

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งและเศรษฐกิจของประเทศ

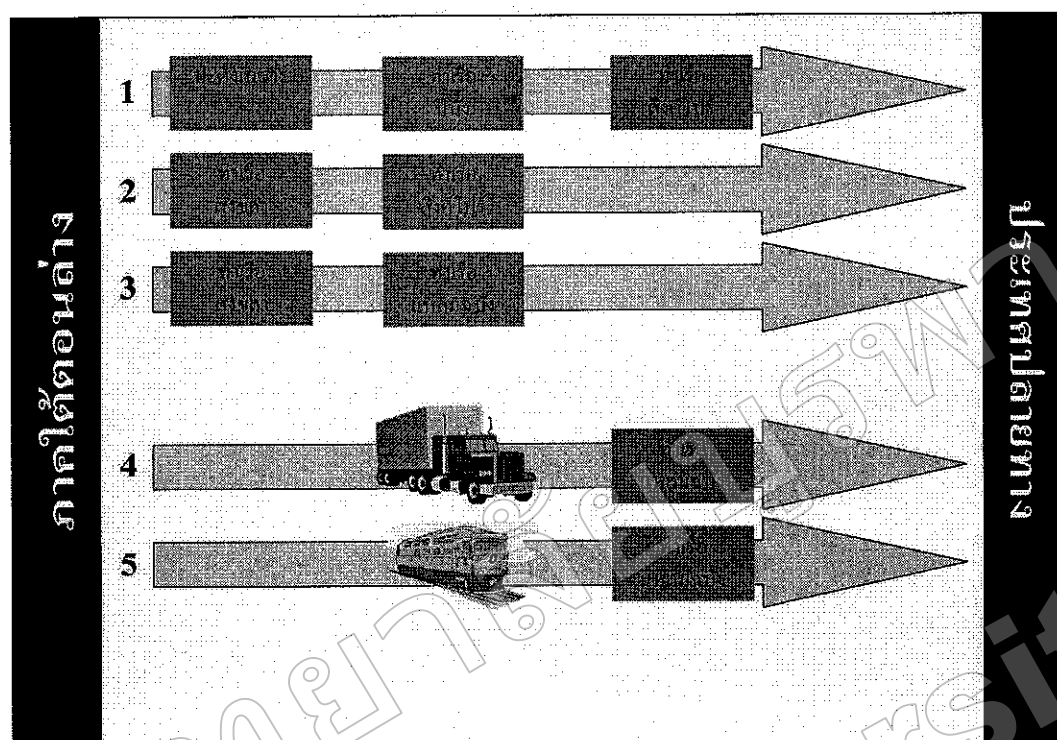
การขนส่งมีผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศและสังคมเป็นอย่างยิ่ง การขนส่งช่วยอำนวยความสะดวกต่อการลำเลียงวัตถุดิบเพื่อป้อนเข้าสู่กระบวนการผลิต ช่วยลำเลียงสินค้าที่ผลิตเสร็จไปสู่มือผู้บริโภค รวมถึงช่วยลำเลียงสินค้าข้ามไปจำหน่ายยังต่างประเทศ เศรษฐกิจของไทยต้องพึ่งพารายได้จากการค้าระหว่างประเทศเป็นหลัก กล่าวคือประมาณร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ(GDP) มาจากภาคการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งทำการค้าต้องอาศัยระบบการขนส่งทางทะเลทางบก ทางอากาศเพื่อช่วยลำเลียงสินค้า การขนส่งจึงเป็นส่วนที่ขาดไม่ได้ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ หากระบบการขนส่งไม่ดีพอก็จะเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการค้า ในทางกลับกันหากประเทศมีระบบการขนส่งที่ดีก็จะเป็นเครื่องกระตุ้นให้การพัฒนาเศรษฐกิจดำเนินไปได้อย่างคล่องตัว (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตร, 2543)

