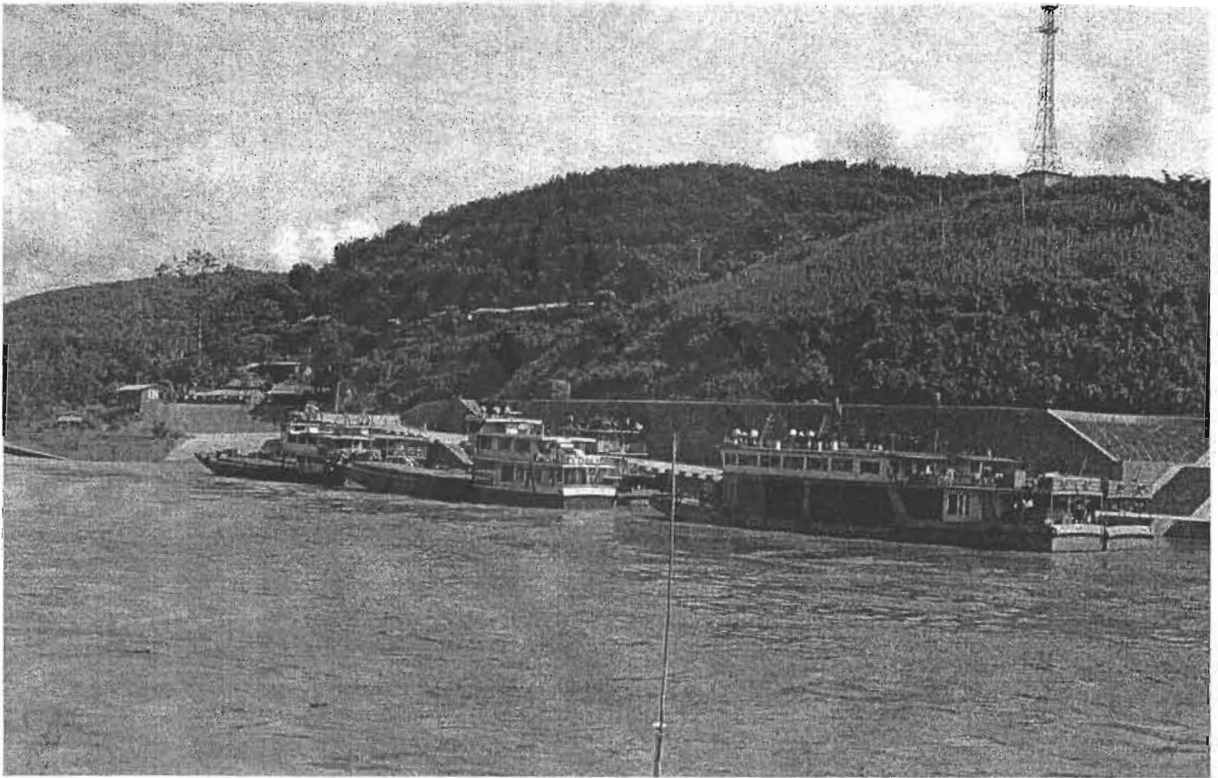


# รายงานการวิจัย

เรื่อง

การศึกษาสำรวจเส้นทางการขนส่งทางน้ำของสินค้าตู้  
กรุงเทพ-คุนหมิง



โดย

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศาสตราจารย์ ดร. กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ

รองศาสตราจารย์ ดร. สุพล ดุรงค์วัฒนา

นางสาว กฤษณา ปุณณยางกูร

นางสาว วรรณภา วัดบุญเลี้ยง

กันยายน 2548

# สารบัญ

		หน้า
บทคัดย่อ		
บทที่ 1	บทนำ	
	1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
	1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-1
	1.3 ประโยชน์ของการศึกษา	1-2
	1.4 วิธีการศึกษา	1-2
	1.5 ผู้รับผิดชอบโครงการ	1-2
	1.6 ระยะเวลาโครงการ	1-2
	1.7 การกำหนดขอบเขตของการศึกษา	1-3
บทที่ 2	ข้อมูลเกี่ยวกับเขตการค้าของจีนตอนใต้และไทยตอนบน	
	2.1 เขตการค้าของจีนตอนใต้	2-1
	2.1.1 ข้อมูลทั่วไป	2-1
	2.1.2 ท่าเรือที่สำคัญของเขตปกครองสิบสองปันนา	2-3
	1) ท่าเรือเชียงรุ่ง	2-3
	2) ท่าเรือซือเหมา	2-3
	3) ท่าเรือกวนเหล่ย์	2-4
	2.1.3 วิธีการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีนตอนใต้	2-19
	2.1.4 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	2-20
	2.1.5 ปัญหาของการขนส่งทางน้ำและแนวทางการแก้ไข	2-23
	2.2 เขตการค้าของไทยตอนบน	2-24
	2.2.1 ความเป็นมา	2-36
	2.2.2 ลักษณะทางกายภาพ	2-36
	2.2.3 ศักยภาพของท่าเรือ	2-37
	2.2.4 สินค้าและปริมาณการค้า	2-37
	2.2.5 ปริมาณเรือเข้า-ออก	2-38
	2.2.6 ค่าภาระท่าเรือ	2-38
	2.3 ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางเรือจากจีนตอนใต้มายังเชียงราย	2-41

	หน้า
2.3.1 ข้อมูลเรือจีนจากกวนเหล่ย	2-41
2.3.2 บทสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ	2-42
2.3.3 ความคิดเห็นของหอการค้าจังหวัดเชียงรายในการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2	2-43
<b>บทที่ 3</b>	
<b>ปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือกในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางบกหรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ</b>	
3.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือกในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางบกหรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ	3-1
3.1.1 ฤดูกาล	3-1
3.1.2 ความปลอดภัย	3-2
3.1.3 มาตรการด้านภาษี	3-3
3.1.4 ความสะดวกในการติดต่อ	3-4
3.1.5 ลักษณะและปริมาณสินค้าที่ขนส่ง	3-4
3.1.6 ความเชื่อถือได้	3-4
3.1.7 ความสะดวกในการผ่านพื้นที่ของประเทศที่ 3	3-8
3.1.8 ปัจจัยอื่นๆ	3-9
3.2 กรณีศึกษา	3-9
3.2.1 บริษัทวันฉวีแม่สาย จำกัด	3-9
3.2.2 บริษัททีวีเอฟ 2002 จำกัด	3-9
3.2.3 หจก. จี เอส แม่สายเอ็กซ์พอร์ต	3-10
3.2.4 บริษัท Siam Trading จำกัด	3-10
3.2.5 บริษัท ที อี อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	3-10
3.2.6 บริษัท 168 จำกัด	3-11
3.2.7 บริษัท อินจัสโก้ (ประเทศไทย) จำกัด	3-11
3.2.8 บริษัท Honest Concept จำกัด	3-11
3.2.9 บริษัท บุญทิพย์ ฟู๊ด โปรดักส์ จำกัด	3-11
3.2.10 บริษัท เหนือสุดการค้า จำกัด	3-12
3.2.11 บริษัท นอร์ทเทิร์น อินเตอร์เทรด แอนด์ เซอร์วิส จำกัด	3-12
3.2.12 บริษัท เชียงราย ฟู๊ดสตัฟฟ์อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต จำกัด	3-13
3.2.13 บริษัท เอส ดี แอล เทรคคิง จำกัด	3-13

	หน้า
3.2.14 บริษัท เชียงใหม่ชลหั่ว จำกัด	3-13
3.2.15 บริษัท กรุงศรีอุตสาหกรรมสิ่งทอ จำกัด	3-14
<b>บทที่ 4</b>	
<b>โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของการขนส่งโดยทางเรือ</b>	
4.1 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของการขนส่งทางเรือ	4-1
4.1.1 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก (80-99 ตัน) ปี 2547	4-1
4.1.2 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดกลาง (100-199 ตัน) ปี 2547	4-5
4.1.3 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ (200 ตันขึ้นไป) ปี 2547	4-7
4.1.4 สรุปค่าใช้จ่ายของเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก กลาง และใหญ่	4-10
4.1.5 รายละเอียดค่าระวางขนส่งจากผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) ในเส้นทางกรุงเทพ - कुनหมิง	4-13
<b>บทที่ 5</b>	
<b>สรุปและเสนอแนะ</b>	
5.1 สรุป	5-1
5.1.1 ข้อมูลด้านกายภาพ	5-1
1) ด้านท่าเรือ	5-1
2) ด้านเส้นทาง	5-1
5.1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ	5-2
1) สภาพเศรษฐกิจของจีนตอนใต้	5-2
2) สภาพเศรษฐกิจของไทยตอนเหนือ	5-2
5.1.3 ข้อมูลด้านต้นทุนค่าขนส่งทางเรือ	5-2
5.2 ข้อเสนอแนะ	5-3
<b>ภาคผนวก</b>	
ภาคผนวก ก	แผนที่เส้นทางเดินรถ
ภาคผนวก ข	แผนที่เส้นทางเดินเรือ
ภาคผนวก ค	ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบก
ภาคผนวก ง	ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ
ภาคผนวก จ	ข้อมูลของบริษัทกรณีศึกษาที่ขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้กับไทยตอนบน

## สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 2.1	การค้าระหว่างไทย - จีน(ตอนใต้) ปี 2544-2547 (มกราคม-กันยายน)	2-25
ตารางที่ 2.2	มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับจีน(ตอนใต้) ปี 2545-2547 (มกราคม-กันยายน)	2-26
ตารางที่ 2.3	มูลค่าการค้าผ่านแดนของไทย - จีนตอนใต้ปี 2545-2547 (มกราคม-กันยายน) รายเดือน	2-27
ตารางที่ 2.4	รายการสินค้าสำคัญ 10 อันดับแรก ส่งออกทางชายแดนไทย-จีน (ตอนใต้) ปี 2545-2547	2-28
ตารางที่ 2.5	รายการสินค้าสำคัญ 10 อันดับแรก นำเข้าทางชายแดนไทย-จีน (ตอนใต้) ปี 2545-2547	2-29
ตารางที่ 2.6	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 1 - 15 มกราคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-30
ตารางที่ 2.7	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 16-31 มกราคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-31
ตารางที่ 2.8	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 1 - 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-32
ตารางที่ 2.9	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 16 - 29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-33
ตารางที่ 2.10	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 1 - 15 มีนาคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-34
ตารางที่ 2.11	สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ ระหว่างวันที่ 16-31 มีนาคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน	2-35
ตารางที่ 4.1	แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวัน ต่อ กม. ของพาหนะต่างๆในขาขึ้น	4-10
ตารางที่ 4.2	แสดงการเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของพาหนะต่างๆ ในขาขึ้น	4-10
ตารางที่ 4.3	แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. ของพาหนะต่างๆในขาถ่วง	4-11
ตารางที่ 4.4	แสดงการเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของพาหนะต่างๆในขาถ่วง	4-12
ตารางที่ 5.1	สรุปต้นทุนรวมต่อตันต่อเที่ยวต่อกิโลเมตรของการขนส่งสินค้าทางเรือ ทั้ง 3 ขนาด	5-3

## สารบัญรูป

	หน้า
ท่าเรือเซียงรู่่ง (จีน) (Jing Hong Port)	2-5 – 2-10
ท่าเรือกวนเหล่ย์ (Guan Kei Port) (จีน)	2-11 – 2-15
ท่าเรือสบเหลย (ลาว)	2-16 – 2-18



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทคัดย่อ

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาศึกษาเพื่อสำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าทางน้ำเส้นทางระหว่างประเทศไทยตอนบนกับประเทศจีนตอนล่าง โดยผ่านทางแม่น้ำโขง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ\*

ผลการศึกษาจากการสำรวจเส้นทางจริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก รวมทั้งการคำนวณทางสถิติ พบว่าเส้นทางการขนส่งทางน้ำ คือแม่น้ำโขง มีระดับความลึกของน้ำเพื่อการขนส่งได้เฉพาะในฤดูน้ำหลาก (มิถุนายน-พฤศจิกายน) เท่านั้น แต่มีอุปสรรคสำคัญคือกระแสน้ำที่มีความแรงมากซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในขณะที่ ในฤดูน้ำแล้ง (ธันวาคม – พฤษภาคม) แม่น้ำโขงจะมีระดับน้ำที่ต่ำมากจนถึงขั้นที่ไม่สามารถเดินเรือได้

อย่างไรก็ดี จากการคำนวณต้นทุนค่าขนส่งทางเรือ พบว่า การขนส่งทางน้ำโดยผ่านทางแม่น้ำโขงมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ต่ำมาก คือ อยู่ระหว่าง 1.497 บาท/ตัน/เที่ยว/กิโลเมตร ถึง 9.821 บาท/ตัน/เที่ยว/กิโลเมตร ขึ้นอยู่กับฤดูกาลและขนาดของเรือ ซึ่งพบว่าต้นทุนค่าใช้จ่ายจะต่ำที่สุดในเที่ยวขาล่อง (จากจีนมาไทย) และแพงที่สุดในเที่ยวขาขึ้น (จากไทยไปจีน)

การศึกษานี้สรุปได้ว่าแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางหลักและมีความเหมาะสมมากในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยตอนบนกับประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูน้ำหลาก สำหรับสินค้าที่มีราคาต่ำ และไม่มีเหมาะสมเลยในฤดูแล้ง รวมทั้งไม่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีราคาสูงและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากความไม่แน่นอนในเรื่องของเวลาในการเดินเรือ ซึ่งขึ้นอยู่กับเป็นอย่างมากกับระดับน้ำ

\* โปรดดูรายงานการศึกษาวิจัยจาก เรื่อง การสำรวจเส้นทางโครงการ การศึกษาสำรวจเส้นทางการขนส่งทางบกของสินค้าผู้ กรุงเทพ-คุณหมิง และเรื่อง การสำรวจเส้นทางโครงการ การศึกษาสำรวจเส้นทางการขนส่งทางอากาศของสินค้าผู้ กรุงเทพ-คุณหมิง, คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.

## Abstract

This paper studies the cargo transport route by water between the Northern Thailand and the Southern China via the Mae Khong River. The purpose of the study is to obtain information for considering the most appropriate cargo transport routes among water, road, and air\*.

The facts finding from the study by the field survey, the interview from the transport operators, the exporters and importers and the statistical calculations are that: the water route via the Mae Khong River has the water depth for transport by vessel only during water season (June-November). But still there is a major obstacle that is the very strong current, whereas during the dry season (December-May), the river has a very shallow water level that the vessel is unable to sail.

However, from the calculations, it is found that the costs of transport by vessel is very low, that is between 1.497 bahts/ton/trip/kilometer and 9.821 bahts/ton/trip/kilometer. This depends upon the season and the size of the vessel. The study also found that the costs will be lowest in the downstream trip (from China to Thailand), and highest in the upstream trip (from Thailand to China).

This paper concludes that the Mae Khong River is the main and most appropriate route for transport the cargo between the Northern Thailand and the Southern China, particularly in the water season and for the low price products. But the Mae Khong River is not at all appropriate for the dry season and for the high value cargo which needs the speed in transport, due to the uncertainty in the time of transport which depends highly on the water level.

---

\* Please see the 2 papers on the survey of the cargo transport route by road and by air, Faculty of Commerce and Accountancy, Chulalongkorn University, 2005.



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 หลักการและเหตุผล

เป็นที่ทราบกันดีว่า ระบบเครือข่ายการขนส่ง (transport Network) และการจัดส่งสินค้า (Logistics) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับสินค้าเพื่อการส่งออก เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญยิ่งต่อความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Advantage) ในการค้าระหว่างประเทศ เพราะราคาและคุณภาพของสินค้าที่จะสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกนั้น ขึ้นอยู่เป็นอย่างมากกับปัจจัยด้านการขนส่งและการจัดส่ง ถ้าประเทศใดมีระบบเครือข่ายการขนส่งและการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพ ก็จะส่งผลให้สินค้าส่งออกของประเทศนั้นมีต้นทุนที่ต่ำและมีคุณภาพที่ดี เช่น สามารถไปถึงตลาดได้ในเวลาที่ลูกค้าต้องการและในสภาพที่เป็นที่ต้องการ ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลายต่างมีการศึกษาในเรื่องระบบเครือข่ายการขนส่งและการจัดส่งสินค้าของประเทศตนเองทั้งสิ้น เช่นในญี่ปุ่นและประเทศในทวีปยุโรป ทั้งนี้เพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการในการวางแผนและดำเนินการขนส่งและจัดส่งสินค้าของตนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับประเทศไทย ยังไม่ปรากฏว่ามีการศึกษาในลักษณะนี้มาก่อน ฝ่ายวิจัย คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จึงเห็นสมควรจัดให้มีการศึกษาเรื่องนี้อย่างจริงจัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิจัยในเรื่องระบบเครือข่ายการขนส่งและการจัดส่งสินค้าของประเทศและในภูมิภาคอื่น โดยในระยะแรกเป็นการสร้างฐานข้อมูลเพื่อการขนส่งซึ่งศึกษาเฉพาะเส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง โดยศึกษาสำรวจเส้นทางที่เป็นไปได้ 3 เส้นทาง คือ ทางทะเล ทางบก และทางน้ำภายในประเทศ และทางอากาศ โดยในโครงการนี้ศึกษาเฉพาะเส้นทางขนส่งทางน้ำโดยผ่านแม่น้ำโขง

### 1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. ศึกษาสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทางน้ำ เฉพาะเส้นทางไทยตอนบน-จีนตอนใต้
2. เป็นฐานข้อมูลเพื่อการตัดสินใจเลือกเส้นทางขนส่งที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการขนส่งสินค้าคู่ ในเส้นทางไทยตอนบน-จีนตอนใต้

### 1.3 ประโยชน์ของการศึกษา

1. ทราบรูปแบบและวิธีการในการจัดการขนส่งและ Logistics ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งแนวทางในการปรับปรุงรูปแบบและวิธีการขนส่งและการจัดส่งที่ใช้อยู่ในปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
2. ช่วยให้ธุรกิจสามารถลดต้นทุนและเวลาในการวางแผน และการดำเนินงานในเรื่องเครือข่ายระบบการขนส่งและการจัดส่งสินค้า และทำให้ธุรกิจของไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับกิจการของต่างชาติได้ ด้วยการลดค่าใช้จ่ายที่ซ้ำซ้อนและไม่ก่อให้เกิดผลได้ลง
3. ผู้บริโภคและสังคมได้รับประโยชน์จากการบริโภคสินค้าที่มีราคาต่ำลง และสามารถส่งสินค้าถึงตลาดได้ในเวลาที่รวดเร็ว

### 1.4 วิธีการศึกษา

ศึกษาและเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

- สำรวจเส้นทางการไหลของสินค้า (real goods flow survey)
- กำหนดเขตพื้นที่ทำการศึกษา (zoning)
- กำหนดกลุ่มสินค้าที่ทำการศึกษา (grouping of cargo)
- กำหนดรูปแบบและวิธีการขนส่ง (grouping of transport means)

### 1.5 ผู้รับผิดชอบโครงการ

1. รศ. ดร. กมลชนก สุทธิวัฒนฤพุดิ
2. รศ. ดร. สุพล คุรงค์วัฒนา
3. นางสาวกฤษณา ปุณณยางกูร
4. นางสาววรรณภา วัฒนบุญเลี้ยง

### 1.6 ระยะเวลาโครงการ

12 เดือน

## 1.7 การกำหนดขอบเขตของการศึกษา

1. การสำรวจเส้นทางการไหลของสินค้า  
ศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้าตั้งแต่ท่าเรือเชียงแสนในจังหวัดเชียงรายไปถึงท่าเรือเชียงรุ่งของจีน โดยทางลำน้ำ
2. การกำหนดเขตพื้นที่ทำการศึกษ  
ศึกษาพื้นที่บริเวณภาคเหนือของไทยและภาคใต้ของจีน
3. การกำหนดกลุ่มสินค้าที่ทำการศึกษ  
ศึกษาสินค้าที่ทำการขนส่งผ่านท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือเชียงรุ่ง และสินค้าที่ขนส่งผ่านจากท่าเรือเชียงรุ่งมายังท่าเรือเชียงแสนเป็นหลัก
4. การกำหนดรูปแบบและวิธีการขนส่ง  
ศึกษาเฉพาะการขนส่งทางลำน้ำในแม่น้ำโขง

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### ข้อมูลเกี่ยวกับเขตการค้าของจีนตอนใต้และไทยตอนบน

การศึกษาในเรื่องการศึกษาสำรวจเส้นทางการขนส่งทางน้ำของสินค้าคู่ กรุงเทพฯ-คุนหมิง ฉบับนี้เป็นการศึกษาที่เน้นการค้าในพื้นที่ของสองประเทศเป็นหลัก คือ ประเทศไทยและประเทศจีน ดังนั้น ในบทนี้จึงขอนำเสนอข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับเขตการค้าของประเทศจีนตอนใต้ และของประเทศไทยตอนบนเพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานที่แสดงให้เห็นถึงสภาพการค้าของประเทศทั้งสองดังกล่าว

#### 2.1 เขตการค้าของจีนตอนใต้

เขตการค้าของจีนตอนใต้ที่มีความสำคัญกับการค้าทางเหนือของไทยคือเขตสิบสองปันนา ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

##### 2.1.1 ข้อมูลทั่วไป

สิบสองปันนาเป็นเขตปกครองตนเอง ตั้งอยู่ทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของมณฑลยูนนาน เมืองเชียงรุ่งหรือจื่อหงเป็นเมืองหนึ่งในเขตสิบสองปันนา ชื่อเมือง “จื่อหง” มีความหมายว่า “เมืองอรุโณทัย” หรือเมืองแห่งรุ่งอรุณ ตั้งอยู่ทางทิศใต้ของยูนนาน มีพื้นที่ 7,003 ตารางกิโลเมตร มีประชากรประมาณ 900,000 คน ประกอบด้วย 13 ชนเผ่า เช่น ไต ฮั่น ฮาหนี(อีก้อ) จิโน ลาฮู(มุเซอ) อี ปะลอง เข้า ว่าเป็นดินแดนที่มีประชากรมากที่สุดคือ ไตลื้อ

ในช่วง 12 ปีที่ผ่านมา สิบสองปันนาจะเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐศาสตร์เป็นหลัก โดยยุทธศาสตร์ที่เน้นหนัก มีดังนี้

##### 1. การเร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรม

เร่งรัดพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น ยางพารา อ้อย น้ำตาล โดยมีพื้นที่ปลูกยางพาราและอ้อยประมาณ 3 ล้านหมู่ หรือประมาณ 1,250,000 ไร่ (2.4 หมู่ = 1 ไร่) เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมสร้างรายได้ให้สิบสองปันนาและประชากรจำนวนมาก

##### 2. การเร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอันได้แก่

- การคมนาคม โดยในช่วง 7 – 8 ปีที่ผ่านมา มีการพัฒนาถนนชนบท รวมถึงการสร้างถนนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน การสร้างทางหลวงคุนหมิง – กรุงเทพฯ

โดยมีนโยบายเน้นหนักเปิดสู่ภายนอก สิบสองปีมานี้จะเร่งพัฒนาท่าเรือ และ สนามบินเชียงรุ่ง ภายใน 3 ปี รัฐบาลสามารถทำให้ด้านสากลต่างๆ ปรับปรุงและพัฒนาไปเป็นอันมาก

- ระบบชลประทาน มีการพัฒนาเป็นผลสำเร็จ มีการสร้างเขื่อนหลายแห่งทำให้สามารถผลิตข้าวเจ้าสนองตลาดได้ และยังมีคุณภาพผลผลิตด้วย
- การสร้างผังเมือง มีการปรับปรุงการสร้างผังเมืองไปเป็นอันมาก

สรุปข้อมูลทางเศรษฐกิจที่สำคัญของเขตปกครองสิบสองปีนา<sup>1</sup>

ประชากร	817,800 คน
พื้นที่	19,125 ตารางกิโลเมตร
เมืองธุรกิจ	เชียงรุ่ง (Jinghong), เหมิ่งไห่ (Menghai), เหมิ่งล่า (Mengla)
ผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (GDPX)	2,916 ล้านหยวน
ภาคเกษตร	1,469 ล้านหยวน
ภาคอุตสาหกรรม	499 ล้านหยวน
ภาคบริการและอื่นๆ	948 ล้านหยวน
รายได้ประชาชาติต่อหัว (National Income per Capital)	
คนในเมือง	3,907 หยวนต่อปี
คนในชนบท	1,166 หยวนต่อปี
อัตราเงินเฟ้อ	20.9%
การค้าระหว่างประเทศ	มูลค่า 105 ล้านเหรียญสหรัฐ
ส่งออก	62.4 ล้านเหรียญสหรัฐ
นำเข้า	22.7 ล้านเหรียญสหรัฐ
การค้าชายแดน	19.9 ล้านเหรียญสหรัฐ
คู่ค้าที่สำคัญของเมืองสิบสองปีนา	พม่า ลาว และไทย
เขตการค้าชายแดน	ต้าหลัว (Daluo) ชายแดนจีน-พม่า
	เหมิ่งหลง (Menglong) ชายแดนจีน-พม่า
	เหมิ่งล่า (Mengla) ชายแดนจีน-ลาว

<sup>1</sup> ที่มา: สถาบันเอเชียศึกษา, 2547

## 2.1.2 ท่าเรือที่สำคัญของเขตปกครองสิบสองปันนา

ท่าเรือระหว่างจีนตอนใต้กับไทยตอนบนมีท่าเรือสำคัญๆ ดังนี้ คือ

### 1) ท่าเรือเชียงรุ่ง

ท่าเรือเชียงรุ่ง งบประมาณก่อสร้าง 40 ล้านบาท เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่เน้นการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยให้ความสำคัญแก่การขนส่งสินค้าเป็นอันดับรองลงมา เนื่องจากผู้โดยสารเลือกที่จะมาลงท่าเรือเชียงรุ่งเป็นจำนวนมาก เพราะท่าเรือชื้อเหมานั้นอยู่ใกล้ โดยอยู่ห่างจากเมืองถึงกว่า 80 กิโลเมตร ถึงแม้ว่าท่าเรือเชียงรุ่งจะสร้างขึ้นภายหลังท่าเรือชื้อเหมาก็ตาม ขณะนี้มีผู้โดยสารแล้วกว่า 20,000 คนต่อปี ส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยว มีทั้งชาวไทยและชาวจีน โดยจำนวนผู้โดยสารซึ่งเป็นชาวไทยกว่าร้อยละ 40 ผู้โดยสารลาวและพม่ามีเป็นจำนวนน้อย สำหรับผู้โดยสารจีนนั้น ส่วนมากเป็นพ่อค้า แม่ค้า หรือพนักงานทำงานบนเรือ โดยมีเรือท่องเที่ยวซึ่งเริ่มสร้างเมื่อ 10 ปีที่แล้ว มีเรือท่องเที่ยว 3 ลำ เป็นเรือท่องเที่ยวขนาดใหญ่ 1 ลำ ส่วนมากเรือจะออกไปที่ท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

#### ลักษณะท่า

ท่าเรือเชียงรุ่งจะดำเนินการจัดการปั้นจั่น หรือ Mobile crane มาติดตั้งที่ท่าเรือประมาณเดือนกันยายน 2547

#### สินค้าเข้า

ลำไยอบแห้ง เครื่องอุปโภคบริโภค แปรรูป

#### สินค้าออก

สินค้าขาเข้าที่สำคัญคือ ผัก ผลไม้ แอปเปิ้ล สาลี่สด กระเทียม หัวหอม

ท่าเรือเชียงรุ่งมีระยะห่างจากท่าเรือเชียงแสนของไทยเป็นระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 380 กิโลเมตร

### 2) ท่าเรือชื้อเหม่า

ท่าเรือชื้อเหม่า เป็นท่าเรือที่เน้นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก ถึงแม้ว่าความลึกของระดับน้ำจะตื้นกว่าที่ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือชื้อเหม่าเป็นท่าเรือที่มีทั้งลานจอดรถและโกดังเก็บสินค้า

#### สินค้านำเข้า

สินค้านำเข้า ได้แก่ มังคุด ทุเรียน ลำไย (ทั้งประเภทอบแห้ง และสด) ไก่แช่แข็ง นับตั้งแต่

ประเทศไทยกับประเทศจีนลงนามในสัญญาความร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้มีผลไม้ กว่า 200 รายการได้รับการยกเว้นภาษี ผลไม้นำเข้าของไทยจึงมีมากขึ้น และทำให้กำลังซื้อดีขึ้น เพราะราคาถูกลง แต่ก็ไม่ได้ทำให้การขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นมากมายนัก

#### สินค้าส่งออก

สินค้าส่งออกได้แก่ แอปเปิ้ลและสาลี่เป็นหลัก รวมถึง กระเทียม ยาสูบ

#### ปริมาณ

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านท่ามีประมาณ 220,000 ตันต่อปี

#### ระยะทาง

ระยะทางจากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ไปยังท่าเรือซือเหมา ประเทศจีนประมาณ 470 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดระยะทางแต่ละท่าดังต่อไปนี้

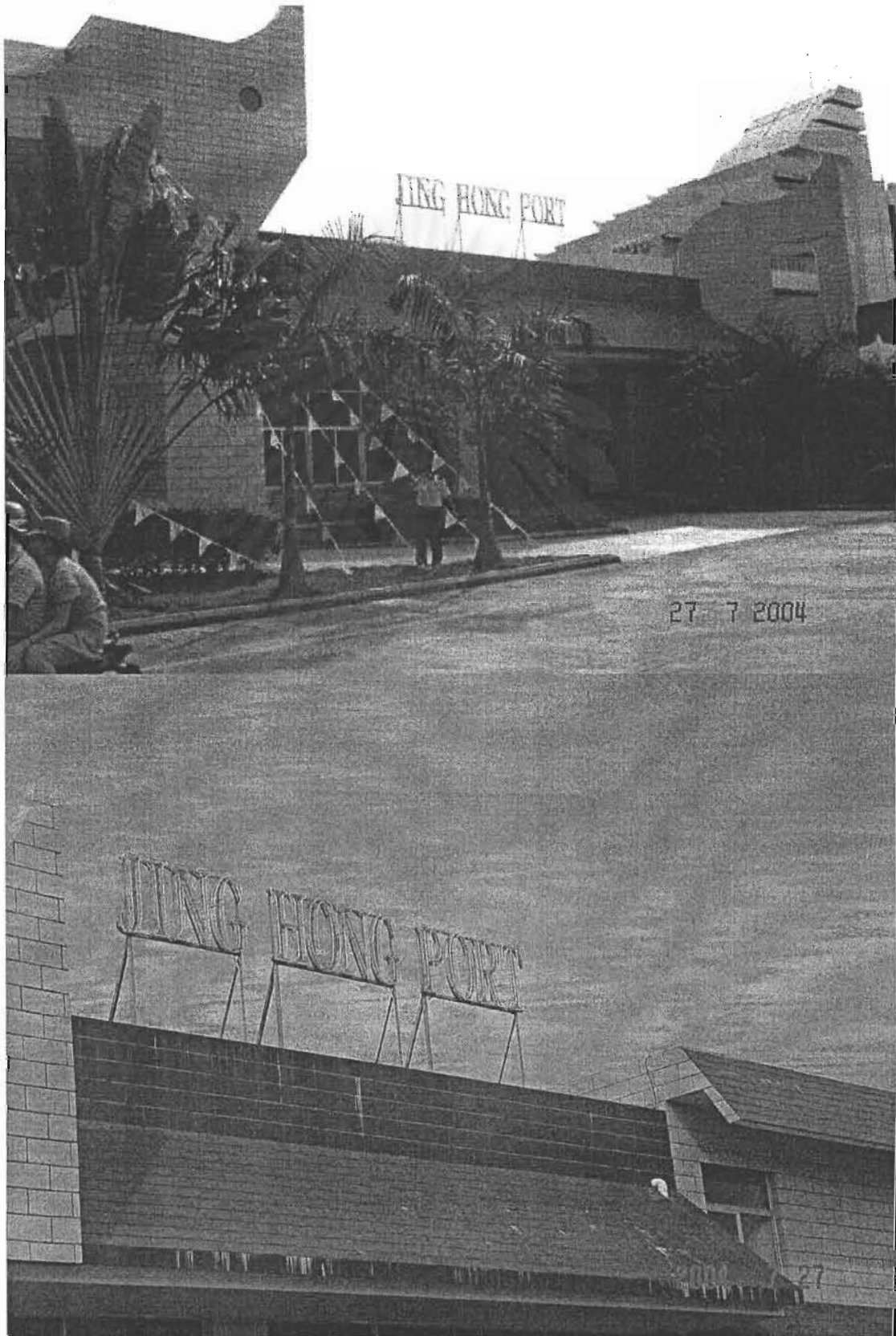
- จากท่าเรือเชียงแสนไปท่าเรือเชียงรุ่ง (ประเทศจีน) ประมาณ 380 กิโลเมตร
- จากท่าเรือเชียงรุ่งไปซือเหมา (ประเทศจีน) ประมาณ 90 กิโลเมตร

ปัจจุบันมีเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าประมาณ 118 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือจากประเทศจีน ขณะที่เรือของประเทศไทยยังมีจำนวนน้อยที่จดทะเบียนเป็นเรือจีน (เพื่อความสะดวกในการขนส่ง) ส่วนใหญ่จะทำการขนส่งสินค้าโดยนำสินค้าจากคุนหมิงลงเรือที่ท่าเรือกวนเหล่ย์(ท่าเรือที่สำคัญที่สุดของจีนในแม่น้ำโขง) แวะท่าเรือในลาวเพื่อเสียค่าธรรมเนียมผ่านทาง ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 2 วัน ถึง ท่าเรือเชียงแสน หากออกจากท่าเรือเชียงรุ่งใช้เวลา 3 วัน และหากออกจากท่าเรือซือเหมาจะใช้เวลาถึง 4 วัน ขณะที่การขนส่งสินค้าจากไทยไปท่าเรือกวนเหล่ย์ จากเชียงแสนถึงท่าเรือกวนเหล่ย์ใช้เวลา 2 วัน 12 ชั่วโมง (ทวนน้ำ) เรือที่ทำการขนส่งส่วนใหญ่เป็นเรือที่จดทะเบียนในประเทศจีนและมีเจ้าของเรือเป็นคนจีน ขณะที่เรือของนักธุรกิจไทยก็จดทะเบียนเป็นเรือจีนเพื่อความสะดวกในการขนส่งผ่านพม่าและลาว

