในประเทศของไทย ทั้งนี้เพื่อรักษาคุณภาพสินค้าจากประเทศจีนโดยเฉพาะสินค้าเพื่อการส่งออก สำหรับรอการส่งออกไปประเทศที่สาม นอกจากนั้นประเทศไทยควรใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางอากาศ ซึ่งประเทศไทยสามารถแข่งขันกับประเทศจีนได้ทั้งนี้เนื่องจาก มีความพร้อมทั้งทางด้านบุคลากรที่มีความสามารถ และอุปกรณ์ที่ทันสมัยรองรับ โดยเฉพาะเมื่อสนามบินหนองงูเห่าสร้างเสร็จ ทางด้านผู้ประกอบการชาวไทย นอกจากการเข้าไปร่วมลงทุนกับนักธุรกิจชาวจีน ควรหาทางสร้างพันธมิตรทางธุรกิจกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทั้งในประเทศลาว และประเทศพม่า เพื่อหาช่องทางขยายบริการขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมทุกประเทศในเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ นอกจากนั้นนักธุรกิจชาวไทยควรปรับปรุงในส่วนของการให้บริการ เช่น การกำหนดเวลาเข้า-ออก ของเรือสินค้า ให้เป็นเวลามาตรฐาน เพื่อความมั่นใจของผู้ใช้บริการ รวมถึงการนำบริการประกันภัยสินค้ามาให้ลูกค้าเลือก ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์กับทั้งบริษัทประกันภัยของประเทศไทย และประเทศจีน