จากความต้องการด้านการขนส่งที่ไม่ได้เกิดขึ้นด้วยตัวเองแต่เกิดขึ้นจากความต้องการทางการค้า ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศนั้นมีท่าเรือเป็นฐานในการดำเนินกิจการ จึงเห็นได้ว่าบทบาทของท่าเรือที่กำลังเปลี่ยนแปลงไปนั้น เป็นผลมาจากการขนส่งระหว่างประเทศที่มีวิวัฒนาการทั้งในด้านวิธีการขนส่ง การจัดองค์กรและวิธีการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นผลมาจากการค้าระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไป

การขนส่งสินค้าในอดีตนั้นเป็นการขนส่งวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งผลิตเพื่อผลิตเป็นสินค้า แต่ปัจจุบันวัตถุดิบจะถูกแปรรูปเป็นสินค้าสำเร็จรูปหรือสำเร็จรูปในประเทศที่เป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบก่อนที่จะมีการขนส่ง ทำให้มูลค่าสินค้าที่ทำการขนส่งเพิ่มขึ้นมากกว่าปริมาณ เกิดรูปแบบการขนส่งสินค้าที่สำคัญคือ การขนส่งด้วยระบบตู้สินค้า

แนวความคิดแบบดั้งเดิมถือว่าการขนส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภคแบ่งออกเป็นหลายส่วนและแต่ละส่วนไม่มีความเกี่ยวข้องกัน กล่าวคือผู้ส่งสินค้าคำนึงถึงการขนส่งในประเทศของตนเท่านั้น แต่ไม่เคยคำนึงถึงการขนส่งในประเทศของผู้รับสินค้า ในขณะที่เดียวกันผู้รับสินค้าก็ให้ความสนใจเพียงเล็กน้อยกับค่าขนส่งสินค้าในช่วงก่อนจะถึงกราบเรือ แต่ปัจจุบันแนวความคิดได้เปลี่ยนไป โดยถือว่าการขนส่งและการกระจายสินค้าเป็นระบบย่อยระบบหนึ่งในระบบการผลิต จะเห็นได้ว่า การผลิต การขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า การกระจายสินค้า ระบบเอกสาร ถูกรวมไว้ภายใต้โครงข่ายเดียวกัน

ที่ผ่านมาระบบการขนส่งที่เชื่อมต่อท่าเรือกับพื้นที่แนวหลังถือเป็นเงื่อนไขธรรมชาติที่จะกำหนดการแข่งขัน แต่ปัจจุบันกลายเป็นเงื่อนไขที่สามารถกำหนดได้ ดังจะเห็นได้จากท่าเรือหลาย ๆ แห่งเข้าไปมีส่วนร่วมในโครงการเกี่ยวกับการสร้างถนนหรือทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับท่าเรือ ทั้งนี้เพราะ



ภาพที่ 2-3 รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างภาคใต้กับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือหลัก (สงครามอาสุวารี, 2546)