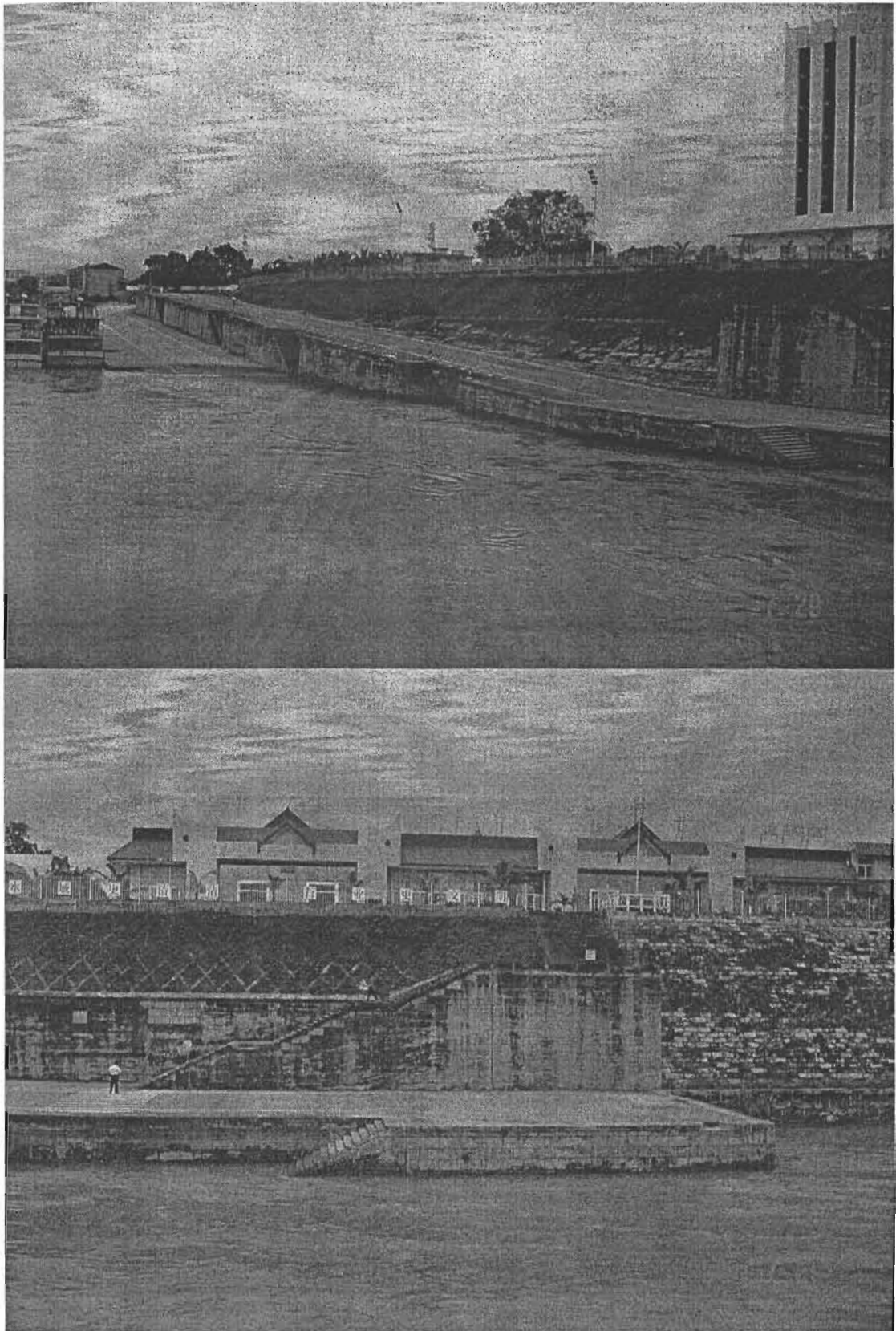
#### 3) ท่าเรือกวนเหล่ย์

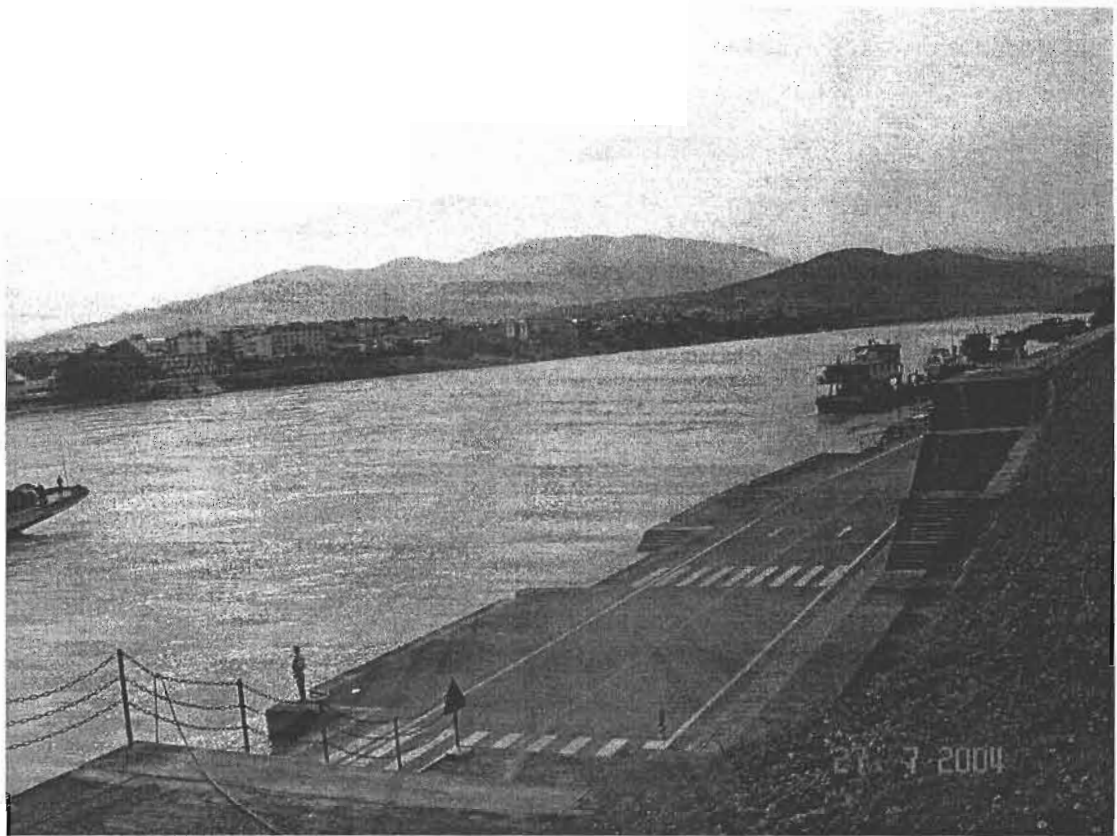
อยู่ที่เมืองเหมิงล่า เป็นท่าเรือแรกที่เรือสินค้าจากประเทศต่างๆ ที่อยู่แถบแม่น้ำโขงจะต้องผ่านก่อนเข้าสู่ประเทศจีนเป็นท่าเรือที่อยู่ระหว่างการพัฒนาให้เป็นท่าเรือมาตรฐาน ในปัจจุบันอนุญาตเฉพาะการนำสินค้าเข้า-ออกจากประเทศจีน เท่านั้น ยังไม่เปิดรับนักท่องเที่ยว อยู่ห่างจากท่าเรือเชียงรุ่งลงมาทางใต้เป็นระยะทางประมาณ 81 กิโลเมตร

ท่าเรือเชียงรุ่ง (จีน) (Jing Hong Port)



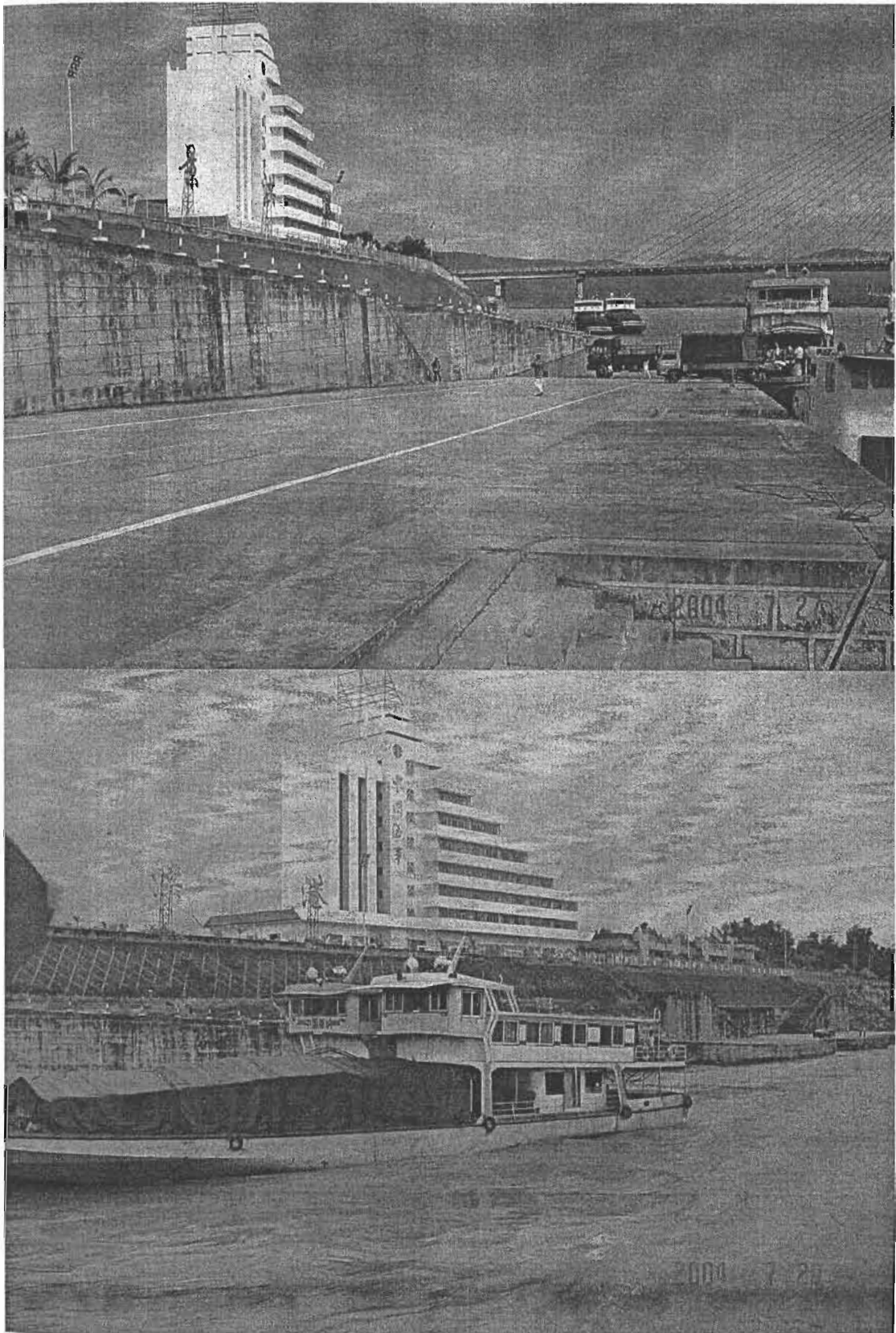


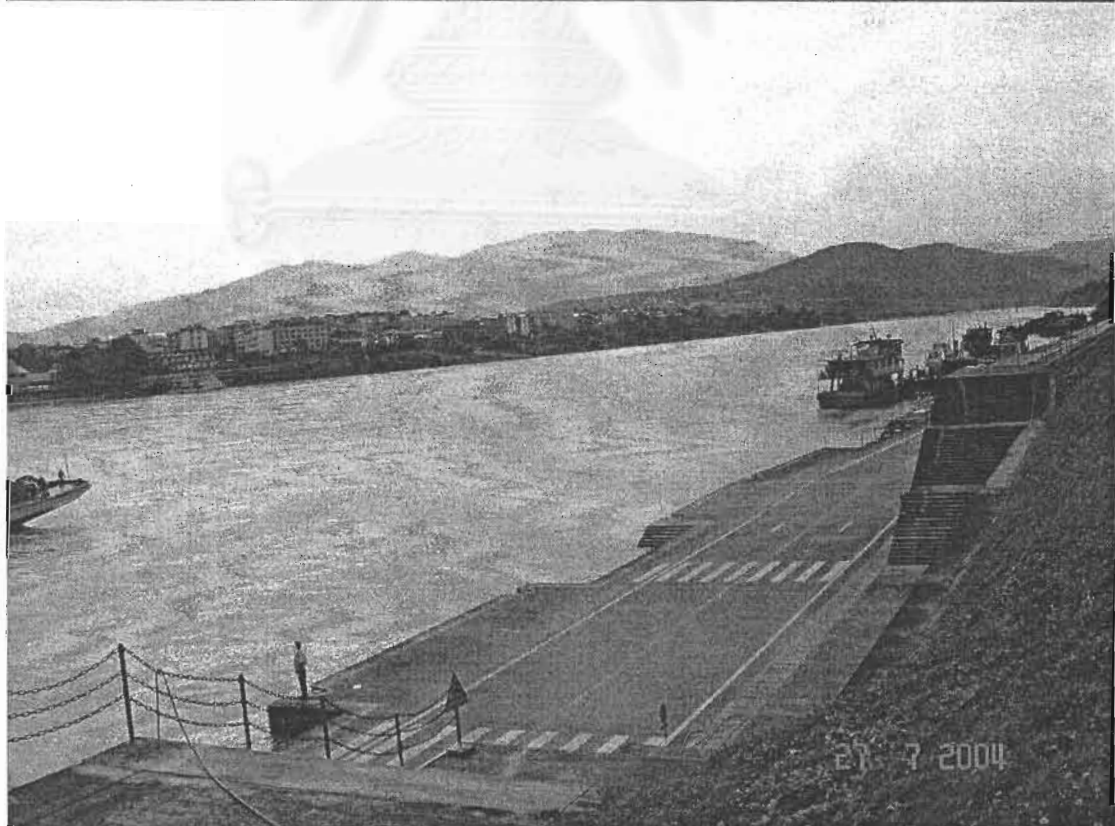
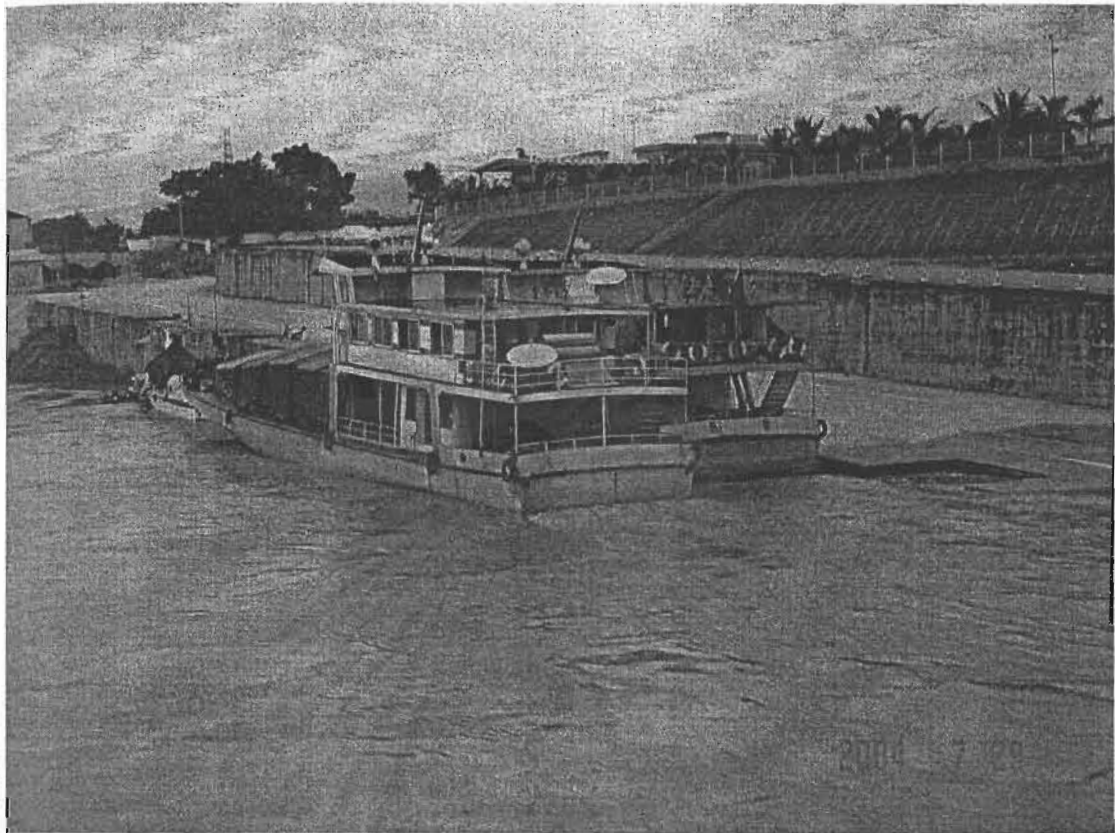








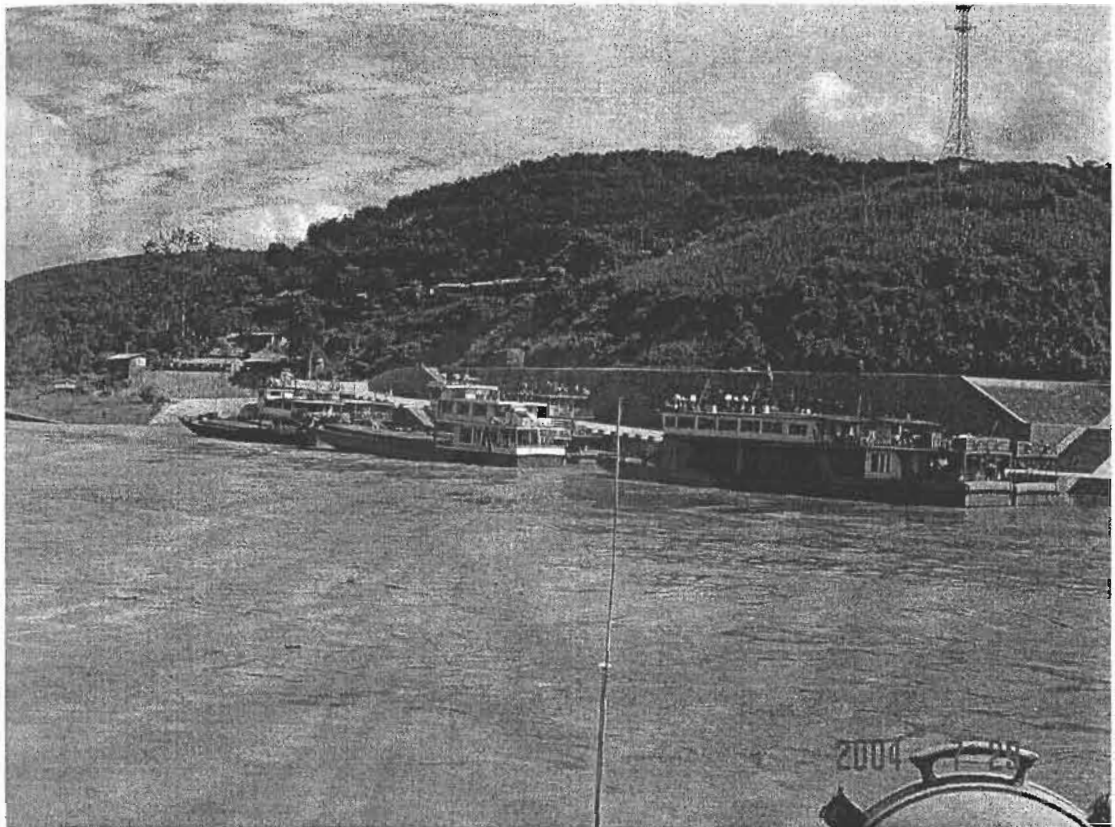


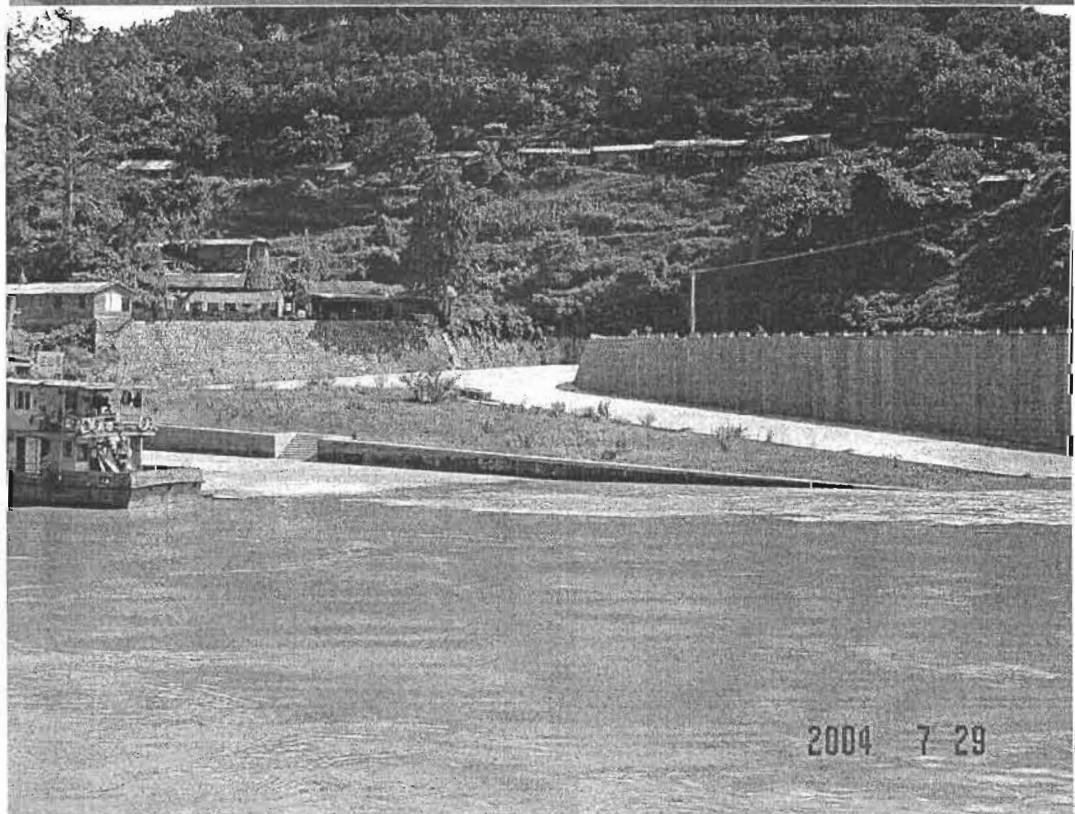
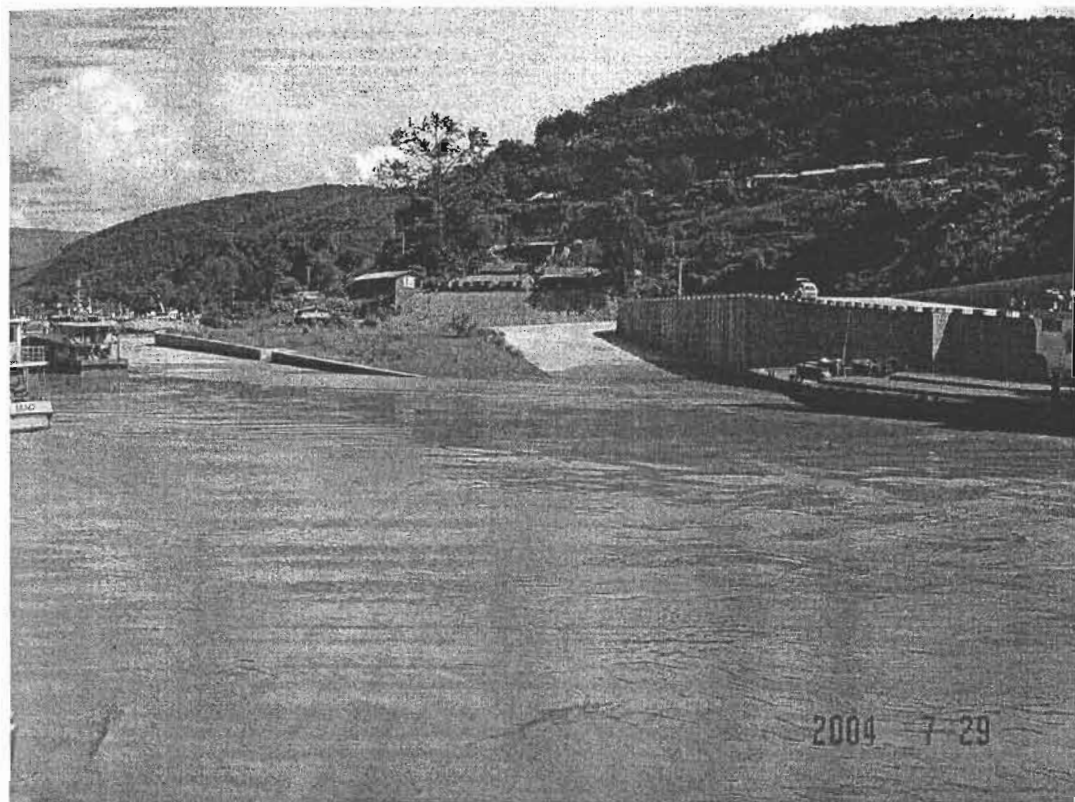


ท่าเรือกวนเหล่ย์ (Guan Kei Port) (จีน)

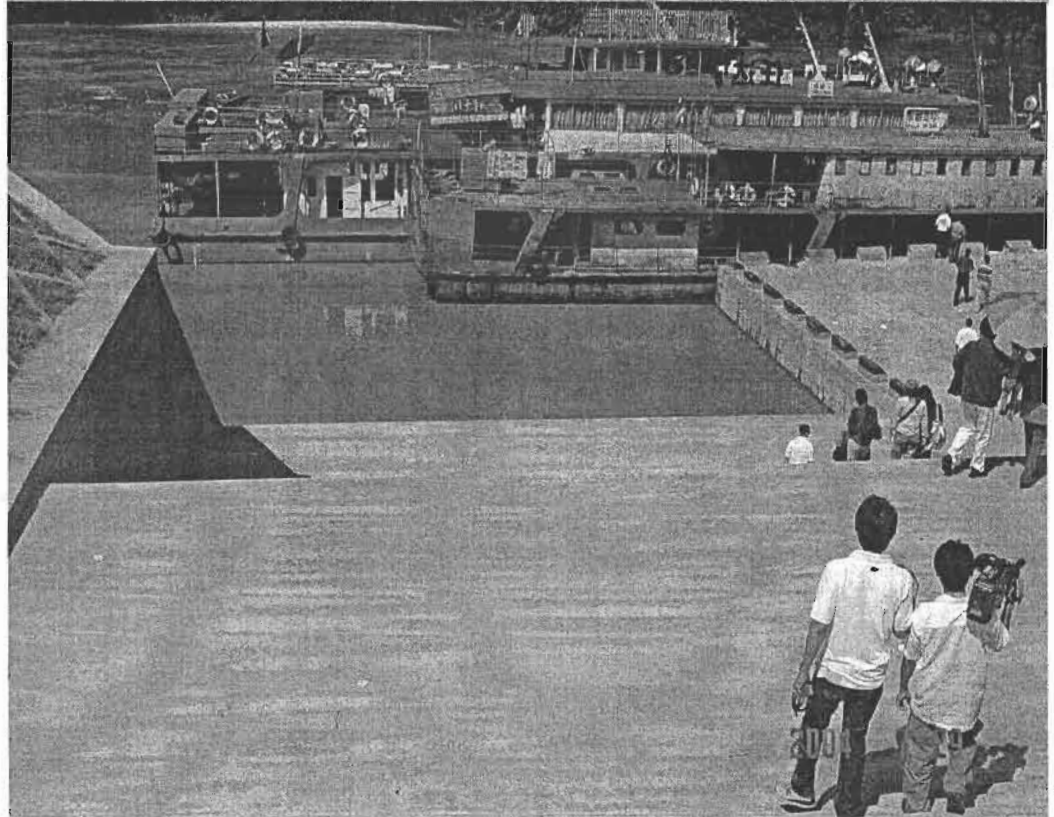










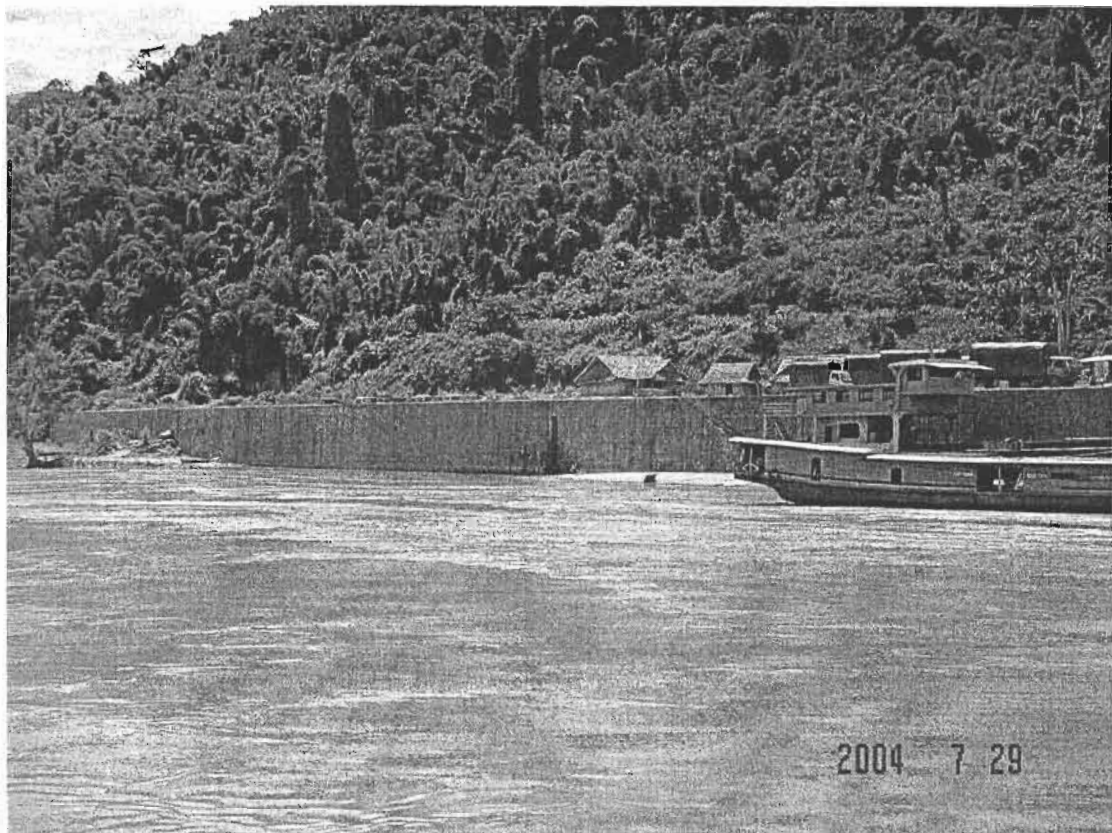




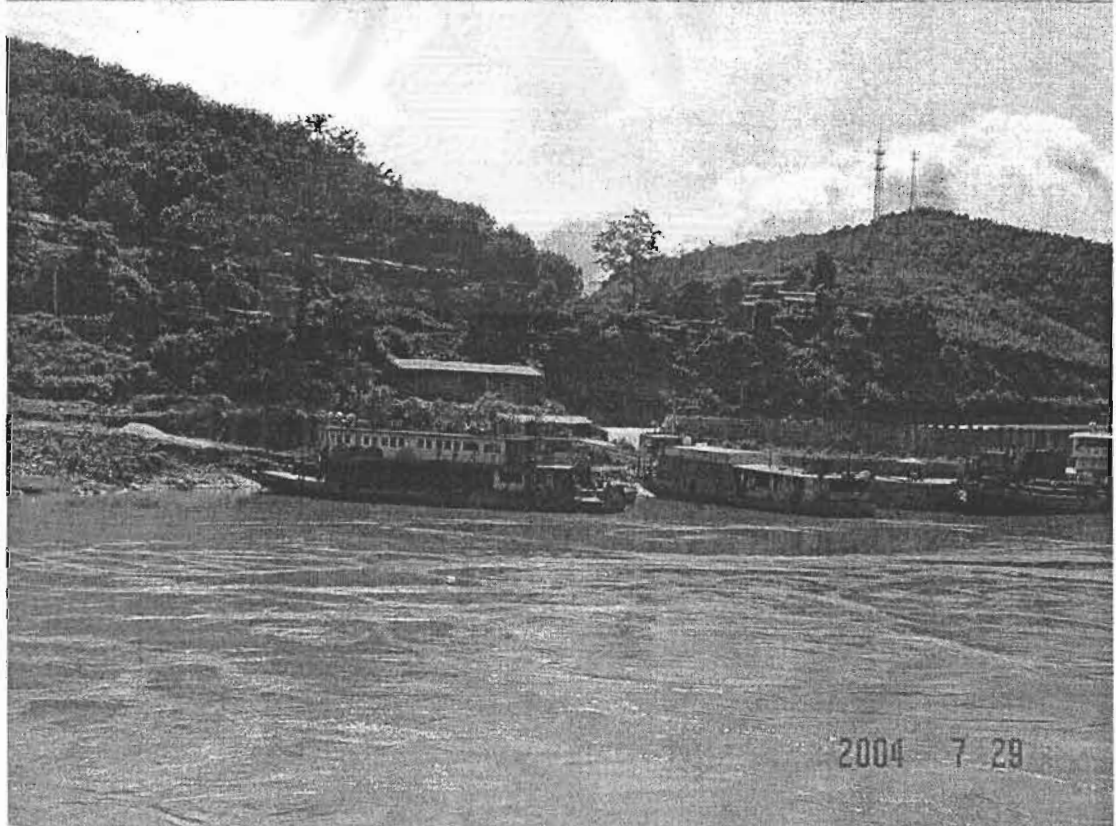
สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ท่าเรือสบเหลย (ลาว)









