

บทที่ 6

บทสรุป และข้อเสนอแนะ

6.1 สรุป

การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนามณฑลยูนนาน ทั้งทางบก ผ่านประเทศพม่า และทางน้ำ โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ได้เริ่มมีบทบาทในการขนส่งเชิงพาณิชย์ ตั้งแต่ พ.ศ.2537 เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งมีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (รวมถึงแม่น้ำล้านช้างเจียง ซึ่งเป็นแม่น้ำโขงช่วงที่อยู่ในเขตประเทศจีน) ประกอบไปด้วย ประเทศไทย, ประเทศลาว, ประเทศพม่า และประเทศจีน

เนื่องจากสภาพภูมิประเทศในประเทศพม่าเป็นภูเขาสูงชัน และสภาพแม่น้ำโขงแต่เดิมจะเต็มไปด้วยหิน ซึ่งลักษณะภูมิประเทศดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการเดินทาง ดังนั้นเพื่อที่จะให้พาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าสามารถใช้เส้นทางในพื้นที่ดังกล่าวได้ จึงเกิดโครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคม โดยได้รับการสนับสนุนด้านการเงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) สำหรับเส้นทางบกผ่านประเทศพม่า ได้มีโครงการปรับปรุง และสร้างถนน เชื่อมระหว่างชายแดนพม่า - ไทย ที่อำเภอท่าลี่เหนือ ผ่านเชียงตุง ไปบรรจบกับถนนในประเทศจีนที่ชายแดนพม่า - จีน ที่ด่านหลัว อำเภอหมิงไห่ อย่างไรก็ตามโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในประเทศพม่าโดยเฉพาะช่วงท่าลี่เหนือ - เชียงตุง ยังคงดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน สำหรับการขนส่งทางน้ำได้มีการระเบิดแก่งหินที่เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ ในช่วงระหว่างเมืองเชียงรุ่ง ถึงท่าเรือเชียงแสน อย่างไรก็ตามในช่วงฤดูแล้งระดับน้ำในแม่น้ำโขงจะมีระดับต่ำ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือสินค้า โดยเฉพาะเรือสินค้าขนาดระวางขนน้ำตั้งแต่ 100 ตันขึ้นไป ไม่สามารถเดินเรือได้

ในงานวิจัยนี้ได้ทำการเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบก กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ในเส้นทางระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนามณฑลยูนนาน โดยใช้ต้นทุนเฉลี่ยต่อตัน ต่อกิโลเมตร ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมดังกล่าว ในงานวิจัยนี้ได้ทำการเปรียบเทียบระหว่างผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางบก ที่ใช้รถบรรทุกสิบล้อ และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ โดยแบ่งประเภทเรือที่ใช้ประกอบการออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มเรือสินค้าขนาดเล็ก (80 – 99 ตัน), กลุ่มเรือสินค้าขนาดกลาง (100 – 199 ตัน) และกลุ่มเรือสินค้าขนาดใหญ่ (200 ตัน ขึ้นไป) นอกจากนั้นได้กำหนดให้พาหนะแต่ละประเภททำการบรรทุกสินค้าเพียงชนิดเดียว, บรรทุกแบบ Full Load และมีการดำเนินงานแบบ Full Capacity สำหรับสินค้าที่นำมาวิเคราะห์ประกอบไปด้วยสินค้า 8 ชนิด ได้แก่ แอปเปิล, สาลี่, เห็ดหอมตากแห้ง, ข้าวสาร, ลำไยอบแห้ง, มะขามหวาน, นมผง และยางรถยนต์ โดยที่สินค้านี้ทั้งสามเป็นสินค้าที่มีการขนส่งทั้งทางบก และทางน้ำ และเป็นสินค้าที่มีความเป็นไปได้ในการขนส่งเพียงชนิดเดียว

ผลการศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าพบว่า ในกรณีที่กำหนดให้พาหนะประเภทต่าง ๆ สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มขีดความสามารถที่ได้ออกแบบไว้ เรือสินค้าขนาดใหญ่จะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำกว่าพาหนะแบบอื่น เมื่ออยู่ในช่วงเดือนที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง หรือช่วงฤดูฝน ซึ่งได้แก่ช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน อย่างไรก็ตามเมื่อระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดลง โดยเฉพาะเดือนพฤษภาคม และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนฤดู เรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด และเมื่อระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง เรือสินค้าขนาดกลาง และขนาดใหญ่จะไม่สามารถเดินทางในแม่น้ำโขงได้ ทำให้พาหนะที่ให้บริการขนส่งสินค้ามีเพียงรถบรรทุก และเรือสินค้าขนาดเล็ก ซึ่งเรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด เมื่อพิจารณาถึงรถบรรทุกที่เดินทางระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง (จากชายแดน – ไทยพม่า ผ่านประเทศพม่า สู่อู่ประเทศจีนที่ด่านต้าหลู่ จากนั้นจึงเดินทางต่อไปยังเมืองเชียงรุ่ง) พบว่าในทุกฤดูกาลจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงที่สุดเมื่อเทียบกับเรือสินค้าทั้ง 3 ประเภท ทั้งนี้สามารถสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุก, เรือสินค้าขนาดเล็ก และเรือสินค้าขนาดใหญ่ ในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับสูง (ช่วงฤดูฝน) มีแนวโน้มที่จะเกิดเกิด “การประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale)” จากการที่นำพาหนะที่มีขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าคิดเป็นน้ำหนักรวมมากกว่า มาใช้ดำเนินงาน ทำให้ต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรลดลง อย่างไรก็ตาม การที่เรือสินค้าขนาดกลางมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร สูงกว่าเรือสินค้าขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ เนื่องจากในกลุ่มของเรือสินค้าขนาดกลาง ข้อมูลส่วนหนึ่งได้มาจากเรือสินค้าที่เป็นของบริษัทที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทย กับรัฐบาลจีน ทำให้มีภาระเกี่ยวกับค่าจดทะเบียน และค่าต่อทะเบียนประจำปี (ซึ่งเรือสินค้าขนาดเล็ก และขนาดใหญ่ ที่เป็นของรัฐบาลจีน ไม่มีค่าใช้จ่ายดังกล่าว) นอกจากนั้นบริษัทเดินเรือที่เกิดจากการร่วมทุนระหว่างเอกชนไทย กับรัฐบาลจีน มีการให้ค่าจ้างพนักงานประจำเรือสินค้าสูงกว่าบริษัทเดินเรืออื่น ๆ ที่เป็นของรัฐบาลจีน ซึ่งกำหนด

ค่าจ้างพนักงานประจำเรืออยู่ในระดับเดียวกัน เมื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาเฉลี่ย มีผลให้ต้นทุนการดำเนินงานในกลุ่มของเรือสินค้าขนาดกลาง มีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่สูงกว่ากลุ่มของเรือสินค้าแบบอื่น ๆ อย่างไรก็ตามเรือสินค้าขนาดกลางมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ต่ำกว่ารถบรรทุก

ในกรณีของการขนส่งผลไม้สด ได้แก่ แอปเปิล, สาลี่ และมะขามหวาน พบว่าการขนส่งในช่วงเดือนที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง ได้แก่ ช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน เรือสินค้าขนาดใหญ่จะเหมาะสมที่สุด (เมื่อพิจารณาเฉพาะด้านต้นทุนการผลิต) เนื่องจากมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด ในขณะที่การขนส่งในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดลง โดยเฉพาะเดือนพฤษภาคม และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนฤดู เรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด เช่นเดียวกับช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง สำหรับการขนส่งทางบก ด้วยรถบรรทุกสิบล้อจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุด

ในกรณีของการขนส่งสินค้าเกษตรแปรรูป และสินค้าเกษตรที่เก็บรักษาได้เป็นเวลานาน ได้แก่ เห็ดหอมตากแห้ง, ลำไยอบแห้ง, ข้าวสาร และนมผง พบว่าการขนส่งในช่วงเดือนที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงสูง ซึ่งได้แก่ช่วงเดือนมิถุนายน ถึงเดือนพฤศจิกายน เรือสินค้าขนาดใหญ่มีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด ในขณะที่การขนส่งในช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดลง โดยเฉพาะเดือนพฤษภาคม และเดือนธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเปลี่ยนฤดู เรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่ต่ำที่สุด เช่นเดียวกับช่วงที่ระดับน้ำในแม่น้ำโขงอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ซึ่งเป็นช่วงฤดูแล้ง สำหรับการขนส่งทางบก ด้วยรถบรรทุกสิบล้อจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุด

ในกรณีของการขนส่งยางรถยนต์ พบว่าในช่วงเดือนพฤษภาคม ถึงเดือนธันวาคม การขนส่งด้วยเรือสินค้าขนาดใหญ่มีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด ในขณะที่การขนส่งในฤดูแล้ง โดยเฉพาะช่วงเดือนมกราคม ถึงเดือนเมษายน ซึ่งเรือสินค้าขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ไม่สามารถให้บริการได้ เรือสินค้าขนาดเล็กจะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่ต่ำที่สุด สำหรับการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุกสิบล้อ จะมีต้นทุนต่อตัน ต่อกิโลเมตรที่สูงที่สุด ทั้งนี้เนื่องมาจากยางรถยนต์เป็นสินค้าที่ใช้พื้นที่ในการบรรทุกสินค้ามากกว่าสินค้าอื่น ๆ

เนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นการเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัด เชียงราย กับเมืองเชียงราย โดยใช้ต้นทุนเฉลี่ย ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีข้อจำกัด เกี่ยวกับผลการศึกษา ที่ไม่สามารถระบุว่าการขนส่งสินค้าทางบก (ด้วยรถยนต์ผ่านประเทศพม่า) หรือการขนส่งสินค้าทางน้ำ (ด้วยเรือสินค้าที่เดินทางในแม่น้ำโขง) ทางใดดีที่สุด เพราะในการที่จะตัดสินว่าการขนส่งทางใดดีที่สุด มีปัจจัยอีกหลาย ๆ อย่าง ซึ่งเป็นปัจจัยที่นอกเหนือจากปัจจัยทางด้านต้นทุนการผลิต และเป็นปัจจัยที่ผันแปรตามสภาวะต่าง ๆ ทั้งสภาพอากาศ, การเมือง, รวมไปถึงความพอใจสูงสุดของผู้ใช้บริการ ฯลฯ นอกจากนี้สินค้าบางชนิดก็มีมูลค่าที่ไม่ได้ขึ้นกับน้ำหนักของสินค้า แต่เป็นมูลค่าที่สามารถวัดได้จากหน่วยของสินค้า เช่น ยางรถยนต์, เสื้อผ้า, สุรา เป็นต้น ในส่วนของกรณีวิเคราะห์เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าสูงสุด อาจคลาดเคลื่อนจากความ เป็นจริงบ้าง เพราะในทางปฏิบัติการบรรทุกสินค้าสูงสุดเป็นจำนวนเท่าใด หรือเป็นน้ำหนักเท่าใด ขึ้นกับดุลพินิจของผู้ควบคุมยานพาหนะ (กัปตันเรือ และคนขับรถ) ที่จะสามารถนำสินค้าไปถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย และการตัดสินใจของผู้มีอำนาจในการสั่งการณีนี้นั้น ๆ ออกเดินทาง

6.2 ข้อเสนอแนะ

การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย และเมืองเชียงราย มีการดำเนินการเชิงธุรกิจมาเป็นเวลาที่ไม่ยาวนานนัก และยังอยู่ในช่วงของการเริ่มต้น ซึ่งในช่วงเวลานี้ยังคงปรากฏความไม่แน่นอนด้านต่าง ๆ อยู่เป็นอย่างมาก ดังนั้นภาครัฐบาล และภาคเอกชน ของประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรจะมีการดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ ในด้านของการขนส่งสินค้า ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์จะมีต้นทุนเฉลี่ยต่อเที่ยว ต่อตัน ต่อกิโลเมตร ที่สูงกว่าการขนส่งสินค้าทางเรือ อย่างไรก็ตามเมื่อโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในเขตประเทศพม่าสำเร็จ ต้นทุนการดำเนินงานของรถบรรทุกมีแนวโน้มที่จะต่ำลงได้ เนื่องมาจากการประหยัดในส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในปัจจุบันจะมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงกว่าเรือสินค้าแบบอื่น ๆ แต่การขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์สามารถนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับจุดหมายต่าง ๆ ในประเทศพม่า หรือนำมาใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงราย เมื่อระดับน้ำในแม่น้ำโขงต่ำกว่าที่เรือสินค้าจะเดินทางได้ในส่วนของเรือสินค้าซึ่งมีการพัฒนารูปแบบใหม่ ๆ ขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง เป็นการแสดงให้เห็นถึง

แนวโน้มในอนาคตว่าเรือสินค้า จะมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าในพื้นที่ดังกล่าวไปอีกนาน ซึ่งประเทศไทยควรจะมีการสร้างท่าเรือที่มีเครื่องอำนวยความสะดวก และมีโกดังสินค้าเพื่อที่จะเก็บรักษาสินค้าจากประเทศจีน โดยเฉพาะสินค้าเกษตร ซึ่งในส่วนนี้ประเทศไทยสามารถเข้าไปแสวงหาผลประโยชน์จากการเป็นตัวกลาง ในการนำสินค้านี้ดังกล่าวส่งออกไปประเทศอื่นโดยใช้ท่าเรือน้ำลึก ในประเทศไทย เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากสินค้าจากมณฑลต่าง ๆ ที่อยู่ทางภาคตะวันตก ของประเทศจีน เช่น มณฑลยูนนาน ที่จะส่งออกสู่ประเทศที่สาม (ประเทศปลายทางที่ไม่ใช่ประเทศไทย) โดยทางทะเล ถ้าใช้เส้นทางผ่านประเทศไทย สามารถเดินทางได้สะดวกกว่า เมื่อเทียบกับการเดินทางสู่ท่าเรือ Huang Pu นครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง

นอกจากนั้นเส้นทางคมนาคมทางแม่น้ำโขงตอนบนยังเหมาะกับการท่องเที่ยว เนื่องจากมีทิวทัศน์ที่สวยงาม ซึ่งในปัจจุบันมีบริการเรือนำเที่ยวในเส้นทางดังกล่าว รวมทั้งประเทศจีนได้มีการผ่อนคลายนโยบายระเบียบต่าง ๆ เพื่อที่จะอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยว ดังนั้นการพัฒนาเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยตอนบน โดยเฉพาะจังหวัดเชียงราย กับเมืองเชียงรุ่ง เขตปกครองสิบสองปันนา สามารถพัฒนาได้ทั้งภาคการค้า และภาคบริการ ซึ่งทั้งจังหวัดเชียงราย และเมืองเชียงรุ่ง ต่างก็เป็นเมืองท่องเที่ยว และเมืองหน้าด่านสำหรับการทำการค้าชายที่สำคัญของทั้งสองประเทศ