จากภาพที่ 2-3 การขนส่งในเส้นทางที่ 1 จะต้องขนส่งออกจากประเทศไทยทางด่านศุลกากร ปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียในเขตจังหวัดสงขลา โดยเมื่อรถหัวลาก ลากสินค้าจากโรงงานไปถึงปาดังเบซาร์แล้วมาเลเซียจะจัดระบบการขนส่งโดยรถไฟของการรถไฟ มาเลเซีย (KTM) มารองรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปีนัง โดยด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ฝั่งไทย) นั้น ตัวแทนผู้ส่งออก (บริษัท Shipping) จะต้องผ่านพิธีการศุลกากรด้านการส่งออกอย่างถูกต้องตาม ระเบียบและส่งมอบหน้าที่ให้กับตัวแทนออกของในประเทศมาเลเซีย (Malaysia Forwarding) ที่ได้มีการ ติดต่อกันไว้ล่วงหน้าแล้วดูแลต่อ ทั้งในเรื่องของพิธีการศุลกากรฝั่งมาเลเซียซึ่งจะมีการตรวจสอบสภาพ ผู้สินค้าและตราครั่ง (Seal) ว่าอยู่ในสภาพถูกต้องไม่เสียหายและออกเอกสารการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Goods In Transit) ที่เรียกกันว่าเอกสาร (Form 8) และยังคงดูแลในเรื่องของการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟ จากชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนัง โดยที่ชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์นั้น ปกติผู้สินค้าจะได้รับการเก็บรักษา (Storage) ไว้ประมาณไม่เกิน 2 วัน ที่ชุมทางมีรถไฟให้บริการลำเลียงสินค้าไปยังท่าเรือ ปีนังทุกวัน วันละหลายขบวน ในช่วงเวลาประมาณ 17.00 น. รวมประมาณ 200 ตู้คอนเทนเนอร์ และยังสามารถที่จะยืดระยะเวลาทำการออกไปเป็นตลอด 24 ชั่วโมงได้ด้วย จากนั้นสินค้าจะถูกกองเก็บไว้ ที่ท่าเรือปีนัง ประมาณ 3-2 วัน เพื่อรอเรือแม่ หรืออาจเป็นเรือ (Feeder) เข้ามารับช่วงต่อสินค้าดังกล่าวจะ ถูกถ่ายลำที่ท่าเรือสิงคโปร์เพื่อไปยังประเทศปลายทางต่อไป

การขนส่งในเส้นทางที่ 5 เป็นการขนส่งที่ผู้ส่งออกจะต้องเหมารถบรรทุกหั่วลากจากโรงงานมายังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อที่จะนำขึ้นเรือในท่าเรือได้โดยตรงหรืออาจจะนำตู้มาขึ้นได้ที่ (ICD) ลาดกระบัง (Inland Container Depot) ทั้งนี้ขึ้นกับการตกลงกับแต่ละสายเรือที่จะทำการขนสินค้าไปยังท่าปลายทาง กรณีนี้ผู้ส่งออก หรือบริษัทตัวแทนออกของ ทำการผ่านพิธีการศุลกากรได้ที่ท่าเรือแหลมฉบังหรือ (ICD) ลาดกระบังแล้ว สินค้าจะถูกยกขึ้นเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังที่ผู้ซื้อในต่างประเทศได้ติดต่อจองไว้แล้ว

การขนส่งในเส้นทางที่ 6 เป็นเส้นทางขนส่งโดยรถไฟ ในปัจจุบันนี้การขนส่งโดยรถไฟจากสถานีชุมทางหาดใหญ่มายังสถานีท่าเรือแหลมฉบัง ไม่มีการให้บริการจากภาคใต้ตอนล่างแต่มีการให้บริการจากภาคใต้ตอนบน โดยเริ่มจากสถานีทุ่งสงหรือสถานีสุราษฎร์ธานีไปยังสถานีย่านพลโยธิ์นเพื่อรอเปลี่ยนหัวรถจักรต่อไปยังสถานีลาดกระบัง จากนั้นจึงจะไปยังท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบัน ส่งออกจากภาคใต้ตอนบนสามารถให้บริการผู้ประกอบการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยมีผู้ประกอบการที่สุราษฎร์ธานี เช่น บริษัทอาร์แอนด์ซี อินเตอร์ทรานส์ จำกัด ให้บริการขนส่งสินค้าแบบ (Door-to-Door) จากโรงงานถึงท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีการคิดค่าใช้จ่ายเป็นแบบ (Lumpsum) คือ เหมาจ่ายตลอดเส้นทาง โดยที่ผู้ส่งออกเตรียมสินค้าให้พร้อมที่โรงงาน เพื่อที่ผู้ประกอบการขนส่งจะมีบริการไปรับสินค้าจากโรงงานผู้ส่งออกโดยตรง ค่าใช้จ่ายจะครอบคลุมจากโรงงานผู้ส่งออกไปถึง (IOD) ลาดกระบัง และจาก (ICD) ลาดกระบัง ไปจนถึงข้างเรือที่จะไปยังท่าปลายทาง ค่าใช้จ่ายประมาณ 15.000 บาทต่อตู้สินค้า 20 ฟุต ผู้ส่งออกจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการเดินเรือเพิ่มในกรณี เทอมการขาย (CIF) แต่หากเป็นกรณี (FOB) ผู้ส่งออกไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม เนื่องจากผู้ซื้อปลายทางเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้