### 2.1.3 วิธีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนตอนใต้

กรมส่งเสริมการค้าส่งออก กระทรวงพาณิชย์ (2541) ได้ทำการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า พบว่า ในปัจจุบันนี้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย และมณฑลยูนนานสามารถทำได้หลายวิธีดังต่อไปนี้

1) การขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปัจจุบันมีเที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯกับเมืองคุนหมิงซึ่งเป็นเมืองหลวงของมณฑลยูนนานทุกวัน โดยสายการบินที่ให้บริการ ได้แก่

- สายการบินไทย มีเที่ยวบินไป-กลับ ระหว่างกรุงเทพฯ คุนหมิง สัปดาห์ละ 9 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่าง เชียงใหม่-คุนหมิง สัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน (Thai Airway International, <http://www.thaiair.com>. January, 25 1999)
- สายการบินยูนนาน มีเที่ยวบินไป-กลับ ระหว่างกรุงเทพฯ คุนหมิง ทุกวัน

2) การขนส่งทางทะเล ในเส้นทางระหว่างประเทศไทย กับท่าเรือฮ่องกง หรือท่าเรือ Huangpu นครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง มีบริษัทเดินเรือออกเดินทางทุกวัน จากนั้นจะต้องใช้รถไฟบรรทุกตู้ Container ต่อไปยังมณฑลยูนนาน

3) การขนส่งทางรถยนต์ สามารถทำการขนส่งได้โดยใช้เส้นทางดังต่อไปนี้

- จีน - พม่า - ไทย  
เมืองสิบสองปันนา (ต้าหลี่ อ. เหมิ่งไห่) ผ่านเมืองเชียงตุงในพม่า ผ่านท่าจี้เหล็กแล้วเข้าสู่ประเทศไทยที่ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 253 กิโลเมตร
- จีน - ลาว - ไทย  
เมืองสิบสองปันนา (อ. เหมิ่งล่า) เข้าลาวที่บ่อหาน ผ่านบ่อเต็นในลาว ผ่านหลวงน้ำทา ผ่านห้วยทรายในลาว เข้าไทยที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทางประมาณ 254 กิโลเมตร

สำหรับอัตราค่าบริการขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า อย่างไรก็ตามสินค้าทั่วไปจะคิดค่าบริการขนส่งสินค้าในอัตรา กิโลกรัมละ 10 บาท ซึ่งสามารถขนส่งสินค้าได้ 13-15 ตัน ซึ่งอัตรานี้เป็นอัตราที่ใช้กับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศพม่า และค่าบริการอาจเปลี่ยนแปลงได้ ทั้งนี้ขึ้นกับจำนวนอุปสงค์รวมที่มีต่อบริการขนส่งสินค้า และการต่อรองระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ให้บริการ

4) การขนส่งทางแม่น้ำโขง แม่น้ำโขง หรือที่จีนเรียกว่า “ล้านช้างเจียง” เริ่มปรากฏบทบาทในการเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้า เมื่อวันที่ 6 - 13 ตุลาคม พ.ศ. 2537 ซึ่งมีการประชุมระหว่าง 4 ประเทศ ซึ่งประกอบด้วย ไทย พม่า ลาว และจีน ที่

ประชุมได้พิจารณาถึงความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน และจะมีการเปิดท่าเรือตามแนวแม่น้ำโขง 13 แห่ง ได้แก่

#### ท่าเรือประเทศจีน

1. ท่าเรือซือเหมา (Simao)
2. ท่าเรือเจียงรุ่ง (Jingjhong)
3. ท่าเรือเหมิ่งห่าน (Menghan)
4. ท่าเรือกวนเหล่ย์ (Guanlei)

#### ท่าเรือในประเทศลาว

5. ท่าเรือบ้านทราย (Ban Sai)
6. ท่าเรือเชียงกก (Xiengkok)
7. ท่าเรือเมืองมอม (Monangmom)
8. ท่าเรือห้วยทราย (Houaysai)
9. ท่าเรือหลวงพระบาง (Luangprabang)

#### ท่าเรือในประเทศพม่า

10. ท่าเรือวังเจียง (Wang Jeng)
11. ท่าเรือวังปุง (Wang Pong)

#### ท่าเรือในประเทศไทย

12. ท่าเรือเชียงแสน
13. ท่าเรือเชียงของ

ระยะทางจากเชียงของไปเชียงแสน ประมาณ 50 กิโลเมตร

ระยะทางจากเชียงแสนไปจิ่งหง (ในจีน) ประมาณ 380 กิโลเมตร

ระยะทางจากจิ่งหงไปซือเหมา ประมาณ 90 กิโลเมตร

#### 2.1.4 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

สำหรับค่าใช้จ่ายในการขนส่งแยกเป็นค่าใช้จ่ายในขนส่งสินค้าทางเรือตันละ 120 – 450 หยวน ขึ้นอยู่กับภาวะความต้องการใช้เรือเพื่อการขนส่งสินค้า และความยากง่ายในการขนส่งสินค้า โดยทั่วไปค่าขนส่งทางเรือมีดังนี้

- ขนาด 150 ตัน ค่าขนส่ง 35,000 – 40,000 หยวน (ประมาณ 168,000 – 192,000 บาท) ราคา ระหว่างเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีน้ำมาก แต่ช่วงน้ำน้อยเดือนธันวาคม-เมษายน ราคาค่าขนส่งจะสูงขึ้นเป็น 45,000 หยวน (ประมาณ 216,000 บาท)

- ขนาด 80 ตัน ค่าขนส่ง 30,000 – 32,000 หยวน (ประมาณ 144,000 – 153,600 บาท) ราคา ระหว่างเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม สำหรับเดือนธันวาคม – เมษายน ราคาขนส่งจะ สูงขึ้นเป็น 35,000 – 40,000 หยวน (ประมาณ 168,000 – 192,000 บาท)

ราคาค่าขนส่งยังขึ้นกับความต้องการขนส่งสินค้า หากความต้องการขนส่งสินค้านั้นน้อยกว่า ปริมาณเรือขนส่ง ค่าขนส่งจะถูกลงและในทางกลับกันค่าขนส่งจะสูงขึ้น นอกจากนั้นยังมีค่าใช้จ่าย ที่นอกเหนือจากการขนส่งทางเรือ เช่น ค่าจ้างกรรมกรยกสินค้าจากเรือขึ้น รถบรรทุกที่ทำเรือจีน 150 หยวน / คัน ขณะที่ค่าจ้างกรรมกรท่าเรือเชียงแสน 5 บาท / กระสอบ หรือ 3 บาท / ถังผลไม้ (สาเก แอปเปิ้ล) ส่วนค่ารถบรรทุกสินค้าจากกว๋นเหล่ย์ ไปยัง คุนหมิง ต้นละ 250 หยวน ขณะที่ใน ไทยเหมาจ่ายคันละ 9,500 บาท (12 ตัน) นอกจากนั้นเป็นค่าภาษีนำเข้าที่ประเทศไทยและจีนเรียก เก็บจากสินค้านำเข้าชนิดต่างๆ สำหรับภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า มีดังนี้

- เมื่อเข้าลาว จะเสียค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตราร้อยละ 0.1 ของมูลค่าสินค้า แต่ส่วนใหญ่เสีย ในอัตราเหมาจ่ายประมาณ 2,000 บาท / ลำเรือ (เดิมคิดตามมูลค่าที่กำหนดในใบกำกับ สินค้า ประมาณ 40,000 – 50,000 บาท / ลำเรือ)
- เมื่อเข้าจีน ในอดีตสินค้าประเภทผักและผลไม้ จะต้องเสียภาษีนำเข้า เช่น ลำไยสดจะเสีย ภาษีนำเข้าร้อยละ 30 (หากเป็นการค้าชายแดนจะเสียภาษีนำเข้า ครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ) บวกภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ลำไยแห้ง จะเสียภาษีนำเข้าร้อยละ 28 (การค้าชายแดนจะเสีย ภาษี นำเข้าครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ) บวก ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 13 ทุกรายก็ตาม โดยปกติ แล้วผู้นำเข้าของจีนจะแจ้งรายการนำเข้าลำไยจากพม่าหรือลาวเพื่อเสียภาษีในอัตรา ชายแดน หลังจากวันที่ 1 ตุลาคม 2546 ภาษีนำเข้าสินค้าประเภทผักและผลไม้ลดลงเหลือ ร้อยละ 0

ค่าบำรุงท่าเรือ เช่น ของจีนที่ทำเรือเชียงรุ่ง จะเสียค่าบำรุงท่า 1.2 – 2 % ของราคาสินค้า

### ค่าเช่าเรือเหมาลำ

จากการสอบถามผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดเชียงราย กับ เมืองเชียงรุ่ง ณ ท่าเรือเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2541 พบว่าอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้านี้ดังต่อไปนี้

ขนาดเรือ	ช่วงเดือน	ราคาเหมาลำ
200 Dwt.	พ.ค. - ธ.ค.	35,000 – 40,000 หยวน
110 – 120 Dwt.	พ.ค. - ธ.ค.	15,000 – 20,000 หยวน
80 Dwt.	พ.ค. - ธ.ค.	10,000 หยวน
	ม.ค. - เม.ย.	15,000 หยวน



โดยที่

- 1) ราคาเหมาลำเป็นราคาโดยประมาณ จะเปลี่ยนแปลงตามปริมาณอุปสงค์ที่มีต่อบริการขนส่งสินค้า และการเจรจาต่อรอง ระหว่างผู้ประกอบการ และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า
- 2) หากไม่ทำการเหมาลำ สามารถส่งเป็นกล่องๆ ได้ โดยไม่มีมาตรฐานด้านราคาที่เหมาะสม ทั้งนี้ขนาดของภาชนะที่บรรจุสินค้า แต่ต้องไม่เล็กเกินไป (เพราะเสี่ยงต่อการสูญหาย) และไม่ใหญ่เกินน้ำหนักที่คนจะสามารถแบกได้
- 3) ช่วงเดือน พ.ค. – พ.ย. เป็นช่วงที่น้ำในแม่น้ำโขงมีระดับสูง สะดวกต่อการเดินเรือ ราคาค่าขนส่งจึงถูกกว่าช่วงอื่น
- 4) ท่าเรือที่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้า คือ ท่าเรือเชียงรุ่ง (ในจีน) กับท่าเรือเชียงแสน (ในไทย) เพราะสะดวก และมีระยะทางใกล้กว่า ซึ่งระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง โดยออกเดินทางแต่เช้า (ประมาณ 6.00 น.) คือ
  - จากท่าเรือเชียงรุ่ง ถึงท่าเรือเชียงแสนใช้เวลา 2 วัน (แล่นตามน้ำ)
  - จากท่าเรือเชียงแสนถึงท่าเรือเชียงรุ่งใช้เวลา 3 วัน (แล่นทวนน้ำ)
  - จากท่าเรือกวนเหล่ถึงท่าเรือเชียงแสนใช้เวลา 1 วัน (แล่นตามน้ำ)
  - จากท่าเรือเชียงแสน ถึงท่าเรือกวนเหล่ใช้เวลา 2 วัน (แล่นทวนน้ำ)

ช่วงเวลาการขนส่งในแม่น้ำโขง

- ในช่วงหน้าแล้ง (ระหว่างเดือนมกราคม – เมษายน) ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5 – 2 เมตร สามารถเดินเรือได้เฉพาะเรือเล็ก ซึ่งมีขนาดไม่เกิน 80 DWT.
- ในช่วงปกติ (ระหว่างเดือนพฤษภาคม – ธันวาคม) ระดับน้ำลึกระหว่าง 2-4 เมตร เรือสินค้าทุกชนิดสามารถเดินเรือได้
- หากบางช่วงเวลาที่น้ำหลากจะมีความลึกถึง 7 เมตรขึ้นไป

ภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุงท่า (เชียงแสน – ลาว – ซื่อเหมา)

- เมื่อเข้าจีน จะต้องเสียภาษีนำเข้า เช่น ถ้าไทยสด/แห้ง จะเสียภาษีนำเข้า 30% - 60% บวก VAT 17%
- ค่าบำรุงท่าเรือ เช่น สินค้าที่ทำการขนของขึ้นที่ท่าเรือเชียงรุ่ง จะเสียค่าบำรุงท่า 1.2 – 2% ของราคาสินค้า

## 2.1.5 ปัญหาของการขนส่งทางน้ำและแนวทางการแก้ไข

### ระดับน้ำ

ในช่วงปกติ (ระหว่างเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม) ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2 - 7 เมตร (บางช่วง เวลา น้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถบรรทุกสินค้าได้ถึง 120 - 150 ตัน ขณะที่ในช่วงหน้าแล้ง (ระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน) น้ำน้อย ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5 - 2 เมตร สามารถเดินเรือได้เฉพาะเรือเล็ก ที่บรรทุกสินค้าได้ไม่เกิน 80 ตัน อย่างไรก็ตามรัฐบาลจีนมีแผนขุดลอกแม่น้ำโขง ซึ่งอยู่ในอาณาเขตของจีน ให้สามารถเดินเรือบรรทุกสินค้า ได้ตลอดทั้งปี

### การแก้ปัญหาในระดับน้ำ

ตามข้อผลักดันของประเทศจีนในช่วงปี 2545 - 2546 ที่ผ่านมา ได้มีการปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขง เพื่อให้เรือขนาด 300 ตัน สามารถวิ่งใช้ได้ตลอดทั้งปี รัฐบาลจีนออกเงินค่าใช้จ่าย 40 ล้านดอลลาร์เพื่อระเบิดแก่งหินจำนวน 11 แก่ง ดำเนินการไปแล้ว 10 แก่ง เมื่อประมาณเดือนเมษายน 2547 ได้แก่ แก่งป่าหินดำน้ำ แก่งน้ำล่อ แก่งสามเสา แก่งแสนผี แก่งเชียงดาว แก่งด้างปางล่าง แก่งด้างปางบน แก่งด้างสล้า แก่งลองชม และแก่งโคล เหลือเพียงแก่งคอนผีหลง ในเขตไทย - ลาว ระหว่างอ. เชียงแสนกับอ. เชียงของเพียง 1 แก่งเท่านั้น เนื่องจากเกรงจะมีปัญหาเรื่องพรมแดน ทั้งนี้เพราะเขตแดนไทยลาว กำหนดมาให้ใช้ร่องน้ำลึกเป็นหลัก หากมีการปรับปรุงร่องน้ำก็เท่ากับเปลี่ยนแปลงเขตพรมแดน ดังนั้นจึงต้องรอให้มีการเจรจาปักปันเขตพรมแดน ไทยลาว ให้แล้วเสร็จเสียก่อน

### นโยบาย และความร่วมมือ

- รัฐบาลจีนมีโครงการที่จะก่อสร้างท่าเรือสำหรับขนส่งน้ำมันกับแก๊ซ ที่นำเข้าจากการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) ในขณะนี้ กำลังต่อเรือเพื่อไว้ขนส่งน้ำมัน โดยท่าเรือจะอยู่ที่สิบสองปันนา และจะเริ่มก่อสร้างในปลายปี 2547 นี้
- สำหรับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ของประเทศจีนนั้นอยู่ในช่วงพิจารณา โดยมีแนวโน้มที่จะพัฒนาการขนส่งแม่น้ำโขง มีโครงการสร้างท่าแห่งใหม่สำหรับรองรับสินค้าและบริการตู้คอนเทนเนอร์ คาดว่าจะอยู่ในช่วงจากเชียงรุ่ง - กันหลันป้า (หมู่บ้านไตลื้อ ระยะทางประมาณ 10-15 กิโลเมตร ลงไปทางใต้)
- ในอนาคตประเทศไทยและประเทศจีน จะได้ร่วมมือกันเพื่อพัฒนาแม่น้ำโขงให้เป็นแม่น้ำทอง โดยทั้งสองฝ่ายจะให้ความสนับสนุน เพื่ออำนวยความสะดวกประโยชน์ให้ประเทศต่างๆ ที่อยู่ในลุ่มแม่น้ำโขง

### ปัญหาการขนส่งทางแม่น้ำโขง และการแก้ไข

- ปัญหาระดับน้ำในแม่น้ำโขงในแต่ละฤดูไม่คงที่
- ปัญหาการสร้างเขื่อนในประเทศจีน 14 แห่ง ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในปี 2552 จะส่งผลกระทบต่อรถขนส่งทางแม่น้ำโขงอย่างแน่นอน
- ปัญหาเรื่องปริมาณเรือจากประเทศจีนที่ขนส่งในแม่น้ำลดลง เหตุผลสำคัญคือประเทศจีนจำกัดน้ำหนักบรรทุก เพื่อแก้ปัญหาน้ำหนักเกินในการขนส่งทางบก เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อรถขนส่งทางน้ำ และประกอบกับเป็นช่วงที่มีสินค้าน้อย ตามสถิติสินค้าแม่น้ำโขงอยู่ในช่วง กันยายน ถึง มกราคม เชื่อว่าเมื่อถึงปี 2548 มาตรการการแก้ปัญหา น้ำหนักบรรทุกเรียบร้อยแล้ว การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางเรือในแม่น้ำโขงจะมีปริมาณเพิ่มขึ้น
- เครื่องหมายสัญญาณ ซึ่งได้มีการติดตั้งไปแล้ว 77 จุด เป็นส่วนหนึ่งของการปรับปรุงร่องน้ำป้ายสัญญาณส่วนใหญ่ติดตั้งกลางน้ำ และไม่มีไฟ เป็นเครื่องหมายสัญญาณแบบ Free Maintenance ไม่ต้องบำรุงรักษา เป็นสิ่งก่อสร้างขึ้นมา 4-5 ประเทศใช้ร่วมกัน สัญลักษณ์ที่ใช้จะมีความเข้าใจตรงกัน เช่น เครื่องหมายสัญญาณให้เสียงหวูดก่อนเข้าเขตแก่งที่มีร่องน้ำคับขัน เครื่องมือสัญญาณบอกให้เดินเรือด้านซ้ายหรือขวา และเครื่องหมายสัญญาณตัวลูกศรซึ่งหมายถึงให้ระวังโขดหิน ให้อ้อมไปทางซ้ายหรือทางขวา
- ปัญหาลำน้ำ โดยลำน้ำบางช่วงนั้นเรือสินค้าไม่สามารถที่จะแล่นสวนกันได้ ดังนั้นจึงต้องเปิดหวูดสัญญาณเพื่อไม่ให้เรือชนกัน อาจมีการต้องจอดรอ ให้เรือลำใดลำหนึ่งผ่านไปก่อน

### 2.2 เขตการค้าของไทยตอนบน

จังหวัดเชียงรายเป็นจังหวัดในเขตภาคเหนือที่มีท่าเรือหลักในการค้าในเส้นทางระหว่างจีนตอนใต้กับประเทศไทยตอนบน โดยมีท่าเรือที่สำคัญในจังหวัดเชียงราย คือ ท่าเรือเชียงแสน โดยมีปริมาณการค้า มูลค่าการค้า รายการสินค้าที่สำคัญและสถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก และรายได้ แสดงได้ ดังตาราง ต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 การค้าระหว่างไทย - จีน(ตอนใต้) ปี 2544-2547 (มกราคม-กันยายน)

รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)					อัตรายายตัว (หน่วย : ร้อยละ)				สัดส่วน (หน่วย : ร้อยละ)			
	2544	2545	2546	2546 (ม.ค.-ก.ย.)	2547 (ม.ค.-ก.ย.)	2544	2545	2546	2547 (ม.ค.-ก.ย.)	2544	2545	2546	2547 (ม.ค.-ก.ย.)
<b>ไทย-จีน</b>													
มูลค่าการค้า	292,282.5	364,312.2	487,231.2	353,077.30	436,369.40	17.4	24.7	33.8	23.6	100.0	100.0	100.0	100.0
สินค้าออก	127,222.3	152,605.7	236,160.0	169,518.70	203,002.10	12.3	20.0	54.8	19.8	100.0	100.0	100.0	100.0
สินค้าเข้า	165,060.2	211,706.5	251,071.2	183,558.60	233,367.30	21.6	28.3	18.6	27.1	100.0	100.0	100.0	100.0
ดุลการค้า	-37,837.9	-59,100.8	-14,911.2	-14,039.90	-30,365.20								
<b>ชายแดนไทย-จีน(ตอนใต้)</b>													
มูลค่าการค้า	2,770.5	3,209.1	4,217.5	2,547.84	1,720.46	141.7	15.8	31.4	-32.5	1.0	0.9	0.9	0.4
สินค้าออก	2,225.6	2,738.5	3,129.3	2,104.15	1,094.27	165.5	23.0	14.6	-47.9	1.8	1.8	1.3	0.5
สินค้าเข้า	545.0	470.6	1,088.2	443.69	626.19	76.8	-13.6	131.2	41.1	0.3	0.2	0.4	0.2
ดุลการค้า	1,680.6	2,267.9	2,041.2	1,660.46	468.08								

ที่มา : (1) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์

(2) สำนักงานพาณิชย์จังหวัด

กลุ่มศูนย์ข้อมูลและประสานงาน

สำนักมาตรการพิเศษทางการค้า

กรมการค้าต่างประเทศ

ตารางที่ 2.2 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับจีน(ตอนใต้) ปี 2545-2547 (มกราคม-กันยายน)

จังหวัด	2545					2546					2547 (ม.ค.-ก.ย.)		
	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า	ส่งออก	%	นำเข้า
เชียงราย	2,738.47	23.04	47.61	-13.64	2,267.86	3,129.34	14.30	1,088.16	131.20	2,041.18	1,094.25	-41.03	626.19
รวม	2,738.47	23.04	47.61	-13.64	2,267.86	3,129.34	14.30	1,088.16	131.20	2,041.18	1,094.25	-41.03	626.19

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดชายแดน

ตารางที่ 2.3 มูลค่าการค้าผ่านแดนของไทย - จีนตอนใต้ ปี 2545-2547 (มกราคม-กันยายน) รายเดือน

จังหวัด	2545					2546					2547 (ม.ค.-ก.ย.)				
	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า	ส่งออก	%	นำเข้า	%	ดุลการค้า
จระเข้	257.53	311.46	79.19	166.80	178.34	346.87	34.69	43.72	-44.79	303.16	175.97	-49.30	73.97	69.10	102.01
กาฬสินธุ์	136.33	39.89	25.67	0.25	110.66	87.61	-35.74	20.23	-21.21	67.38	172.64	-19.80	35.40	71.02	137.24
นาคคม	142.07	-6.77	26.30	-26.68	115.77	95.72	-32.63	21.41	-18.60	74.31	43.63	-199.39	32.68	52.64	10.95
ษายน	151.00	28.67	14.51	-53.95	136.49	114.05	-24.47	15.43	6.34	98.61	59.49	-91.71	47.93	210.62	11.56
ฤษภาคม	149.86	-6.60	22.51	-11.22	127.35	64.50	-56.96	41.50	80.34	23.00	106.98	39.71	60.06	44.72	46.92
ณายน	190.51	58.75	29.61	54.22	160.90	69.89	-63.31	30.23	2.09	39.66	121.32	42.39	108.69	259.55	12.62
รกฎาคม	180.95	-0.36	22.93	19.43	158.02	160.67	-11.21	55.96	1440.04	104.71	137.13	-17.16	45.70	-18.33	91.43
งหาคม	285.65	-9.85	36.14	19.39	249.50	737.07	158.03	92.57	156.13	644.51	171.34	-330.14	86.57	-6.48	84.76
นยายน	156.27	-39.66	53.71	-14.05	102.56	427.84	173.79	122.64	128.34	305.21	105.76	-304.53	135.19	10.23	-29.42
ธาคม	312.78	31.01	36.39	-55.62	276.40	236.50	-24.39	264.80	627.66	-28.30					
ตุลจิกายน	341.04	20.15	63.81	-33.06	277.24	466.03	36.65	211.48	231.44	254.55					
ันวาคม	434.45	84.66	59.83	-32.26	374.63	322.61	-25.74	168.21	181.15	154.40					
วม	2,738.47	37.59	470.61	3.06	2,267.86	3,129.3	14.3	1,088.2	131.2	2,041.2	1,094.27	-47.99	626.19	41.13	468.08

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัดชายแดน

สำนักมาตรการพิเศษทางการค้า

ตารางที่ 2.4 รายการสินค้าสำคัญ 10 อันดับแรก ส่งออกทางชายแดนไทย-จีน(ตอนใต้) ปี 2545-2547

ลำดับที่	2545		2546		2547(ม.ค.-ก.ย.)	
	สินค้า	มูลค่า	สินค้า	มูลค่า	สินค้า	มูลค่า
1	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	1,248.97	สินค้ากสิกรรม	2,608.52	สินค้ากสิกรรม	770.73
2	สินค้ากสิกรรม	757.65	สินค้าอุปโภคบริโภค	334.37	สินค้าอุปโภคบริโภค	131.02
3	สินค้าอุปโภคบริโภค	276.26	สินค้าเชื้อเพลิง	56.13	สินค้าเชื้อเพลิง	73.08
4	ยานพาหนะ อุปกรณ์	193.26	ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	47.45	เครื่องจักรใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ	44.50
5	สินค้าประมงและปศุสัตว์	116.41	สินค้าประมงและปศุสัตว์	41.17	ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	43.31
6	สินค้าเชื้อเพลิง	64.45	ยานพาหนะ อุปกรณ์	39.13	ประมงและปศุสัตว์	4.79
7	ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	40.98	วัสดุก่อสร้าง	0.96	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	14.57
8	เครื่องมือ	17.67	เครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์	0.76	วัสดุก่อสร้าง	2.72
9	รองเท้าและชิ้นส่วน	13.73	เครื่องจักรไฟฟ้า	0.64		9.54
10	สิ่งทอ	6.50	ไม้ ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์	0.06		
	อื่นๆ	2.65		0.16		
	รวม	2,738.47		3,129.34		1,094.27

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัด

ตารางที่ 2.5 รายการสินค้าสำคัญ 10 อันดับแรก นำเข้าทางชายแดนไทย-จีน(ตอนใต้) ปี 2545-2547

ลำดับที่	2545		2546		2547(ม.ค.-ก.ย.)	
	สินค้า	มูลค่า	สินค้า	มูลค่า	สินค้า	มูลค่า
1	สินค้ากสิกรรม	329.91	สินค้ากสิกรรม	836.18	สินค้ากสิกรรม	371.58
2	สินค้าอุปโภคบริโภค	47.62	ไม้ ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์	139.81	ไม้ ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์	122.43
3	ไม้และผลิตภัณฑ์	32.74	สินค้าอุปโภคบริโภค	83.03	สินค้าอุปโภคบริโภค	104.53
4	เครื่องไฟฟ้า อุปกรณ์	20.23	แร่และสินแร่ต่างๆ	8.91	ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	10.34
5	เคมีภัณฑ์	9.40	ยานพาหนะ อุปกรณ์	5.28	เครื่องจักรใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	5.63
6	วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง	7.45	ผลิตภัณฑ์เวชกรรมและเภสัชกรรม	4.77	วัสดุก่อสร้าง	2.72
7	สิ่งทอ	6.61	เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	3.99	สินค้าประมงและปศุสัตว์	3.64
8	ยานพาหนะและอุปกรณ์	5.68	วัสดุก่อสร้าง	3.25	เครื่องจักรใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	1.83
9	สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร	4.15	เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ ส่วนประกอบ	2.87		-
10	เครื่องจักรไม่ใช้ไฟฟ้า	2.56	เคมีภัณฑ์	0.04		3.48
	อื่นๆ	4.25		0.03		-
	รวม	470.61		1,088.16		626.19

ที่มา : สำนักงานพาณิชย์จังหวัด



ตารางที่ 2.6 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 1 - 15 มกราคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้ารถยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)	
	เรือยนต์	ไม่เกิน 30 ม.	30-35 ม.	35-40 ม.	เกิน 40 ม.	รวมลำ	4 ล้อ	6 ล้อ	8-10 ล้อ	10 ล้อ-รถพ่วง	หัวลาก	รวมคัน	นำเข้าตัน	ส่งออกตัน	รวมตัน	นำเข้าคัน	ส่งออกคัน	รวมคัน	ขาเข้า (คน)	ขาออก (คน)		
1						-						-	-	-								-
2				1		1						-	-	-								-
ส 3						-			5		1	6	86.58	-	86.58							-
อ 4						-						-	-	-								-
5	5		2	3	2	12	6	4	20			30	749.58	59.71	809.29		4	4	14			7,404.41
6				4	2	6	2	1	14	3		20	90.78	127.13	217.91					1		7,532.80
7			3	6	2	11		5	28		3	36	122.13	305.48	427.61		13	13	3			9,357.15
8			2	2	4	8	1	6	43	5	1	56	30.25	287.49	317.74		21	21				13,835.10
9	3		1	6	2	12	1	2	23	6		32	178.78	315.06	493.84		54	54				24,115.13
ส 10	1		2	3		6	1	6	14			21	82.35	119.82	202.17		21	21				6,650.05
อ 11						-						-	-	-								-
12			4	3	1	8		4	22		1	27	96.74	118.30	215.04		22	22				13,449.90
13			3	4	1	8	2	5	36		1	44	134.05	364.28	498.33		29	29				14,300.55
14			1	2		3	1	1	12			14	10.09	115.50	125.59		15	15				9,945.65
15	3			1		4			1			1	18.00	-	18.00		1	1				1,262.60
รวม	12	-	18	35	14	79	14	34	218	14	7	287	1,599.33	1,812.76	3,412.09	-	180	180	17	1		107,853.34

79

287

3,412.09

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.7 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 16-31 มกราคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้ารถยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)
	เรือ	ไม่เกิน	30-35	35-40	เกิน	รวม	4	6	8-10.	10 ล้อ-	หัวลาก	รวม	นำเข้า	ส่งออก	รวม	นำเข้า	ส่งออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	
	ยนต์	30 ม.	ม.	ม.	40 ม.	ลำ	ล้อ	ล้อ	ล้อ	รถพ่วง	ทางลาก	คัน	ตัน	ตัน	ตัน	คัน	คัน	คัน	(คน)	(คน)	
16			1	3	1	5		2	13			15	123.44	0.23	123.67		7	7			4,231.85
ส 17			1	5	6	12		2	42	2		46	5.49	470.20	475.70		71	71			23,154.80
อ 18						-						-	-	-	-						-
19			2	3		5		6	6		2	14	50.22	116.92	167.14		17	17			14,049.10
20			2	2		4					3	3	-	76.80	76.80		3	3			6,104.35
21			3			3		1	4			5	49.67	-	49.67						2,503.80
22						-						-	-	-	-						984.40
23	5			2		7		1	4	2		7	22.00	49.79	71.79		10	10			1,701.30
ส 24		1				1			1			1	16.00	-	16.00						5,943.85
อ 25						-						-	-	-	-						-
26				2		2						-	-	-	-		13	13			4,082.05
27		1				1		1				1	3.00	-	3.00						476.15
28			1			1						-	-	-	-		3	3			561.75
29	1		1	3		5		3	12	1		16	-	162.47	162.47		6	6			5,820.80
30				1		1		2	4	1		7	-	18.71	18.71		12	12			3,028.10
ส 31				3	1	4		1	24			25	42.11	271.00	313.11		12	12			8,014.30
รวม	6	2	11	24	8	51	-	19	110	6	5	140	311.92	1,166.12	1,478.05	-	154	154	-	-	80,656.60
1-15 ยกมา	12	-	18	35	14	79	14	34	218	14	7	287	1,599.33	1,812.76	3,412.09	-	180	180	17	1	107,853.34
รวม ม.ค.	18	2	29	59	22	130	14	53	328	20	12	427	1,911.26	2,978.89	4,890.14	-	334	334	17	1	188,509.94

51

140

1,478.05

154

ตารางที่ 2.8 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 1 - 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้ารถยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)
	เรือยนต์	ไม่เกิน 30 ม.	30-35 ม.	35-40 ม.	เกิน 40 ม.	รวมลำ	4 ล้อ	6 ล้อ	8-10 ล้อ	10 ล้อ-รถพ่วง	หัวลาก	รวมคัน	นำเข้าตัน	ส่งออกตัน	รวมตัน	นำเข้าคัน	ส่งออกคัน	รวมคัน	ขาเข้า (คน)	ขาออก (คน)	
อ	1					-						-									
	2	4		2	2	1	9			14	2	16	15.70	161.56	177.26		1	1			5,141.35
	3			1	2		3			11	10	22	12.78	157.95	170.73		11	11			4,617.05
	4			3	2		5			1	7	16	46.04	166.00	212.04		-	-			7,768.20
	5			2	1	4	7			3	15	19	100.88	60.26	161.14		37	37			10,448.56
	6			2	4	1	7			1	20	25	-	250.67	250.67		24	24			14,487.80
ส	7			2	2	2	6			1	15	26	-	395.45	395.45		20	20			14,370.10
อ	8						-					-									-
	9			1	2	3	6	1	1	16	1	19	61.89	116.06	177.95		12	12		4	11,796.75
	10			1	6	2	9			1	24	29	37.00	331.72	368.72		40	40			18,746.40
	11		1	1	1	1	4			3	24	30	54.88	170.95	225.83		6	6			9,127.10
	12	1		1	4		6			7	15	23	106.89	79.20	186.09		7	7			8,078.50
	13			1	3	1	5			2	10	16	-	185.05	185.05		13	13			4,718.70
ส	14			2	2		4	3	6	23	2	35	19.87	255.82	275.69		4	4			8,174.80
อ	15						-														-
รวม		5	1	19	31	15	71	4	37	193	23	276	455.93	2,330.68	2,786.61	-	175	175	-	4	117,475.31

ตารางที่ 2.9 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 16-29 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้ารถยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)	
	เรือยนต์	ไม่เกิน 30 ม.	30-35 ม.	35-40 ม.	เกิน 40 ม.	รวมลำ	4 ล้อ	6 ล้อ	8-10 ล้อ	10 ล้อ-รถพ่วง	หัวลากหางลาก	รวมคัน	นำเข้าตัน	ส่งออกตัน	รวมตัน	นำเข้าคัน	ส่งออกคัน	รวมคัน	ขาเข้า (คน)	ขาออก (คน)		
16				2		2	1	2	13		1	17	20.32	143.94	164.26			-			3,905.50	
17			1	2	1	4	1		11	5	17	48.66	62.14	110.80			-				4,761.50	
18			1	3		4	2	2	6	1	5	16	-	85.59	85.59		34	34			10,675.93	
19						-			1	2	3	-	-	-		6	6				1,177.00	
20			5		1	6		6	15		21	146.06	69.40	215.46		13	13	14			6,928.25	
ส	21			1	5	6	4	14	19	3	3	43	96.19	154.76	250.95		31	31	4			14,054.45
อ	22					-					-	-	-	-			-					-
23			3	1	2	6		3	20		1	24	53.34	95.17	148.51		23	23				10,379.00
24			3	1	1	5	1		9	1	11	19.81	99.74	119.55		4	4	2				3,330.38
25			2	4	1	7	1	1	15	1	2	20	81.87	104.92	186.79		37	37				14,292.53
26				3		3		2			2	4	-	35.26	35.26		15	15				6,024.10
27				5		5	1	8	10	2	5	26	29.20	177.58	206.78			-	5			5,703.10
ส	28			5	4	9	4	6	33	2	2	47	171.08	211.97	383.05		27	27	82			12,524.35
อ	29					-					-	-	-	-			-					-
รวม		-		15	27	15	57	15	44	152	15	249	666.53	1,240.47	1,907.00	-	190	190	107	-		93,756.09
1-15 ยกมา		5	1	19	31	15	71	4	37	193	23	276	455.93	2,330.68	2,786.61	-	175	175	-	4		117,475.31
รวม ก.พ.		5	1	34	58	30	128	19	81	345	38	525	1,122.46	3,571.15	4,693.61	-	365	365	107	4		211,231.40

ตารางที่ 2.10 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 1 - 15 มีนาคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้ารถยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)	
	เรือ ยนต์	ไม่เกิน 30 ม.	30-35 ม.	35-40 ม.	เกิน 40 ม.	รวม ลำ	4 ล้อ	6 ล้อ	8-10. ล้อ	10 ล้อ- รถ พ่วง	หัวลาก ทางลาก	รวม คัน	นำเข้า ตัน	ส่งออก ตัน	รวม ตัน	นำเข้า คัน	ส่งออก คัน	รวม คัน	ขาเข้า (คน)	ขาออก (คน)		
1	1	-	2	2	1	6	2	3	8	2	2	17	11.82	113.85	125.67		16	16			13,586.10	
2	-	-	-	-	1	1	-	2	1	-	1	4	8.24	-	8.24		6	6			7,447.20	
3	-	-	3	1	-	4	2	-	3	1	2	8	-	54.00	54.00		13	13			2,514.50	
4	-	-	1	3	1	5	1	3	15	8	6	33	69.97	153.60	223.57		17	17	13		10,058.00	
5	-	-	6	2	2	10	1	7	12	1	2	23	46.44	242.16	288.60		11	11			6,387.90	
ส อ	6	-	-	2	1	3	3	5	16	-	1	25	79.98	48.55	128.53		10	10			9,699.55	
7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-			-	
8	-	-	1	2	2	5	1	4	17	2	10	34	47.47	122.85	170.32		3	3			8,416.44	
9	-	-	3	1	1	5	3	1	17	-	8	29	-	222.44	222.44		14	14			9,967.05	
10	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	3	3	-	64.00	64.00		-	-			1,326.80	
11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-			-	
12	-	-	1	1	-	2	-	-	-	-	5	5	-	53.12	53.12		4	4			3,092.30	
ส อ	13	-	1	1	1	3	-	1	10	-	2	13	38.52	-	38.52		-	-	11		1,021.85	
14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-			-	
15	-	-	2	4	1	7	-	6	28	-	-	34	172.53	44.40	216.93		40	40			12,255.08	
รวม	1	-	20	20	11	52	13	32	127	14	42	228	474.97	1,118.97	1,593.94		-	134	134	24	-	85,772.77

52

228

1,593.94

134

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 2.11 สถิติปริมาณเรือ รถบรรทุก ปริมาณสินค้า และรายได้ระหว่างวันที่ 16-31 มีนาคม พ.ศ. 2547 ณ ท่าเรือเชียงแสน

วันที่	ปริมาณเรือ (ลำ)						รถบรรทุก (คัน)						ปริมาณสินค้า			สินค้านยนต์			ผู้โดยสาร		รายได้ (บาท)
	เรือ ยนต์	ไม่เกิน 30 ม.	30-35 ม.	35-40 ม.	เกิน 40 ม.	รวม ลำ	4 ล้อ	6 ล้อ	8-10. ล้อ	10 ล้อ- รถ พ่วง	หวลาก ทางลาก	รวม คัน	นำเข้า ตัน	ส่งออก ตัน	รวม ตัน	นำเข้า คัน	ส่งออก คัน	รวม คัน	ขาเข้า (คน)	ขาออก (คน)	
16				3		3		2	7			9	3.50	72.90	76.40		22	22			10,127.55
17		1	2			3		7	4			11	18.23	25.50	43.73		5	5			4,515.40
18	2	1	1			4		1	2	2	2	7	1.40	107.14	108.54		-	-			2,396.80
19			1	1		2			1	2	3	-	11.91	11.91		2	2				2,487.75
ส 20		1				1			2		2	9.67	-	9.67		-	-				428.00
อ 21						-					-										
22						-					-										
23						-					-										
24						-					-										
25						-					-										
26						-					-										
ส 27						-					-										
อ 28						-					-										
29						-					-										
30						-					-										
31						-					-										
รวม	2	3	4	4	-	13	-	10	16	2	4	32	32.80	217.45	250.25	-	29	29	-	-	19,955.50
1-15 ยกมา	1	-	20	20	11	52	13	32	127	14	42	228	475	1,119	1,594	-	134	134	24	-	85,773
รวม มี.ค.	3	3	24	24	11	65	13	42	143	16	46	260	507.77	1,336.42	1,844.19	-	163	163	24	-	105,728.27

13

32

250.25

29

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### 2.2.1 ความเป็นมา

รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ดำเนินการสร้างท่าเรือ ท่าเรือเชียงแสนจึงเป็นท่าเรือที่ก่อสร้างขึ้นตามแผนแม่บทในการพัฒนาท่าเทียบเรือ สำหรับจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำโขง ของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (กรมเจ้าท่า เดิม) เพื่อการขนส่งสินค้าและรองรับการขยายตัวทางด้านการค้า การส่งออกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และตอบสนองนโยบายรัฐบาลที่จะพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางหรือประตูการพัฒนา ภูมิภาคอินโดจีนที่สอดคล้องกับโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจซึ่งเป็นโครงการความร่วมมือ 4 ประเทศ ระหว่างประเทศไทย จีน ลาว และพม่า

ท่าเรือเชียงแสนจึงสร้างขึ้น โดยเป็นไปตามข้อตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ซึ่งภายใต้ข้อตกลงดังกล่าวประเทศสมาชิกต้องเปิดท่าเรือพาณิชย์จำนวน 14 แห่ง โดยประเทศไทยต้องเปิดท่าเรือจำนวน 2 แห่ง คือท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของจังหวัด เชียงราย

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้ว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา บริษัทเซาท์อีสท์ เอเชียเทคโนโลยี จำกัด เป็นผู้ศึกษา สำรวจและออกแบบ ในวงเงินค่าจ้าง 4,979,700 บาท แล้วเสร็จ ปลายปี 2543 ทางกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีได้รับงบประมาณก่อสร้าง ในวงเงินทั้งสิ้น 190,644,565.96 บาท โดยบริษัท อินเทนซีฟ เมคคานิกส์ จำกัด เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง เริ่มก่อสร้าง เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2544 แล้วเสร็จสมบูรณ์เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2546 ปัจจุบันการท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นผู้บริหารท่าเรือเชียงแสน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2546 เริ่มเปิดบริการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2546

### 2.2.2 ลักษณะทางกายภาพ

ท่าเรือเชียงแสนตั้งอยู่บนพื้นที่ 9 ไร่ ในเขตเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงรายด้านหน้าติดแม่น้ำโขง ฝั่งตรงข้ามเป็นประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว (สปป.ลาว) ด้านหลังติดถนนซึ่งเชื่อมระหว่างอำเภอเชียงแสนและอำเภอเชียงของ เป็นถนน 2 ช่องทาง (รถวิ่งสวนกันได้) ความลึกของร่องน้ำประมาณ 3-3.5 เมตร ความกว้างร่องน้ำ ช่วง ที่แคบที่สุดประมาณ 5 เมตร

#### รูปแบบท่าเรือ

เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงขึ้นลงที่แตกต่างกันมาก ท่าเรือเชียงแสนจึงถูกออกแบบให้

ท่าเรือเป็นลักษณะทุ่นเทียบเรือ (Pontoon) โดยสร้างจำนวน 2 ทุ่น ขนาดทุ่นละ 12 X 50 เมตร อยู่บริเวณน้ำลึกสูงสุดของบริเวณโครงการฯ มีหลังคาป้องกันฝน ขณะทำการขนถ่ายสินค้า มีสะพานทางเชื่อม (Gang Way) กว้าง 6 เมตร ยาว 30 เมตร จำนวน 2 ชุด

### 2.2.3 สักยภาพของท่าเรือ

ท่าเรือเชียงแสนสามารถรับเรือเทียบท่าได้ไม่เกิน 200 ตันกรอส ยาว 50 เมตรกินน้ำลึก 2 เมตร อย่างไรก็ตามในอนาคตสามารถรับเรือขนาด 300 ตันกรอสได้ โดยการปรับปรุงด้านข้างของท่าเทียบเรือ ทุ่นเทียบเรือจำนวน 1 ทุ่น สามารถรองรับเรือสินค้าได้อีก 2 ลำ/ครั้ง ทุ่นเทียบเรือในโครงการจำนวน 2 ทุ่นและด้านข้างอีก 1 ลำ สามารถรองรับเรือสินค้าได้สูงสุด 5 ลำ/ครั้ง การขนถ่ายสินค้าต้องลำเลียงผ่านสะพานทางเชื่อม (Gang Way) ซึ่งมีหลังคาคลุมตลอดทั้งสะพานเพื่อป้องกันฝน ขณะขนถ่ายสินค้าโดยสะพานทางเชื่อมมีขนาดกว้าง 6.0 เมตร ยาว 30.0 เมตร ออกแบบรับน้ำหนัก 800 กิโลกรัม/ตารางเมตร สามารถใช้รถ Fork Lift และรถบรรทุกขนาดเล็กในการขนถ่ายสินค้าได้ โดยสะพานมีความลาดชันประมาณ 12 องศา ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงระหว่างคณะเจ้าหน้าที่ทางเทคนิคไทย และ สปป.ลาว มีลานจอดรถบรรทุกซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุก 8-10 ล้อ ได้ประมาณ 18 คัน ลานจอดรถกระบะและรถยนต์สามารถรองรับได้ 50 คัน ทั้งนี้หากมีจำนวนรถมากขึ้นสามารถขยายพื้นที่จอดรถบริเวณด้านทิศใต้ได้อีกจำนวนหนึ่ง

### 2.2.4 สินค้าและปริมาณการค้า

สินค้าขาออกที่สำคัญคือ ลำไยอบแห้ง เครื่องอุปโภคบริโภค เช่น ยางรถยนต์และผงชูรส เป็นต้น ส่วนสินค้าขาเข้าที่สำคัญคือ ผัก ผลไม้ แอปเปิ้ล สาเกสด กระเทียม หัวหอม เมล็ดทานตะวัน กระบือมีชีวิต ไม้แปรรูป และมีสินค้าผ่านแดน คือรถยนต์เก่าจากประเทศญี่ปุ่นปีละกว่า 300 คัน ทั้งนี้สินค้าขาเข้าส่วนใหญ่จะขนใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปขายยังตลาดไท

การส่งออกจากไทยไปจีนตอนใต้ผ่านเชียงแสนในปี 2545 เพิ่มขึ้นจากปี 2544 ประมาณ 44% การค้าขายระหว่างไทย - จีน ขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าขาออกของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนทำให้ไทยได้ดุลการค้ากับจีนตอนใต้ถึง 1,831.24 ล้านบาท ในปี 2545 นอกจากนี้ มีนักธุรกิจจากจีนติดต่อมาขังการทำเรือฯขนถ่ายเรือขนาด 300 ตันเพื่อนำตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตที่บรรจุสินค้าเกษตรจากจีนเข้าเทียบท่าเรือเชียงแสน โดยการทำเรือแห่งประเทศไทยต้องปรับปรุงพื้นที่หน้าท่าและจัดหาเครื่องมือบริการระบบตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อระบบการขนส่งสินค้านี้ระหว่างจีนกับไทยจะได้มีการพัฒนาที่รวดเร็วยิ่งขึ้น



### 2.2.5 ปริมาณเรือเข้า-ออก

เรือสินค้าที่เข้า-ออก ท่าเรือเชียงแสนในเดือนมกราคม 2547 มีปริมาณลดลง คือมีจำนวนเพียง 130ลำ จากปี 2545 ในเดือนเดียวกันมีถึง 262 ลำ และในปี 2546 มีจำนวนเรือ 242 ลำ

### 2.2.6 ค่าภาระท่าเรือ

การคิดค่าภาระท่าเรือเชียงแสนในปัจจุบัน (2547) มีนโยบายลดค่าบริการ 50% คือประมาณ 2,000 บาทต่อเรือขนส่งสินค้าขนาด 200-300 ตัน 1 ลำ จากราคาปกติ 3,000-4,000 บาท/ลำ การคิดค่าภาระท่าเรือเชียงแสนมีดังต่อไปนี้

ลำดับที่	ส่วนที่ 1 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้ขออนุญาต										
101	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าของเรือ (BERTH FEE) เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงแสนในการจอดเรือสินค้าเรือโดยสาร หรือเรืออื่น ๆ ค่าบริการพนักงานในการผูกและปลดเชือกเรือที่เข้าและออกจากที่จอดเรือ รวมทั้งการทำความสะอาดหน้าท่าเทียบเรือ เรียกเก็บเป็นรายวัน นับตั้งแต่วันที่เรือนั้นเข้าจอด ในอัตราดังนี้</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ขนาดเรือ</th> <th>บาท/ลำ/วัน</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร</td> <td>500</td> </tr> <tr> <td>1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร</td> <td>1,000</td> </tr> <tr> <td>1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร</td> <td>1,250</td> </tr> </tbody> </table>	ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน	1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500	1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร	750	1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร	1,000	1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250
ขนาดเรือ	บาท/ลำ/วัน										
1.1 เรือยาวไม่เกิน 30 เมตร	500										
1.2 เรือยาวเกิน 30 - 35 เมตร	750										
1.3 เรือยาวเกิน 35 - 40 เมตร	1,000										
1.4 เรือยาวเกินกว่า 40 เมตร	1,250										
102	ค่าธรรมเนียมผู้โดยสารผ่านท่า (PASSENGER FEE) เป็นค่าธรรมเนียมผู้โดยสารที่ขึ้นหรือลงเรือ ณ ท่าเทียบเรือเชียงแสน เรียกเก็บในอัตรา 50 บาท/คน/เที่ยว										
ลำดับที่	ส่วนที่ 2 ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกหรือผู้ขออนุญาต										
201	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า (CARGO LOADING OR DISCHARGING FEE) เป็นค่าใช้จ่ายท่าเทียบเรือเชียงแสนในการขนถ่ายสินค้าเข้า/ขึ้นจากเรือและได้นำสินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายสินค้าออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสนลงจากยานพาหนะเพื่อ บรรทุกลงเรือ หรือขนถ่าย/บรรทุกยานพาหนะเข้าหรือออก ขึ้น/ลงเรือ เรียกเก็บในอัตราดังนี้</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>201.1 สินค้าทั่วไป</td> <td>20 บาท/ตัน</td> </tr> <tr> <td>201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง</td> <td>350 บาท/คัน</td> </tr> </tbody> </table>	201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน	201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน						
201.1 สินค้าทั่วไป	20 บาท/ตัน										
201.2 ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนขึ้น/ลงเรือเอง	350 บาท/คัน										
202	ค่าธรรมเนียมฝากสินค้า (CARGO STORAGE FEE) เป็นค่าฝากเก็บสินค้าเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือสินค้าออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากสินค้า 3 วัน นับตั้งแต่วันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บเป็นรายวัน ในอัตรา 5 บาท/ตัน/วัน										
ลำดับที่	ส่วนที่ 3 ค่าธรรมเนียมผู้สินค้าเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต										

301	<p>ค่าธรรมเนียมการใช้ทำสำหรับการบรรทุกหรือขนถ่ายตู้สินค้า (CONTAINER LOADING OR DISCHARGING FEE)</p> <p>เป็นค่าใช้จ่ายเทียบเรือเชียงแสน ในการขนถ่ายตู้สินค้าเข้าจ้งจากเรือและ ได้นำตู้สินค้านั้นบรรทุกขึ้นยานพาหนะ เพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือขนถ่ายตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตท่าเรือเชียงแสน ลงจากยานพาหนะ และบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บตามสถานภาพของตู้สินค้า ในอัตราดังนี้</p> <p>301.1 ตู้สินค้า FCL ขนาด 20 ฟุต 300 บาท/ตู้</p> <p>301.2 ตู้สินค้าเปล่า ขนาด 20 ฟุต 50 บาท/ตู้</p> <p>กรณีตู้สินค้า LCL ขาเข้า ที่ขนถ่ายจากเรือ ได้เปิดตู้และนำสินค้าบรรทุกขึ้นยานพาหนะเพื่อนำออกนอกเขตท่าเรือเชียงแสน หรือฝากเก็บไว้ ณ ที่เก็บสินค้าของท่าเรือเชียงแสน และได้นำตู้สินค้าเปล่านั้นบรรทุกลงเรือ เรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทำสำหรับตู้สินค้าดังกล่าว ตามลำดับที่ 301.2 ด้วย</p>
302	<p>ค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า (CONTAINER STORAGE FEE)</p> <p>เป็นค่าฝากเก็บตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือ และมีได้นำออกนอกเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน หรือตู้สินค้าขาออกที่นำเข้าเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เพื่อรอบรรทุกลงเรือ โดยได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า 3 วัน นับถัดจากวันเสร็จสิ้นการขนถ่ายของเรือ หรือวันนำผ่านท่าเข้าเขตศุลกากร แล้วแต่กรณี ตู้สินค้าเปล่าที่เปลี่ยนสถานภาพจากตู้สินค้า LCL ขาเข้า เริ่มนับระยะเวลาฝากตู้สินค้า ตั้งแต่วันถัดจากวันที่ทำการเปิดตู้ เว้นแต่ยังอยู่ในระยะเวลาที่ได้รับสิทธิไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมฝากตู้สินค้า LCL เมื่อพ้นระยะเวลาที่ได้รับสิทธิดังกล่าว จะเรียกเก็บสำหรับตู้ขนาด 20 ฟุต เป็นรายวัน ในอัตราดังนี้</p> <p>302.1 ตู้มีสินค้า (ตู้สินค้า FCL หรือ LCL) 150 บาท/ตู้</p> <p>302.2 ตู้สินค้าเปล่า 25 บาท/ตู้</p>
303	<p>ค่าธรรมเนียมการเปิดตู้สินค้าออก หรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (FACILITIES USAGE FEE)</p> <p>เป็นค่าใช้จ่ายที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปิดตู้สินค้าขาเข้าออกจากตู้สินค้า หรือบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้สินค้า ขนาด 20 ฟุต เรียกเก็บในอัตรา 100 บาท/ตู้</p>
ลำดับที่	<p>ส่วนที่ 4</p> <p>ค่าธรรมเนียมและค่าเช่าเครื่องมือทุ่นแรงเรียกเก็บจากผู้ขออนุญาต</p>
401	<p>ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่านท่า (VEHICLES ADMISSION FEE) เรียกเก็บตามประเภทของยานพาหนะ ที่เข้ามาในเขตศุลกากรท่าเรือเชียงแสน เฉพาะเที่ยวขาเข้า ในอัตราดังนี้</p> <p>401.1 รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ 20 บาท/คัน</p> <p>401.2 รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ 30 บาท/คัน</p> <p>401.3 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ 50 บาท/คัน</p> <p>401.4 รถยนต์บรรทุก 8-10 ล้อ และรถลากพ่วง 100 บาท/คัน</p> <p>401.5 รถยนต์หัวลากและหางลาก 100 บาท/คัน</p>
402	<p>ค่าเช่าปั้นจั่นเคลื่อนที่ (MOBILE CRANE) เป็นค่าเช่าใช้ปั้นจั่น ขนาด 50 ตัน เรียกเก็บในอัตรา 3,000 บาท/ชั่วโมง</p>
403	<p>ค่าเช่ารถยก (FORK LIFT TRUCK) เป็นค่าเช่าใช้รถยก ขนาด 5 ตันเรียกเก็บในอัตรา 400 บาท/ชั่วโมง</p>

ผลการดำเนินงาน การทำเรือแห่งประเทศไทยไตรมาสแรกปีงบประมาณ 2547

การทำเรือแห่งประเทศไทยรายงานผลการดำเนินงานให้บริการเรือ สินค้าและผู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือระนอง ในช่วง 3 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2547 (ตุลาคม-ธันวาคม 2546) โดยเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สรุปได้ดังนี้

	ท่าเรือ กรุงเทพ (ทกท.)	ท่าเรือแหลม ฉบัง (ทลจ.)	ท่าเรือเชียงแสน (ทชส.)	ท่าเรือเนกประสงค์ ระนอง (ทรน.)
เรือเทียบท่า(เที่ยว)	584	1,111	328	6
+ (เพิ่มขึ้น)	- 2.99%	+ 1.28%	-	-
- (ลดลง)				
สินค้าผ่านท่า(ตัน)	3,676	7,871	13,487	262,413
+ (เพิ่มขึ้น)	- 2.49%	+ 14.32%	-	-
- (ลดลง)				
ผู้สินค้าผ่านท่า(รวมตู้เปล่า) (ทีอียู)	318,480	855,590	-	-
+ (เพิ่มขึ้น)	+ 8.34%	+ 18.53%	-	-
- (ลดลง)				

สำหรับประมาณการตลอดปีงบประมาณ 2547 คาดว่าปริมาณผู้สินค้าผ่านท่าโดยรวมจะเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนรวมประมาณ 4,500 ล้านทีอียู เพิ่มขึ้น 6.6% แยกเป็นผู้สินค้าผ่าน ทกท.ประมาณ 1,100 ล้านทีอียู (รวมตู้เปล่า) และที่ ทลจ. ประมาณ 3,400 ล้านทีอียู เนื่องจากรัฐบาลมีนโยบายในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ สนับสนุนการส่งออกและธุรกิจ SMEs เพื่งศักยภาพในการผลิตของสินค้าในประเทศโดยประมาณการ GDP ในปี 2547 ในอัตรา 8% รวมทั้งจัดตั้ง FTA เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วย

## 2.3 ข้อมูลการขนส่งสินค้าทางเรือจากจีนตอนใต้มาเชียงราย

จากการศึกษา สัมภาษณ์และสังเกตการณ์จริง พบว่าในการขนส่งโดยทางเรือจากจีนตอนใต้มายังเชียงรายของไทยมีข้อมูลสรุปได้ดังต่อไปนี้

### 2.3.1 ข้อมูลเรือจีน จากกวางหลย

- ลักษณะทั่วไปของเรือ

ความเร็ว	ขาขึ้น 17 กิโลเมตร/ชั่วโมง
	ขาลง 20 กิโลเมตร/ชั่วโมง
ขนาด	180 กรอสตัน 39 เมตร
จำนวนลูกเรือ	8 คน
ขนส่งสินค้า	ถั่ว ชาม ยางยืด

- อุปกรณ์การสื่อสาร วิทยุสื่อสาร single brand ติดต่อทางไกลได้ประมาณ 200 กว่า กิโลเมตร (จากเชียงแสนถึงหาดป่าแรง อยู่ระหว่างบ้านโปงกับเชียงก)

- ค่าใช้จ่ายของเรือ
  - ลาว 2 ด้าน 500 หยวน/เที่ยว/ลำ (ประมาณ 2,590 บาท)
  - พม่า 200 หยวน/การขึ้นลงสินค้า (ประมาณ 1,036 บาท)
  - ท่าเรือเชียงแสน ประมาณ 2,000 บาท/ลำ/เที่ยว
  - \*\*\*อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 27 เมษายน 2547
  - 1 หยวน เท่ากับ 5.18 บาท
  - ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของเรือขนส่งสินค้าที่ผ่านท่าเรือต่างๆ ประมาณ 5,600 บาท/ลำ

- ปัญหา

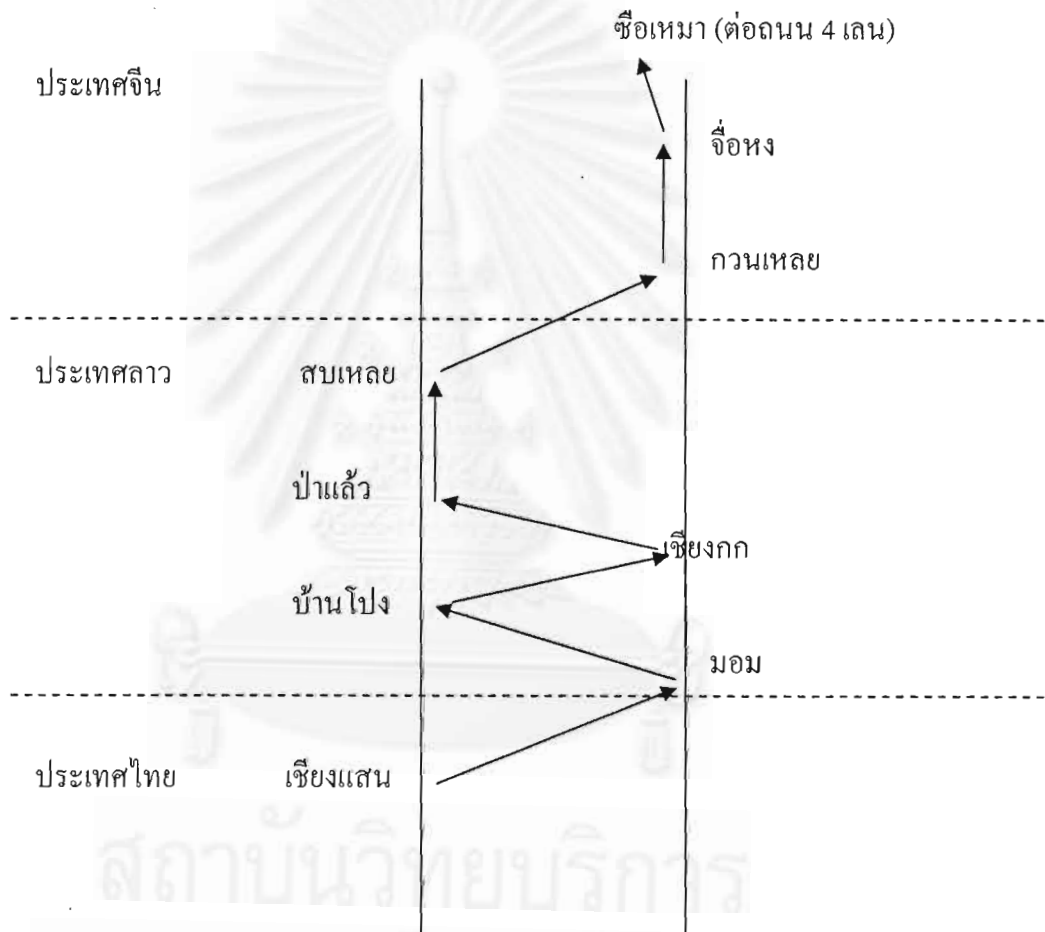
#### น้ำขึ้น โขดหิน

กลางคืนไม่มีการเดินเรือต้องจอดพักตามด่านหรือตามตลิ่ง เนื่องจากกระแสน้ำแรงและในเรื่องระบบความปลอดภัยเพราะไม่มีสัญญาณไฟที่เห็นชัด

- ความต้องการของเรือ  
ขุดรอกร่องน้ำ

การอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ

- เส้นทาง



### 2.3.2 บทสัมภาษณ์ความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ

- หอการค้าเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

ปัญหาที่ทางหอการค้า ผู้ประกอบการ เห็นว่าเป็นปัญหาสำคัญ คือ ปัญหาโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่

1. ถนน ซึ่งไม่ได้มาตรฐานมีขนาดเล็กและมักประสบปัญหาน้ำท่วมในหน้าฝน
2. ระดับน้ำแม่โขง ตื้นเขิน ได้มีการทำข้อตกลงกับประเทศจีน ให้ระดับน้ำอยู่ที่ 1.5 เมตร แต่ปัจจุบันระดับน้ำต่ำกว่า 90 เซนติเมตร

3. ท่าเรือ หอการค้ายังไม่ต้องการให้สร้างเชียงแสน2 เนื่องจากระดับน้ำขึ้นเงิน และมีท่าเอกชนหลายท่าซึ่งเพียงพอต่อความต้องการ อยากให้เป็น DC. (Distribution Center) One Stop Service Center มากกว่า

### 2.3.3 ความคิดเห็นของหอการค้าจังหวัดเชียงรายในการก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน 2

นโยบายของภาครัฐนั้นต้องการจะสร้างท่าเรือเชียงแสน 2 เป็นท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าต่างๆ ในขณะที่ท่าเรือเชียงแสน1 นั้นจะให้เป็นที่ท่าเรือท่องเที่ยว เนื่องจากท่าเรือเชียงแสน 1 อยู่ในเขตพื้นที่เมืองเก่าเมืองโบราณ นโยบายของผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงรายต้องการให้พัฒนาเชียงแสนเป็นเมือง Golden Lanna เป็นเมืองท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งทางภาคเหนือ แต่ทางหอการค้า ไม่เห็นด้วย เนื่องจากเกรงว่าหากมีท่าเรือเชียงแสน2 ภาครัฐจะ

- บังคับให้มาใช้ท่า
- เก็บค่าธรรมเนียมแพง
- เกรงจะมีการทำ Promotion ลดราคาเฉพาะในช่วงแรก เมื่อมีผู้ใช้บริการมากขึ้นราคาจะแพงขึ้น
- นโยบายของรัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงบ่อย ไม่มีความแน่นอน

และประกอบกับว่าในปัจจุบันผู้ประกอบการท่าเรือเชียงแสนเป็นผู้ประกอบการที่มาจกหลายแหล่งหากมีท่าเรือเชียงแสน 2 หอการค้าเกรงว่าจะเหลือแต่ผู้ประกอบการเชียงแสนคือผู้ประกอบการท้องถิ่นเท่านั้น เนื่องจากผู้ประกอบการจากแหล่งอื่นจะหันไปใช้ช่องทางอื่นที่สะดวกมากกว่า

จีนมีการลงทุนประมาณ 40 ล้านหยวนหรือประมาณ 207.2 ล้านบาท เพื่อขุดลอกร่องน้ำ และสร้างถนนผ่านทางประเทศลาว นอกจากนั้นจีนยังมีโครงการสร้างเขื่อน 14 แห่งซึ่งอาจทำให้มีปัญหาเรื่องระดับน้ำ ร่องน้ำ หากสามารถแก้ปัญหาร่องน้ำได้ เมื่อเปรียบเทียบกับบรรดารถูกผู้ประกอบการจะใช้เส้นทางโดยพิจารณาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

1. ต้นทุน
2. ความปลอดภัย

หอการค้าเห็นว่าการประกอบการท่าเรือกับสิ่งอำนวยความสะดวกในท้องถิ่นต้องไปด้วยกัน ซึ่งมีเส้นทางในโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางบกในเขตเชียงรายที่กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบอยู่ 5 เส้นทางคือ

1. เส้นทางสายเชียงใหม่-เชียงราย ระยะทาง 170 กิโลเมตร (ออกแบบแล้วเสร็จอยู่ระหว่างการจัดสรรงบประมาณ)
2. เส้นทางเลียบเมืองเชียงรายด้านตะวันตก ระยะทาง 20 กิโลเมตร (สำรวจออกแบบแล้ว คาดว่าจะสามารถบรรจุเข้าแผนปี 2548 ได้)
3. เส้นทางสายเชียงราย-เชียงแสนสายใหม่ ซึ่งมีอยู่ 2 แนวทางคือ จากทางแยก กม.846-บ้านสบกก ระยะทาง 42-45 กิโลเมตร แนวทางที่สอง จากทางแยกร่องเสือเต้นเลียบบไปทางแม่น้ำกก ระยะทาง 54 กิโลเมตร
4. เส้นทางเลียบเมืองเชียงแสนจะขยายเป็น 4 ช่องทางจราจร
5. เส้นทางเลียบเมืองแม่สาย จะเชื่อมต่อกับเส้นทางท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลาของพม่า ขณะนี้อยู่กำลังระหว่างการก่อสร้าง

#### เส้นทางขนส่งทางบก

ความเป็นไปได้เส้นทางขนส่งทางบกผ่านเส้น 3 east นั้น ทางหอการค้าเห็นว่าเส้นทางดังกล่าวมีความลำบาก และมีด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยเก็บไม่เกิน 60 เหรียญสหรัฐ

ยุทธศาสตร์ของประเทศจีน จะใช้เวลาในการเดินทางเส้นทาง กรุงเทพ-คุนหมิง ประมาณ 20 ชั่วโมง