ประสิทธิภาพของวิธีการขนส่งทางพาราจากภาคใต้ไปถึงประเทศปลายทางในแต่ละเส้นทางพิจารณาจากปัจจัย ดังต่อไปนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (Expenses)
2. ระยะเวลาการขนส่ง (Transit Time)
3. ระยะทางการขนส่ง (Distance)
4. ความสะดวกสบาย (Comfortability) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

ประสิทธิภาพของการขนส่งแต่ละเส้นทางต่างก็มีข้อดีข้อเสียแตกต่างกันไป ซึ่งมีผลกระทบต่อการตัดสินใจในการเลือกเส้นทางขนส่ง โดยพิจารณาประเทศปลายทางเป็นหลัก

ตารางที่ 2-5 แสดง กิจกรรมระยะทางจำนวนวันและ ค่าใช้จ่ายของแต่ละเส้นทาง (การทำเรือ, 2547)

เส้นทางขนส่ง	ระยะทาง(กม.)	จำนวน(วัน)	ค่าใช้จ่าย
เส้นทางที่1: โรงงาน- ปาดังเบซาร์- ท่าเรือปีนัง- ท่าเรือสิงคโปร์- ปลายทาง			
1. (Inland Transport) : โรงงาน- ปาดังเบซาร์- ท่าเรือปีนัง	260	6	B 18,427
2. ท่าเรือปีนัง- ท่าเรือสิงคโปร์- จีน	4,300	8	(\$) 375
3. ท่าเรือปีนัง- ท่าเรือสิงคโปร์- ญี่ปุ่น	5,800	11-12	(\$) 450
4. ท่าเรือปีนัง- ท่าเรือสิงคโปร์- อเมริกา- WC	13,630	15-23	(\$) 1,800
5. ท่าเรือปีนัง- ท่าเรือสิงคโปร์- อเมริกา- EC	18774	28-33	(\$) 3,300
เส้นทางที่2 : โรงงาน -ท่าเรือสงขลา- ท่าเรือสิงคโปร์- ปลายทาง			
1. (Inland Transport): โรงงาน- ท่าเรือสงขลา	40	3	B 10,177
2. ท่าเรือสงขลา- ท่าเรือสิงคโปร์(ท่าเรือฮ่องกง- จีน)	1,600	3-5	(\$) 560
3. ท่าเรือสงขลา- ท่าเรือสิงคโปร์- ญี่ปุ่น	5,800	11-12	(\$) 810
4. ท่าเรือสงขลา- ท่าเรือสิงคโปร์- WC อเมริกา	13,630	15-23	(\$) 2,200
5. ท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์-EC อเมริกา	18,774	28-33	(\$) 3,700
เส้นทางที่ 3: โรงงาน-ท่าเรือสงขลา-ท่าเรือแหลมฉบัง-ปลายทาง			
1. โรงงาน-ท่าเรือสงขลา (RoRo) – ท่าเรือแหลมฉบัง	706	6	B 23,247
2. ส่วนของค่าfreight (:ท่าเรือแหลมฉบัง-จีน)	4,100	7-8	(\$) 500
3. ส่วนของค่าfreight (:ท่าเรือแหลมฉบัง-ญี่ปุ่น)	5,500	10-11	(\$) 630
4. ส่วนของค่าfreight (:ท่าเรือแหลมฉบัง-WC อเมริกา)	14,025	15-23	(\$) 1,900
5. ส่วนของค่าfreight (:ท่าเรือแหลมฉบัง- EC อเมริกา)	20,230	28-33	(\$) 3,400
เส้นทางที่ 4: โรงงาน- ท่าเรือแหลมฉบัง(รถยนต์จากภาคใต้ถึงท่าเรือแหลมฉบัง- ปลายทาง)			
1. โรงงาน-ท่าเรือแหลมฉบัง(โดยทางรถยนต์จากภาคใต้)	1,150	4	B 33,847
2. ส่วนของค่า freight(:ท่าเรือแหลมฉบัง-จีน)	4,100	7-8	(\$) 500
3. ส่วนของค่า freight(:ท่าเรือแหลมฉบัง-ญี่ปุ่น)	5,500	10-11	(\$) 630
4. ส่วนของค่า freight(:ท่าเรือแหลมฉบัง-WC อเมริกา)	14,025	15-23	(\$) 1,900
5. ส่วนของค่า freight(ท่าเรือแหลมฉบัง- EC อเมริกา)	20,230	28-33	(\$) 3,400

ตารางที่ 2-6 แสดงระยะเวลา ระยะทางและค่าใช้จ่ายการส่งออกไปประเทศจีน (สงครามอาฮูวารี, 2546)

จีน		เวลา (วัน)			ระยะทาง (กิโลเมตร)			ค่าใช้จ่าย (บาท)		
เส้นทาง	Inland	International	Total	Inland	International	Total	Inland	International	Total	
1	6	12	18	260	4,980	5,240	18,427	15,000	33,427	
2	3	10	13	40	3,637	3,677	10,177	22,400	32,577	
3	6	7	13	706	4,100	4,806	23,247	20,000	43,247	
5	4	7	11	1100	4,100	5,200	33,847	20,000	53,847	

จากตารางที่ 2-6 เส้นทางส่งออกไปประเทศจีนปัจจัยที่ผู้ส่งออกนำมาพิจารณามากที่สุดคือค่าใช้จ่าย เส้นทางที่นิยมที่สุดในการขนส่งขงพาราจากภาคใต้ตอนล่างไปยังประเทศจีนคือ เส้นทางที่ 2 (โรงงาน- ท่าเรือสงขลา จีน) จากตารางสรุปของประเทศจีน พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ แล้วเส้นทางที่ 2 เป็นเส้นทางที่มีค่าใช้จ่ายรวมต่ำสุดคือ 32,577 บาทต่อตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต ใช้ระยะทางสั้นที่สุด 3,677 กิโลเมตรและใช้เวลาสั้นที่สุดคือ 13 วัน

ตารางที่ 2-7 แสดงระยะเวลา ระยะทางและค่าใช้จ่ายการส่งออกไปประเทศญี่ปุ่น (สงครามอาฮูวารี, 2546)

ญี่ปุ่น	เวลา (วัน)			ระยะทาง (กิโลเมตร)			ค่าใช้จ่าย (บาท)		
เส้นทาง	Inland	International	Total	Inland	International	Total	Inland	International	Total
1	6	16	22	260	6,480	6,740	18,427	18,000	36,427
2	3	16	19	40	6,578	6,618	10,177	32,400	42,577
3	6	11	17	706	5,500	6,206	23,247	25,200	48,447
5	4	11	15	1,100	5,500	6,600	33,847	25,200	59,047

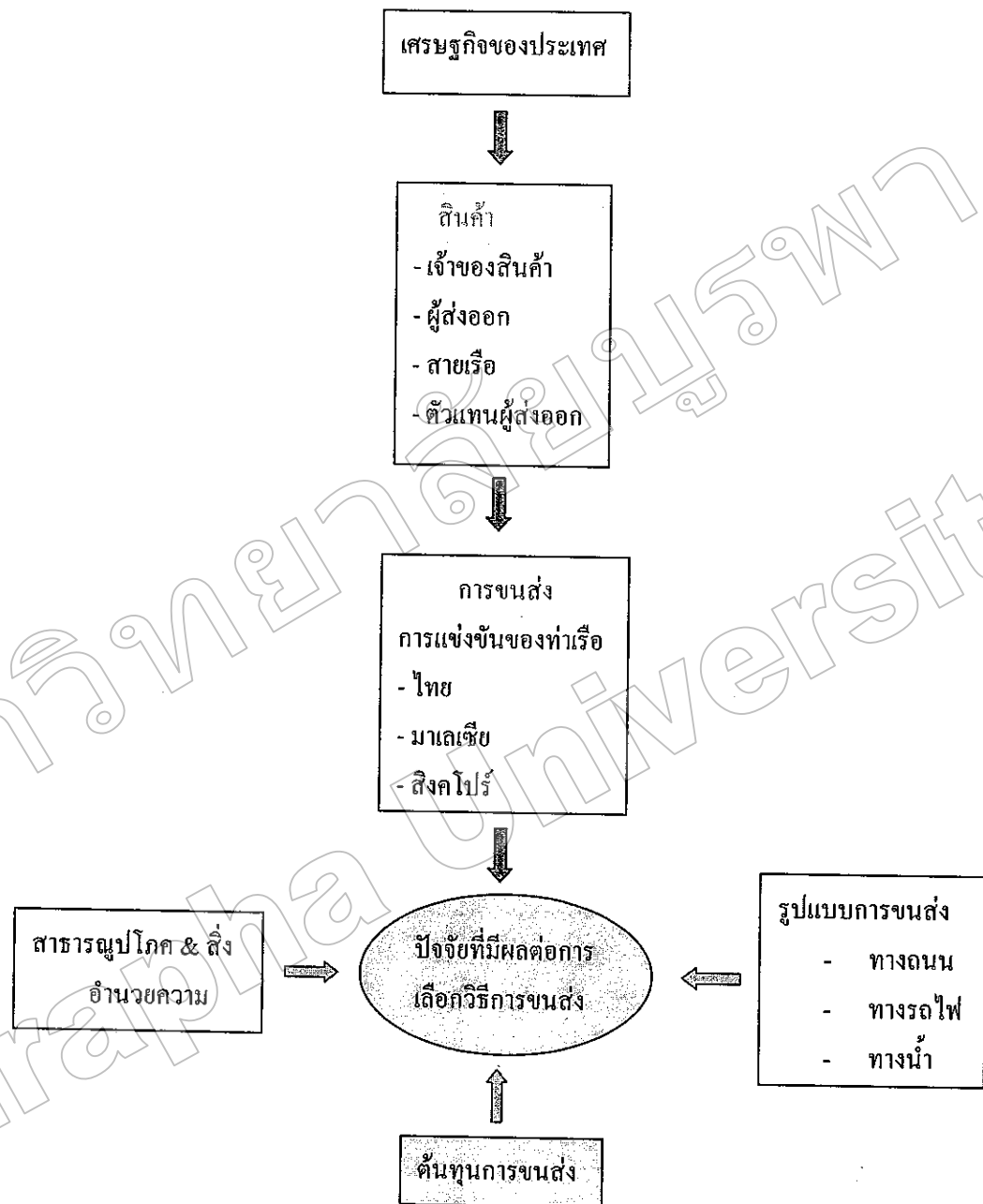
จากตารางที่ 2-7 เส้นทางส่งออกไปประเทศญี่ปุ่นจากตารางสรุป เส้นทาง ระยะเวลาที่ใช้ในเส้นทางที่ 5 สั้นที่สุดคือ 15 วัน และระยะเวลาในเส้นทางที่ 1 นานที่สุดคือ 22 วัน ไม่ว่าจะเป็นช่วงการขนส่งภายในประเทศ (Inland) หรือระหว่างประเทศ (International) เนื่องจากการขนส่งเส้นทางนี้มีจุดเชื่อมต่อเพื่อเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ทั้งที่ชุมทางรถไฟปากดงเบซาร์ ท่าเรือปิ้งและท่าเรือสิงคโปร์ ในด้านระยะทาง เส้นทางที่ 1 มีระยะทางยาวที่สุดคือ 6,740 กิโลเมตร เนื่องจากท่าเรือปิ้งอยู่ทางด้านตะวันตกของคาบสมุทรมะละกา ซึ่งการขนส่งระหว่างประเทศไปญี่ปุ่นจะต้องไปอ้อมประเทศสิงคโปร์ ทำให้ระยะทางไกลมากกว่าเส้นทางอื่น ในขณะที่ระยะทางของเส้นทางที่ 3 สั้นที่สุดคือ 6,206 กิโลเมตร เนื่องจากเส้นทางโดยเรือ (RoRo) จากท่าเรือสงขลาไปยังแหลมฉบังซึ่งอยู่ในบริเวณตะวันออกของประเทศไทย

และจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศญี่ปุ่นได้โดยไม่ต้องไปอ้อมประเทศสิงคโปร์ แต่เส้นทางที่ 1 (โรงงาน-ปาดังเบซาร์-ท่าเรือปีนัง-ญี่ปุ่น) มีต้นทุนต่ำที่สุดคือ 36,427 บาท อย่างไรก็ตามระยะเวลาและระยะทางที่ใช้ในการขนส่งไม่ได้เป็นปัจจัยที่สำคัญกว่า ดังนั้น เส้นทางที่นิยมที่สุดในการขนส่งยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างไปยังประเทศญี่ปุ่นคือ เส้นทางที่ 1

จากตารางที่ 2-8 แสดงระยะเวลา ระยะทาง ค่าใช้จ่ายการส่งออกปออเมริกาฝั่งตะวันตก (สงครามอาฮัวรี, 2546)

อเมริกา		เวลา (วัน)		ระยะทาง (กิโลเมตร)			ค่าใช้จ่าย (บาท)		
เส้นทาง	Inland	International	Total	Inland	International	Total	Inland	International	Total
1	6	20	26	260	14,570	14,830	18,427	72,000	90,427
2	3	20	23	40	14,408	14,448	10,177	88,000	98,177
3	6	18	24	706	11,000	11,706	23,247	76,000	99,247
5	4	18	24	1,100	11,000	12,100	33,847	76,000	109,847

จากตารางที่ 2-8 สรุปเส้นทาง ทุกเส้นทางใช้ระยะเวลาไม่แตกต่างกันมากนัก ประมาณ 23-26 วัน ส่วนในด้านระยะทาง เส้นทางที่ 3 มีระยะทางโดยรวมสั้นที่สุดคือ 11,706 กิโลเมตร ถึงแม้ระยะทางภายในประเทศ (Inland) จะยาวกว่าเส้นทางที่ 2 แต่เนื่องจากเส้นทางระหว่างประเทศจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังอเมริกา- (Wc) สั้นกว่าเส้นทางจากท่าเรือสงขลาและไปถ่ายลำที่สิงคโปร์และจากท่าเรือปีนังไปถ่ายลำที่สิงคโปร์และไปยังปลายทางเดียวกัน ทำให้ระยะทางโดยรวมของเส้นทางที่ 3 สั้นที่สุด แต่เมื่อพิจารณาด้านค่าใช้จ่าย เส้นทางที่ 1 มีค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำที่สุดคือ 90,427 บาท ต่อตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต ทำให้เส้นทางที่ 1 ปาดังเบซาร์-ท่าเรือปีนัง-ท่าเรือสิงคโปร์-อเมริกา- (Wc) เป็นเส้นทางที่นิยมในการขนส่งในการขนส่งยางพาราจากภาคใต้ตอนล่างไปยังอเมริกา- (Wc) เส้นทางที่ 2 (ท่าเรือสงขลา-ท่าเรือสิงคโปร์-อเมริกา) เป็นเส้นทางที่นิยมรองจากเส้นทางที่ 1



ภาพที่ 2-4 กรอบแนวคิดแนวความคิด และโครงการงานวิจัยสามารถสรุปได้ตามแผนภูมิ