#### ข้อเสนอแนะ

หากต้องมีความร่วมมือใดๆ กับประเทศเพื่อนบ้านทางหอการค้าเห็นว่าการตกลงร่วมมือกับประเทศลาวน่าจะดีกว่าประเทศพม่าเพราะประเทศลาวมีระบบการทำงานภาครัฐดีกว่าประเทศพม่า และเนื่องจากประเทศพม่ามีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ไม่มีความแน่นอนมั่นคง จึงอาจส่งผลกระทบต่อ

#### บทสัมภาษณ์ความคิดเห็นผู้ประกอบการ

- ผู้ประกอบการ (ห้างหุ้นส่วนจำกัด เหนือสุดการค้า)

นำเข้า	พืชไร่ กระเทียม พริก
ส่งออก	สินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมันพืช ขน
ค่าใช้จ่าย	คิดเป็นตันทุกประเภทสินค้า สินค้าที่ใช้พื้นที่เยอะจะแพงกว่าเล็กน้อย 1.50-2 บาท/กิโลกรัม
เส้นทาง	ส่งไปสิบสองปันนา โดยเรือจะขึ้นที่ท่าเชียงรุ่ง

ระยะเวลาการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือโดยปกติ 1-2 วันสูงสุดไม่เกิน 3 วัน ถึงเชียงใหม่ หากเป็นฤดูแล้งจะไม่สามารถกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนได้ (อาจใช้เวลานานถึง 20 วัน) ในฤดูแล้งนิยมใช้เส้นทางทางบกเพราะรวดเร็วกว่า หากฤดูน้ำเยอะรถไม่สามารถไปลาวได้เนื่องจากถนนเสียหายแต่สามารถไปพม่าได้ แต่ยังคงประสบปัญหาในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่สูง ไม่ว่าจะเป็นภาษีผ่านแดน ค่าผ่านทางและภาษีอื่นๆ โดยด่านพม่าคิดภาษีพื้นที่ 10 บาท/ปี๊บ ค่ารถบรรทุก 20 บาท/ปี๊บ ยังไม่รวมภาษีค่าธรรมเนียม

ปัญหาที่เกิดจากภาครัฐ : ศุลกากร ดำเนินงานช้า

ปัญหาอื่นๆ : การขนส่งสินค้าทางบก ด้วยรถบรรทุกไม่นิยมเนื่องจากมีค่าขนส่งแพงกว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำมาก

เส้นทางการส่งออกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมี 2 เส้นทาง คือ

1. ลาว (เชียงของ-ห้วยทราย (ใช้รถบรรทุกของลาว)-ชายแดนลาว-จีน (บ่อเต็น)
2. แม่สาย-พม่า-ชายแดนจีน เมืองลา (เส้นทางนี้มีความลำบากในการเดินทางมากกว่า)

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## บทที่ 3

# ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือกในการใช้ บริการขนส่งสินค้าทางบกหรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ

### 3.1 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือกในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางบก หรือ การขนส่งสินค้าทางน้ำ

จากการศึกษาและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าในจังหวัดเชียงรายพบว่า นอกจากปัจจัยด้านต้นทุนในการขนส่งสินค้าแล้ว ยังมีปัจจัยต่างๆที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดทางเลือกในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางบก หรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ ดังต่อไปนี้คือ

- 3.1.1 ฤดูกาล
- 3.1.2 ความปลอดภัย
- 3.1.3 มาตรการทางด้านภาษีสินค้านำเข้า ของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของ  
สินค้า
- 3.1.4 ความสะดวกต่อการติดต่อเพื่อขอให้บริการขนส่งสินค้า
- 3.1.5 ลักษณะและปริมาณสินค้าที่ขนส่ง
- 3.1.6 ความเชื่อถือได้จากการตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า
- 3.1.7 ความสะดวกในการผ่านพื้นที่ของประเทศที่ 3
- 3.1.8 ปัจจัยอื่นๆ

ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งระหว่าง  
ทางบกกับทางน้ำจะเป็นไปในลักษณะดังต่อไปนี้

#### 3.1.1 ฤดูกาล

ฤดูกาลนับว่ามีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมาก เช่น ฤดูแล้ง โดยเฉพาะในช่วงตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน เป็นช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดต่ำลง  
อย่างมาก ทำให้เรือขนส่งสินค้าที่เป็นเรือกินน้ำลึก หรือเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถ  
ให้บริการขนส่งสินค้าได้ เรือที่ให้บริการได้ก็จะเป็นเรือขนาดเล็ก ได้แก่ เรือขนาด 80 ตันลงมา  
ดังนั้น ถ้าในช่วงดังกล่าวปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งมีมากกว่าเรือสินค้า ที่สามารถเดินทาง

ในช่วงดังกล่าวจะให้บริการได้ ผู้ใช้บริการก็มีความจำเป็นที่จะต้องหันไปหาการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ นอกจากนั้นการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ในช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากไม่มีฝนตก หรือฝนตกน้อยเส้นทางคมนาคมไม่เสียหาย ในทางตรงกันข้ามในช่วงฤดูฝน โดยเฉพาะช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงที่มีฝนตกมากทำให้น้ำในแม่น้ำโขงมีระดับสูง เรือสินค้าขนาดใหญ่ (เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขงที่มีขนาดใหญ่ที่สุด จะเป็นเรือขนาด 200 ตัน) สามารถให้บริการได้อย่างเต็มที่ ในขณะที่การขนส่งทางรถยนต์จะมีอุปสรรคเกี่ยวกับสภาพถนน ในประเทศพม่า โดยเฉพาะเชียงตุง ถึงท่าขี้เหล็กไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทาง ดังนั้นในช่วงดังกล่าวรูปแบบการขนส่งสินค้าก็จะถูกกำหนดให้เป็นการขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเรื่องฤดูกาลอาจจะลดความสำคัญลงไปในอนาคต เมื่อมีโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศพม่า และสามารถดำเนินการสร้างถนนช่วงเชียงตุง - ท่าขี้เหล็กได้สำเร็จ

### 3.1.2 ความปลอดภัย

ความปลอดภัยในที่นี้ หมายถึงความปลอดภัยในการเดินทาง และความปลอดภัยของตัวสินค้า ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่าประเทศพม่ามีชนกลุ่มน้อยอยู่มากมาย การเดินทางจากประเทศไทยผ่านประเทศพม่า เพื่อไปให้ถึงประเทศจีน จะมีบางช่วงที่ต้องเดินทางเข้าสู่พื้นที่ของชนกลุ่มน้อย ซึ่งในการเดินทางทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่านั้นจะผ่านพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.1 ดินแดนรัฐฉาน ดินแดนรัฐฉานกินอาณาเขตของอำเภอท่าขี้เหล็กทั้งหมด ประชากรของรัฐฉานเป็นกลุ่มไทยใหญ่ อย่างไรก็ตามกลุ่มไทยใหญ่ในปัจจุบันนี้ สามารถทำความตกลงกับรัฐบาลพม่าได้ ทำพื้นที่ในเขตรัฐฉานเป็นพื้นที่สงบ การเดินทางในพื้นที่ของรัฐฉาน จึงค่อนข้างจะปลอดภัยกว่าการเดินทางในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยอื่นๆ

2.2 ดินแดนของว้าแดง จะกินอาณาเขตอยู่ทางเหนือของดินแดนรัฐฉาน ว้าแดงเป็นชนกลุ่มน้อยที่มีปัญหาต่อกับรัฐบาลพม่า ดังนั้นการเดินทางผ่านดินแดนของว้าแดงจึงมีความเสี่ยงที่สินค้าจะได้รับความเสียหาย หรือสูญหาย

อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก โดยใช้คนขับรถชาวพม่า ซึ่งเป็นคนในพื้นที่จะอาศัยความสัมพันธ์ส่วนบุคคล ทำให้การผ่านดินแดนของชนกลุ่มน้อยไม่เป็นอุปสรรคมากนัก แต่การเดินทางเข้าไปในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยจะมีค่าใช้จ่ายในรูปของค่าผ่านทาง ซึ่งค่าผ่านทางจะมีอัตราที่ไม่แน่นอน

สำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้วยเรือสินค้าที่ใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยจะปรากฏในรูปของภัยที่มาจากการเดินเรือผ่านแม่น้ำที่ตื้น และเต็มไปด้วยโขดหิน ซึ่งถ้ากัปตันเรือไม่มีความชำนาญพอ ก็อาจจะทำให้เรือสินค้าไปชนกับโขดหินในแม่น้ำ

โจงได้ ทำให้การขนส่งสินค้าต้องล่าช้า สำหรับการที่ต้องเดินเรือผ่านแม่น้ำโจงที่อยู่ในเขตประเทศลาว และประเทศพม่า นั้น ทางประเทศจีนได้มีการทำข้อตกลงกับประเทศลาว เกี่ยวกับการใช้แม่น้ำโจงในการเดินเรือพาณิชย์ โดยการขนส่งสินค้าผ่านประเทศลาวจะต้องมีการแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ของลาว และจะต้องมีการชำระค่าผ่านทางให้แก่ประเทศลาว ในอัตรา 200 - 250 หยวน ขึ้นกับขนาดของเรือ ในกรณีที่เรือสินค้าบรรทุกผู้โดยสารมาด้วย จะคิดค่าผ่านทางกับผู้โดยสารคนละ 40 หยวน สำหรับทางประเทศพม่า จะมีทหารพม่าสังเกตการณ์เรือที่เดินทางในแม่น้ำโจงอยู่เป็นระยะๆ ตลอดชายแดนพม่า - ลาว

### 3.1.3 มาตรการทางด้านภาษี

มาตรการทางด้านภาษีสินค้านำเข้าของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้า มาตรการทางด้านภาษีนำเข้า ที่ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (ประเทศไทย และประเทศจีน) จัดเก็บในที่นี้ จะเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในการจัดเก็บภาษี หรือนโยบายในการผ่อนปรนภาษีของเมืองท่าที่เป็นจุดหมายปลายทาง เช่น ท่าเรือกวนเหล่ย์ ในมณฑลยูนนาน เป็นเมืองท่าปลอดภาษี สำหรับสินค้าต่างประเทศที่จำหน่ายในเมืองกวนเหล่ย์ (แต่ถ้าจะส่งไปเมืองอื่นๆ จะต้องเสียภาษีนำเข้าในอัตราที่กำหนด) ในบางครั้งผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศจีน สู่อู่ประเทศไทยเห็นช่องทางในการหลีกเลี่ยงภาษี สำหรับสินค้านำเข้าที่จะนำเข้ามาทางชายแดนประเทศพม่า รูปแบบการขนส่งสินค้าก็จะเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ หรืออาจจะขนส่งทางเรือแล้วนำมาขึ้นในประเทศพม่า จากนั้นก็จะขนส่งสินค้าโดยรถยนต์เข้าสู่ชายแดนประเทศไทย เหตุการณ์เช่นเดียวกันนี้ก็สามารถเกิดขึ้นได้ในกรณีที่สินค้านางชนิด เช่น แอปเปิ้ล ที่มาจากประเทศจีนมีการนำเข้ามาประเทศไทยมาก และด่านศุลกากรเชียงแสนเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า ทำให้เกิดความล่าช้าในการออกสินค้า และทำให้เรือสินค้าที่บรรทุกแอปเปิ้ลที่มาจากจีนไม่สามารถออกสินค้าได้ ในกรณีที่เรือสินค้าบรรทุกสินค้าที่เป็นสินค้าเกษตร อาจจะมีการนำเสียได้ ซึ่งในทางปฏิบัติเรือสินค้าจะหันไปจอดที่เมืองมอม ประเทศลาว เพื่อรอเวลาให้ด่านศุลกากรของไทยลดความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า (ทำให้การตรวจสอบสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว และเรือสินค้าสามารถออกสินค้าได้เร็วขึ้น) หรือขึ้นสินค้าในฝั่งประเทศพม่า บริเวณเมืองซีตองเรือ หรือที่เรียกกันว่าบ้านโป่ง แล้วลำเลียงด้วยรถบรรทุกเพื่อหาช่องทางตามชายแดนเพื่อนำสินค้าเข้าประเทศไทยต่อไป

### 3.1.4 ความสะดวกต่อการติดต่อ

ความสะดวกต่อการติดต่อเพื่อขอใช้บริการขนส่งสินค้า เมื่อผู้ที่มีความประสงค์จะจัดส่งสินค้าไปยังประเทศไทย หรือจีน ต้องทำการติดต่อหาบริษัทที่จะรับขนส่งสินค้า จะพบว่าการติดต่อบริษัทขนส่งสินค้าทางเรือ สามารถทำได้สะดวกกว่าการหาบริษัทที่รับขนส่งสินค้าทางรถยนต์ ทั้งนี้เนื่องมาจากบริษัทที่ขนส่งสินค้าทางเรือส่วนใหญ่มีที่ตั้งเป็นหลักแหล่งที่แน่นอนตาม

ท่าเรือสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นเมืองกวนเหล่ย์ เมืองเซียงรุ่ง และเซียงแสน และส่วนมากจะรับของส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทางในประเทศจีน (Door to Door Service) ซึ่งในกรณีที่ขนส่งสินค้าจากประเทศจีนมาไทย บริษัทที่เป็นการร่วมลงทุนของคนไทย ก็มีบริการเช่นเดียวกันนี้ แต่ถ้าผู้ใช้บริการต้องการจะขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์ จะต้องติดต่อหารถบรรทุกของพม่าที่รับจ้างขนส่งสินค้า ซึ่งจะต้องเข้าไปในชายแดนของพม่า เว้นแต่จะหาบริษัทที่รับดำเนินการติดต่อหารถบรรทุกเหล่านี้

### 3.1.5 ลักษณะและปริมาณสินค้าที่ขนส่ง

เมื่อพิจารณาจากสินค้าสำคัญที่มีการขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงรายกับเมืองเซียงรุ่งจะพบว่าขนาดบรรจุภัณฑ์ของสินค้าดังกล่าวเอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้าทั้งทางรถยนต์ และทางเรือ อย่างไรก็ตามในการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมาก การบรรทุกสินค้าทั้งหมดโดยใช้พาหนะ 1 คัน หรือ 1 ลำ จะสะดวกในด้านการของการควบคุมสินค้า การรักษาความปลอดภัยของสินค้า (จากการถูกขโมย และการสูญหายระหว่างเดินทาง) จากเหตุผลดังกล่าวผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่งครั้งละมากๆ จึงนิยมที่จะขนส่งสินค้าทางเรือมากกว่า อย่างไรก็ตามถ้าต้องการขนส่งสินค้าในปริมาณที่ไม่มากนัก การขนส่งสินค้าทางเรืออาจจะไม่ใช่ทางเลือกที่เหมาะสม เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือถ้าไม่ได้ทำการเหมาลำ จะต้องทำการรอสินค้าเพื่อให้ได้ปริมาณสินค้าที่มากพอ จนกระทั่งผู้จัดการเรือเห็นว่าคุ้มที่จะออกเดินทาง (เรือสินค้าขนาด 200 ตัน จะไม่ออกเดินทางถ้าปริมาณสินค้าน้อยกว่า 50 ตัน เรือสินค้า 80 ตัน จะไม่ออกเดินทางถ้าสินค้าน้อยกว่า 20 ตัน) ซึ่งในกรณีนี้การขนส่งสินค้าทางรถยนต์อาจจะดีกว่าในแง่ที่ว่า การหารถบรรทุกมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า

### 3.1.6 ความเชื่อถือได้

ความเชื่อถือได้จากการตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า ในการขนส่งสินค้า การตรงต่อเวลาเป็นสิ่งที่มีความสำคัญ โดยเฉพาะสินค้าเกษตรที่มีขีดจำกัดในด้านของระยะเวลาเก็บรักษาการใช้เวลาขนส่งสินค้าที่มีความแน่นอน สามารถกำหนดเวลาการส่งมอบสินค้าได้ จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกรูปแบบขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางระหว่างการขนส่งสินค้าทางเรือ และการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ พบว่าปัจจัยที่ทำให้การขนส่งทางเรือมีความล่าช้า ได้แก่

- 1) อุบัติเหตุ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ
  - ก) อุบัติเหตุที่ใช้เวลาแก้ไขไม่เกิน 1 วันหรือ อุบัติเหตุเบา ซึ่งโดยทั่วไปได้แก่การที่ใบพัดของเรือสินค้าได้รับความเสียหายจากการพันโขดหินในแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบ่อย ในกรณีนี้อาจมีผลทำให้ความเร็วของเรือ

สินค้าข้างลง อย่างไรก็ตามเรือสินค้าสามารถเดินทางต่อไปได้ และสินค้าไม่ได้รับความเสียหาย สำหรับเรือสินค้าการเปลี่ยนใบพัดเรือสามารถทำได้ โดยการสูบน้ำเข้าห้องสินค้าหัวเรือเพื่อให้ท้ายเรือลอยพ้นน้ำ แล้วจึงเปลี่ยนใบพัด ซึ่งปกติจะทำเมื่อเรือไม่มีการบรรทุกสินค้า และทำในเวลากลางคืน เพื่อให้ไม่เสียโอกาสในการรับส่งสินค้า การเปลี่ยนใบพัดเรือจะใช้เวลาไม่เกิน 2 ชั่วโมง และสามารถทำได้ด้วยช่างประจำเรือ ซึ่งโดยทั่วไปเรือสินค้าจะมีใบพัดอะไหล่เตรียมไว้อยู่แล้ว

- ข) อุบัติเหตุที่ใช้เวลาแก้ไขเกิน 1 วัน หรืออุบัติเหตุหนัก เช่น การที่ตัวเรือร่วจากการที่เรือวิ่งชนโขดหินในแม่น้ำโขง ซึ่งส่วนมากจะพบว่ามิสาเหตุมาจากการขาดความชำนาญในการเดินเรือของลูกเรือ หรือการที่กัปตันเรือมีประสบการณ์ในการเดินเรื่อน้อย อุบัติเหตุแบบนี้ไม่ค่อยจะเกิดขึ้นบ่อยนัก แต่ถ้าเกิดขึ้นจะใช้เวลาซ่อมเรื่อนานกว่า 1 วัน และถ้าเกิดขึ้นขณะที่บรรทุกสินค้า จะทำให้สินค้าที่บรรทุกเสียหายได้ทั้งจากแรงกระแทกที่เกิดขึ้น และจากการที่น้ำเข้าตัวเรือ
- 2) ปัจจัยเกี่ยวกับเครื่องยนต์ ปัจจัยดังกล่าวอาจมีผลให้การเดินทางต้องล่าช้าบ้าง อย่างไรก็ตามปัญหานี้ไม่ค่อยเกิดขึ้นบ่อยนัก
- 3) ปัจจัยเกี่ยวกับความแออัดของท่าเรือ ปัญหานี้จะเกิดขึ้นในช่วงที่อุปสงค์ต่อการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือมีมาก ทำให้เรือสินค้าต้องมีการเข้าคิวเพื่อรอการ Load สินค้าลงเรือ สิ่งที่เกิดมาจากการที่อุปสงค์ต่อบริการขนส่งสินค้ามีมากกว่าปกติ (Excess Demand for Transportation) ก็คือ
- ก) การทำขนส่งสินค้าใช้เวลานานขึ้นเนื่องจากต้องเข้าคิวรอการขนถ่ายสินค้า
  - ข) ราคาค่าขนส่งสินค้าปรับตัวสูงขึ้น
  - ค) เกิดสินค้าตกค้างที่ท่าเรือ ทำให้สินค้าเสี่ยงต่อความเสียหาย และในกรณีของสินค้าเกษตร ทำให้มีระยะเวลาเก็บได้น้อยลง
- 4) ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวด การที่สินค้าส่งออกจากประเทศหนึ่งมีมาก ทำให้ประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของสินค้านั้นอาจจะใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวดกับสินค้าที่มีการนำเข้ามา ซึ่งเมื่อเรือสินค้าเดินทางมาถึงแต่การออกสินค้าใช้เวลามาก ทำให้เรือสินค้าที่มาที่หลังไม่สามารถออกสินค้าได้ ซึ่งถ้าสินค้าที่บรรทุกมาเป็นสินค้าเกษตรก็จะเกิดการเน่าเสียได้ นอกจากนี้เรือสินค้าล่าช้าๆ ที่ต้องจอดรอการออกสินค้า ทำให้เสียโอกาสที่จะบรรทุกสินค้า และในด้านของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าอาจต้องนำสินค้ากลับ หรือหาช่องทางจำหน่ายสินค้าชนิดนั้นในช่องทางอื่นๆ สำหรับสินค้าที่เคยมีการห้ามนำเข้า ได้แก่ แอปเปิล (จากประเทศ

จีน) และยางรถยนต์ (สินค้าจากประเทศไทย) ดังนั้นการมาถึงจุดหมายปลายทางของเรือสินค้า จากประเทศต้นทาง เมื่อถึงประเทศปลายทาง ในช่วงเวลาที่มีการใช้มาตรการทางศุลกากรที่เข้มงวดกับสินค้าที่มีการนำเข้ามา มาก จะทำให้เรือสินค้าไม่สามารถออกของได้ ต้องเสียเวลารอการออกของ ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) จากการบรรทุกสินค้าในเที่ยวต่อไป และมีผลให้สินค้าที่สะสมอยู่ ณ ท่าเรือเดิมที่เดินทางมามีมากขึ้นไปอีก

- 5) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพอากาศ ปัจจัยในส่วนนี้อาจจะไม่มีผลต่อระยะเวลาเดินทางมากนัก แต่จะมีผลต่อการเดินทางทางเรือช้าลงบ้างเล็กน้อย (อาจใช้เวลามากขึ้น 1-2 ชั่วโมง) เช่น บางช่วงเวลาที่มึหมอกลงจัด หรือมีฝนตกหนัก ทำให้ทัศนวิสัยจำกัด การเดินเรือต้องทำอย่างระมัดระวัง ไม่สามารถใช้ความเร็วได้เต็มที่ นอกจากนี้ถ้าเป็นเที่ยวขาขึ้นต้องเล่นทวนน้ำ การที่มีน้ำไหลเชี่ยวมาก ก็จะทำให้ความเร็วเดินทางของเรือช้าลง

สำหรับปัจจัยที่เกิดความล่าช้า ในการขนส่งทางรถยนต์ผ่านประเทศพม่า ประกอบด้วย

- 1) ปัจจัยที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ปัญหาอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ไม่เพียงแต่จะทำให้ระยะเวลาการขนส่งสินค้านานขึ้น แต่ยังทำให้สินค้าที่บรรทุกประสบความเสียหายได้
- 2) ปัจจัยเกี่ยวกับปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ และช่วงล่าง ปัญหาดังกล่าวถ้าเกิดขึ้นจะทำให้ต้องเสียเวลาในการรออะไหล่ และการที่ต้องการค้างคืนในพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่า จะมีความเสี่ยงต่อการถูกจรรยากรรมสินค้า
- 3) ปัจจัยเกี่ยวกับความไม่แน่นอนในการรอสินค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ไม่มีเวลาเดินทางที่แน่นอน (Non Schedule) ทำให้ในบางครั้งหากผู้ใช้บริการไม่ได้เหมาะสม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอาจจะรอสินค้า จนกว่าเขาจะเห็นว่าคุ้มต่อค่าใช้จ่าย ซึ่งในบางครั้งอาจจะใช้เวลาถึง 2 วันก็ได้
- 4) ปัจจัยจากปัญหาชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่า ปัญหาในส่วนนี้นอกจากจะมีผลต่อค่าผ่านด่านที่ไม่แน่นอนแล้ว ในบางครั้งถ้ามีการต่อสู้ระหว่างชนกลุ่มน้อย กับทหารรัฐบาลพม่า หรือการต่อสู้ระหว่างชนกลุ่มน้อยด้วยกัน ก็จะทำให้การขนส่งสินค้าต้องล่าช้า เพราะคนขับรถจะต้องเปลี่ยนเส้นทาง หรือรองกว่าสถานการณ์จะเอื้ออำนวยต่อการเดินทางโดยปลอดภัย
- 5) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพอากาศ ปัจจัยในส่วนนี้มีความสำคัญมาก เพราะถ้าฝนตกการเดินทางทางรถยนต์จะต้องยุติลงทันที ทั้งนี้เพราะถนนจะลื่น ทัศนวิสัยในการ

เดินทางไม่ดี ซึ่งการเดินทางด้วยรถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกมากในเส้นทางที่ลาดชัน และถนนลื่น ในขณะที่ฝนตกจะมีความเสี่ยงต่อการที่รถจะติดหล่ม และเสี่ยงต่อการพลิกคว่ำ หรืออุบัติเหตุอื่นๆ นอกจากนี้การที่หมอกลงจัดก็อาจทำให้ต้องรองจนกว่าหมอกจะจางลง

- 6) ปัจจัยเกี่ยวกับสภาพเส้นทาง ปัจจัยในส่วนนี้จะเกี่ยวข้องกับการสร้าง หรือซ่อมถนนในประเทศพม่าเมื่อมีการสร้าง หรือซ่อมถนน ส่วนมากเจ้าหน้าที่จะปิดถนน ซึ่งการสร้างหรือซ่อมถนนในประเทศพม่า จะใช้แรงงานมนุษย์เป็นหลัก ซึ่งส่วนมากจะใช้แรงงานนักโทษ ทำการขุดก้อนหินขนาดใหญ่ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงให้เป็นก้อนเล็ก จากนั้นจึงนำมาเรียงบนพื้นถนนที่เกลี่ยไว้แล้ว ซึ่งวิธีดังกล่าวนี้นอกจากจะได้ถนนที่ไม่ทนทานแล้ว ยังไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการสร้าง หรือซ่อมถนนได้
- 7) ปัจจัยจากผู้ร่วมใช้เส้นทาง พฤติกรรมการใช้ถนนบางอย่างก็เป็นสาเหตุให้การเดินทางขนส่งสินค้าช้าลง เพราะในประเทศพม่าถ้ารถเสียระหว่างการเดินทาง ผู้ใช้รถจะทำการจอดรอช่าง (ปิด) ถนนโดยจงใจ ทั้งนี้เพื่อที่รถคันอื่นที่ไม่สามารถผ่านไปได้อาจได้ช่วยซ่อมรถ หรือเป็นเพื่อนค้างคืนในกรณีที่ไม่สามารถซ่อมรถได้
- 8) ปัจจัยเกี่ยวกับการใช้มาตรการการปิดด่าน หรือห้ามนำเข้าสินค้า เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางเรือ การปิดด่าน ณ ประเทศจุดหมายปลายทางจะทำให้พาหนะที่บรรทุกสินค้าไม่สามารถออกของได้ ซึ่งก่อให้เกิดค่าเสียโอกาสในการบรรทุกสินค้าในเที่ยวต่อไป ทำให้สินค้าที่รอการขนส่งตกค้าง และมีการสะสมมาก

จากการที่กล่าวมาจะพบว่าปัจจัยที่ทำให้รถบรรทุกเกิดความล่าช้า มีมากกว่า

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งทางเรือ นอกจากนั้นปัจจัยดังกล่าวสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกก็มีโอกาสเกิดขึ้นในทางปฏิบัติได้สูงกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ

ดังนั้นถ้าจะเลือกช่องทางการขนส่งสินค้า โดยให้ความสำคัญกับความตรงต่อเวลาเป็นอันดับแรก การขนส่งสินค้าด้วยเรือ อาจจะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่าการเลือกการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เนื่องจากในทางปฏิบัติจะมีเรือสินค้าออกเดินทางจากท่าเรือเชียงรุ่ง ถึงท่าเรือเชียงแสน ทุกวัน ในขณะที่การเดินทางโดยรถบรรทุกระหว่างเมืองเชียงรุ่ง ถึงชายแดนไทย – พม่า ที่อำเภอท่าลี่เหล็ก กับอำเภอแม่สาย ไม่สามารถกำหนดแน่นอนได้

### 3.1.7 ความสะดวกในการผ่านพื้นที่ของประเทศที่สาม

การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางรถยนต์ หรือการใช้เรือสินค้า จะต้องเดินทางผ่านเขตแดนของประเทศที่สาม ซึ่งได้แก่ประเทศพม่า สำหรับการเดินทางทางรถ และผ่านชายแดนของประเทศพม่า และประเทศลาวสำหรับการเดินทางด้วยเรือสินค้า ถ้าพิจารณาถึงการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก พบว่าการเดินทางด้วยรถบรรทุกจากชายแดนไทยที่อำเภอแม่สาย ผ่านเมืองเชียงตุง เข้าสู่เมืองเชียงรุ่ง ในเขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน โดยผ่านประเทศพม่าจะพบกับอุปสรรคที่สำคัญ 2 ชนิด ได้แก่

- 1) อุปสรรคทางกายภาพ ของภูมิประเทศที่ต้องเดินทางผ่าน ความไม่สะดวกที่เกิดขึ้นจะรวมถึงสภาพพื้นที่ที่เป็นทางลาดชัน ทางแคบ และสภาพถนน ที่ไม่เอื้ออำนวยให้เดินทางได้อย่างรวดเร็ว รวมถึงความไม่สะดวกที่เกิดจากถนนเสียหายในช่วงฤดูฝน ทำให้ต้องมีการซ่อมแซมถนน ซึ่งในบางครั้งถึงขั้นปิดถนน
- 2) อุปสรรคจากสถานะทางการเมืองภายในประเทศพม่า หรืออุปสรรคจากการเดินทางเข้าสู่ดินแดนของชนกลุ่มน้อย ความไม่สะดวกในส่วนนี้จะเข้าไปในรูปของความไม่แน่นอนที่เกิดจากที่ชนกลุ่มน้อย เรียกเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งในบางครั้งเกี่ยวข้องถึงความปลอดภัยของตัวสินค้าที่ทำการขนส่งด้วย อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจะทำการว่าจ้างรถบรรทุกของพม่า ในการให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่งข้อได้เปรียบที่สำคัญของการใช้รถของพม่าก็คือ คนขับรถนอกจากจะมีความชำนาญในเรื่องของเส้นทางแล้ว ยังรู้จักกับคนในพื้นที่ ซึ่งรวมถึงชนกลุ่มน้อยเผ่าต่างๆ ทำให้สามารถเจรจาต่อรองเรื่องการขอผ่านทางได้

อย่างไรก็ตามถ้าเทียบกับการขนส่งสินค้าทางเรือ โดยใช้แม่น้ำโขงจะพบว่า การเดินทางด้วยเรือสินค้า จะไม่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางเข้าไปในดินแดนของประเทศที่สาม ทั้งนี้เนื่องมาจากประเทศพม่า และประเทศลาว มีความเกรงใจในประเทศจีน ทำให้เรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง ซึ่งจดทะเบียนเป็นเรือจีน สามารถผ่านทางได้อย่างไร้อุปสรรค นอกจากนั้นทางประเทศจีน ได้มีการทำสัญญา กับประเทศลาวเกี่ยวกับการเดินทางในแม่น้ำโขง ผ่านประเทศลาว โดยเรือสินค้าจีนจะต้องแจ้งด่านของประเทศลาวเมื่อเข้า - ออกแม่น้ำโขงช่วงที่เป็นชายแดนลาวไทย - พม่า และเรือสินค้าจะต้องจ่ายค่าผ่านทางให้ประเทศลาวด้วย อย่างไรก็ตาม ปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางเข้าไปในดินแดนของประเทศที่สาม ก็อาจเกิดกับเรือสินค้าได้ เช่น กรณีที่เรือสินค้าได้รับอุบัติเหตุ หรือเครื่องยนต์ขัดข้อง ทำให้ต้องเข้าฝั่งเพื่อทำการซ่อมแซม ถ้าเรือเข้าฝั่งของประเทศพม่า ในช่วงที่เป็นเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยบางกลุ่ม ก็อาจถูกเรียกค่าคุ้มครองได้และถ้าไม่จ่าย ก็อาจเกิดเหตุการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาขึ้นได้ อย่างไรก็ตามเหตุการณ์ทำนองนี้ไม่ได้เกิดขึ้นบ่อยนัก



### 3.1.8 ปัจจัยอื่นๆ

ปัจจัยอื่นๆ ได้แก่

- ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
- รูปแบบบริการของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เช่น การมีบริการขนส่งสินค้าถึงจุดหมายในประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทาง (Door to Door Service) ไม่จำกัด เพียงแค่ ท่าเรือ สู่อำเภอ เท่านั้น (Terminal to Terminal) การมีบริการห้องพัก ห้องพักรับสินค้า ในกรณีที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ต้องเดินทางพร้อมกับสินค้า ฯลฯ
- ความสามารถในการตอบสนองความต้องการในบริการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว
- ชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า เกี่ยวกับความปลอดภัยของสินค้า ความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ หรือการที่สินค้าเสียหาย หรือสูญหาย ตลอดจนความรับผิดชอบในความเสียหายของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า
- การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการให้บริการ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
- ฯลฯ

## 3.2 กรณีศึกษา

### 3.2.1 บริษัท วัลณีแม่สาย จำกัด

บริษัท วัลณีแม่สาย จำกัด ตั้งอยู่ที่ 1/1 หมู่ 8 ถ. พหลโยธิน ต.เวียงพาคำ อ.แม่สาย จ. เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภท สินค้าอุปโภค บริโภค เช่น มาม่า และเครื่องดื่มกระป๋อง ไปยังประเทศจีน ทางบริษัทฯ ส่งออกสินค้าโดยใช้รถบรรทุกจากแม่สาย เพื่อไปลงเรือที่ท่าเรือเชียงแสน ขึ้นของที่ทำเรือเชียงรุ่ง ในประเทศจีน จากนั้น ขนส่งสินค้าต่อไปยังจุดหมายปลายทาง คือ ตลาดเมืองเชียงรุ่ง โดยใช้รถบรรทุก ทางบริษัทฯ จะส่งของประมาณ 20 ครั้ง/1 เดือน ครั้งละประมาณ 50-100 กล่อง (ประมาณเรือ 1 ลำ) หรือแล้วแต่ลูกค้าจะสั่ง

### 3.2.2 บริษัท ที วี เอฟ 2002 จำกัด

บริษัท ที วี เอฟ 2002 ตั้งอยู่ที่ 299 ม.1 ถ.พหลโยธิน ต.ริมกก อ.เมือง จ.เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภท ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง ทางบริษัทฯ ส่งออกโดยลงเรือที่ท่าเชียงแสน ล่องไปขึ้นที่ท่าเรือในประเทศจีน ซึ่งจะเป็นท่าเรืออะไรนั้นขึ้นอยู่กับลูกค้ากำหนดสถานที่ให้ส่งของ มีการส่งออกอย่างน้อยเป็นจำนวน 80 ตันขึ้นไป/1 ครั้ง และส่งออกอาทิตย์ละ 1 ครั้ง การส่งสินค้าทั้งหมดเป็น

แบบ FOB โดยขั้นตอนในการส่งออกทั้งหมดจะใช้เวลาประมาณ 2 วัน ขึ้นอยู่กับท่าเรือที่จะไปขึ้นในประเทศจีน และระดับน้ำในแม่น้ำโขง

### 3.2.3 หจก. บี เอส แม่สายเอ็กซ์พอร์ต

หจก. บี เอส แม่สายเอ็กซ์พอร์ต ตั้งอยู่ที่ 380/12 หมู่ 9 ถ.พหลโยธิน ตงเวียงพางคำ อ.แม่สาย จ.เชียงราย ส่งออก ลูกอมรสผลไม้ ตราโทรศัพท์ ทางบริษัทฯ ส่งออกโดยใช้รถปิ๊กอัพของบริษัทฯ ขนสินค้าจากโกดังสินค้าไปลงท่าเรือเชียงแสน เพื่อที่จะให้ลูกค้ามารับส่งของลงเรือเอง เนื่องจากการขายแบบ FOB ทางบริษัทฯ ส่งออกลูกอมเดือนละประมาณ 2 ครั้ง ครั้งละประมาณ 20-30 ตัน ปริมาณ ตันละ 25 กิโลกรัม มี 100 ถุง (1 ถุง มี 100 เม็ด)

### 3.2.4 บริษัท Siam Trading จำกัด

บริษัท Siam Trading จำกัด ส่งออกสินค้าประเภทยางรถบรรทุก ทางบริษัทฯ ส่งออกโดยลงเรือที่ท่าเชียงแสน เพื่อที่จะไปขึ้นที่ท่าเรือเชียงรุ่ง และต่อรถบรรทุกไปยังคุนหมิง ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าออกเดือนละประมาณ 6-7 ครั้ง ครั้งละประมาณเต็ม 1 ลำเรือ (ขนาดเล็ก) หรือคือประมาณ 80 ตัน แต่ในบางครั้งทางบริษัทฯ ก็ไม่ได้ส่งยางเต็มลำเรือ แต่ส่งรวมไปกับสินค้าของคนอื่นด้วย ค่าระวางเรือในแต่ละครั้งประมาณ 10,000-15,000 บาท/1 ตัน สำหรับค่ารถบรรทุกในเมืองจีน ลูกค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบ โดยระยะเวลาในการขนส่งใช้เวลาประมาณ 3 วัน

### 3.2.5 บริษัท ที อี อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

บริษัท ที อี อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด ตั้งอยู่ที่ 225 หมู่ 1 บ.หนองหอย ต.ขวงเปา อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่ ส่งออกสินค้าประเภทลำไยแห้ง ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าออกไปยังประเทศจีน 2 วิธี โดยวิธีแรก ลงเรือที่ท่าเรือเชียงแสน เพื่อจะไปขึ้นเรือที่ท่าเรือที่เมืองจิน ซึ่งจะเป็นท่าเรืออะไรนั้น ลูกค้าจะเป็นผู้กำหนด หลังจากนั้นจะต่อรถบรรทุกไปยังคุนหมิง เชียงเหมย หรือ ฮ่องกง โดยใช้เวลาดังกล่าวประมาณ ประมาณ 3-5 วัน และวิธีที่สอง ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าลงเรือที่ท่าเรือในกรุงเทพฯ (คลองเตย, แหลมฉบัง, ลาดกระบัง) เพื่อที่จะไปขึ้นท่าเรือในประเทศจีน ขั้นตอนทั้งหมด บริษัทฯ รับผิดชอบการจัดการขนส่งสินค้าของลูกค้าจะเป็นผู้จัดการทุกอย่าง โดยทางบริษัทฯ มีหน้าที่นำสินค้านำเรือไว้ที่โกดังเพื่อให้บริษัทฯ รับผิดชอบการจัดการขนส่งสินค้าของลูกค้ามารับ ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 9-15 วัน ขึ้นอยู่กับสายเรือ การส่งออกแต่ละครั้ง บริษัทฯ ส่งสินค้าประมาณ 5-100 ตู้ หรือแล้วแต่ order ของลูกค้าและส่งออกเฉพาะหน้าลำไยเท่านั้น ราคาที่ใช้จ่ายเป็นราคา FOB แต่โดยประมาณแล้ว ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าออกไปประเทศจีนจากท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นราคาประมาณ 38,000 บาท/1 ตู้

### 3.2.6 บริษัท 168 จำกัด

บริษัท 168 จำกัด ตั้งอยู่ที่ 53 หมู่ 7 ต.นครเจดีย์ อ.ป่าซาง จ.ลำพูน ส่งออกสินค้าประเภทลำไยอบแห้ง โดยทางบริษัทฯ จะส่งสินค้าลงรถ 10 ล้อจากลำพูน เพื่อไปลงท่าเรือเชียงแสน และไปขึ้นที่ท่าเรือในประเทศจีน ซึ่งจะเป็นท่าเรืออะไรนั้นขึ้นอยู่กับลูกค้าเป็นผู้กำหนด หลังจากสินค้าขึ้นที่ท่าเรือในประเทศจีนแล้ว ลูกค้าจะเป็นคนจัดการต่อ โดยมารับสินค้าถึงท่าเรือเอง ทางบริษัทฯ จะส่งสินค้าออกเฉพาะหน้าลำไยเท่านั้น การส่งสินค้าแต่ละครั้ง จะส่งโดยใช้รถ 10 ล้อ 15 คัน หรือเทียบได้เท่ากับลำไยอบแห้งเป็นจำนวน 850 กล่อง กล่องละ 10 กิโลกรัม รวมทั้งหมดเป็นน้ำหนัก 8.5 ตัน โดยส่งออกวันเว้นวัน ค่าใช้จ่ายเป็นราคา FOB ใช้เวลาในการส่งออกทั้งหมดรวม 10-20 วัน

### 3.2.7 บริษัท อิน บิส โก้ (ประเทศไทย) จำกัด

บริษัท อิน บิส โก้ (ประเทศไทย) จำกัด ตั้งอยู่ที่ 365 ม.2 ซ.นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน ต.คลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา ส่งออกสินค้าประเภทสินค้าอุปโภค บริโภค ทางบริษัทฯ จะขนส่งโดยใช้รถบรรทุกนำสินค้าไปลงท่าเรือเชียงแสน เพื่อที่จะไปขึ้นที่ท่าเรือยูนนาน โดยส่วนมากแล้ว ทางบริษัทฯ จะไม่ได้ส่งสินค้าออกไปยังประเทศจีนเป็นหลัก แต่ถ้ามีสินค้าส่งออกส่วนมากจะส่งครั้งละประมาณรถ 10 ล้อ 1 คัน ซึ่งขนส่งได้ 1300 คาร์ตัน (carton) โดยมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วยรถบรรทุกคิดได้ประมาณ 17,000 บาท/1 คัน ส่วนค่าระวางเรือ และค่าขนส่งอื่นๆ ทั้งหมดจะเป็นแบบ FOB ใช้เวลาประมาณ 1 วัน (รถออกตอนเช้า และถึงประมาณ 10 นาฬิกาตอนเช้าของวันรุ่งขึ้น) ในการขนส่ง

### 3.2.8 Honest Concept Limited

Honest Concept Limited ตั้งอยู่ที่ 19/1 ซ.สุขใจ (สุขุมวิท 40) พระโขนง คลองเตย กรุงเทพฯ ส่งออกสินค้าประเภทยางรถยนต์ ทางบริษัทฯ ส่งของขึ้นรถลากจากโกดังที่กรุงเทพฯ เพื่อไปลงท่าเรือที่เชียงแสน จากนั้นจะลงเรือต่อ เพื่อไปขึ้นท่าเรือที่เชียงใต้ บริษัทฯ ส่งสินค้าออกประมาณ 3 เดือน / 1 ครั้ง ส่งครั้งละเต็ม 1 ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต หนักประมาณ 10,000 กิโล ค่าระวางเรือต่อ 1 ตู้ สามารถคำนวณได้เป็นราคา 20,000-30,000 บาท อย่างไรก็ตามราคาค่าระวางนี้ขึ้นอยู่กับปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง ส่วนค่ารถบรรทุก หรือคือค่าหัวลากรถ ประมาณ 10,000-20,000 บาทต่อ 1 ตู้ ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมด ไม่เกิน 2 วัน แล้วแต่เรือ

### 3.2.9 บริษัท บุญทิพย์ ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด

บริษัท บุญทิพย์ ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด ตั้งอยู่ที่ 206 ม.7 ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย จ.เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภทลำไยแห้ง ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าออกโดยลงท่าเรือที่เชียงแสน เพื่อไปขึ้นท่า

ที่สิบสองปันนา จากนั้นขนส่งต่อด้วยการขนส่งโดยรถบรรทุก ซึ่งรถบรรทุกจะไปลงสินค้าที่ใดนั้น ลูกค้าจะเป็นผู้กำหนดเอง บริษัทมีหน้าที่ส่งสินค้าให้ถึงสิบสองปันนาเท่านั้น บริษัทส่งสินค้าออกประมาณ 60-300 ตัน (แล้วแต่ประเภทของเรือ) ส่งออกเดือนละประมาณ 100 เทียว ค่าระวางเรือสามารถคิดได้เป็นตันละ 200-250 หยวน สำหรับค่ารถบรรทุกในประเทศจีน ลูกค้าเป็นผู้จ่าย ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมด 2 วัน

### 3.2.10 บริษัทเหนือสุดการค้า จำกัด

บริษัท เหนือสุดการค้า จำกัด ตั้งอยู่ที่ 454 หมู่ 13 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภทสินค้าอุปโภค บริโภค เช่น มาม่า น้ำมันพืช เครื่องดื่มกระป๋อง ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าออกโดยการลงเรือที่ทำเรือเชียงแสน เพื่อไปขึ้นที่ท่าดอกเหมย จากนั้นต่อด้วยการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก เพื่อไปส่งของที่เชียงรุ่ง คุณหมิง หรือแล้วแต่ลูกค้าจะเป็นผู้กำหนด บริษัทฯ ส่งของออกครั้งละ 70-80 ตัน ส่งออก 3 ครั้ง / อาทิตย์ ค่าระวางสามารถคิดได้เป็น 150-180 หยวน / ตัน สำหรับค่ารถบรรทุกในประเทศจีน ลูกค้าเป็นผู้จ่าย ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมดประมาณ 2 คืน

### 3.2.11 บริษัท นอร์ทเทิร์น อินเตอร์เทรด แอนด์ เซอร์วิส จำกัด

บริษัท นอร์ทเทิร์น อินเตอร์เทรด แอนด์ เซอร์วิส จำกัด ตั้งอยู่ที่ 58/4 หมู่ 3 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภทผลไม้แห้งต่างๆ เช่น ลำไยแห้ง มะขามแห้ง รวมไปถึงผลิตภัณฑ์จากยาง อาทิ ยางก้อน ยางแผ่น และยางรถต่างๆ โดยทางบริษัทฯ จะส่งสินค้าออก 2 วิธี ขึ้นอยู่กับระดับน้ำ ถ้าระดับน้ำต่ำ ทางบริษัทฯ จะนำสินค้าลงเรือที่ทำเรือเชียงแสน เพื่อไปขึ้นท่าเรือกวานเหล่ย ในประเทศจีน จากนั้นต่อด้วยรถบรรทุกไปลงสิบสองปันนา ซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริษัทฯ ในการกระจายสินค้าต่อในประเทศจีน (คุณหมิง, เสฉวน) แต่ถ้าเป็นหน้าน้ำ ทางบริษัทฯ จะขึ้นที่ท่าเรือเชียงรุ่ง ในสิบสองปันนาแทน บริษัทฯ ส่งสินค้าออกทุกสัปดาห์ ส่งออกอย่างต่ำสัปดาห์ละ 1 คันรถบรรทุก หรือไม่เกิน 21 ตัน เนื่องจากทางบริษัทฯ ส่งของเป็นจำนวนมาก ประเภทของเรือที่ทางบริษัทฯ ใช้จึงเป็นเรือลำใหญ่ที่สามารถบรรทุกได้สูงสุดถึง 250 ตันเท่านั้น สำหรับค่าระวางเรือถ้าเป็นหน้าน้ำแห้ง สินค้า 1 ตัน ราคาประมาณ 200 หยวน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งจะสูงกว่าการขนส่งในหน้าน้ำ เพราะการขนส่งทำได้ยากกว่า เนื่องจากต้องใช้เรือขนาดเล็ก โดยใช้เวลาทั้งหมดประมาณ 2 วันเต็มเพื่อไปท่ากวานเหล่ยจากนั้นลงรถบรรทุกอีก 3-4 ชั่วโมงจึงจะถึงสิบสองปันนา และเดินทางต่ออีกประมาณ 3-4 ชั่วโมงจึงจะถึงคุณหมิง แต่ถ้าเป็นหน้าน้ำเต็ม สินค้า 1 ตัน ราคาประมาณ 100-150 หยวน ใช้เวลา 1 คืน 2 วัน ถึงท่าสิบสองปันนา และต่อรถบรรทุกอีก 3 ชั่วโมงถึงคุณหมิง

### 3.2.12 บริษัท เชียงราย พุดสทर्फ อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด

บริษัท เชียงราย พุดสทर्फ อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด ตั้งอยู่ที่ 346 หมู่ 6 ต.โยนก อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ส่งออกสินค้าประเภทสินค้าโหว่ สินค้าตกแต่งบ้าน โดยเฉพาะสินค้าที่ทำจากเซรามิกส์ ทางบริษัทฯ ส่งสินค้าออกโดยลงเรือที่ท่าเชียงแสน และไปขึ้นท่ากวนเหล่ย์ในประเทศจีน บริษัทมีการส่งออกทุกๆ 3 เดือน บริษัทฯ จะออก 1-2 ครั้ง ในแต่ละครั้ง บริษัทฯ จะส่งออกครั้งละ 30-40 ลัง ขนาดของลังกับน้ำหนักในแต่ละครั้งที่ส่งจะไม่เท่ากัน แต่ไม่หนักมาก ค่าใช้จ่ายเป็นแบบ FOB เท่านั้น ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมดประมาณ 1 อาทิตย์

### 3.2.13 บริษัท เอส ดี แอล เทรดิง จำกัด

บริษัท เอส ดี แอล เทรดิง จำกัด ตั้งอยู่ที่ 185 ม. 13 ต.มะเขือแจ้ อ.เมือง จ.ลำพูน ทางบริษัทฯ ส่งออกสินค้าโดยลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือเชียงแสน เพื่อไปขึ้นท่าเรือซือเหมาท่า กวนเหล่ย์ หรือท่าเรือที่ประเทศจีน แล้วแต่ลูกค้าจะเป็นผู้กำหนด หลังจากสินค้าขึ้นที่ท่าเรือในประเทศจีนแล้ว การขนส่งประเภทไหนต่อเป็นหน้าที่ของลูกค้าที่จะกำหนดและเป็นผู้ดำเนินการเอง บริษัทฯ ส่งออกเดือนละ 2-3 ครั้ง ครั้งละประมาณ 850 กล่อง / 1 คันรถ ประมาณให้ลงเรือขนาดเล็ก (เอี่ยมจุ่น) พอดี 1 ลัง (บรรจุได้ประมาณ 60-120 ตัน) สำหรับราคาค่าใช้จ่าย ใช้วิธีเหมาเรือทั้งลำ โดยส่วนมากแล้วจะคิดเป็นกิโลกรัม 1 กิโลกรัม / 2.4 หยวน ค่าใช้จ่ายนี้ คิดรวมค่าเหมาจ่ายตั้งแต่ที่โกดังสินค้า แต่ถ้าส่งสินค้าโดยลงเรือที่ท่าแหลมฉบัง จะเป็นแบบ FOB ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมดประมาณ 12 วัน

### 3.2.14 บริษัท เชียงใหม่ชลหั่ว จำกัด

บริษัท เชียงใหม่ชลหั่ว จำกัด ตั้งอยู่ที่ 268/1 หมู่ 3 ต.น้ำดิบ อ.ป่าซาง จ.ลำพูน ส่งออกลำไยอบแห้ง ในช่วงฤดูลำไยเท่านั้น คือ ตั้งแต่เดือนสิงหาคม - ตุลาคมของทุกๆ ปี โดยทางบริษัทฯ ส่งลำไยอบแห้งออกเป็น 2 วิธี ขึ้นอยู่กับระดับน้ำ สินค้าจะถูกบรรจุลงรถบรรทุกจากจังหวัดลำพูนเพื่อไปลงที่ท่าเรือเชียงแสน ถ้าเป็นหน้าน้ำ จะไปขึ้นที่ท่าเรือสิบสองปันนา จากนั้นจะลงรถบรรทุกต่อไปยังคุณหมิง แต่ถ้าเป็นหน้าแล้ง จะไปขึ้นที่ท่ากวนเหล่ย์ หรือ โขหลุย ที่อยู่ติดกับพม่า จากนั้นจึงจะขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกไปยังคุณหมิง สำหรับปริมาณในการส่งออกสินค้า ถ้าเป็นหน้าน้ำเต็มแม่น้ำโขง จะส่งออกครั้งละประมาณ 60 ตัน แต่ถ้าเป็นหน้าแล้ง จะส่งออกครั้งละประมาณ 34 ตันเท่านั้น สำหรับค่าใช้จ่าย ค่ารถบรรทุกจากลำพูนไปลงท่าเชียงแสน สามารถคิดได้เป็น 5300 บาท / 1 เทียว ค่าระวางเรือประมาณ กิโลกรัมละ 2 หยวน ใช้เวลาในการขนส่งทั้งหมดประมาณ 4-12 วัน แล้วแต่น้ำแห้ง น้ำเต็ม

### 3.2.15 บริษัท กรุงศรีอุตสาหกรรมสิ่งทอ จำกัด

บริษัท กรุงศรีอุตสาหกรรมสิ่งทอ จำกัด ตั้งอยู่ที่ 153-154 ซ.กังวาน 2 ถ.เพชรเกษม ต.อ้อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม ส่งออกสินค้าประเภทผ้า ทั้งแบบผืนและแบบม้วน ทางบริษัทฯ ส่งออกสินค้าโดยขนส่งสินค้าลงรถบรรทุกที่โกดังสินค้าในจังหวัดนครปฐม เพื่อขนส่งไปที่สถานีขนส่งสาย 2 และต่อไปยังเชียงราย จากนั้นเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเล็ก เพื่อไปลงท่าเชียงแสน เนื่องจากถนนที่เชียงแสน รถคันใหญ่ไม่สามารถเข้าไปได้ จากนั้นส่งสินค้าลงเรือเพื่อไปขึ้นที่ประเทศจีน อาจจะเป็นเชียงรุ่ง หรือ เต๋ยหัง โดยในแต่ละสัปดาห์จะมีเรือใหญ่ออกประมาณ 3 ครั้ง (หน้าน้ำ) ในขณะนี้ ยังเป็นช่วงเปิดตลาดของทางบริษัทฯ อยู่ จึงยังส่งสินค้าออกเป็นจำนวนไม่มากนัก โดย ใน 1 เดือน บริษัทฯ จะส่งออกประมาณ 10,000 หลา หรือคิดเป็นน้ำหนักได้ประมาณ 1,200 กิโลกรัม (1 กระสอบหนัก 70 กิโลกรัม) สำหรับค่าใช้จ่ายในการขนส่งนั้น ค่ารถ และค่าระวางเรือ ต่อ 10 กระสอบ คิดได้ประมาณ 10,000 บาท ใช้เวลาทั้งหมด 2 วันถึงท่าเรือเชียงแสน และอีก 4-7 วัน ไปถึงเมืองจีน ทั้งนี้ทั้งนั้นขึ้นอยู่กับระดับน้ำด้วย



## บทที่ 4

# โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของการขนส่ง โดยทางเรือ

### 4.1 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของการขนส่งทางเรือ

#### 4.1.1 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก (80-99 ตัน) ปี 2547

การคำนวณต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดเล็ก จะกระทำภายใต้สถานการณ์ ดังต่อไปนี้

- เส้นทางขนส่งที่ใช้คือ เส้นทางจากท่าเรือที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ชายแดนระหว่างประเทศพม่า กับประเทศลาว เข้าสู่ประเทศจีน โดยมีจุดหมายที่ท่าเรือเชียงรุ่งเขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 380 กิโลเมตร
- โดยเฉลี่ยเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก 1 ลำ จะเดินทางไป – กลับ ในช่วงฤดูฝน (เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม) ได้เฉลี่ยเดือนละ 4 ครั้ง และเดินทางไป – กลับ ในช่วงฤดูแล้ง (เดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน) ได้เฉลี่ยเดือนละ 2 ครั้ง
- ใน 1 ปี เรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็กจะเดินทางไป – กลับ ได้ 40 ครั้ง โดยที่เดินทางเป็นระยะทางรวม 30,400 กิโลเมตร หรือเดินทางเฉลี่ยเดือนละ 3,040 กิโลเมตร สำหรับช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม และเดินทางเฉลี่ยเดือนละ 1,520 กิโลเมตร สำหรับช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน
- เรือสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งส่วนมากเป็นเรือที่มีระวางขนน้ำ 80 ตัน ในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนธันวาคม สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 60 ตัน สำหรับชาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 30 ตัน สำหรับขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย สู่อำเภอเชียงรุ่ง) แต่ในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน เรือสินค้าขนาดเล็ก สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่เพียง 30 ตัน สำหรับชาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 20 ตัน สำหรับขาขึ้น
- การคำนวณจะใช้ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศพม่า และการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนจะใช้ตัวแบบตามการศึกษาของ นาย ยุทธนา วรชั้น เรื่อง การเปรียบเทียบ

ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงใหม่ โดยทางบกและทางน้ำ (วิทยานิพนธ์หลักสูตรเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2541) โดยมีการปรับข้อมูลให้เป็นข้อมูลในปี 2547 ดังนี้

การคำนวณต้นทุนการขนส่งในปี 2547 มีข้อกำหนดเบื้องต้น (Assumptions) ดังต่อไปนี้

1. ราคาน้ำมันดีเซลหมุนเร็วลิตรละ 14.95 บาท<sup>1</sup>
2. ราคาน้ำมันหล่อลื่นลิตรละ 65.00 บาท<sup>2</sup>
3. ค่าซ่อมบำรุงคิดคำนวณจากค่าซ่อมบำรุงในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ (Multiplier:  $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสแรกของปี 2548 หารด้วยอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี 2541<sup>3</sup>  $\left( c_0 = \frac{137}{130} \right)$
4. ค่าผ่านด่านคิดคำนวณจากค่าผ่านด่านในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ (Multiplier:  $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสแรกของปี 2548 หารด้วยอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี 2541<sup>4</sup>  $\left( c_0 = \frac{137}{130} \right)$
5. ค่าจ้างพนักงานทุกประเภท ได้แก่ กัปตันเรือ ผู้ช่วยกัปตันเรือ ช่างเครื่อง ผู้ช่วยช่าง ลูกเรือทั่วไป และคนนับของ คิดคำนวณจากค่าจ้างพนักงานในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ (Multiplier:  $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสที่สี่ของปี 2547 หารด้วยอัตราค่าแรงขั้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี 2541<sup>5</sup>  $\left( c_0 = \frac{137}{130} \right)$
6. ค่า Loaded และ Unloaded สินค้าลงเรือและออกจากเรือคิดคำนวณจากค่า Loaded และ Unloaded สินค้าในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ (Multiplier:  $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรง

<sup>1</sup> [WWW.PIT.ORG.TH](http://WWW.PIT.ORG.TH) และ [WWW.MOE.GO.TH](http://WWW.MOE.GO.TH)

<sup>2</sup> [WWW.PIT.ORG.TH](http://WWW.PIT.ORG.TH) และ [WWW.MOE.GO.TH](http://WWW.MOE.GO.TH)

<sup>3</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

<sup>4</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

<sup>5</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

- ขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสสุดท้ายของปี 2547 หาดด้วยอัตราค่าแรง  
 ขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี 2541<sup>6</sup>  $\left(c_0 = \frac{137}{130}\right)$
7. ค่าเสื่อมราคาของเรือคิดคำนวณจากราคาเรือแต่ละประเภทในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ  
 (Multiplier:  $c_1$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากดัชนีราคาผู้บริโภคเฉลี่ย (Consumer Price Index: CPI)  
 ของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสแรกของปี 2548 หาดด้วยดัชนีราคาผู้บริโภคเฉลี่ยของ  
 จังหวัดเชียงรายในปี 2541 ซึ่งกำหนดให้เป็นดัชนีผู้บริโภคปีฐาน<sup>7</sup>  $\left(c_1 = \frac{117}{100} = 1.17\right)$  หัก  
 ด้วย 15% ของราคาเรือที่คำนวณได้เป็นค่าซากเรือ จากนั้นนำค่าซากเรือไปคิดค่าเสื่อมราคา  
 เป็นเวลา 15 ปี แบบเส้นตรง (Linear Depreciation)
8. ค่าจดทะเบียนเรือคิดคำนวณจากค่าจดทะเบียนเรือในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ (Multiplier:  
 $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรงขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในไตรมาสแรกของ  
 ปี 2548 หาดด้วยอัตราค่าแรงขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี 2541<sup>8</sup>  
 $\left(c_0 = \frac{137}{130}\right)$
9. ค่าทะเบียนเรือประจำปี คิดคำนวณจากค่าทะเบียนประจำปีในปี 2541 ปรับด้วยตัวคูณ  
 (Multiplier:  $c_0$ ) ซึ่งคิดคำนวณจากอัตราค่าแรงขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายใน  
 ไตรมาสแรกของปี 2548 หาดด้วยอัตราค่าแรงขึ้นต่ำต่อวันเฉลี่ยของจังหวัดเชียงรายในปี  
 2541<sup>9</sup>  $\left(c_0 = \frac{137}{130}\right)$
10. ค่าใช้จ่ายสำนักงานต่อปีคิดเป็น 10% ของค่าใช้จ่ายต่อปีในข้อที่ 1 ถึงข้อที่ 9 รวมกัน

เมื่อทำการคำนวณต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร จะพบว่ารถขนส่งสินค้าทางน้ำโดย  
 ใช้เรือสินค้าขนาดเล็ก ในช่วงฤดูฝน (ระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม) จะมีต้นทุน  
 เท่ากับ 9.24 บาท ต่อตันต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ  
 3.91 บาทต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึง  
 โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ  
 27.95 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไปได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า

<sup>6</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

<sup>7</sup> [WWW.MOC.GO.TH](http://WWW.MOC.GO.TH)

<sup>8</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

<sup>9</sup> [WWW.MOL.GO.TH](http://WWW.MOL.GO.TH)

(ค่า Load และ Unload) 23.48 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงาน ในขาล่องจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 40.12 เปอร์เซ็นต์ รองลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง 17.91 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนทั้งหมด ทั้งนี้อธิบายได้ว่าการเดินทางในขาขึ้น เป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางเรือในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณที่มากกว่าการเดินทางเรือในขาขึ้น ทำให้สัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก

เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการขนส่งในช่วงฤดูแล้ง (ระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน) พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนเท่ากับ 9.533 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ 5.403 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อู่ท่าเรือเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึงโครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้นสัดส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือเท่ากับ 29.00 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 23.56 เปอร์เซ็นต์ ขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงาน ในขาล่องจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือเท่ากับ 29.04 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 19.82 เปอร์เซ็นต์ สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับ 17.69 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ทั้งนี้อธิบายได้ว่าการเดินทางในขาขึ้น เป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางเรือในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณที่มากกว่าการเดินทางเรือในขาขึ้น

การที่ต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการดำเนินงานขนส่งสินค้าในช่วงฤดูฝน มีน้อยกว่าการดำเนินงานในช่วงฤดูแล้ง สามารถอธิบายได้ว่าในช่วงฤดูฝน ซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง ทำให้เรือสินค้าสามารถบรรทุกสินค้า คิดเป็นน้ำหนักที่มากกว่า การเดินเรือในช่วงฤดูแล้ง ซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้ต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ต่ำกว่าการดำเนินงานในช่วงฤดูแล้ง

#### 4.1.2 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดกลาง (100-199 ตัน) ปี พ.ศ. 2547

เรือสินค้าขนาดกลางที่ให้บริการในการขนส่งสินค้า ระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ส่วนมากจะมีระวางขนน้ำอยู่ที่ 110-120 ตัน ซึ่งการคำนวณต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยเรือขนาดกลาง จะกระทำภายใต้สถานการณ์ดังต่อไปนี้

- เส้นทางรถขนส่งที่ใช้ คือ เส้นทางจากท่าเรือที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ชายแดนระหว่างประเทศพม่า กับประเทศลาว เข้าสู่ประเทศจีน โดยมีจุดมุ่งหมายที่ท่าเรือเชียงรุ่ง เมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 380 กิโลเมตร
- โดยเฉลี่ยเรือบรรทุกสินค้า 1 ลำ จะเดินทางไป – กลับ ในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม ได้เฉลี่ยเดือนละ 4 ครั้ง และไม่สามารถเดินทางในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ได้ ทั้งนี้เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำเกินไป และเรือในกลุ่มนี้ถูกออกแบบให้เป็นเรือกินน้ำลึก
- ใน 1 ปี เรือสินค้าขนาดกลางจะเดินทางไป – กลับ ได้ 32 ครั้ง โดยที่เดินทางเป็นระยะทางรวม 24,320 กิโลเมตร หรือเฉลี่ยเดือนละ 3,040 กิโลเมตร (เมื่อคิดเฉลี่ย 8 เดือน คือ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม ที่เรือสามารถให้บริการได้)
- ในช่วงเดือนมิถุนายนถึงเดือนพฤศจิกายน เรือสินค้าขนาดกลางสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 80 ตัน สำหรับชาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนา สู่อำเภอเชียงแสนจังหวัดเชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 40 ตัน สำหรับขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย สู่อำเภอเชียงรุ่ง ในเดือนธันวาคม (ต้นฤดูแล้ง) และเดือนพฤษภาคม (เริ่มฤดูฝน) เรือสินค้าขนาดกลาง สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่เพียง 40 ตัน สำหรับชาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 30 ตันสำหรับขาขึ้น)
- การคำนวณจะใช้ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศพม่า ที่จำหน่ายในราคาเฉลี่ยลิตรละ 7.10 บาท
- การคำนวณจะคิดจากอัตราแลกเปลี่ยน 100 จากเท่ากับ 10.5 บาท และ 1 หยวนเท่ากับ 5 บาท ซึ่งเป็นอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงเดือนพฤศจิกายน ถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 ณ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

เมื่อทำการคำนวณต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร จะพบว่ารถขนส่งสินค้าทางน้ำโดยใช้

เรือสินค้าขนาดกลาง ในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง ระหว่างเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน จะมีต้นทุนเท่ากับ 9.821 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ 4.881 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึงโครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 25.16 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่ร่องลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือ 24.06 เปอร์เซ็นต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 20.12 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ในขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานในขาล่อง จะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 35.24 เปอร์เซ็นต์ ร่องลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือ 21.06 เปอร์เซ็นต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง 16.52 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าการเดินทางในขาขึ้น เป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาขึ้น ทำให้สัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นมาก

เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการขนส่งในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงยังไม่สูงมาก ได้แก่ ช่วงเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนจากฤดูแล้ง เป็นฤดูฝน และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนจากฤดูฝน สู่ฤดูแล้ง พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดกลางจะมีต้นทุนเท่ากับ 4.302 บาทต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ 2.60 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึงโครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้นสัดส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 26.63 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่ร่องลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือเท่ากับ 25.47 เปอร์เซ็นต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 15.98 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานในขาล่องจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือเท่ากับ 26.12 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่ร่องลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 21.85 เปอร์เซ็นต์ สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับ 20.49 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ทั้งนี้อธิบายได้ว่าการเดินทางในขาขึ้น เป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาขึ้น

การที่ต้นทุนเฉลี่ย ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการดำเนินงานขนส่งสินค้าในช่วงฤดูฝน ที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง (ช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน) ต่ำกว่าการดำเนินงานในช่วงฤดูเปลี่ยนฤดู (เดือนพฤษภาคม และเดือนธันวาคม) ซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำกว่าสามารถอธิบายได้

ว่า ในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง การเดินเรือที่ได้สะดวกกว่า และสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่า ในขณะที่การเดินเรือในช่วงเปลี่ยนฤดู ซึ่งระดับน้ำอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า เรือสินค้าจะทำการลดน้ำหนักบรรทุกสินค้าเพื่อให้เรือกินน้ำลึกลงลง (ระดับท้องเรือที่จมลงในน้ำสูงขึ้น) ดังนั้นการที่เรือสินค้าบรรทุกสินค้าเต็มขีดความสามารถ ในช่วงเปลี่ยนฤดูคิดเป็นน้ำหนักน้อยกว่าการบรรทุกเต็มขีดความสามารถในช่วงฤดูฝน มีผลทำให้ต้นทุน ต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงกว่าการเดินเรือในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง (ช่วงฤดูฝน)

สำหรับช่วงฤดูแล้ง ระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำมาก ทำให้เรือสินค้าขนาดกลางไม่สามารถออกเดินทางได้

#### 4.1.3 โครงสร้างต้นทุนการดำเนินงานของเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ (200 ตัน ขึ้นไป) ปี พ.ศ. 2547

เรือสินค้าที่ทำการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับท่าเรือเชียงรุ่ง โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขงในปัจจุบันที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือเรือสินค้าขนาด 200 ตัน ซึ่งการคำนวณต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยเรือขนาด 200 ตัน จะกระทำภายใต้สถานการณ์ต่อไปนี้

- เส้นทางขนส่งที่ใช้คือ เส้นทางจากท่าเรือที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เข้าสู่ชายแดนระหว่างประเทศพม่า กับ ประเทศลาว เข้าสู่ประเทศจีนโดยมีจุดมุ่งหมายที่ท่าเรือเชียงรุ่ง เมืองเชียงรุ่ง เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 380 กิโลเมตร
- โดยเฉลี่ยเรือบรรทุกสินค้าขนาด 200 ตัน 1 ลำ จะเดินทางไป – กลับ ในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม ได้เฉลี่ยเดือนละ 4 ครั้ง และไม่สามารถเดินทางในช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ได้ แม้ว่าเรือ 200 ตัน เป็นเรือท้องแบน แต่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงที่ต่ำเกินไปความกว้างขวางของตัวเรือ เป็นอุปสรรคในการเดินทางผ่านซอกหินในแม่น้ำโขง
- ใน 1 ปี เรือบรรทุกสินค้าขนาด 200 ตัน จะเดินทางไป – กลับ ได้ 32 ครั้ง โดยที่เดินทางเป็นระยะทางรวม 24,320 กิโลเมตร หรือเฉลี่ยเดือนละ 3,040 กิโลเมตร (เมื่อคิดเฉลี่ย 8 เดือน คือ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ถึงเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นเดือนที่เรือสินค้าสามารถให้บริการได้)
- ในช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน เรือขนาด 200 ตัน สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 150 ตัน สำหรับชาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่ ท่าเรือเชียงแสน จังหวัด



เชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 80 ตัน สำหรับขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงราย สู่อำเภอเชียงรุ่ง) แต่ในเดือนธันวาคม (ต้นฤดูแล้ง) และเดือนพฤษภาคม (เริ่มฤดูฝน) เรือขนาด 200 ตัน สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่เพียง 80 ตัน สำหรับขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย) และสามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มที่ 50 ตัน สำหรับขาขึ้น

- การคำนวณจะใช้ราคาน้ำมันดีเซลในประเทศพม่า ที่จำหน่ายในราคาเฉลี่ยลิตรละ 7.10 บาท
- การคำนวณจะคิดจากอัตราแลกเปลี่ยน 100 บาท เท่ากับ 10.5 บาท และ 1 หยวน เท่ากับ 4 บาท ซึ่งเป็นอัตราแลกเปลี่ยนในช่วงเดือน พฤศจิกายน ถึง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2547 อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย

เมื่อทำการคำนวณต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร จะพบว่า การขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยใช้เรือสินค้าขนาดใหญ่ ในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง ระหว่างเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน จะมีต้นทุนเท่ากับ 5.83 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ 2.875 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อำเภอเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึงโครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) เท่ากับ 31.61 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไปได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไปได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง 23.38 เปอร์เซ็นต์ และการจ้างพนักงานประจำเรือ 13.46 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ในขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานในขาล่องจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) เท่ากับ 48.15 เปอร์เซ็นต์ ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไปได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง 14.25 เปอร์เซ็นต์ และการจ้างพนักงานประจำเรือ 10.93 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ เช่นเดียวกับกรณีของเรือสินค้าขนาดเล็กและขนาดกลาง การเดินทางในขาขึ้นเป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะที่เดียวกันการเดินทางในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาขึ้น ทำให้สัดส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในกรณีของเรือสินค้าขนาดใหญ่สัดส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงได้ลดต่ำลง โดยที่ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (Load และ Unload) มีสัดส่วนมากที่สุด เพราะเรือสินค้าขนาดใหญ่สามารถบรรทุกสินค้าได้มาก ส่งผลให้ค่าขนถ่ายสินค้ามีเพิ่มขึ้นตามปริมาณ หรือน้ำหนักรวมของสินค้าที่ทำการขนส่ง

เมื่อพิจารณาถึงต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการขนส่งในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงยังไม่สูงมาก ได้แก่ ช่วงเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนจากฤดูแล้ง เป็นฤดูฝน และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนจากฤดูฝน สู่อุณหภูมิแล้ง พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดใหญ่จะมีต้นทุนเท่ากับ 2.789 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาขึ้น (จากท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือเชียงรุ่ง) และเท่ากับ 1.497 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ในขาล่อง (จากท่าเรือเชียงรุ่ง สู่อู่ท่าเรือเชียงแสน) ซึ่งเมื่อศึกษาถึงโครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานจะพบว่า ในขาขึ้น สัดส่วนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 26.89 เปอร์เซ็นต์ ในขณะที่รองลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 22.72 เปอร์เซ็นต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือ 15.48 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ ขณะที่โครงสร้างของต้นทุนการดำเนินงานในขาล่องจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า (ค่า Load และ Unload) 34.11 เปอร์เซ็นต์ของต้นทุนทั้งหมด ในขณะที่รองลงไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันเชื้อเพลิง 18.92 เปอร์เซ็นต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจ้างพนักงานประจำเรือ 14.53 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ เช่นเดียวกับการเดินเรือสินค้าขนาดเล็ก และขนาดกลาง การเดินเรือในขาขึ้น เป็นการเดินเรือทวนกระแสน้ำ ทำให้ต้องใช้เชื้อเพลิงในปริมาณที่มากกว่าการเดินทางในขาล่อง ซึ่งเป็นการเดินเรือตามกระแสน้ำ ในขณะเดียวกัน การเดินเรือในขาล่องยังสามารถบรรทุกสินค้าได้เป็นปริมาณ หรือน้ำหนัก มากกว่าการเดินเรือในขาขึ้น ส่งผลให้สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ต่อค่าใช้จ่ายทั้งหมดเพิ่มขึ้นมาก

การที่ต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่เกิดจากการดำเนินงานขนส่งสินค้าในช่วงฤดูฝนที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง (ช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน) ต่ำกว่าการดำเนินงานในช่วงฤดูเปลี่ยนฤดู (เดือนพฤษภาคม และเดือนธันวาคม) ซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำกว่าสามารถอธิบายได้ว่า ในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง เรือสินค้าสามารถบรรทุกสินค้าคิดเป็นน้ำหนักมากกว่าการเดินเรือในช่วงเปลี่ยนฤดู ซึ่งระดับน้ำอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า ดังนั้นการเดินเรือในช่วงเปลี่ยนฤดู เรือสินค้าต้องลดน้ำหนักบรรทุกสินค้า เพื่อให้เรือกินน้ำลึกลดลง มีผลให้ต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงกว่าการเดินเรือในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง

สำหรับช่วงฤดูแล้ง ระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำมาก ทำให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถออกเดินทางได้

## 4.1.4 สรุปค่าใช้จ่ายของเรือบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก กลาง และใหญ่

ตารางที่ 4.1 แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อวัน ต่อ กม. ของพาหนะต่างๆในขาขึ้น

ประเภทพาหนะที่ใช้ในการ ขนส่ง (ขาขึ้น)	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. (บาท/ตัน/กม.) ม.ค.- เม.ย. (ฤดูแล้ง)	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. (บาท/ตัน/กม.) มิ.ย. – ต.ค. (ฤดูฝน)
เรือสินค้าขนาดเล็ก	4.79	2.69
เรือสินค้าขนาดกลาง	หยุดให้บริการ	3.14
เรือสินค้าขนาดใหญ่	หยุดให้บริการ	2.00

ตารางที่ 4.2 แสดงการเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของพาหนะต่างๆในขาขึ้น

ประเภทพาหนะที่ใช้ในการ ขนส่ง (ขาขึ้น)	น้ำหนักบรรทุกสินค้าสูงสุด (ตัน) (ม.ค. – เม.ย.)	น้ำหนักบรรทุกสินค้าสูงสุด (ตัน) (มิ.ย. – ต.ค.)
เรือสินค้าขนาดเล็ก	20.00	30.00
เรือสินค้าขนาดกลาง	หยุดให้บริการ	40.00
เรือสินค้าขนาดใหญ่	หยุดให้บริการ	80.00

จากการศึกษาพบว่า การขนส่งสินค้าจากจังหวัดเชียงราย สู่มืองเชียงรุ่ง ในช่วงฤดูฝน ระหว่างเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง เรือสินค้าทุกขนาดสามารถเดินทางได้ เมื่อพิจารณาตามน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่เรือสินค้า และรถบรรทุกสิบล้อ สามารถเดินทางได้ในช่วงเวลาดังกล่าว พบว่าการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดใหญ่จะมีประสิทธิภาพมากที่สุด เนื่องจากมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ต่ำที่สุด (เมื่อเทียบกับพาหนะอื่นๆ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด) คือ 4.353 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร รองลงมาได้แก่เรือสินค้าขนาดเล็ก 6.575 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร และเรือสินค้าขนาดกลางมีต้นทุนเฉลี่ยสูงสุดที่สุดคือ 7.351 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่าเรือสินค้าขนาดกลางมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่สูงกว่าเรือสินค้าขนาดเล็ก ทั้งนี้เนื่องมาจากในกลุ่มของเรือสินค้าขนาดกลาง มีเรือสินค้าที่เป็นของบริษัทที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจชาวไทย กับรัฐบาลจีน ทำให้มีภาระเกี่ยวกับค่าจดทะเบียนเรือและค่าต่อทะเบียนประจำปี ทำให้เมื่อทำการเฉลี่ยข้อมูลออกมา

พบว่าต้นทุนการดำเนินงาน ต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงกว่าต้นทุนของเรือสินค้าขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือของรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลจีนไม่มีค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อพิจารณาการขนส่งสินค้าจากจังหวัดเชียงราย สู่เมืองเชียงรุ่ง ในเดือนพฤษภาคม (ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนฤดูจากฤดูแล้ง เป็นฤดูฝน) กับเดือนธันวาคม (ช่วงเปลี่ยนฤดู จากฤดูฝนเป็นฤดูแล้ง) ในช่วงเวลาดังกล่าว ระดับน้ำในแม่น้ำโขงช่วงที่เรือสินค้าใช้เดินทาง มีระดับน้ำที่ไม่สูงมากนักซึ่งเรือสินค้าขนาดกลางขึ้นไป ต้องลดน้ำหนักบรรทุกสินค้าลง อย่างไรก็ตามระดับน้ำในช่วงดังกล่าวไม่มีผลกระทบมากนักต่อเรือสินค้าขนาดเล็ก ดังนั้นผลการศึกษาที่ได้พบว่า การขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดกลางจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพราะมีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุด คือ 3.451 บาท ต่อตัน ต่อกิโลเมตร

เมื่อพิจารณาการขนส่งสินค้าในช่วงฤดูแล้งระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน พบว่าการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดเล็กจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด อย่างไรก็ตามเรือสินค้าขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ในช่วงเวลาดังกล่าวไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำเกินไป

ในกรณีของการขนส่งสินค้าทางรถยนต์ พบว่าการขนส่งในช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน รถยนต์จะเดินทางได้เพียง 2 เทียบ ต่อเดือน ในขณะที่การเดินทางในช่วงฤดูแล้งจะสามารถเดินทางได้ประมาณ 6 เทียบต่อเดือน ดังนั้นเมื่อเฉลี่ยต้นทุนคงที่ (ได้แก่ ค่าเสื่อมราคา ค่าจดทะเบียน และค่าต่อทะเบียนประจำปี) ออกเป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว แล้วนำไปคำนวณหาต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานในช่วงฤดูฝน สูงกว่าต้นทุนการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในช่วงฤดูแล้ง

ตารางที่ 4.3 แสดงการเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. ของพาหนะต่างๆ ในช่องทาง

ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง (ช่องทาง)	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. (บาท/ตัน/กม.) ม.ค.- เม.ย. (ฤดูแล้ง)	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย ต่อตัน ต่อ กม. (บาท/ตัน/กม.) มิ.ย. - ต.ค. (ฤดูฝน)
เรือสินค้าขนาดเล็ก	3.19	1.57
เรือสินค้าขนาดกลาง	หยุดให้บริการ	1.79
เรือสินค้าขนาดใหญ่	หยุดให้บริการ	1.31

ตารางที่ 4.4 แสดงการเปรียบเทียบน้ำหนักบรรทุกสูงสุด ของพาหนะต่างๆ ในชาล่อง

ประเภทพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง (ชาล่อง)	น้ำหนักบรรทุกสินค้า สูงสุด (ตัน) (ม.ค. – เม.ย.)	น้ำหนักบรรทุกสินค้าสูงสุด (ตัน) (มิ.ย. – ต.ค.)
รถบรรทุก	13.00	13000
เรือสินค้าขนาดเล็ก	30.00	60.00
เรือสินค้าขนาดกลาง	หยุดให้บริการ	80.00
เรือสินค้าขนาดใหญ่	หยุดให้บริการ	150.00

จากการศึกษาพบว่า การขนส่งสินค้าจากเมืองเชียงรุ่ง สู่จังหวัดเชียงราย ในช่วงฤดูฝน ระหว่างเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน ซึ่งเป็นช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง ซึ่งเรือสินค้าทุกขนาดสามารถเดินทางได้ เมื่อพิจารณาตามน้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่เรือสินค้า และรถบรรทุกสิบล้อ สามารถเดินทางได้ในช่วงเวลาดังกล่าว พบว่าเรือสินค้าขนาดใหญ่จะมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพราะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ต่ำที่สุด (เมื่อเทียบกับพาหนะอื่นๆ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด) อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่าเรือสินค้าขนาดกลางมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่สูงกว่าเรือสินค้าขนาดเล็กทั้งนี้เนื่องมาจากในกลุ่มของเรือสินค้าขนาดกลางมีเรือสินค้าที่เป็นของบริษัทที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างนักธุรกิจชาวไทย กับรัฐบาลจีน ทำให้มีภาระเกี่ยวกับค่าจดทะเบียนเรือ และค่าต่อทะเบียนประจำปี ทำให้เมื่อทำการเฉลี่ยข้อมูลออกมาพบว่าต้นทุนการดำเนินงาน ต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงกว่าต้นทุนของเรือสินค้าขนาดใหญ่ และขนาดเล็ก ซึ่งเป็นเรือของรัฐวิสาหกิจของรัฐบาลจีนไม่มีค่าใช้จ่ายดังกล่าว

เมื่อพิจารณาการขนส่งสินค้าจากเมืองเชียงรุ่ง สู่จังหวัดเชียงราย ในเดือนพฤษภาคม (ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนฤดูจากฤดูแล้งเป็นฤดูฝน) กับเดือนธันวาคม (ช่วงเปลี่ยนฤดู จากฤดูฝนเป็นฤดูแล้ง) ในช่วงดังกล่าวระดับน้ำในแม่น้ำโขงช่วงที่เรือสินค้าใช้เดินทาง มีระดับน้ำที่ไม่สูงมากนักซึ่งเรือสินค้าขนาดกลางขึ้นไป ต้องลดน้ำหนักบรรทุกสินค้าลง อย่างไรก็ตามระดับน้ำในช่วงดังกล่าวไม่มีผลกระทบมากนักต่อเรือสินค้าขนาดเล็ก ดังนั้นผลการศึกษาที่ได้พบว่า การขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดเล็กจะมีประสิทธิภาพมากที่สุด อย่างไรก็ตามเรือสินค้าขนาดกลาง ยังคงมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่สูงกว่าเรือสินค้าขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ด้วยเหตุผลดังที่กล่าวไปแล้วในข้างต้น

เมื่อพิจารณาการขนส่งสินค้าในช่วงฤดูแล้งระหว่างเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน พบว่าการขนส่งสินค้าด้วยเรือสินค้าขนาดเล็กมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพราะมีต้นทุนต่ำที่สุด อย่างไรก็ตามเรือสินค้าขนาดกลางและขนาดใหญ่ ในช่วงเวลาดังกล่าวไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำเกินไป

เช่นเดียวกันกับการขนส่งในขาขึ้น การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ในช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนตุลาคม ซึ่งเป็นช่วงฤดูฝน รถยนต์จะเดินทางได้เพียง 2 เทียบต่อเดือน ในขณะที่การเดินทางในช่วงฤดูแล้งจะสามารถเดินทางได้ประมาณ 6 เทียบต่อเดือน ดังนั้นเมื่อเฉลี่ยต้นทุนคงที่ (ได้แก่ค่าเสื่อมราคา ค่าจดทะเบียน และค่าต่อทะเบียนประจำปี) ออกเป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว แล้วนำไปคำนวณหาต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ทำให้ต้นทุนการดำเนินงานในช่วงฤดูฝน สูงกว่าต้นทุนการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในช่วงฤดูแล้ง

#### 4.1.5 รายละเอียดค่าระวางขนส่งจากผู้จัดการขนส่ง (Freight forwarders) เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง

ข้อมูลต่อไปนี้เป็นรายละเอียดค่า freight เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง จากบริษัท Freight forwarder หลายๆ บริษัทในประเทศไทย ซึ่งแต่ละบริษัทมีอัตราที่แตกต่างกันออกไป แต่ส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงราคาเดียวกัน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

##### บริษัท NYK Logistics

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 350 เหรียญสหรัฐ

##### อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ

THC 3900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L

##### อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 14,000 ชั่งกวดอลลาร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 5,700 ชั่งกวดอลลาร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 800 ชั่งกวดอลลาร์ ค่า trucking and devanning 5,400 ชั่งกวดอลลาร์ ค่าเอกสาร 230 ชั่งกวดอลลาร์ ต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 300 ชั่งกวดอลลาร์ต่อ shipment

##### บริษัท Profreight International

ส่งแบบ LCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ

ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L อัตราเดียวกับ NYK Logistics

##### อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน

(ที่ทำเรือคุนหมิง) 130 เหรียญสหรัฐ /W/M (Min 2 Cbm) T/S ชั่งกวดอลลาร์

สำหรับการ shipment แบบ LCL ที่ทำเรือของประเทศจีนนั้น ค่าธรรมเนียมน้ำหนักเกินของแต่ละ package นั้นจะบวกเพิ่มดังต่อไปนี้

501-2000 กิโลกรัม บวกเพิ่ม 65 เหรียญสหรัฐ/Shipment  
2001-3000 กิโลกรัม บวกเพิ่ม 130 เหรียญสหรัฐ/Shipment  
3001-4000 กิโลกรัม บวกเพิ่ม 240 เหรียญสหรัฐ/Shipment  
4001-5000 กิโลกรัม บวกเพิ่ม 350 เหรียญสหรัฐ/Shipment

### **บริษัท Gulf Agency**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' เส้นทาง Bangkok-Huangpu 1 ค่า freight 780 เหรียญสหรัฐ  
ระยะเวลาในการขนนส่งประมาณ 10 วัน

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม CFS 3,230 บาท

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทาง Huangpu-คุนหมิง คิดในอัตรา 1,450 เหรียญสหรัฐ โดยใช้ระยะเวลาขนส่งประมาณ  
3-4 วัน

ศุลกากรที่ประเทศจีน 215 เหรียญสหรัฐต่อ 1 shipment

Shipping charge อัตรา 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท The Freight**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 350 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 650 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม ศุลกากร 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
trucking and handling 7,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,800 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning

460 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 342 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า

เอกสาร 20 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์



### **บริษัท Alfreight International**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 3,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking and handling 5,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

สุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 100 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning

500 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า

เอกสาร 20 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 280 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Protainer International**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า B/L 650 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking and handling 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 2,000 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

สุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning

300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 350 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ และ

คิดค่าขนส่งในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Leo Maritime**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 350 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking and handling 5,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,750 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 400 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 200 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning  
450 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ และ  
คิดค่าขนส่งในอัตรา 280 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

## **บ. Sea Link Shipping**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 600 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม ศุลกากร 3,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
trucking and handling 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพฯ-คุนหมิง 2,000 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 200 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐ  
ต่อคอนเทนเนอร์ ค่าเอกสาร 30 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐ  
ต่อคอนเทนเนอร์

## **บ. Asian Navigation**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 380 เหรียญสหรัฐ

### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 600 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม ศุลกากร 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
trucking and handling 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพฯ-คุนหมิง 1,800 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ค่า trucking handling and devanning 500 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300  
เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่าเอกสาร 28 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 350  
เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท The Shipping Agency**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 450 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลดการ 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking and handling 7,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 2,200 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

สุลดการที่ประเทศจีน 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ และค่าเอกสาร 20 เหรียญสหรัฐต่อ B/L

### **บริษัท Misc Agencies**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 350 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาท ค่า B/L 400 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลดการ 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking and handling 6,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,850 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

สุลดการที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 200 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning 400 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ และคิดค่าขนส่งในอัตรา 400 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Ben Line**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 300 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 600 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลดการ 4,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,700 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

สุลดการที่ประเทศจีน 350 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning 380 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า เอกสาร 20 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Gold Ship**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 650 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 3,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-กุนหมิง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 350 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ค่า trucking handling and devanning 550 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300

เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ และคิดค่าขนส่งในอัตรา 200 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Nam Yen Yong Shipping**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 350 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 3,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า

trucking and handling 7,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-กุนหมิง 1,750 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 400 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 350 เหรียญสหรัฐ

ต่อคอนเทนเนอร์ และคิดค่าขนส่งในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Universal Transportation**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 400 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 3,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า

trucking and handling 5,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,500 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
ศุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐ  
ต่อคอนเทนเนอร์ ค่าเอกสาร 30 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 450 เหรียญสหรัฐ  
ต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Seaway Express**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 375 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3900 บาท ค่า B/L 600 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม ศุลกากร 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
trucking and handling 5,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 2,000 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
ศุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 100 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า trucking handling and devanning  
575 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 256 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
เอกสาร 30 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 100 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

### **บริษัท Trans Ocean Commercial**

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 400 เหรียญสหรัฐ

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ**

THC 3,900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม ศุลกากร 2,500 บาทต่อคอนเทนเนอร์ ค่า  
trucking and handling 4,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

#### **อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน**

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,700 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
ศุลกากรที่ประเทศจีน 250 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์  
อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 300 เหรียญสหรัฐต่อ  
คอนเทนเนอร์ ค่าเอกสาร 30 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐต่อ  
คอนเทนเนอร์

### บริษัท Uniseas Shipping

ส่งแบบ FCL ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40' ค่า freight 500 เหรียญสหรัฐ

อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศ

THC 3,900 บาท ค่า B/L 500 บาทต่อ B/L ค่าธรรมเนียม สุลกากร 3,000 บาทต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าธรรมเนียมในประเทศจีน

เส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง 1,800 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

ศุลกากรที่ประเทศจีน 300 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์

อัตราค่าตู้คอนเทนเนอร์ 150 เหรียญสหรัฐต่อคอนเทนเนอร์ ค่า THC คิดในอัตรา 290 เหรียญสหรัฐ

ต่อคอนเทนเนอร์ ค่าเอกสาร 30 เหรียญสหรัฐต่อ B/L และคิดค่าขนส่งในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐ

ต่อคอนเทนเนอร์



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

# บทที่ 5

## สรุปและเสนอแนะ

### 5.1 สรุป

จากการศึกษาพบว่า การขนส่งทางน้ำในแม่น้ำโขงระหว่างประเทศจีนตอนใต้กับประเทศไทยตอนบน โดยการเก็บข้อมูลในสองพื้นที่หลัก คือ ท่าเรือเซียงรุ่งของจีน และท่าเรือเซียงแสนของไทย มีข้อมูลทางด้านกายภาพของพื้นที่และข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจดังนี้คือ

#### 5.1.1 ข้อมูลด้านกายภาพ

##### 1) ด้านท่าเรือ

- ท่าเรือของจีน มีท่าเรือหลัก 2 ท่าคือท่าเรือเซียงรุ่ง และท่าเรือกวนเหล่ย์ พบว่ามีขีดความสามารถในการให้บริการได้เป็นอย่างดี และมีการสนับสนุนอย่างดีจากภาครัฐคือ แคว้นสิบสองปันนา และสามารถให้บริการได้ตลอดทั้งปี เนื่องจากตัวท่าเทียบเรือถูกออกแบบให้มีความลาดเอียง (Slope) จึงสามารถรองรับเรือได้หลายขนาด ทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ และในสภาพความลึกของน้ำในระดับต่าง ๆ กัน
- ท่าเรือของไทย คือท่าเรือเซียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือหลัก พบว่ามีขีดความสามารถในการให้บริการได้เป็นอย่างดี และมีการสนับสนุนอย่างดีจากภาครัฐคือ การท่าเรือแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งสามารถให้บริการได้ทั้งในฤดูน้ำหลากและในฤดูแล้ง เนื่องจากตัวท่าเทียบเรือออกแบบให้มีลักษณะเป็นโป๊ะ (Pontoon) ซึ่งลอยตัวขึ้นลงได้ตามระดับความลึกของน้ำ
- ท่าเรือระหว่างทาง คือท่าเรือของประเทศลาวและท่าเรือของประเทศพม่า ซึ่งพบว่ามีอุปสรรคพอสมควรในการเดินเรือผ่านเขตน่าน้ำของสองประเทศนี้ เนื่องจากยังไม่มี การพัฒนาท่าเรือ นอกจากนี้ยังพบว่ากฎ และระเบียบต่างๆ ยังไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินเรือเท่าที่ควร

##### 2) ด้านเส้นทาง

สภาพแม่น้ำโขง พบว่ามีลักษณะดังนี้คือ

- กระแสน้ำมีความแรงมาก ทำให้น้ำเชี่ยว เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูน้ำหลาก



- ลำนํ้ามีเกาะแก่งเป็นจำนวนมาก เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือโดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูน้ำหลาก เนื่องจากเกาะแก่งเหล่านี้จะจมอยู่ใต้นํ้าทำให้มองไม่เห็นและเรืออาจไปชนหรือเกยหินเหล่านี้ได้ง่าย
- น้ำแห้งมากในฤดูแล้ง ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ ซึ่งไม่สามารถเดินเรือได้หากระดับน้ำลดต่ำกว่า 1 เมตร

### 5.1.2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ

#### 1) สภาพเศรษฐกิจของจีนตอนใต้

สินค้าส่งออกจากเขตปกครองสิบสองปันนา สู่ประเทศไทย มีดังต่อไปนี้คือ เครื่องจักรขนาดเล็ก ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซลขนาดเล็กที่ใช้ในการเกษตร เครื่องปั้มนํ้า สินค้าเกี่ยวกับการเกษตร เช่น กระเทียมหัวใหญ่ เม็ดถั่วเขียว ถั่วเหลือง ฯลฯ สินค้าอุปโภค บริโภค เช่น เสื้อผ้า สิ่งทอ รองเท้า แบตเตอรี่ อาหาร – ขนม วัสดุก่อสร้าง เช่น หินอ่อน แสตนเลส เหล็กเส้น ปูนซีเมนต์ ผลไม้เมืองหนาว เช่น แอปเปิ้ล สาลี่ และไม้ดอก ไม้ประดับ

สินค้าที่เขตปกครองสิบสองปันนา นำเข้าจากประเทศไทย สินค้าอุปโภค บริโภค เช่น เสื้อผ้าสำเร็จรูป รองเท้า หมวก อาหาร ขนม เครื่องดื่ม น้ำตาล นมผงสำหรับเด็ก ข้าวสาร ยางรถยนต์ ผลไม้ ได้แก่ มะพร้าว มังคุด ทูเรียน เงาะ มะขาม ลำไย ฯลฯ ยารักษาโรค และเครื่องสำอาง

มูลค่าการลงทุนในสิบสองปันนา 266 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐและไทย การลงทุนจากประเทศไทยมีมูลค่า 17.297 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

#### 2) สภาพเศรษฐกิจของไทยตอนเหนือ

สินค้าขาออกที่สำคัญคือ ลำไยอบแห้ง เครื่องอุปโภคบริโภค เช่น ยางรถยนต์และผงชูรส เป็นต้น ส่วนสินค้าขาเข้าที่สำคัญคือ ผัก ผลไม้ แอปเปิ้ล สาลี่สด กระเทียม หัวหอม เมล็ดทานตะวัน กระบือมีชีวิต ไม้แปรรูป และมีสินค้าผ่านแดน คือรถยนต์เก่าจากประเทศญี่ปุ่นปีละกว่า 300 คัน ทั้งนี้สินค้าขาเข้าส่วนใหญ่จะขนใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปขายยังตลาดไท

### 5.1.3 ข้อมูลด้านต้นทุนค่าขนส่งทางเรือ

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าโดยทางเรือในแม่น้ำโขง แบ่งออกเป็นการขนโดยเรือ 3 ขนาดคือ ขนาดเล็ก (80-99 ตัน) ขนาดกลาง (100-199 ตัน) และขนาดใหญ่ (200 ตันขึ้นไป) มีต้นทุนรวมต่อตัน ต่อเที่ยว ต่อกิโลเมตร สรุปได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 5.1 สรุปต้นทุนรวมต่อตันต่อเที่ยวต่อกิโลเมตรของการขนส่งสินค้าทางเรือทั้ง 3 ขนาด

รายการ	ฤดูแล้ง (ม.ค. – มิ.ย.)		ฤดูฝน (ก.ค. – ธ.ค.)	
	ขาขึ้น	ขาล่อง	ขาขึ้น	ขาล่อง
ต้นทุนต่อตันต่อเที่ยวต่อกิโลเมตร (หน่วย: บาท) เรือขนาดเล็ก	9.533 (20 ตัน)	5.403 (30 ตัน)	9.24 (30 ตัน)	3.91 (60 ตัน)
ต้นทุนต่อตันต่อเที่ยวต่อกิโลเมตร (หน่วย: บาท) เรือขนาดกลาง	4.302 (30 ตัน)	2.6 (40 ตัน)	9.821 (40 ตัน)	4.881 (80 ตัน)
ต้นทุนต่อตันต่อเที่ยวต่อกิโลเมตร (หน่วย: บาท) เรือขนาดใหญ่	2.789 (50 ตัน)	1.497 (80 ตัน)	5.83 (80 ตัน)	2.875 (150 ตัน)

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษา สามารถสรุปข้อเสนอแนะสำหรับการเดินเรือในแม่น้ำโขงได้ดังนี้คือ

1. แม่น้ำโขงเป็นเส้นทางหลักและมีความเหมาะสมมากในการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศจีนตอนใต้และประเทศไทยตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูน้ำหลาก สำหรับสินค้าที่มีราคาต่ำ เช่น สินค้าเกษตร และ วัสดุก่อสร้าง

2. แม่น้ำโขงไม่มีความเหมาะสมในการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศจีนตอนใต้และประเทศไทยตอนบน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฤดูน้ำแล้ง และไม่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีราคาสูงและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากความไม่แน่นอนในเรื่องของเวลาในการเดินเรือ ซึ่งขึ้นอยู่กับระดับน้ำ ซึ่งถูกควบคุมโดยผ่านเขื่อนกั้นน้ำ

โดยสรุปแล้ว อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจีนตอนใต้และประเทศไทยตอนบน ควรมีการส่งเสริมการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ โดยใช้การขนส่งทางน้ำในฤดูน้ำหลาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือแต่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเดินเรือ และควรส่งเสริมการขนส่งทางบกในฤดูแล้งซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือแต่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการเดินรถ



# ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

แผนที่เส้นทางเดินรถ



ภาคผนวก ข

แผนที่เส้นทางเดินเรือ



**ภาคผนวก ค**  
**ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบก**

**ต้นทุนการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุก 10 ล้อ**

อัตราบรรทุกเฉลี่ย	13 ตัน
ราคารถพร้อมกระบะบรรทุก	700,000 บาท
ประเภท	รถบรรทุก 10 ล้อ
ปีที่จดทะเบียน/ปีที่ซื้อรถมาใช้	พ.ศ. 2536
ขนาดเครื่องยนต์/แรงม้า	195 แรงม้า
จำนวนพนักงานประจำรถ	2 คน

1. เชื้อเพลิง

ข้อมูล : 2.05 บาท/ตัน/กม.

2. น้ำมันหล่อลื่น

ข้อมูล : 0.01 บาท/ตัน/กม.

3. ค่าบำรุงรักษา

ข้อมูล : 0.21 บาท/ตัน/กม.

4. ค่ายาง

ข้อมูล : 0.16 บาท/ตัน/กม.

5. ค่าเสื่อมราคา (ปรับราคาเป็นปี พ.ศ. 2541)

ข้อมูล : 0.59 บาท/ตัน/กม.

: 0.20 บาท/ตัน/กม.

6. ค่าจดทะเบียน

ข้อมูล : 0.17 บาท/ตัน/กม.

: 0.06 บาท/ตัน/กม.

7. ค่าทะเบียนรถประจำปี

ข้อมูล : 0.38 บาท/ตัน/กม. (พ.ศ. – ต.ศ.)  
: 0.13 บาท/ตัน/กม. (พ.ศ. – ต.ศ.)

8. ค่าผ่านด่าน

ข้อมูล : 1.03 บาท/ตัน/กม.

9. ค่าจ้างพนักงานประจำรถ

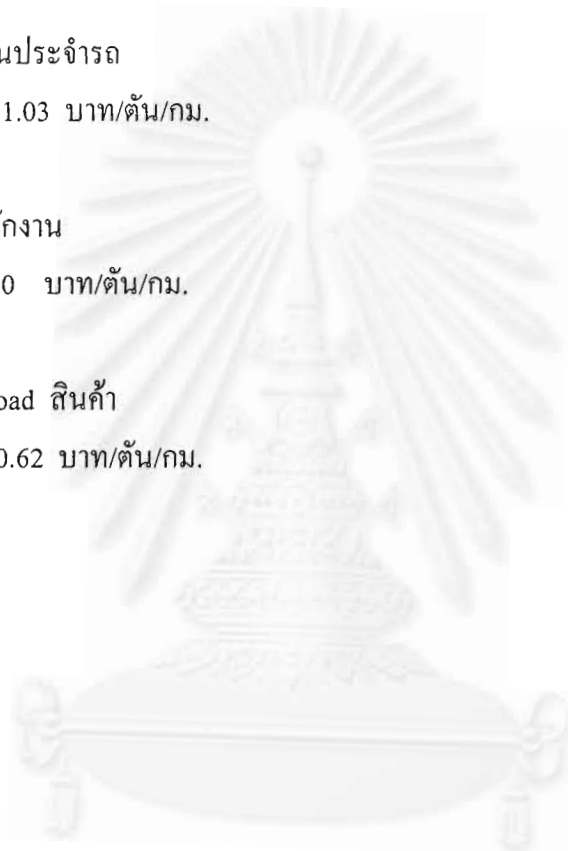
ข้อมูล : 1.03 บาท/ตัน/กม.

10. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน

ข้อมูล : 0 บาท/ตัน/กม.

11. ค่าLoad/Upload สินค้า

ข้อมูล : 0.62 บาท/ตัน/กม.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



**ภาคผนวก ง**  
**ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ**

**กลุ่มที่ 1 : เรือสินค้าขนาดเล็ก (80-99 ตัน)**

น้ำหนักบรรทุกสินค้าสูงสุดเฉลี่ยของข้อมูลที่เก็บได้	80 ตัน
ราคาเรือ (พร้อมเครื่องยนต์)	3,600,000 บาท
ประเภท	เรือสินค้าท้องแบน
ปีที่ต่อเรือ	พ.ศ. 2538
วัสดุที่ใช้ต่อเรือ	เหล็ก
จำนวนเครื่องยนต์	2 เครื่องยนต์
จำนวนใบจักร	2 ใบจักร
จำนวนลูกเรือ	6 คน

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อมูล : พ.ค. - ธ.ค.	ขาขึ้น	0.75 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.28 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. - เม.ย.	ขาขึ้น	1.13 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.56 บาท/ตัน/กม.

2. ค่าน้ำมันหล่อลื่น

ข้อมูล : พ.ค. - ธ.ค.	ขาขึ้น	0.11 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.04 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. - เม.ย.	ขาขึ้น	0.16 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.08 บาท/ตัน/กม.

3. ค่าซ่อมบำรุงรักษา

ข้อมูล : พ.ค. - ธ.ค.	ขาขึ้น	0.22 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.11 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. - เม.ย.	ขาขึ้น	0.33 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.22 บาท/ตัน/กม.

## 4. ค่าเสื่อมราคา (ปรับราคาเป็นปี พ.ศ. 2541)

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0.20 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.10 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0.61 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.41 บาท/ตัน/กม.

## 5. ค่าจดทะเบียน

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.

## 6. ค่าทะเบียนประจำปี

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.

## 7. ค่าผ่านด่าน

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0.07 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.04 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0.11 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.07 บาท/ตัน/กม.

## 8. ค่าจ้างพนักงานประจำเรือ

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0.46 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.23 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	1.39 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.93 บาท/ตัน/กม.

## 9. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0.24 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.14 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0.43 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.29 บาท/ตัน/กม.

## 10. ค่า Load / Unload

ข้อมูล : พ.ค. – ธ.ค.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.
ม.ค. – เม.ย.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.



สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มที่ 2 : เรือสินค้าขนาดกลาง (100-199 ตัน)

น้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าสูงสุดเฉลี่ยของข้อมูลที่เก็บได้	80 ตัน
ราคาเรือ (พร้อมเครื่องยนต์)	5,000,000 บาท
ประเภท	เรือสินค้า
ปีที่ต่อเรือ	พ.ศ. 2538
วัสดุที่ใช้ต่อเรือ	เหล็ก
จำนวนเครื่องยนต์	2 เครื่องยนต์
จำนวนใบจักร	2 ใบจักร
จำนวนลูกเรือ	10 คน

1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.79 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.30 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	1.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.59 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.79 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.30 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	1.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.59 บาท/ตัน/กม.

2. ค่าน้ำมันหล่อลื่น

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.11 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.04 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.15 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.08 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.11 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.04 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.15 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.08 บาท/ตัน/กม.

## 3. ค่าซ่อมบำรุงรักษา

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.16 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.08 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.22 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.16 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.16 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.08 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.22 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.16 บาท/ตัน/กม.

## 4. ค่าเสื่อมราคา (ปรับราคาเป็นปี พ.ศ. 2541)

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.32 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.16 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.42 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.32 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.32 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.16 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.42 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.32 บาท/ตัน/กม.

## 5. ค่าจดทะเบียน

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.01 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.07 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.02 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.01 บาท/ตัน/กม.

## 6. ค่าทะเบียนประจำปี

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.02 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.06 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.05 บาท/ตัน/กม.

## 7. ค่าผ่านด่าน

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.03 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.07 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.05 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.03 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.07 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.05 บาท/ตัน/กม.

## 8. ค่าจ้างพนักงานประจำเรือ

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.52 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.26 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.70 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.52 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.99 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.49 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	1.32 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.99 บาท/ตัน/กม.

## 9. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.26 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.15 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.33 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.23 บาท/ตัน/กม.
ข้อมูล 2 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.31 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.17 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.39 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.29 บาท/ตัน/กม.

## 10. ค่า Load/Unload สินค้า

ข้อมูล 1 : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



### กลุ่มที่ 3 : เรือสินค้าขนาดใหญ่ (200 ตัน ขึ้นไป)

น้ำหนักบรรทุกสินค้าสูงสุดเฉลี่ยของข้อมูลที่ได้	150 ตัน
ราคาเรือ (พร้อมเครื่องยนต์)	8,000,000 บาท
ประเภท	เรือสินค้า
ปีที่ต่อเรือ	พ.ศ. 2538
วัสดุที่ใช้ต่อเรือ	เหล็ก
จำนวนเครื่องยนต์	2 เครื่องยนต์
จำนวนใบจักร	2 ใบจักร
จำนวนลูกเรือ	10 คน

#### 1. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.47 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.19 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.75 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.35 บาท/ตัน/กม.

#### 2. ค่าน้ำมันหล่อลื่น

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.07 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.03 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.11 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.05 บาท/ตัน/กม.

#### 3. ค่าซ่อมบำรุงรักษา

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.10 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.05 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.16 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.10 บาท/ตัน/กม.

## 4. ค่าเสื่อมราคา (ปรับราคาเป็นปี พ.ศ. 2541)

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.25 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.13 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.40 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.25 บาท/ตัน/กม.

## 5. ค่าจดทะเบียน

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.

## 6. ค่าทะเบียนประจำปี

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0 บาท/ตัน/กม.

## 7. ค่าผ่านด่าน

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.03 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.02 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.05 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.03 บาท/ตัน/กม.

## 8. ค่าจ้างพนักงานประจำเรือ

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.27 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.14 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.43 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.27 บาท/ตัน/กม.

## 9. ค่าใช้จ่ายสำนักงาน

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.18 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.12 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.25 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.17 บาท/ตัน/กม.

## 10. ค่า Load / Unload

ข้อมูล : มิ.ย. – พ.ย.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.
พ.ค. และ ธ.ค.	ขาขึ้น	0.63 บาท/ตัน/กม.
	ขาล่อง	0.63 บาท/ตัน/กม.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก จ

ให้ข้อมูล	15
ไม่ส่งไปเมืองจีน	12
ไม่ให้ข้อมูล	9
เบอร์ไม่มีแจ้ง มีเบอร์แค่	28
ติดต่อไม่ได้	
รายชื่อทั้งหมด	64

Company	บริษัท วัลณีแม่สาย จำกัด
Contact	ณรงค์ หรือ คุณกุล
Tel	053-646-597-8
Fax	053-646-599
Address	1/1 หมู่ 8 ถ. พหลโยธิน ต.เวียงพาคำ อ.แม่สาย จ.เชียงราย
Result	
ประเภท	สินค้าอุปโภค บริโภค เช่น มาม่า เครื่องดื่มกระป๋อง
mode of transportation	รถบรรทุกจากแม่สาย -> ลงเรือที่เชียงแสน -> ขึ้นที่ท่าเรือจีนหัง (จีน) -> รถบรรทุกต่อไปในตลาดเมืองจีนหัง (ปลายทาง)
Volume	ส่ง 20 ครั้ง/1 เดือน ครั้งละประมาณ 50-100 กล่อง (ประมาณเรือ 1 ลำ) แล้วแต่ลูกค้าจะสั่ง แต่ส่งแต่ละครั้งให้คุ้มกับค่าใช้จ่าย
Value	FOB
time of transportation	-

Company	บริษัท บุญทิพย์ ฟู๊ด โปรดักส์ จำกัด
Contact	จิราพร / ผู้จัดการ 01-883-0606
Tel	053-675-261-2
Fax	053-675-692
Address	206 ม.7 ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย จ.เชียงราย
Result	
ประเภท	ลำไยแห้ง
mode of transportation	ลงเรือจากเชียงแสน -> ท่าเรือ 12 ปี้นนา -> จากนั้นจะขึ้นรถบรรทุก ไปต่อที่ไหน ลูกค้ากำหนดเอง มีหน้าที่ส่งให้ถึง 12 ปี้นนา เท่านั้น
volume	60-300 ตัน (แล้วแต่เรือจะขนได้) ส่งออกเดือนละประมาณ 100 เทียว
value	ค่าระวางเรือตันละ 200-250 หยวน / ค่ารถบรรทุก : ลูกค้าจ่าย
time of transportation	2 วัน

Company	บริษัท ทีวี เอฟ 2002
Contact	เอ / ฝ่ายส่งออก 09-755-4725
Tel	053-716-505-6
Fax	
Address	299 ม.1 ถ.พหลโยธิน ต.ริมกก อ.เมือง จ.เชียงราย
Result	
ประเภท	ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง
mode of transportation	ลงเรือจากเชียงแสน -> ท่าเรือที่เมืองจิ้น (แล้วแต่ลูกค้ากำหนด) -> จะขนวิธีไหนต่อแล้วแต่ลูกค้าเลย
Volume	80 ตันขึ้นไป/1 ครั้ง ส่งออกอาทิตย์ละ 1 ครั้ง
Value	FOB ลูกค้าเป็นคนหาเรือมาเอง จ่ายเอง
time of transportation	ใช้เวลาประมาณ 2 วัน (แล้วแต่ท่าที่จะไปส่งที่เมืองจิ้น และระดับน้ำ)

Company	บริษัท เหนือสุดการค้า จำกัด
Contact	สุเทพ 01-882-3569
Tel	053-732-599
Fax	053-732-599
Address	454 หมู่ 13 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
Result	
ประเภท	สินค้าอุปโภค บริโภค เช่น มาม่า น้ำมันพืช เครื่องดื่มกระป๋อง
mode of transportation	ลงเรือจากเชียงแสน -> ขึ้นที่ท่าตกเหมย -> รถบรรทุก ขึ้นที่ท่าเชียงรุ่ง/คุณหมิง/แล้วแต่ลูกค้า
volume	70-80 ตัน ส่งออก 3 ครั้ง/อาทิตย์
value	ค่าระวาง : ค่าใช้จ่าย 150-180 หยวน/ตัน, ค่ารถบรรทุก ลูกค้าจ่าย
time of transportation	ใช้เวลา 2 คืน

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Company	หจก. บี เอส แม่สายเอ็กซ์พอร์ต
Contact	คุณมยุรี หรือ คุณชัชวรัตน์
Tel	053-646-793, 01-883-9036
Fax	
Address	380/12 หมู่ 9 ถ.พหลโยธิน ดงเวียงพางคำ อ.แม่สาย จ. เชียงราย
Result	
ประเภท	ลูกอมรสผลไม้ ทรายโทรศัพท์
mode of transportation	รถปิ๊กอัพจาก โกดัง -> ท่าเรือเชียงแสน
Volume	ส่งเดือนละประมาณ 2 ครั้ง 20-30 ลัง ลังละ 25 กิโลกรัม มี 100 ลุง (1 ลุง มี 100 เม็ด)
Value	FOB ลูกค้ามารับจากท่าเรือเชียงแสน ส่วนรถปิ๊กอัพเป็นของบริษัทอยู่แล้ว
Otime of transportation	-

Company	บริษัท นอร์ทเทิร์น อินเทอร์เน็ต แอนด์ เซอร์วิส จำกัด
Contact	วุฒิ
Tel	053-777-464-6
Fax	
Address	58/4 หมู่ 3 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย
Result	
ประเภท	ผลไม้แห้ง เช่น ลำไยแห้ง มะขามแห้ง และผลิตภัณฑ์จากยาง (ยางก้อน ยางแผ่น ยางรถต่างๆ)
mode of transportation	ลงเรือที่เชียงแสน -> 1. ถ้าน้ำแห้งขึ้นที่ท่ากวนเหล่ย (จีน) -> ลงรถบรรทุกไป 12 ปีนั้น ซึ่งเป็นศูนย์กลางของบริษัทในการกระจายสินค้าต่อในประเทศจีน (คุนหมิง, เสฉวน) 2. ถ้าน้ำขึ้นที่ท่าจินหน่ง (12 ปีนั้น)
volume	ส่งทุกอาทิตย์ อย่างน้อยอาทิตย์ละ 1 คันรถบรรทุก (ไม่เกิน 21 ตัน) / เรือที่ทางบริษัทใช้ไปลง ส่วนมากเป็นเรือใหญ่ ปรรถทุกได้สูงสุดถึง 250 ตัน
value	1. น้ำแห้ง = 1 ตัน ประมาณ 200 หยวน (แพงกว่าเพราะไปยากกว่า เนื่องจากต้องใช้เรือเล็ก) 2. น้ำเต็ม = 1 ตัน ประมาณ 100-150 หยวน
time of transportation	1. น้ำแห้ง ใช้เวลา 2 วันเต็ม (ไปท่ากวนเหล่ย) จากนั้นลงรถบรรทุกอีก 3-4 ชม. ถึง 12 ปีนั้น อีก 3-4 ชม. ไปคุนหมิง 2. น้ำเต็ม ใช้เวลา 1 คืน 2 วัน ถึงท่า 12 ปีนั้น ต่อรถบรรทุกอีก 3 ชม. ถึงคุนหมิง

Company	Siam Trading
Contact	นัท
Tel	053-731-433
Fax	
Address	
Result	
ประเภท	ยางรถบรรทุก
mode of transportation	ลงเรือที่เชียงใหม่ -> ส่วนมากขึ้นที่เชียงใหม่ -> ต่อบรรทุก ไปคุนหมิง
Volume	ส่งเดือนละ 6-7 ครั้ง ครั้งละประมาณเต็ม 1 ลำเรือ = ประมาณ 80 ตัน (แต่บางครั้งก็ไม่เต็มลำเรือ มีของเจ้าอื่นด้วย)
value	ค่าระวางเรือ 10,000-15,000 บาท/1 ตัน ค่ารถบรรทุกในเมือง จีน ลูกค้าเป็นคนดูแล
time of transportation	3 วัน

Company	บริษัท เชียงราย พุคสทัฟ อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด
Contact	หน้อย
Tel	053-732-145
Fax	
Address	346 หมู่ 6 ต. โยนก อ. เชียงแสน จ. เชียงราย
Result	
ประเภท	ของโชว์ ของแต่งบ้าน โดยเฉพาะที่ทำจากเซรามิก
mode of transportation	ลงเรือที่เชียงใหม่ -> ขึ้นที่ท่ากวางล้วย (จีน)
volume	3 เดือน ส่ง 1-2 ครั้ง ส่งครั้งละ 30-40 ตัน ขนาดของลังกับน้ำหนักในแต่ละ ครั้งที่ส่งจะไม่เท่ากัน แต่ไม่หนักมาก
value	FOB
time of transportation	ประมาณ 1 อาทิตย์

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Company	บริษัท ที อี อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัล จำกัด
Contact	นาย
Tel	053-369-153-4
Fax	053-369-156
Address	225 หมู่ 1 บ.หนองหอย ต.ขวงเป่า อ.จอมทอง จ.เชียงใหม่
Result	
ประเภท	ลำไยแห้ง
mode of transportation	1.ลงเรือจากเชียงใหม่ -> ขึ้นที่เมืองจีน ท่าไหนแล้วแต่ลูกค้ากำหนด -> ต่อรถไปคุนหมิง, เซี่ยเหมิน, ฮองกง 2.ลงเรือจากกทม (คลองเตย, แหลมฉบัง, ลาดกระบัง) -> จีน : shipping ของลูกค้าจัดการทุกอย่าง มารับของถึงโกดัง
volume	5-100 ตู้ (แล้วแต่ order ส่งออกเฉพาะหน้าลำไย)
value	ราคา = FOB (ส่วนมากเท่าที่ทราบราคามา - ประมาณ 38,000 บาท/1 ตู้ (จากกทม)
time of transportation	1. จากเชียงใหม่ - ประมาณ 3-5 วัน / 2.จากกทม - 9-15 วัน แล้วแต่สายเรือ

Company	บริษัท เอส ดี แอล เทรดิง จำกัด
Contact	สุดหทัย
Tel	053-582-120-121
Fax	053-582-119
Address	185 ม. 13 ต.มะเขือแจ้ อ.เมือง จ.ลำพูน
Result	
ประเภท	
mode of transportation	1. ออกจากท่าเรือแหลมฉบัง หรือออกจากท่าเรือที่เชียงใหม่ -> ขึ้นท่าเรือหม่า, ล่า, กวนหลู -> ขึ้นท่าเรือที่เมืองจีน (แล้วแต่ลูกค้าระบุ) -> ขนส่งทางไหนต่อ ลูกค้าเป็นคนกำหนดเองและหาตัวเอง
volume	ส่งเดือนละ 2-3 ครั้ง ประมาณ 850 กล่อง/ 1 คันรถ ประมาณว่าให้ลงเรือเอี่ยมจูนได้ 1 ลำ (บรรทุกได้ประมาณ 60-120 ตัน)
value	ราคาค่าเรือ ใช้วิธีเหมาเรือทั้งลำ ส่วนมากคิด 1 กิโล / 2.4 หยวน (ถ้าใช้จ่ายคิดรวมค่าเหมาจากโกดังไปเลย) / ถ้าเป็นวิธีลงเรือที่แหลมฉบัง ใช้ FOB
time of transportation	12 วัน

Company	บริษัท 168 จำกัด
Contact	แสงดาว
Tel	053-555-168, 053-555-111
Fax	
Address	53 หมู่ 7 ต.นครเจดีย์ อ.ป่าซาง จ.ลำพูน
Result	
ประเภท	ลำไยอบแห้ง
mode of transportation	ลงรถ 10 ล้อจากลำพูน ไปลงที่เชียงใหม่ -> ขึ้นเรือต่อจากเชียงใหม่ ไปลงที่จีน ทำเรือแล้วแต่ลูกค้าจะสั่ง และพอถึงที่เมืองจีนแล้ว จะส่งต่อไปที่ไหนลูกค้าเป็นคนจัดการ บริษัทมีหน้าที่ส่งให้ถึงเมืองจีนเท่านั้น
volume	ส่งเฉพาะหน้าลำไย ลงรถ 10 ล้อ 1 คัน = 850 กสอบ กสอบละ 10 กิโล รวมทั้งหมคนหนัก 8.5 ตัน ส่งครั้งละประมาณ 15 คัน รถ ส่งวันเว้นวัน
value	FOB
time of transportation	10-20 วัน

Company	บริษัท เชียงใหม่ชลหวั จำกัด
Contact	
Tel	053-508-927
Fax	053-539-039
Address	268/1 หมู่ 3 ต.น้ำดิบ อ.ป่าซาง จ.ลำพูน
Result	
ประเภท	ลำไยแห้ง (ฤดูลำไย = สิงหาคม - ตุลาคม)
mode of transportation	รถบรรทุกจากลำพูน -> ลงเรือที่ท่าเชียงใหม่ 1. ถ้าเป็นหน้าฝน : ลงที่ท่า 12 ปี้นนา -> ลงรถบรรทุกไปคุรุหมิง 2. ถ้าเป็นหน้าแล้ง : ลงที่ท่ากวนหลุย, โฆหลุย (ติดพม่า) -> ต่อรถบรรทุกไปคุรุหมิง
volume	1. หน้าน้ำเต็มแม่น้ำโขง ส่ง ประมาณ 60 ตัน / 2. หน้าแล้ง ส่ง ประมาณ 34 ตัน / รถบรรทุก 10 ล้อ 1 คัน ขน ได้ 8.5 ตัน
value	ค่ารถจากลำพูนไปเชียงใหม่ = 5300 บาท/1 เที่ยว / ค่าระวางเรือ ประมาณ กิโลกรัมละ 2 หยวน
time of transportation	4-12 วัน แล้วแต่น้ำแห้ง น้ำเต็ม

Company	บริษัท อิน บิส โก้ (ประเทศไทย) จำกัด
Contact	อู๋ม
Tel	035-258-323-4
Fax	
Address	365 ม.2 ซ.นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน ดงคลองจิก อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา
Result	
ประเภท	สินค้าอุปโภค บริโภค
mode of transportation	ขนทางรถบรรทุก -> ท่าเรือเชียงแสน (ท่าซีเหล็ก) -> ขึ้นท่าที่ ยูนนาน
Volume	ไม่ค่อยส่ง ไปจีน แต่ถ้ามีส่ง ก็จะส่งครั้งละประมาณรถ 10 ล้อ 1 คัน ซึ่งขนได้ 1300 คาร์ตัน
Value	ค่ารถบรรทุก 17,000 บาท/1 คัน / ค่าระวางเรือ หรือค่า ขนส่งอื่นๆ = FOB
time of transportation	ใช้เวลา 1 วัน (รถออกตอนเช้า จะถึงตอน 10 โมงเช้าของอีก วัน)

Company	บริษัท กรุงศรีอุตสาหกรรมสิงทอ จำกัด
Contact	คุณอานัท
Tel	02-420-5269, 02-420-5286
Fax	
Address	153-154 ซ.กังวาน 2 ถ.เพชรเกษม ต.อ้อมใหญ่ อ.สามพราน จ.นครปฐม
Result	
ประเภท	ผ้า ทั้งเป็นผืนและเป็นม้วน
mode of transportation	จากนครปฐม ขึ้นรถบรรทุกไปลงที่ขนส่งตรงสาย 2 -> ขึ้นรถบรรทุกไป ลงเชียงราย -> เปลี่ยนเป็นรถบรรทุกเล็ก เพื่อ ไปที่เชียงแสน เพราะถนน ที่เชียงแสน รถคันใหญ่เข้าไม่ได้ -> ลงเรือไปส่งที่จีน (จีนหั่ง หรือ เต ยหั่ง) อาทิตย์หนึ่งจะมีเรือใหญ่ออกประมาณ 3 ครั้ง (หน้าน้ำ) แต่จริงๆ แล้วก็มีเรือออกทุกวัน แต่เป็นเรือเล็กบ้าง ใหญ่บ้าง
volume	ตอนนี้ในช่วงเปิดตลาดอยู่ ยังส่งไม่มากนัก 1 เดือนจะส่งประมาณ 10,000 หลา = นน.ประมาณ 1,200 กิโล (1 กระสอบหนัก 70 กิโล)
value	ค่ารถ และค่าระวางเรือ ต่อ 10 กระสอบ ประมาณ 10,000 บาท
time of transportation	2 วัน ไปถึงเชียงแสน และอีก 4-7 วัน ไปถึงที่เมืองจีน (แล้วแต่น้ำ)

Company	<b>Honest Concept Limited</b>
Contact	สมชาย
Tel	02-712-1012
Fax	02-712-4458
Address	19/1 ซ.สุขใจ (สุขุมวิท 40) พระโขนง คลองเตย กทม
Result	
ประเภท	ยางรถยนต์
mode of transportation	รถลากจาก โคคังที่กทม -> ไปเชียงใหม่ -> ลงเรือต่อไปขึ้นที่ จีน (เซี่ยงไฮ้)
volume	ส่ง 3 เดือนต่อครั้ง ส่งเต็มตู้ 40 ฟุต 1 ตู้ หนักประมาณ 10,000 กิโล
value	ค่าระวางเรือต่อ 1 ตู้ = 20,000-30,000 บาท (ขึ้นอยู่กับ ปริมาณ) / ค่ารถบรรทุก (ค่าหัวลากรถ) = ประมาณ 10,000-20,000 บาทต่อ 1 ตู้
time of transportation	ไม่เกิน 2 วัน แล้วแต่เรือ

สถาบันวิทยบริการ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Company	บริษัท วาณิชขิมปอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด
Contact	บุญชู 01-681-4513
Tel	053-251-714
Fax	053-251-714
Address	69/9 ถ.สุริวงค์ ต.หายยา อ.เมือง จ.เชียงใหม่
Result	ฝากเพื่อนส่ง

Company	หจก. วาย ที ซี อินเตอร์ไพรส์
Contact	คุณหน้อย 01-884-5038
Tel	053-732-154
Fax	053-640-512
Address	625/2 หมู่ 8 ถ.พหลโยธิน ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	ร้านจาวเหนือ
Contact	
Tel	053-791-059
Fax	
Address	59 ถ.สายกลาง ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน ส่งไปแต่ลาว

Company	หจก. ที เอ็น วัสดุภัณฑ์
Contact	
Tel	053-655-044, 053-655-753
Fax	
Address	507 หมู่ 10 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	ร้านช่างทอง
Contact	ชีชาวล / 01-883-8126
Tel	053-791-080
Fax	
Address	182/1 หมู่ 2 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน ส่งไปแต่ลาว

Company	บริษัท เอ็ม อาร์ อินเตอร์ทรานสปอร์ต
Contact	
Tel	053-733-098
Fax	053-731-437
Address	222 หมู่ 4 ต.เวียง อ.แม่สาย จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน ส่งไปแต่พม่ากับลาว

Company	บริษัท เขียวสวัสดิ์
Contact	รติรส
Tel	053-773-555
Fax	
Address	455 ม.6 อ.เมือง จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	บริษัท พัยคมคเสากล จำกัด
Contact	
Tel	053-714-367
Fax	
Address	141 หมู่ 25 ถ.ซูเปอร์ไฮเวย์ ต.รอบเวียง อ.เมือง จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	หจก. โอเอ็กซ์พอร์ต
Contact	
Tel	053-771-061
Fax	
Address	59 หมู่ 4 ต.แม่จัน อ.แม่จัน จ.เชียงราย
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	Pan Inter Foods Co., Ltd
Contact	สิทธิชัย
Tel	02-744-9051-5
Fax	
Address	400 Sunphavuth Rd, Bangna, Bkk 10260
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	บริษัท จรัญ อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต จำกัด
Contact	
Tel	02-739-6750-55
Fax	02-326-1730
Address	232 นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ถ.ฉลองกรุง แขวงลำประ ทิว เขตลาดกระบัง กทม
Result	ไม่ส่งเงิน

Company	โรงงานยางไทยสินอนันท์
Contact	ปอ
Tel	02-819-1255-7
Fax	
Address	180/1 หมู่ 8 ต.บางครุ อ.พระประแดง จ.สมุทรปราการ
Result	ไม่ค่อยได้ส่งสินค้าไปจีน แต่ถ้าส่งก็จะมีจำนวนไม่มาก และให้บริษัทใน เครือข่ายซึ่งเป็นบริษัทเทรดดิ้งของสิงคโปร์เป็นคนจัดการให้ทุกอย่าง

Company	บริษัท สระบุรีนิวทรีพี จำกัด
Contact	ประชา 01-946-3567
Tel	036-334-945
Fax	036-334-945
Address	59 หมู่ 5 ต.หน้าพระลาน อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.สระบุรี
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท หงส์ทองคอสเมติกส์ จำกัด
Contact	มยุรา
Tel	02-225-6650-2
Fax	
Address	207-211 ถ.เฉลิมเขตร์ 2 แขวงวัดเทพศิรินทร์ เขตป้อมปราบ กทม
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท มัชฌกนก จำกัด
Contact	ประไพรัตน์
Tel	02-682-4400-2
Fax	02-682-4404
Address	537/217 ถ.สาธุประดิษฐ์ ซ่องนนทรี ยานนาวา กทม
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท เอรวิณฟู๊ด จำกัด
Contact	
Tel	02-681-0251-9
Fax	
Address	127/21 อาคารปัญญาณี ชั้น 16 ซ่องนนทรี ยานนาวา กทม
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท อุตสาหกรรมปิโตรเคมีก๊าดไทย จำกัด (มหาชน)
Contact	
Tel	02-678-5050
Fax	
Address	26/52 ถ.จันทน์ตัดใหม่ ทุ่งมหาเมฆ สาทร กทม
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท แลคตาซอย จำกัด
Contact	
Tel	02-745-2850
Fax	02-745-2855
Address	3532 ถ.สุขุมวิท แขวงบางนา เขตบางนา กทม
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท ระยองเพ็ญรียาเออร์ จำกัด (มหาชน)
Contact	
Tel	02-515-8600
Fax	
Address	
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท ฟลอร่าเซียนอู๋
Contact	สุทธิพร
Tel	053-740-439
Fax	053-602-160
Address	612/8 ต.เวียง อ.เมือง จ.เชียงราย
Result	ไม่ให้ข้อมูล

Company	บริษัท ข้าวอนามัย จำกัด
Contact	วิชัย
Tel	02-234-1502-9
Fax	02-267-9875
Address	293/23-26 ถ.สุรวงศ์ แขวงสุริยวงศ์ เขตบางรัก กทม
Result	

Company	บริษัท อาร์ เค ฟู้ด จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	206 ม.8 ต.นครเจดีย์ อ.ป่าซาง จ.ลำพูน

Company	บริษัท สวัสดิ์ คอนซูเมอร์ โปรดักส์ จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	549 หมู่ 2 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



Company	ร้านสารแก้ว อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	283 หมู่ 8 ต.คอนศิลา อ.เวียงชัย จ.เชียงราย

Company	ร้านอูญญี่มินิมาร์ท
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	38/1 มง2 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	ร้านดำรงกิจการเกษตร
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	70 ม. 3 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	ร้านพิทักษ์ไม้งาม
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	100/46 ม.8 ต.สันทราย อ.เมือง จ.เชียงราย

Company	ร้านวิทยาพาณิชย์
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	77 ม.2 ต.ป่าอ้อคอนชัย อ.เมือง จ.เชียงราย

Company	ร้านดวงเจริญ เทรดดิ้ง
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	89 ม.9 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	หจก. ชาญโชคเอ็กซ์พอร์ต
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	271/7 หมู่ 2 ต. แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย

Company	หจก. ฝ่ายแก้วการค้าไม้
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	89 หมู่ 3 ต.ฝ่ายแก้ว กิ่งอ.กุเพียง จ.น่าน

Company	หจก. ธนโชติรุ่งเรือง
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	16/1 หมู่ 2 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	หจก. รัฐมุนิกานนท์
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	101 ม.3 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	หจก. วอนสร้อย ผลสมบูรณ์
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	300 หมู่ 2 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	หจก. อาร์ ดับบลิว อินเตอร์เทรด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	432 หมู่ 3 ต.สันทราย อ.สันทราย จ.เชียงใหม่

Company	หจก. ศิริพรการพาณิชย์ เชียงราย
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	1052/5-7 ถ.สนามบินเก่า ต.เวียง อ.เมือง จงเชียงราย

Company	บริษัท ดี ยูนิตี จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	650 ซ.พัฒนาการ เขตสวนหลวง กทม

Company	บริษัท บี โอ ที ทัวส์ แอนด์ เทรดดิ้ง จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	1184/113 ถ.วัดไผ่เงิน แขวงบางโคล่ เขตบางคอแหลม กทม

Company	บริษัท จินหมา อินเตอร์เทรด จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	490 ถ. พหลโยธิน อ.แม่สาย จ.เชียงราย

Company	บริษัท เจ แอล เอ็น เอ็กซ์พอร์ต แอนด์ อิมพอร์ต จำกัด
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	502 หมู่ 1 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย

Company	บริษัท ชินเทียน อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต
Contact	
Tel	ไม่มีแจ้ง
Fax	
Address	69 หมู่ 4 ต.หนองขาว กิ่งอ. เวียงหนองร่อง จ.ลำพูน

Company	หจก. ซีเตอ
Contact	
Tel	เป็นเบอร์บ้าน
Fax	
Address	368 ม.13 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย

Company	หจก. เอ็น เอ็น ซี อิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต
Contact	
Tel	เป็นเบอร์บ้าน
Fax	
Address	232/58 ม.8 ถ.เชียงราย-เวียงชัย

Company	หจก. นพโรจน์
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับเลย 053-777-446 (เช็คเบอร์กับกสท)
Fax	
Address	188 หมู่ 9 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	หจก. เอส พี เอส ออโต้ไทร์ เทรคคิง
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับสายเลย 053-703-555 (เช็คเบอร์จากกสท)
Fax	
Address	614 หมู่ 1 ถ.พหลโยธิน ต.บ้านคู่อ.เมือง จ.เชียงราย

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Company	หจก. แอล ซี เอช มาเก็ตติ้ง
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับเลย 053-733-567 (เช็คเบอร์กับกสทแล้วไม่มี แจ้ง)
Fax	
Address	18/4 หมู่ 10 ถ.พหลโยธิน ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย

Company	หจก. ที เจ ที ซัพพลาย
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับสายเลย 053-651-119 (เช็คเบอร์จากกสท)
Fax	
Address	648/2 หมู่ 3 ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

Company	บริษัท เอ็ม ไทย อินเทอร์เน็ต (2001) จำกัด
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับเลย 034-324-309 (เช็คเบอร์กับกสทแล้วไม่มี แจ้ง)
Fax	
Address	97/67 หมู่ 3 ต.คลองใหม่ อ.สามพราน จ.นครปฐม

Company	บริษัท บี เอ็น เอช แคนนิ่ง จำกัด
Contact	
Tel	เบอร์ไม่มีคนรับ 032-389-202, 032-351-698-9
Fax	
Address	27 หมู่ 1 ต.ดอนกระเบื้อง อ.โพธาราม จ.ราชบุรี

time of transportation

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย