

การศึกษาเส้นทางการขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงรายและนครคุนหมิง

คมสวัสดิ์ คงดี

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน


คณะ โลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

สิงหาคม 2558

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยบูรพา


อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา  
งานนิพนธ์ของ คมสวัสดิ์ คงดี ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และ  
โซ่อุปทาน ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

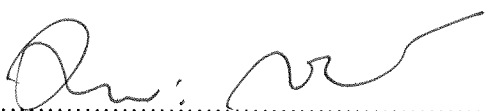
  
.....ที่ปรึกษาหลัก  
(รองศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ วัชจิตพันธ์)

คณะกรรมการสอบปากเปล่า

  
.....ประธานกรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชกุล)

  
.....กรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ วัชจิตพันธ์)

คณะ โลจิสติกส์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน  
ของมหาวิทยาลัยบูรพา

  
.....คณบดีคณะ โลจิสติกส์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มานะ เขารัตน์)  
วันที่.....เดือน.....พ.ศ. 2558

## ประกาศคุณูปการ

งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร.พอพันธ์ วัชจิตพันธ์ อาจารย์ที่ปรึกษาและคณะกรรมการสอบที่ได้กรุณาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความทุ่มเทและเอาใจใส่ ทั้งยังให้เวลาในการเข้าพบ เพื่อให้คำปรึกษาอยู่เสมออย่างต่อเนื่อง และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพโรจน์ เร้าชนชลกุล ประธานกรรมการที่ได้สละเวลาเข้าร่วมพิจารณางานวิจัย ผู้ศึกษารัฐศึกษาซึ่งเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณมหาวิทยาลัยบูรพา คณะโลจิสติกส์ และคณะอาจารย์ทุกท่านที่ได้มอบความรู้ให้ในช่วงที่ได้ศึกษาในหลักสูตรสาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ จนสามารถนำความรู้ที่ได้รับไปวิเคราะห์แก้ปัญหาในการทำงานจริงตามหลักวิชาการได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

ขอบพระคุณบริษัทผู้ให้สัมภาษณ์ทุกท่าน ทั้งเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรเชียงใหม่ ท่าเรือพานิชย์เชียงใหม่ ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถที่ได้ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลเพื่อให้อุปการศึกษานี้สำเร็จลุล่วงลงได้และเกิดประโยชน์ต่อผู้ประกอบการที่สนใจในการส่งสินค้าไปจำหน่ายยังนครเชียงใหม่

ขอขอบพระคุณคุณพ่อ คุณแม่ ที่เป็นกำลังใจและแรงขับเคลื่อนสำคัญที่สุดในการทำการศึกษาในครั้งนี้ ขอขอบคุณภรรยา บุตรสาว และเพื่อน ๆ ร่วมชั้นเรียนทุกคนที่ให้กำลังใจ คำปรึกษา และความช่วยเหลือต่าง ๆ จนทำให้งานนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

กมลสวัสดิ์ คงดี

56920234: สาขาวิชา: การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน; วท.ม. (การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

คำสำคัญ: เส้นทางการขนส่ง/ ค่าขนส่ง/ การผ่านด่าน

คมสวัสดิ์ คงดี: การศึกษาเส้นทางการขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงรายและนครคุนหมิง (THE STUDY ON TRANSPORTATION BETWEEN CHIANGRAI AND KUNMING) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: พอพันธ์ วัชจิตพันธ์, Ph.D. 71 หน้า. ปี พ.ศ. 2558.

การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งตั้งแต่จังหวัดเชียงรายไปยังนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ว่าปัจจุบันมีการขนส่งรูปแบบใดบ้าง มีปัญหาหรืออุปสรรคที่ควรได้รับการแก้ไขเพื่อให้สามารถพัฒนาการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รองรับปริมาณการส่งออกและนำเข้าระหว่างมณฑลยูนนานของประเทศจีนกับประเทศไทยมีการขยายตัวเป็นอย่างมากในปัจจุบัน เพื่อให้ผู้ประกอบการที่สนใจสามารถนำข้อมูลไปตัดสินใจในการเลือกใช้เส้นทางการขนส่งผ่านทางภาคเหนือของไทยไปยังประเทศจีน

โดยการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเน้นการลงพื้นที่ศึกษาและใช้เครื่องมือวิจัยโดยการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ 1. เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเชียงของ 2. เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 3. ผู้ประกอบการขนส่งทางบก 4. ผู้ประกอบการขนส่งทางแม่น้ำโขง 5. ผู้ให้บริการขนส่ง 6. คนขับรถ และใช้การสังเกตการณ์โดยตรงในการขนส่งทางแม่น้ำและทางบก

ผลการวิจัยพบว่าการขนส่งที่สำคัญในจังหวัดเชียงรายเพื่อเชื่อมต่อไปยังนครคุนหมิงประเทศจีนนั้นมีอยู่ 2 โหมด คือ 1. การขนส่งทางบกผ่านถนน R3A ที่ด่านเชียงของ โดยเริ่มตั้งแต่จังหวัดเชียงรายที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ไปจนถึงนครคุนหมิงประเทศจีนรวมระยะทาง 922 กิโลเมตร ระยะทางในประเทศลาวเป็นถนน 2 เลน ส่วนในประเทศจีนเป็นถนน 2 เลน 4 เลน และ 6 เลน โดยถนนจะมีปัญหาแคในช่วงประเทศลาวที่สูงชันและคดเคี้ยว เป็นหลุมเป็นบ่อ มีปัญหาดินถล่มกีดขวางถนน และคนลาวนิยมสร้างบ้านติดถนน 2. การขนส่งทางแม่น้ำโขง โดยเริ่มจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและท่าเรือเวียงเชียงแสน โดยปัจจุบันนิยมส่งสินค้าจากจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือสปปหลวงประเทศพม่า และท่าเรือกวนเหล่ย รวมระยะทาง 265 กิโลเมตร ปัญหาด้านการขนส่งทางแม่น้ำโขงคือเรื่องระดับน้ำที่ไม่สามารถรองรับเรือขนสินค้าขนาดใหญ่และยังมีเกาะแก่งในแม่น้ำอีกด้วย

ระยะเวลาการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำแตกต่างกันเล็กน้อย เนื่องจากการขนส่งทางแม่น้ำโขงแม้จะเดินทางได้ช้ากว่า แต่ไม่จำเป็นต้องผ่านด่านในประเทศลาว ส่วนค่าใช้จ่ายเมื่อเปรียบเทียบสินค้าแต่ละประเภทพบว่า การขนส่งทางน้ำยังถูกกว่าการขนส่งทางบกเนื่องจากค่าธรรมเนียมต่างๆ ต้นทุนเชื้อเพลิงที่ถูกกว่า แต่ปัจจัยในการเลือกใช้โหมดขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับประเภทสินค้ามากกว่าเรื่องต้นทุนการขนส่ง



56920234: MAJOR: LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT; M.Sc.  
(LOGISTICS AND SUPPLY CHAIN MANAGEMENT)

KEYWORDS: ROUTE/ TRANSPORTATION COST/ CROSS BORDER

KOMSAWAT KONGDEE: THE STUDY ON TRANSPORTATION MODE BETWEEN  
CHIANGRAI AND KUNMING. ADVISOR: PORPAN WATCHACHITPAN, Ph.D. 71 P. 2015.

The purpose of this research is to study the mode of transportation from Chiangrai to Kunming, capital of Yunnan province, China. The study focuses on the variation of transportation mode and transportation problems that should be developed for better logistic performance and higher capacity in supporting the import and export, which are currently expanding, between Yunnan province in China and Thailand. This information provides logistic choices for the entrepreneurs in transportation of goods from Northern Thailand to China.

This research is a qualitative research based on field study by directly observing the land and water transportation and interviewing the relevant staff including Customs Officers in Chiangkhong, Chiangsaen Commercial Port Officers, The Road Transport Operators, The Khong River Transport Operators, Logistics Service Receivers, and drivers.

The result of the research showed that there are two main transportation routes connected Chiangrai, Thailand to Kunming, China. 1) The land transportation through R3A road at Chiangkhong Customs Office. The route starts from Chiangrai at the fourth Mittaphap Bridge (Thai-Laos Friendship Bridge) to Kunming, China, with the total distance of 922 kilometers. The routes in Laos are two-lane roads and in China are two-lane, four-lane and six-lane roads. The only bumpy road and landslide blocking the road problems are in the steep and devious areas in Laos. Moreover, Lao people commonly build their house by the roadside. 2. The Khong river transportation. The route starts from the Chiangsaen Commercial Port Office to Soploy Port, Myanmar and Guanlei Port, China with the total distance of 265 kilometers. However, the problems of the Khong river transportation are the islets along the river and the water level which is unable to accommodate a large cargo ship.

The land and water transportation duration are lightly different. Although the Khong river transportation takes a little longer time, it doesn't have to go through the Laos Customs Office. Therefore, the water transportation cost in transporting each type of goods is less than the land transportation in term of fees and fuel. However, the transportation choices are more concerned with the types of goods rather than the transportation costs.

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฌ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
ขอบเขตของการศึกษาวิจัย.....	5
แหล่งที่มาของข้อมูล.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	7
การขนส่งทางบก R3A.....	7
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	23
กำหนดเรื่องและขอบเขตที่จะทำการศึกษา.....	23
กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์.....	23
เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย.....	24
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	24
สรุปผลการวิจัย.....	24
4 ผลการศึกษา.....	25
5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	49
การขนส่งทางบก R3A.....	49
แนวทางในการพัฒนาเส้นทาง R3A เพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น.....	49
การขนส่งทางแม่น้ำโขง.....	50
แนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำโขงเพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มากขึ้น.....	51

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์ .....	51
บรรณานุกรม .....	54
ภาคผนวก.....	56
ภาคผนวก ก .....	57
ภาคผนวก ข .....	61
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	71

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1 รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ของประเทศจีน .....	14
4-1 การเปรียบเทียบจุดอ่อนและจุดแข็งระหว่างทางแม่น้ำโขงและทางบก R3A .....	42
4-2 การเปรียบเทียบค่าขนส่งระหว่างทางแม่น้ำโขงและทางบก R3A .....	45

## สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
2-1 ข้อมูลการขนส่งทางทะเลจากกวางโจวกระจายสินค้าทางบกไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน...	12
2-2 ข้อมูลเส้นทาง R3A จากจังหวัดเชียงรายไปถึงนครคุนหมิง.....	13
2-3 เส้นทางคมนาคมทางถนนในประเทศจีนที่เชื่อมเข้าสู่คุนหมิง.....	14
2-2 การเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงและเส้นทาง R3A ไปยังจีนเดือนมกราคม-กรกฎาคม ปี 2556-57 .....	21
4-1 เส้นทางขนส่งทางบก R3A.....	26
4-2 ความแตกต่างระหว่างถนนที่สร้างโดยประเทศไทยและประเทศจีน .....	27
4-3 ด้านศุลกากรเชียงของ .....	28
4-4 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 .....	28
4-5 ด้านห้วยทรายและด่านบ่อเต็นประเทศลาว.....	29
4-6 สภาพถนนตั้งแต่ด่านห้วยทรายไปยังด่านบ่อเต็น .....	30
4-7 การขนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น .....	31
4-8 ด่านไม้ห่าน.....	32
4-9 เส้นทางตั้งแต่ด่านไม้ห่านไปยังสิบสองปันนา.....	33
4-10 ถนน 4 เลน และอุโมงค์คู่ระหว่างทางไปนครคุนหมิง .....	34
4-11 ถนน 6 เลน ระหว่างทางไปนครคุนหมิง.....	34
4-12 เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง.....	35
4-13 ภาพท่าเรือเวียงเชียงแสนและการขนถ่ายสินค้า .....	36
4-14 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน .....	37
4-15 การขนส่งที่ทำเรือสบลอย .....	39
4-16 การขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือกวนเหล่ .....	40
4-17 การก่อสร้างท่าเรือคอนเทนเนอร์กานหลานป่า.....	40
4-18 ท่าเรือจิ่งหง.....	41

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น มีความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนมาอย่างยาวนาน โดยในปี 2556 ประเทศจีนก้าวขึ้นมาเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของประเทศไทย ด้วยมูลค่าการค้ารวม 64,965 ล้านดอลลาร์ฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.6 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของไทย แทนประเทศญี่ปุ่นซึ่งเดิมมีมูลค่าการค้ากับไทยสูงสุด โดยในปี 2556 มีมูลค่าการค้าอยู่ร้อยละ 13.2 จากนั้นก็เป็น สหรัฐฯ และมาเลเซีย ตามลำดับ แต่ประเทศไทยเสียเปรียบดุลการค้ากับให้กับจีนมากที่สุดเท่าที่ทำการค้าการมา เป็นมูลค่า 10,488 ล้านดอลลาร์ฯ ซึ่งแสดงว่าเรามีการนำเข้ามากกว่าการส่งออกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะการนำเข้าวัตถุดิบและสินค้าอุปโภคบริโภค (กระแสมอเตอร์ ฉบับที่ 2471, ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2014)

สาเหตุที่สินค้าจีนมีมูลค่านำเข้าสูงกว่ามูลค่าส่งออกสินค้าไทยนั้น มาจากราคาผลิตภัณฑ์ที่มีราคาถูก เนื่องจากประเทศจีนอุดมไปด้วยทรัพยากรการผลิต จึงทำให้มีต้นทุนถูกกว่าสินค้าของประเทศไทย โดยเฉพาะกลุ่มเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เครื่องจักรกล สินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงเฟอร์นิเจอร์จากจีน ซึ่งเติบโตก้าวกระโดดและเป็นที่ต้องการรองรับการพัฒนาเมืองใหม่ในหลายประเทศในอาเซียน (กระแสมอเตอร์ ฉบับที่ 2471, ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2014)

ในขณะเดียวกัน การค้ากับมณฑลยูนนาน ซึ่งมีพื้นที่อยู่ใกล้กับประเทศไทยมากที่สุด เป็นมณฑลที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 8 นับตั้งแต่ปี 2549 จนถึงสิ้นปี 2555 เศรษฐกิจมณฑลยูนนานขยายตัวใน อัตราที่สูงกว่าร้อยละ 10 ต่อเนื่องกันเป็นเวลา 7 ปี โดยปี 2555 ถือเป็นปีแรกที่มณฑลยูนนานมีมูลค่า GDP ทะลุ 1 ล้านล้านหยวน รัฐบาลมณฑลยูนนานได้ตั้งเป้าหมายการขยายตัวของเศรษฐกิจในปี 2556 ไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 12 (โกสินทร์ บุญยวัฒน์ โภภาส ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน (นครคุนหมิง) ซึ่งการค้ากับทางมณฑลยูนนานแม้ไทยจะยังเสียเปรียบดุลการค้าอยู่ก็ตาม แต่จากข้อมูลโดยเฉพาะในปี 2553 พบว่ามูลค่าการค้าระหว่างไทยกับยูนนาน มีประมาณ 463 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 96.6 และปี 2554 ก็อยู่ที่ 738 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 58.9 จากตัวเลขพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวที่น่าสนใจ จึงเป็นไปได้ว่าสินค้าไทยสามารถแข่งขันและเป็นที่ยอมรับในพื้นที่จีนตอนใต้เช่นกัน โดยสินค้าของประเทศไทยที่มีจุดแข็ง คือผลไม้เมือง

ร้อนและอาหารแปรรูปอื่น ๆ โดยเฉพาะ อาหารทะเล เนื่องจากมณฑลยูนนานเป็นพื้นที่ที่ไม่มีทะเล อยู่ห่างไกลจากทะเลอย่างมาก

ด้านการขนส่งคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับมณฑลยูนนานนั้น ปัจจุบันมีการขนส่งทั้งทางบก ทางแม่น้ำ ทางทะเล และทางอากาศ เนื่องจากมณฑลยูนนานไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล การขนส่งทางทะเล จึงจะเป็นการขนส่งจากท่าเรือคลองเตยหรือท่าเรือแหลมฉบังของไทยไปยังท่าเรือฮ่องกงหรือท่าเรือไคส์เคียง ขึ้นที่ท่าเรือในนครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง แล้วขนถ่ายจากเรือไปรถไฟ หรือรถบรรทุกไปมณฑลยูนนาน

ทางด้านอากาศ มณฑลยูนนานมีสนามบินที่เปิดใช้งานแล้ว 12 แห่ง ได้แก่ สนามบินคุนหมิง สนามบินสิบสองปันนา สนามบินลี่เจียง สนามบินเต๋อหง สนามบินฝูเอ้อร์ สนามบินเถิงชง สนามบิน เป่าซาน สนามบินเหวินชาน สนามบินเจาทง สนามบินหลินชัง สนามบินต้าหลี่ และ สนามบินแซงกรีล่า เดือน ก.ค. 2556 สนามบินนานาชาติฉางส่วยคุนหมิงมีปริมาณเที่ยวบินขึ้น-ลง 2.3 หมื่นเที่ยวบิน เฉลี่ยวันละ 740 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 35.3 มีปริมาณผู้โดยสารตลอดทั้งเดือน ก.ค. 2556 จำนวน 2,755,800 คน เฉลี่ยวันละ 88,900 คน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 30.8 มีปริมาณการขนส่งสินค้า 2.4 หมื่นตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 22.5 อัตราการขยายตัวของจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารสูงเป็นอันดับ 1 ของจีน ปัจจุบัน มีสายการบินที่ให้บริการเส้นทางระหว่างไทยกับมณฑลยูนนานจำนวนหลายเส้นทาง ได้แก่ การบินไทย ให้บริการเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ สายการบิน China Eastern Airlines ให้บริการเส้นทาง คุนหมิง-กรุงเทพฯ สิบสองปันนา-กรุงเทพฯ ลี่เจียง-กรุงเทพฯ คุนหมิง-เชียงใหม่ และคุนหมิง-เชียงราย และสายการบินของแอร์เอเชีย ที่เริ่มเปิดให้บริการการบินระหว่างกรุงเทพและนครคุนหมิง โดยเริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ต้นปี 2556 ในขณะนั้นทางผู้วิจัยก็มีโอกาสได้เดินทางไปนครคุนหมิง ในช่วงที่เริ่มเปิดบินเส้นทางนี้ และด้วยเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้อัตราค่าโดยสารเส้นทางนี้ลดลงเป็นอย่างมาก ในตอนที่เริ่มเปิดให้บริการนั้น ค่าโดยสารไปกลับไม่ถึง 4,000 บาท

ในส่วนการเดินทางทางแม่น้ำ มีการพัฒนาการคมนาคมทางแม่น้ำ โดยใช้แม่น้ำโขง โดยมีท่าเรือเพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่สำคัญดังนี้

1. ท่าเรือจิ่งหง อยู่ห่างจากจุดตัดระหว่างประเทศจีน-เมียนมาร์-ลาว ตามเส้นทางน้ำ 101 กม. อยู่ห่างจากสามเหลี่ยมทองคำ 334.6 กม. และอยู่ห่างจาก อ.เชียงของ จ.เชียงราย 402.1 กม.

2. ท่าเรือก้านหล่านป่า อยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหงลงมาทางทิศใต้ประมาณ 27 กม. เป็นท่าเรือที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อแบ่งเบาภาระของท่าเรือจิ่งหง

3. ท่าเรือกวนเหล่ย อยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหงลงมาทางทิศใต้ตามเส้นทางน้ำ 81 กม. หรือเส้นทางบก 157 กม. ท่าเรือกวนเหล่ยเป็นด่านแรกของมณฑลยูนนาน เมื่อล่องเรือจากแม่น้ำโขงขึ้น

ไป เป็นจุดที่มีพรมแดนติดลาว และเมียนมาร์ ปัจจุบันเป็นท่าเรือหลักสำหรับการขนส่งสินค้า ระหว่างไทย-จีนทางแม่น้ำโขง เนื่องจากท่าเรือจึงหงอยู่ในตัวเมืองไม่สะดวกต่อการเป็นท่าเรือขนส่ง นอกจากนี้ ท่าขนส่งสินค้า และผู้โดยสารที่ทำเรือกวนเหล่จะช่วยแก้ปัญหาการล่องเรือในฤดูแล้งซึ่งระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดต่ำมา

สำหรับที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของมณฑลยูนนานกับประเทศไทย เมื่อมองเส้นทางทางบกคือ ถนน R3A พบว่าหากมีการขนส่งทางบก จากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ไปยัง มณฑลยูนนาน ที่ด่านโม่ห่าน ใช้เวลา 5-7 ชั่วโมง ซึ่งประหยัดเวลากว่าการขนส่งทางทะเลมายังมณฑลกว่างตุง ซึ่งใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 7 วัน และยังคงใช้เวลาในการขนส่งเข้าไปที่มณฑลยูนนานอีก รวมใช้เวลาดังกล่าวทั้งหมดไม่ต่ำกว่า 10 วัน จากการขนส่งทางบกที่ใช้เวลาน้อยลงนี้ ทางผู้วิจัยจึงเห็นว่าเส้นทาง การขนส่งนี้ น่าจะเหมาะกับสินค้าบริโภคที่ต่ออาศัยความรวดเร็วในการขนส่งเพื่อรักษาความสดใหม่ และสินค้าอุปโภคอื่น ๆ ที่ต้องการความรวดเร็วในการตอบสนองลูกค้า

ในเรื่องการพัฒนาการขนส่งทางบกนั้น จากการตรวจสอบข้อมูลทาง Google Map พบว่า ถนนที่สามารถเชื่อมเส้นทางระหว่างประเทศไทยและมณฑลยูนนาน นั้น มีทั้งหมด 2 เส้นทางคือ R3A R3B

เส้นทาง R3A นั้น จะผ่านสิบสองปันนาในประเทศจีน และผ่านแขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว ของประเทศลาว และเข้าสู่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย ส่วนเส้นทาง R3B นั้น จะผ่านสิบสองปันนา เมืองลา เชียงตุง ผ่านด่านท่าขี้เหล็กของพม่า และเข้ามาทางอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย เส้นทาง R3B ก่อสร้างเสร็จก่อน และระยะทางสั้นกว่า R3A แต่เส้นทาง R3A กลับได้รับความนิยมมากกว่า เนื่องจากการขนส่งผ่านประเทศลาวมีความสะดวกและระเบียบการข้ามแดนไม่ซับซ้อนมากนัก ตอนนี้ผู้ขนส่งส่วนใหญ่ก็เลือกใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่ง อาทิ บริษัท Kunming Bangkok Shipping เป็นต้น

R3A หรือทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพ (Kunming-Bangkok Highway: R3A) หรือที่คนจีนเรียกว่า คุน-มั่ง-กง-ถู่ เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่เชื่อมภาคตะวันตกของจีนกับไทย ด้วยระยะทาง 1,887 ก.ม. ผ่านสามประเทศ จีน-ลาว-ไทย เริ่มต้นจากคุนหมิง ผ่านยวีชี ฮูเออร์ และสิบสองปันนา ออกที่ด่านบ่อหานของมณฑลยูนนาน เข้าด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาของลาว และออกที่ด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของลาว เข้าไทยที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย มุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ โดยเป็นระยะทางในจีน 827 กม. ลาว 247 กม. และไทย 813 กม. R3A เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี 2551 โดยต้องข้ามพหุขนานยนต์ เส้นทาง R3A นับเป็นทางด่วนระหว่างประเทศเส้นแรกของจีน และเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียนสาย AH3 ได้รับการสนับสนุนการก่อสร้างจากฝ่ายจีน ลาว ไทยและธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) ปัจจุบัน เส้นทางดังกล่าว



ได้รับความนิยมน้อยมากทั้งทางด้าน โลจิสติกส์ การค้า และการท่องเที่ยว นับตั้งแต่เปิดใช้เส้นทาง R3A มูลค่าการส่งออกสินค้าจากไทยไปยูนิานานบน R3A ที่ผ่านมา ได้เติบโตอย่างรวดเร็วชนิดที่คาดไม่ถึง ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการมีกลไกสนับสนุนและอำนวยความสะดวก ทั้งการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน และการเริ่มใช้พิธีสารการขนส่งผลไม้ระหว่างไทยกับจีนผ่านประเทศที่สามบนเส้นทาง R3A ซึ่งมีส่วนกระตุ้นให้การค้าผ่านเส้นทาง R3A สูงขึ้นอย่างมากและเมื่อมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 หลังเสร็จและเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 ทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในด้านการขนส่งเป็นอย่างมาก ถึงแม้ต้นทุนค่าขนส่งบนเส้นทาง R3A อาจจะสูงกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการเลือกใช้ R3A ด้วยเหตุผลที่สะดวกและรวดเร็ว เนื่องจากลดต้นทุนด้านเวลาในการขนส่งและลดภาระการขนถ่ายสินค้าหลายทอดเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางแม่น้ำโขง จึงเหมาะกับสินค้าที่มีอายุการเก็บรักษาสั้นหรือเน่าเสียง่าย และการขนส่งสินค้ามาทาง R3A ยังสามารถกระจายสินค้าไทยสู่ภูมิภาคตอนในของจีน โดยเฉพาะทางภาคตะวันตกของจีนได้อย่างรวดเร็ว โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์เมืองหัวสะพาน (เฉียวโถวเป่า) ของมณฑลยูนนาน ทั้งนี้ในแง่สินค้าส่งออกจากไทย นอกจากสินค้าดาวรุ่งของไทยทั้งผลไม้ ดอกกัญชง ไม้ และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่มีครองสัดส่วนสูงอยู่แล้วนั้น สินค้าไทยที่น่าจับตามองว่าจะเป็นสินค้าที่มีอนาคตในการขนส่งบนเส้นทาง R3A ได้แก่ สินค้าประมงประเภทปลาเค็ม ปลาแห้ง และปลารมควัน และสินค้าบริโภคของไทย อาทิ น้ำปลา ซอส และเครื่องปรุงรส รวมถึงอาหารแปรรูปไม่บรรจุกระป๋อง ซึ่งถึงแม้มูลค่าการส่งออกจะยังไม่สูงมากจนน่าตื่นตาตื่นใจ แต่มีมูลค่าการส่งออกเพิ่มสูงขึ้นในระยะที่ผ่านมา

การขนส่งทางบก เส้น R3A ได้รับการพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศจีนและภูมิภาคอาเซียน ซึ่งปัญหาในการขนส่งได้รับการแก้ไขไปจากเดิมเป็นอันมาก ทั้งในส่วนการขยายเส้นทาง และที่สำคัญคือการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ หัวทราย) ซึ่งการเปิดสะพานทำให้ลดปัญหาความไม่แน่นอนของการข้ามพาดด้วยเรือแพ และเป็นครั้งแรกที่ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ (R3A) สามารถเดินรถได้ตลอดสาย โดยไม่ต้องลงเรือข้ามโขงอีก ทำให้การเดินทางจากคุนหมิง-กรุงเทพฯ เกิดความคล่องตัวมากขึ้น นับเป็นความสำคัญของถนน R3A และเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบกที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง R3A ถือเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมอุตสาหกรรม โดยยูนิานานเริ่มยุทธศาสตร์หัวสะพาน ลาวและยูนิานานเริ่มสร้างเขตความร่วมมือเศรษฐกิจข้ามพรมแดนบ่อหาน-บ่อเต็น และไทยที่เชียงของกับโครงการนิคมอุตสาหกรรมเชียงของ จะเห็นได้ว่า การมีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ดี

นำมาซึ่งโอกาสทางการค้า เส้นทาง R3A จะกลายเป็นเส้นทางห่วงโซ่อุตสาหกรรมและห่วงโซ่การค้าระหว่างประเทศที่สำคัญในอนาคตระหว่างจีนและอาเซียน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาถึงสภาพการขนส่งและการพัฒนาการขนส่งเพื่อรองรับการค้าที่มากขึ้นใน 2 โหมดการขนส่ง คือการขนส่งทางแม่น้ำโขง และการขนส่งผ่านทาง R3A รวมทั้งวิเคราะห์เปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 2 โหมด ในเรื่องค่าใช้จ่ายและระยะเวลาการขนส่ง เพื่อให้ผู้ประกอบการที่สนใจนำไปเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเลือกโหมดการขนส่งที่เหมาะสมกับประเภทสินค้า รวมทั้งเป็นข้อมูลอ้างอิงให้กับผู้ประกอบการรายใหม่ ในการหาช่องทางขนส่งสินค้าไปยังมณฑลยูนนาน

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาค่าน้ำที่ลำสำคัญ ระยะทาง ระยะเวลาและอุปสรรคทางกายภาพของถนน R3A ต่อการขนส่งสินค้าจากอำเภอเชียงของไปยังนครคุนหมิง
2. เพื่อศึกษาท่าเรือที่สำคัญ ระยะทางและระยะเวลาและอุปสรรคการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ประเทศจีนและการขนส่งทางบกต่อไปยังนครคุนหมิง
3. เพื่อศึกษาต้นทุนและระยะเวลา รวมถึงประเภทสินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งแต่ละโหมดระหว่างจังหวัดเชียงรายและนครคุนหมิง

### ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

1. เส้นทางทางบก R3A  
ศึกษาเส้นทางขนส่งสินค้าจากอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ไปถึงนครคุนหมิง ประเทศจีน
2. เส้นทางแม่น้ำโขง  
ศึกษาเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ประเทศไทย ไปยังท่าเรือกวนเหล่ย์ ประเทศจีน

### แหล่งที่มาของข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์นั้น จะมีการนำข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิมาทำการวิเคราะห์

1. ข้อมูลปฐมภูมิ เป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้อง คือ

- 1.1 เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเชียงของ
  - 1.2 เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน
  - 1.3 ผู้ประกอบการขนส่งทั้งทางบกและทางแม่น้ำ
  - 1.4 คนขับรถบรรทุกเส้นทาง R3A
  - 1.5 ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ในการเดินทางสำรวจเส้นทางของผู้วิจัย
2. ข้อมูลทุติยภูมิ เป็นข้อมูลจากการค้นคว้างานวิจัย หนังสือ วารสารที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงด้านที่สำคัญ ระยะทาง ระยะเวลาและอุปสรรคทางกายภาพของถนน R3A ต่อการขนส่งสินค้าจากอำเภอเชียงของจังหวัดเชียงรายไปนครคุนหมิง
2. ทราบถึงท่าเรือที่สำคัญ ระยะทางและระยะเวลาและอุปสรรคการขนส่งผ่านแม่น้ำโขง จากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือกว๋นเหล่ย์ในประเทศจีนและขนส่งทางบกไปยังนครคุนหมิง
3. ทราบถึงต้นทุนและระยะเวลา รวมถึงประเภทสินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งแต่ละโหมดจากจังหวัดเชียงรายและนครคุนหมิง
4. เป็นข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้ประกอบการไทยที่สนใจส่งสินค้าไปขายยังมณฑลยูนนาน ผ่านพื้นที่ภาคเหนือของประเทศไทย

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### การขนส่งทางบก R3A

ในอดีตการขนส่งเส้น R3A มีอุปสรรคจากการขนส่งที่ต้องถ่ายลงเรือช่วงแม่น้ำโขง หากจะขนย้ายขึ้นบกและทำการขนส่งทางถนนต่อ จึงเสี่ยงที่จะทำให้สินค้าจะเสียหายจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นลง ดังนั้นการขนส่งจึงเน้นไปที่การถ่ายลงเรือที่ท่าเรือเชียงของและขนส่งไปประเทศจีนทางแม่น้ำโขง ซึ่งถึงแม้ระยะเวลาจะนานกว่าการขนส่งทางบก แต่ด้วยต้นทุนที่ถูกกว่า และไม่ยุ่งยากในการขนถ่ายสินค้า การขนส่งทางแม่น้ำจึงเป็นที่นิยมมากกว่าการขนส่งทางบก

แต่หลังจากที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เสร็จและเริ่มเปิดใช้ตั้งแต่วันที่ 11 ธันวาคม 2556 การขนส่งทางถนนผ่านเส้นทาง R3A จึงได้รับความนิยมมากขึ้น ซึ่งนอกจากการขนส่งจะใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งทางแม่น้ำแล้ว ยังสามารถส่งสินค้าไปถึงประเทศจีนโดยตรง ไม่จำเป็นต้องขนถ่ายสินค้าอีกต่อไป

แต่เนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เพิ่งเปิดใช้มาเมื่อไม่นานนี้ เอกสารงานวิจัย รวมถึงวารสารที่กล่าวถึงการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A จึงมีน้อย ซึ่งจากการรวบรวมของผู้วิจัยพอสรุปได้ดังต่อไปนี้

สถาปนา พรหมบุญ (2553) ได้กล่าวไว้ในวารสารส่งเสริมการลงทุน คอลัมน์เก็บตกจากมิชชั่น ในเรื่อง R3A และ R9 เส้นทางการค้าสายใหม่เชื่อมโยงไทยกับเพื่อนบ้าน โดยสรุปว่า พื้นที่ด้านบนประเทศไทยถูกเรียกว่า พื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ประกอบไปด้วยประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสหภาพพม่า โดยการพัฒนาทางการค้าในพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจนี้ ทางประเทศลาวเป็นประเทศที่สำคัญในการเชื่อมการค้าเนื่องจากสภาพการเมืองที่นิ่งกว่าทางพม่า ส่วนเส้นทางขนส่งที่สำคัญคือเส้นทาง R3 โดยตลอดเส้นทางจะเป็นถนนทั้งช่วงที่เป็น 2 เลน และ 4 เลน โดยในช่วงผ่านแดนบ่อเต็นของลาว และโม่หานของจีน มีการก่อสร้างคาสติโนเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวอีกด้วย ผู้เขียนนั้น เขียนบทความก่อนที่จะมีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย ลาว แห่งที่ 4 เสร็จ จึงได้ชี้ปัญหาว่า ในขณะที่การขนส่งผ่านแดนจากประเทศไทยข้ามไปที่ประเทศลาว จำเป็นต้องมีการขนถ่ายสินค้าลงเรือหรือแพขนานยนต์ ข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งเสียเวลาและมีโอกาสที่จะทำให้สินค้าเสียหาย และผู้เขียนก็มองว่าหากมีการก่อสร้างสะพานเสร็จ การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางนี้จะได้รับความนิยมมากขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบทางด้านสินค้าจีนซึ่งราคาถูกกว่าจะเข้ามาในประเทศไทยสะดวกขึ้น ดังนั้นผู้ประกอบการของไทยจึงต้องมี

การปรับตัว ทั้งการลดต้นทุนและการแปรรูปสินค้าเพื่อสร้างจุดแข็ง และจากการที่มีการสร้างบ่อนคาสิโนอาจจะมีการดึงดูดนักท่องเที่ยวของไทยที่ชอบเล่นการพนันอีกด้วย ภาครัฐจึงควรมาตรการช่วยเหลือและป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างจริงจัง

รับขวัญ ชลดำรงกุล (2552) ได้มีการกล่าวถึงเส้นทาง R3A ในวารสารผู้จัดการ 360 องศา ในคอลัมน์ Indochina Vision หลังจากที่มีการเริ่มเปิดใช้ถนน R3A ในปี 2551 เขาไว้ว่า เส้นทาง R3A ไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากมณฑลตะวันตกเฉียงใต้ออกสู่ทะเลผ่านประเทศไทยแล้ว ถนนสายนี้ยังเป็นข้อต่อสำคัญให้กลุ่มนักลงทุนจีนเข้ายึดพื้นที่ยุทธศาสตร์การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวอย่างคึกคัก โดยระบุว่าเส้นทาง R3A คือส่วนหนึ่งของถนนสายคุน-มั่ง-กง-ลู่ ซึ่งเป็นถนนที่สามารถเชื่อมประเทศไทย ไปยังเมืองเศรษฐกิจหลักของมณฑลยูนนาน ซึ่งคือนครคุนหมิง ผ่านประเทศลาวซึ่งไม่มีพื้นที่ออกสู่ทะเลหรือเรียกว่า Land Lock กลายเป็น Land Link เชื่อมสี่ประเทศออกสู่ชายฝั่งทะเลประเทศไทย แต่ในขณะที่ประเทศไทย ยังมีปัญหาการเมืองภายใน ทำให้ยังไม่เห็นกลุ่มทุนประเทศไทยลงทุนในเส้นทางสายนี้มากนัก ในทางตรงกันข้ามกลุ่มทุนจากประเทศจีนมีการลงทุนทั้งทางด้านกิจการขนส่ง โรงแรม และการท่องเที่ยว อาทิรถขนส่ง ซึ่งกลุ่มทุนจีนได้รับสัมปทานในการเดินรถจากเมืองเชียงรุ่ง สิบสองปันนา มาที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ประเทศลาว ซึ่งติดกับประเทศไทย และแน่นอนว่าเส้นทางนี้เชื่อมไปยังนครคุนหมิง เมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของมณฑลยูนนาน ซึ่งการลงทุนด้านการขนส่งของจีนเป็นเพียงกลยุทธ์เพื่อจะใช้ประโยชน์ในพื้นที่สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจนี้เพิ่มเติมที่ เห็น ได้จากการลงทุนในเมืองผ่านแดน ทั้งในประเทศจีน และช่วงประเทศไทย และในประเทศไทยมีการผลักดันการตั้งสถานกงสุลจีนเพิ่มเติมที่จังหวัดเชียงราย จึงเห็นได้ว่าประเทศจีน ซึ่งพร้อมไปด้วยแหล่งทรัพยากรทั้งทางด้านเงินทุนและวัตถุดิบพร้อมจะกอบโกยประโยชน์จากการพัฒนาการขนส่งทางบกแห่งนี้เพิ่มเติมที่ ดังนั้นหากผู้ประกอบการไทยไม่เร่งเดินหน้า สุดท้ายอาจจะทำได้เพียงแค่เป็นผู้รับเหมาช่วงงานต่อเท่านั้น

ศรีนาคา เชียงแสนและเอกรัตน์ บรรณแดง (2552) ยังได้ระบุถึงความกังวลในการเปิดเส้นทาง R3A ไว้เพิ่มเติมว่า ในวารสารผู้จัดการ 360 องศา คอลัมน์ Indo China vision ไว้ดีกว่า R3A เส้นทางสู่สวรรค์จริงหรือ โดยระบุว่า “โครงข่ายคมนาคมตามระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ในมุมมองของภาคธุรกิจเอกชนในพื้นที่ ล้วนเห็นตรงกันว่าเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสายใหม่ที่เป็นความหวังใหม่ในอนาคตอันใกล้นี้ แต่เมื่อย้อนดูการก้าว่างของรัฐบาลไทยหลายคนบอกว่าอาจจะทำให้เส้นทางสู่สวรรค์เส้นนี้กลายเป็นเส้นทางลงสู่ธรณีในไม่ช้า” โดยเส้น R3A สามารถเชื่อมตั้งแต่กรุงเทพฯจนถึงนครคุนหมิง ระยะทางรวมประมาณ 2000 กิโลเมตร แต่ทางประเทศไทยยังคิดปัญหาเรื่องการสนับสนุนทางด้านยุทธศาสตร์และการวางแผนระยะยาวของภาครัฐที่ล่าช้าและไม่ต่อเนื่อง เช่นการวางแผนในด้านซัพพลายเชน เช่นหลังจากเปิดเส้นทางแล้ว

อำเภอเพียงของ แขวงบ่อแก้ว ควรจะมีหน้าตาเป็นอย่างไร ต้องมีนิคมอุตสาหกรรมไหม ต้องมีการสร้างจุดพักสินค้าหรือกระจายสินค้าหรือไม่ การตรวจสินค้าจากเดิมที่ต่างคนต่างตรวจ จะสามารถพัฒนาเป็นการตรวจ ณ ปลายทางที่เดียวได้หรือไม่ ผังเมือง จะมีหน้าตาเป็นอย่างไร ประเด็นปัญหาเหล่านี้ทางฝั่งประเทศไทย ล้วนยังไม่มีการหยิบมาพิจารณา นอกจากนี้ปัญหาความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและประเทศลาวที่ต้องร่วมมือกันเพื่อรับมือกับสินค้าจีนก็ยังคงมีปัญหา อาทิ ความร่วมมือด้านการพัฒนาการเกษตรที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ ปัญหาด้านการท่องเที่ยวนอกกรอบ มีการเอารัดเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ลาวขาดประสบการณ์ด้าน โลจิสติกส์ทั้งในด้านบุคลากรและเครื่องมือ และการป้องกันปัญหาการลักลอบขนส่งผิดกฎหมายหลังจากเปิดใช้สะพานแห่งที่ 4 ผู้เขียนระบุว่าทางประเทศไทยควรมีการวางยุทธศาสตร์ในด้าน 1. ด้านการเกษตรกรรมและการแปรรูป โดยให้บริการสินเชื่อ เพื่อช่วยเหลือด้านเงินลงทุน 2. ด้าน Contract Farming 3. ด้าน โลจิสติกส์ และ 4. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งการวางแผนผังเมืองเพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชนเป็นต้น

คณิษฐ พงษ์พัชราธรเทพ (2557) ได้ทำการสำรวจอุปสรรคการขนส่งผลไม้ในเส้นทางนี้ โดยเขียนลงในวารสารเคหการเกษตร ในคอลัมน์เกษตรเออีซี แบ่งเป็น 2 ตอน โดยได้มีการลงพื้นที่สำรวจโดยละเอียดพร้อมทั้งนั่งสำรวจเส้นทางไปพร้อมกับคนขับรถบรรทุก พบว่าหลังจากที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 เส้นทางขนส่งผลไม้มีความเปลี่ยนแปลง เนื่องจากในเส้น R3A ตอนที่ยังไม่มีสะพาน ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายผลไม้หลายครั้งทำให้ผลไม้มีโอกาสเสียหายมากขึ้น แต่หลังเปิดใช้สะพานแล้ว ทำให้เส้นทาง R3A มีความสะดวกต่อการขนส่งและด้วยศักยภาพที่เป็นเส้นทางที่สั้นกว่าการขนส่งทางเรือเข้าทางมณฑลกว่างตุงแล้วใช้เส้นทางทางบกในประเทศจีนขนมายังมณฑลเสฉวนและมณฑลยูนนาน ดังนั้นเส้นทางนี้จึงเหมาะในการเป็นเส้นทางขนส่งผลไม้สดต่าง ๆ โดยปัจจุบันผลไม้ที่ประเทศไทยส่งออกได้มาก จะเป็นผลไม้เมืองร้อน ในทางตรงกันข้าม ผลไม้เมืองหนาวและผักสดจากทางประเทศจีนก็มีการนำเข้ามากเช่นเดียวกัน ในส่วนของตลาดจีนมีการยกเว้นภาษีนำเข้าให้กับผลไม้ไทย จากแต่ก่อนที่มีการยกเว้นเพียงเฉพาะลาว ทำให้อดีตต้องมีการแปลงสัญชาติผลไม้ก่อน แม้ปัจจุบันสามารถส่งผลไม้โดยไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าได้โดยตรง แต่ทางประเทศจีนยังไม่ได้ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มให้ จึงเห็นได้ว่าประเทศจีนมีความสนใจในผลไม้ไทย ส่วนปัญหาที่ยังพบอยู่ พอสรุปได้ดังนี้

#### 1. อุปสรรคเชิงกายภาพของเส้นทาง

เส้นทาง R3A ในหลายช่วงคดเคี้ยวและสูงชัน พนักงานขับรถจำเป็นต้องมีประสบการณ์ในการขับขี่เส้นทางนี้ ในส่วนผลไม้เองก็ต้องการบรรจุหีบห่อที่แข็งแรง ป้องกันผลไม้เสียหายระหว่างอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์จากการที่ต้องขับผ่านเส้นทางที่คดเคี้ยวและสูงชัน อาทิเช่นการใช้แผ่นไม้คั่นระหว่างตะกร้าผลไม้

## 2. การควบคุมอุณหภูมิผลไม้ภายในตู้คอนเทนเนอร์

บริษัทขนส่งจะมอบให้คนขับรถเป็นคนควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้เป็นไปตามที่ผู้ซื้อกำหนด แต่บริษัทขนส่งปัจจุบันจะจ่ายค่าน้ำมันเป็นแบบเหมาให้กับคนขับ ดังนั้นคนขับรถจึงใช้วิธีปิดเครื่องทำความเย็นในตู้คอนเทนเนอร์เป็นครั้งคราวเพื่อประหยัดน้ำมันและได้ประโยชน์จากส่วนต่างที่สามารถประหยัดน้ำมันได้ เพียงแต่ในทางกลับกันอาจจะเสี่ยงทำให้เกิดความเสียหายต่อผลไม้ หากอุณหภูมิระหว่างจัดส่งสูงกว่าที่กำหนดไว้ จากที่ผ่านมาพบว่าปัจจัยที่ทำให้ผลไม้มีความเสียหายประกอบด้วย การจัดเตรียมผลไม้ที่ต้นทาง การเดินทางผ่านประเทศลาว และการเปลี่ยนถ่ายสินค้า

## 3. ปัญหาความไม่สมดุลระหว่างสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก

ประเทศไทยส่งออกผลไม้เช่นมังคุดและทุเรียนมากที่สุดในช่วงเมษายนถึงสิงหาคม แต่ในช่วงดังกล่าวไม่ได้เป็นช่วงที่ผลไม้ออกสู่ตลาด ดังนั้นการขนส่งจึงเป็นลักษณะการขนส่งเที่ยวเดียวและวิ่งเที่ยวเปล่าตอนกลับ ตรงนี้เป็นปัจจัยที่ยังคงทำให้ต้นทุนด้านการขนส่งยังสูงอยู่ ดังนั้นต้องมีการหารายการการขนส่งสินค้าใหม่ ๆ ของจีนในช่วงเวลาดังกล่าวเพิ่มเติม

## 4. ปัญหาด้านกฎระเบียบการขนส่งผ่านด่านชายแดนระหว่างลาว-จีน

การขนส่งสินค้าเข้าสู่ประเทศจีนยังต้องมีการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ด่านหน้าด่านบ่อเต็นฝ่งประเทศลาว โดยการเปลี่ยนถ่ายจะทำการถอยหลังรถบรรทุกชนกันและทำการเปลี่ยนถ่ายตามปกติใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง ซึ่งอาจจะเสี่ยงทำให้ผลไม้เสียหายระหว่างขนถ่ายได้

5. ปัญหาด้านทุนภาษีมูลค่าเพิ่มนอกจากเรื่องต้นทุนจากค่าขนส่ง ค่าใช้จ่ายผ่านแดนและค่าใช้จ่ายจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้าแล้ว ต้นทุนที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งคือต้นทุนภาษีมูลค่าเพิ่มเงินเก็บในอัตราร้อยละ 13 จากราคาหน้าด่าน (CIF) และทางการจีนมีการใช้ราคาผลไม้ในช่วงต้นฤดูเก็บเกี่ยวซึ่งมีราคาสูงมาคิดภาษีตลอดช่วงการเก็บเกี่ยวซึ่งราคาที่แท้จริงแล้วจะต่ำกว่าช่วงแรก ทำให้ต้องเสียภาษีมากกว่าความเป็นจริง

จากการสำรวจปัญหาต่าง ๆ ในเรื่องอุปสรรคการขนส่งผลไม้แล้ว ทางคณะผู้วิจัยยังได้เสนอแนะแนวทางการเพื่อพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A ให้เอื้อต่อการส่งออกผลไม้ไทยไว้ดังนี้

1. สร้างตลาดผลไม้ไทยไปยังภูมิภาคอื่น โดยอาศัยเมืองคุนหมิงและเมืองเฉิงตูซึ่งเป็นเมืองใหญ่ของสองมณฑลและสามารถเชื่อมการเดินทางจากเส้น R3A มาถึงประเทศไทยได้โดยตรง

2. ใช้โอกาสจากกลยุทธ์ของมณฑลยูนนานที่ต้องการเป็นประตูสินค้ากับอาเซียนในการสร้างพันธมิตรคู่ค้าระหว่างพ่อค้าผลไม้ไทยและพ่อค้าผลไม้จีน

นอกจากการส่งออกผลไม้แล้ว การที่เรามีเส้นทางขนส่งที่สั้นย่อมทำให้ต้นทุนการขนส่งต่ำลง ศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น เมื่อตลาดมีความต้องการสินค้ามากขึ้น ราคาซื้อขาย

สูงขึ้นอีกและจากการที่เราสามารถขนส่งสินค้าไปได้โดยตรง ประกอบกับเทคโนโลยีด้านการติดต่อสื่อสารมีมากขึ้น การซื้อขายระหว่างผู้ผลิตกับพ่อค้าโดยตรงในระหว่างสองประเทศก็เป็นเรื่องที่ไม่ได้ยากมากนัก

ในด้านต้นทุน มีข้อมูลจากเว็บไซต์ Logistics Digest ใน Logistics Insight (Jul 2554) มีการสำรวจต้นทุนการขนส่งในซื่อบทความเรื่อง เจาะกลยุทธ์การขนส่ง 9 เมืองหลักแดนมังกร โดยระบุว่าการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง Greater Mekong Sub-region (GMS) ประกอบกับรัฐบาลจีนลงทุนกับโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศทั้งทางบก รถไฟ ท่าเรือ ทางอากาศ รวมทั้งนโยบายการขยายตัวเขตเศรษฐกิจจากตะวันตกของประเทศจีนไปสู่ตะวันออก ผู้ประกอบไทยจึงต้องศึกษาเส้นทางขนส่งไปยังประเทศจีนเพื่อใช้โอกาสจากนโยบายทางเศรษฐกิจดังกล่าว โดยต้องวิเคราะห์ว่าเส้นทางใดจะเหมาะสมและมีต้นทุนต่ำที่สุด

ในบทความของเอกสารนี้มีการกล่าวถึงเส้นทางทั้ง 9 เส้นทาง แต่ผู้วิจัยขอหยิบยกข้อมูลมาเพียงเส้น R3A ขนส่งไปยังนครคุนหมิง ซึ่งผู้เขียนบทความดังกล่าวมีการอ้างอิงข้อมูลจากการสำรวจไว้ดังนี้

“R3E ไทย-ลาวสู่คุนหมิง คุนหมิง (Kunming) เป็นศูนย์กลางทางด้านการเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรมของมณฑลยูนนาน ถึงแม้ว่าคุนหมิงไม่มีทางออกสู่ทะเลแต่เป็นเมืองหน้าด่านสำคัญ เพราะเป็นเมืองที่ติดกับพม่า เวียดนาม ลาว ในปี 2553 คุนหมิงมีอัตราการเจริญเติบโต GDP อยู่ที่ 12.7% สินค้าที่มณฑลยูนนานนำเข้าจากประเทศไทย เช่น สินแร่ทองแดง ยางผสมคาร์บอน ยางผสมขั้นต้น ดอกไม้สด และเพชร เส้นทางขนส่งไปได้ทั้งทางบก (R3) และกระจายไปสู่เมืองหนานหนิง ฉิงตู ฉงชิ่ง และซีอาน ทางทะเลขึ้นจากท่าเรือกวางโจว และทางอากาศ ต้นทุนโลจิสติกส์เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชนิดและปริมาณเดียวกัน เส้นทางบกไปทาง R3E ไทย-ลาว-จีน ใช้เวลา 2-3 วัน รวมระยะทาง 1,858 กม. คิดเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า 243,040 บาท ส่วนเส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีน ใช้เวลาเท่ากันแต่มีค่าขนส่งสินค้าสูงกว่าราว 291,400 บาท ซึ่งทางคณะวิจัยแนะนำให้ใช้เส้นทาง R3E เข้าลาวสู่จีน เพราะไม่มีด่านตรวจสินค้าเท่ากับเส้นทาง R3W ที่เข้าทางพม่า สำหรับการขนส่งทางทะเลสามารถส่งสินค้าจากไทยไปขึ้นที่ท่าเรือกวางโจวใช้เวลา 4-5 วัน ต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณ 18,600-93,000 บาท จากนั้นต่อทางรถไปคุนหมิงใช้เวลา 20 ชั่วโมง 28 นาที ค่าใช้จ่ายราว 45,000 บาทสำหรับการขนส่งทางอากาศ คิดตามน้ำหนักสินค้า 45 กิโลกรัม ค่าขนส่ง 48 บาทต่อกิโลกรัม สินค้า 100 กิโลกรัม ค่าขนส่ง 45 บาทต่อกิโลกรัม”



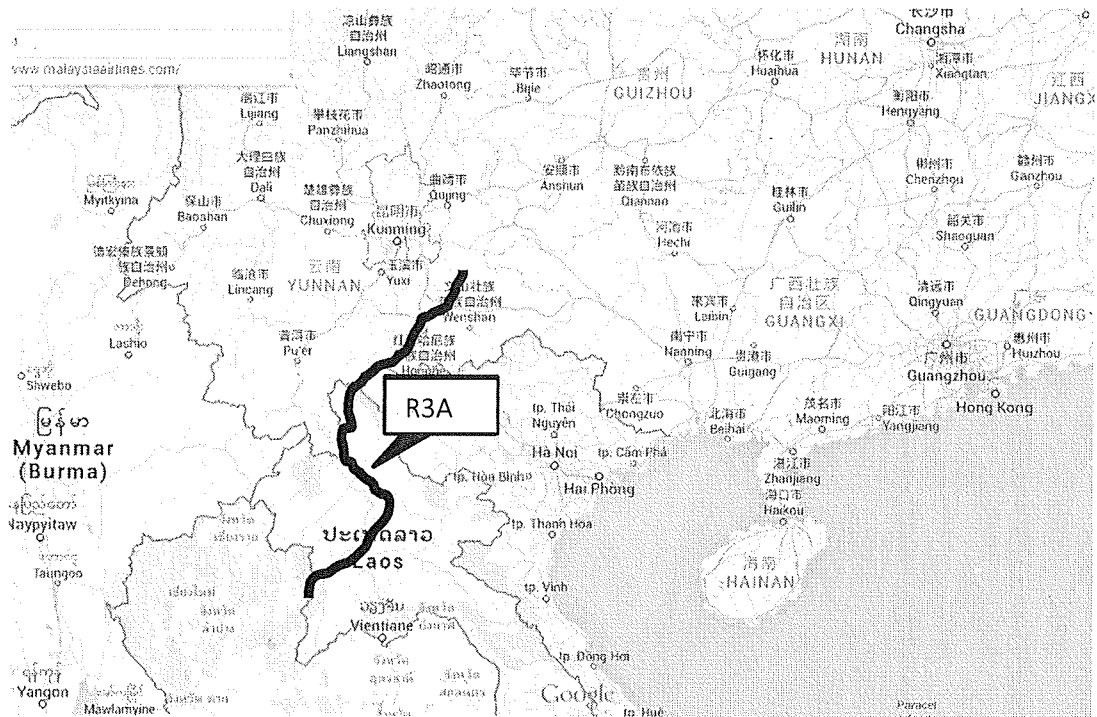
	ระยะทาง	ขนส่งเวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
กวางโจว-เซี่ยเหมิน	706	9.10	22,945
กวางโจว-หนานหนิง	578	8.30	20,000
กวางโจว-ซีอาน	1,812	22.30	60,000
กวางโจว-ปักกิ่ง	2,225	28.00	72,000
กวางโจว-ฉงชิ่ง	1,661	22.10	54,000
กวางโจว-เซี่ยงไฮ้	1,547	19.00	50,000
กวางโจว-คุนหมิง	1,406	20.28	45,000
กวางโจว-เฉิงตู	1,981	26.00	64,000

ที่มา: ข้อมูลจากเว็บไซต์ Logistics Digest. ปี 2551

ภาพที่ 2-1 ข้อมูลการขนส่งทางทะเลจากกวางโจวกระจายสินค้าทางบกไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน

จากบทความข้างต้น ผู้เขียนกล่าวถึงเส้น R3E และ R3W ซึ่งแท้จริงแล้ว จากการค้นคว้า ข้อมูล เส้น R3E คือเส้น R3A เป็นเส้นทางเดียวกัน ส่วน R3W ก็เป็นเส้นเดียวกับ R3B อยู่ที่ นักวิชาการท่านจะใช้คำไหน แต่จากที่สำรวจข้อมูลมาจากหลายแหล่งพบว่า ชื่อเรียก R3A และ R3B จะเป็นที่ยอมรับมากกว่า

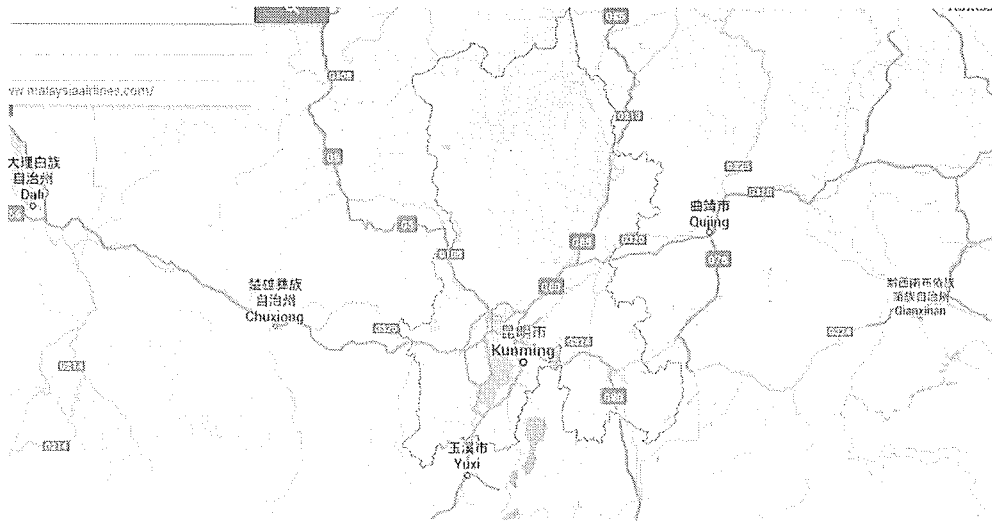
ส่วนสาเหตุที่ผู้วิจัยมองว่า นครคุนหมิงจะกลายเป็นศูนย์กลางการขายสินค้าที่สำคัญ เนื่องจากมีโอกาสได้เดินทางไปเยือนนครคุนหมิง ขึ้นไปที่ลี่เจียงและทิเบตพบว่า การคมนาคมทางบกมีการพัฒนาทั้งถนนและระบบรางรองรับการกระจายสินค้าจากนครคุนหมิงไปยังมณฑลอื่น ๆ เพื่อให้นครคุนหมิงเป็นประตูการค้ากับอาเซียน จากข้อมูลภาพเส้นคมนาคมทางถนนที่ได้มาจาก Google Map



ที่มา: แผนที่จาก Google Map

ภาพที่ 2-2 ข้อมูลเส้นทาง R3A จากจังหวัดเชียงรายไปถึงนครคุนหมิง

พบว่าถนนทุกถนนล้วนทอดออกมาจากนครคุนหมิงเป็นหลัก ซึ่งแสดงว่านครคุนหมิงจะกลายเป็นคู่ค้าสำคัญหากเรามีการพัฒนาสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ และตลาดของสินค้าอาจจะมีโอกาสเติบโตจากการสามารถเข้าสู่ตลาดของประเทศจีนทั้งประเทศ และจากการสอบถามคนจีนทางภาคตะวันตกเฉียงใต้เอง ก็ให้ความเห็นว่าคนจีนค่อนข้างชอบผลิตภัณฑ์จากเมืองไทย เนื่องจากเชื่อว่ามีคุณภาพที่ดี



ที่มา: Google Map

ภาพที่ 2-3 เส้นทางคมนาคมทางถนนในประเทศจีนที่เชื่อมเข้าสู่นครคุนหมิง

โกสินทร์ บุญสวัสดิ์ โนภาส (2556) ได้เผยแพร่ข้อมูลทางเว็บไซต์ [www.thaibizchina.com](http://www.thaibizchina.com) เกี่ยวกับระบบการขนส่งระบบรางจากนครคุนหมิงทั้งที่เป็นเส้นทางที่ก่อสร้างเรียบร้อยแล้วอยู่ในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโดยสรุปดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2-1 รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ของประเทศจีน

เส้นทาง	ระยะทาง	เวลาเดินทาง	สถานะ
เส้นทางรถไฟระหว่างมณฑล 8 สาย			
ยูนนาน-ทิเบต	1,950 กม.	-	ช่วงคุนหมิง-เซียงกรีล่า เดิมมีอยู่แล้ว ช่วงเซียงกรีล่า-ทิเบต คาคแล้วเสร็จปี 2558
คุนหมิง-หนานหนิง	898 กม.	12	เดิมมีอยู่แล้ว
คุนหมิง-เสฉวน	872 กม.	18	เดิมมีอยู่แล้ว
คุนหมิง-ก๊วยหยาง	828 กม.	12	เดิมมีอยู่แล้ว
คุนหมิง-เฉิงตู (ด่วน 200 กม./ ชม.)	737 กม.	5	คาคแล้วเสร็จปี 2563
ยูนนาน-กวางสี (ช่วงยูนนาน ด่วน 200 กม./ ชม. ช่วงกวางซี ความเร็วสูง 250 กม./ ชม.)	715.8 กม.	5	คาคแล้วเสร็จปี 2559

ตารางที่ 2-1 (ต่อ)

เส้นทาง	ระยะทาง	เวลาเดินทาง	สถานะ
คุนหมิง-ฉงชิ่ง (ความเร็วสูง 250 กม./ ชม.)	700 กม.	3	คาดแล้วเสร็จปี 2563
คุนหมิง-เซียงไฮ้ (ความเร็วสูง 350 กม./ ชม.)	2,181 กม.	8	คาดแล้วเสร็จปี 2558
<b>เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงออกต่างประเทศ 4 สาย</b>			
สายตะวันออก คุนหมิง-เหอโจว	390 กม.	1. คุนหมิง-ยวีซี 108 กม. ปัจจุบันเป็นรถไฟธรรมดา กำลังพัฒนาเป็นรถไฟความเร็วสูง เริ่มก่อสร้าง มิ.ย.2552 คาดเสร็จในปี 2557 2. ยวีซี-เมิ่งจื่อ เปิดใช้งาน 23 ก.พ.2556 ระยะทาง 141 กม. 3. เมิ่งจื่อ-เหอโจว 141 กม. เริ่มสร้าง ก.ค. 2552 คาดเสร็จ 2557	
สายกลาง คุนหมิง-บ่อหาน	596 กม.	1. คุนหมิง-ยวีซี เส้นเดียวกับคุนหมิง-ยวีซีของสายตะวันออก 2. ยวีซี-บ่อหาน (ยวีซี-ผู่เออร์-จิ่งหง-บ่อหาน) 488 กม. ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง ได้รับบรรจุในแผนระยะกลางและระยะยาวด้านการพัฒนาเส้นทางรถไฟของรัฐบาลกลาง	
สายตะวันตก คุนหมิง-ลุ่ยตี้	612 กม.	1. คุนหมิง-ต้าหลี่ กำลังขยายเส้นทาง คาดแล้วเสร็จ พ.ค.2560 ร่นเวลาเดินทางเหลือ 2 ชม. แบ่งเป็น 2 ช่วง 1.1 คุนหมิง-กว้างทง 107 กม. เริ่มก่อสร้าง ต.ค. 2550 คาดเปิดใช้สิ้นปี 2556 1.2 กว้างทง-ต้าหลี่ 175 กม. เริ่มก่อสร้างปลายปี 2555 2. ต้าหลี่-เป่าซาน 134 กม. เริ่มก่อสร้าง มิ.ย.2551 คาดเสร็จปี 2557 3. เป่าซาน-ลุ่ยตี้ 196 กม. เริ่มก่อสร้าง พ.ค. 2554 คาดเสร็จปี 2561	
สายเหนือ คุนหมิง-โหวเจียว	-	เส้นทางภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเดียวกับสายตะวันตก โดยแยกจากเมืองเป่าซานไปยังค่านโหวเจียว อำเภอเถิงชง เพื่อเชื่อมต่อไปยัง เมียนมาร์ บังกลาเทศ และอินเดีย ช่วงเป่าซาน-โหวเจียวยังไม่ได้เริ่มการก่อสร้าง อยู่ระหว่างการดำเนินงานขั้นต้น	

ส่วนในเรื่องโอกาสการลงทุนในมณฑลยูนนาน เมื่ออ้างอิงตามเว็บไซต์ของศูนย์วิจัยกสิกรไทยที่มีการกล่าวถึงโอกาสในการลงทุนของผู้ประกอบการชาวไทยเอาไว้ว่า มีธุรกิจเด่น ๆ ดังนี้

### 1. ธุรกิจอาหารไทย

ปัจจุบันร้านอาหารไทยยังมีน้อย แล้วส่วนมากผู้ดูแลก็เป็นคนจีน ซึ่งยังมีจุดอ่อนในเรื่องการรักษารสชาติแบบต้นตำรับอาหารไทย และร้านอาหารส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่แต่เพียงในนครคุนหมิง แต่เมืองอื่นก็มีศักยภาพในการตั้งร้านอาหารไทย เช่น เมืองต้าลี่ หลีเจียง แซงกรีล่า เป็นต้น และชาวจีนในมณฑลยูนนาน ยังนิยมทานอาหารรสจัดอีกด้วย

### 2. ธุรกิจส่งออกผลไม้ไทย

ผู้บริโภควิชาชาวจีนนิยมทานผลไม้เมืองร้อน อาทิ ทูเรียน มังคุด ลำไย ที่นำเข้ามาจากเมืองไทย เนื่องจากรสชาติอร่อย จากข้อมูลเมื่อ 2-3 ปีที่ผ่านมา มีปริมาณการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ

### 3. ธุรกิจอาหารทะเล

พื้นที่ของมณฑลยูนนานไม่ติดทะเล อยู่ห่างไกลจากชายฝั่ง อาหารทะเลส่วนใหญ่ซื้อมาจากมณฑลกว่างตุง ซึ่งต้องขนส่งไกล อาหารทะเลจึงไม่ค่อยสดและราคาสูง การขนส่งอาหารทะเลจากประเทศไทย อาจจะใช้การขนส่งทางอากาศหรือทางถนนเส้นทางกรุงเทพ-คุนหมิง ซึ่งใช้เวลาประมาณ 20 ชั่วโมง

### 4. ธุรกิจด้านการโรงแรมและการท่องเที่ยว

มณฑลยูนนานมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายและสวยงาม แต่ยังคงขาดประสบการณ์ด้านการจัดการโรงแรมและการท่องเที่ยวจึงยังไม่สามารถตอบสนองนักท่องเที่ยวได้อย่างเต็มที่ จึงเป็นโอกาสของนักลงทุนชาวไทยที่จะลงทุนด้านการโรงแรมและการท่องเที่ยว

### 5. ธุรกิจสปาและการนวดแผนโบราณ

ประชากรในมณฑลยูนนาน นิยมเรื่องการบำรุงผิวพรรณและการนวดตัว จึงเป็นโอกาสดีของนักลงทุนชาวไทยที่จะไปลงทุนด้านธุรกิจนี้เพิ่มเติม

### 6. ธุรกิจด้านการศึกษา

ภาษาไทยกำลังเป็นที่นิยมในประเทศจีน และตอนนี้ก็มีนักศึกษาเดินทางมาเรียนต่อที่ประเทศไทยมากขึ้น ดังนั้นจึงเป็นโอกาสในการลงทุนด้านการสอนภาษาไทยอีกด้วย

### การขนส่งทางแม่น้ำโขง

จากการศึกษาวิจัย เรื่อง “แม่น้ำโขงกับการใช้เส้นทางแม่น้ำในการขนส่งสินค้า” โดยคุณสุภัทรา เจริญปัญญาธิง นักวิจัยจากสถาบันการขนส่ง จุฬาฯ ได้กล่าวไว้ว่า สักรวจสภาพเส้นทางแม่น้ำโขงว่ามีมาตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 เป็นการศึกษาทางด้านกายภาพ ลัทธิ และทรัพยากรธรรมชาติ ประเทศจีนเริ่มมีนโยบายเปิดประตูการค้าโดยใช้แม่น้ำโขงประกอบกับนโยบายการเปิดการค้าของประเทศเพื่อนบ้านที่แม่น้ำโขงไหลผ่าน จึงเกิดการศึกษาร่วมกันระหว่าง 6 ประเทศ ในการใช้แม่น้ำ

โขงเพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้า ในปี 2543 ได้มีข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศจีน พม่า ลาว และไทยในการใช้แม่น้ำโขงเพื่อขนส่งสินค้าโดยได้รับสิทธิในการเดินเรืออย่างเสรีใน แม่น้ำโขง ซึ่งมีการเปิดท่าเรือถึง 14 แห่งบริเวณแม่น้ำโขงตอนบน เช่น ท่าเรือซือเหมา ท่าเรือเชียงรุ่ง ท่าเรือกวนเหล่ย ในจีน ท่าเรือบ้านทราย ท่าเรือเชียงก ท่าเรือเมืองมอม ในลาว ท่าเรือบ้านเจียง ท่าเรือบ้านปุง ในพม่า รวมทั้งท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ ในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือเชียงแสน จังหวัดเชียงรายนับเป็นท่าเรือที่มีบทบาททางการค้าเป็นอย่างสูงกับประเทศจีน

คุณสุนันทา เปิดเผยว่าประเทศจีนนั้นได้รับประโยชน์อย่างมากจากการใช้แม่น้ำโขง เป็นเส้นทางขนส่งสินค้า ประกอบกับประเทศจีนมีศักยภาพและมีประสิทธิภาพสูงในการเดินเรือผ่านแม่น้ำโขง ที่มีความเขี้ยวกรากและเต็มไปด้วยเกาะแก่งจะเห็นได้ว่ามีเรือขนส่งสินค้า ของจีนที่ติดธงจีนในแม่น้ำโขงนับร้อยลำและแทบจะไม่มีเรือของไทย นอกจากนี้การเดินเรือจากจีนมายังประเทศไทยนั้นเป็นการล่องเรือตามน้ำซึ่งใช้ระยะเวลาเดินเรื่อน้อยกว่าการขนส่งสินค้า จากประเทศไทยไปจีนซึ่งเป็นการล่องเรือทวนน้ำ อย่างไรก็ตามข้อดีของการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขง คือ ในช่วงหน้าฝนสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ ต้นทุนในการขนส่งสินค้าต่ำ นอกจากนี้ประเทศไทยสามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนผ่านแม่น้ำโขงได้โดยไม่ต้องประสบปัญหา การผ่านแดนประเทศเพื่อนบ้านคือ ลาว และพม่า ส่วนข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงคือ ความปลอดภัยในการเดินทางที่จะต้องผ่านบริเวณที่มีโขดหิน เกาะ แก่งต่าง ๆ นอกจากนี้ในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือของจีนจะต้องมีการขนถ่ายสินค้า โดยรถบรรทุกไปยัง ผู้บริโภคตามเมืองต่าง ๆ ซึ่งทำให้ค่าขนส่งโดยรวมสูงขึ้น อย่างไรก็ตามยังมีการขนส่งสินค้าด้วยวิธีอื่น เช่น การขนส่งทางบก ผ่านเส้นทางจาก อ.แม่สาย จ.เชียงราย ไปยังประเทศพม่าเพื่อที่จะขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนซึ่งอาจ ประสบปัญหาในเรื่องการเมือง ในประเทศพม่า ทำให้ไม่ปลอดภัยในการเดินทาง รวมทั้งต้อง ผ่านด่านตรวจสินค้าหลายด่าน ในขณะที่เดียวกันการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำโขงผ่านสะพานไทย ลาว เข้าไปยังประเทศจีนตามเส้นทาง กรุงเทพฯ คุณหมิงนั้นนับเป็นเป้าหมายในการขนส่งสินค้าที่น่าสนใจในอนาคต

สอดคล้องกับงานบทความการสร้างโครงข่ายการคมนาคมภูมิภาคแม่น้ำโขง (ชัยพงศ์ ลำเนียง) ระบุว่า การขนส่งทางน้ำของแม่น้ำโขงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญที่สุดในการค้าไทย-จีนตอนใต้ โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าไทย-จีนตอนใต้ จากการประชุมระหว่าง 4 ประเทศ ประกอบด้วยไทย จีน ลาว พม่า ที่ประชุมได้ลงนาม ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2543 เรื่องความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน “Agreement on Commercial Navigation on Lancang-Mekong-River” มีการลงนามอย่างเป็นทางการระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมของทั้ง 4 ประเทศ ณ นครเชียงรุ่ง เขตสิบ

สองปีนั้น มาณฑลยูนนาน ประเทศจีน เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2544 ส่งผลให้เกิดกฎระเบียบการใช้แม่น้ำโขงร่วมกันและมีอัตราภาษีการขนส่งสินค้าผ่านประเทศต่าง ๆ ที่ชัดเจนและแน่นอน แต่ละประเทศจะเปิดท่าเรือพาณิชย์รวม 14 แห่ง จำแนกเป็นท่าเรือในมณฑลยูนนาน ได้แก่ ท่าเรือซือเหมา เชียงรุ่งหรือจิ่งหง เหมิงห่าน และกวนเหล่ย ท่าเรือในประเทศลาว ได้แก่ ท่าเรือบ้านทราย เชียงก เมืองมอม บ้านคูน ห้วยทราย และหลวงพระบาง ท่าเรือในประเทศพม่า ได้แก่ ท่าเรือวังเสียงและวังปุง ส่วนท่าเรือในประเทศไทย ได้แก่ ท่าเรือเชียงแสนและท่าเรือเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในอดีต การขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนใช้เวลานาน เช่น การขนส่งลำไยจากท่าเรือกรุงเทพ-เชียงใหม่ ใช้เวลา 26 วัน จากเชียงใหม่เข้าเมืองยู่ (ศูนย์กลางการค้าลำไย) 1 วัน รวม 27 วัน ส่วนการขนส่งทางลำน้ำโขงช่วยย่นเวลาลงได้เป็นอย่างมากทำให้ในปัจจุบันบริษัทต่าง ๆ หันมาขนส่งทางแม่น้ำโขงแทน เช่น การขนส่งสินค้าจากเชียงใหม่-เชียงรุ่ง ใช้เวลา 4 วัน เชียงรุ่ง-คุนหมิง 3 วัน คุนหมิง-ยู่ 4 วัน รวม 11 วัน นอกจากนี้การขนส่งทางแม่น้ำโขง 1 ตู้คอนเทนเนอร์ยังมีค่าใช้จ่ายที่น้อยกว่าการขนส่งแบบอื่น ๆ ทำให้การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำโขงได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น การขนส่งสินค้าจากจีนถึงไทยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการนำสินค้าขึ้นที่ท่าเรือเชียงแสนถึงร้อยละ 70 เพื่อจำหน่ายบริเวณด่านแม่สาย ที่เหลืออีกร้อยละ 30 นำขึ้นที่ท่าเรือวังปุงของพม่าเพื่อนำไปจำหน่ายที่จังหวัดท่าขี้เหล็ก หรือลักลอบนำเข้ามาจำหน่ายในอำเภอแม่สาย สำหรับท่าเรือเชียงของมีผู้ประกอบการนำสินค้าจากจีนขึ้นที่น้อยมาก เนื่องจากอยู่ไกลจากท่าเรือเชียงแสนอีก 70 กิโลเมตร ทั้งยังมีเกาะแก่งจำนวนมากทำให้ยากแก่การเดินทาง

การขนส่งสินค้าทางเรือในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 2-7 เมตร (บางช่วงที่มีน้ำหลากจะมีความลึกเกิน 7 เมตรขึ้นไป) สามารถใช้เรือขนาดใหญ่ขนส่งสินค้าได้ถึงลำละ 120-150 ตัน ในช่วงเดือนมกราคม-เมษายน ปริมาณน้ำน้อย ระดับน้ำจะลึกระหว่าง 1.5-2 เมตร ต้องใช้เรือขนาดเล็กที่ขนส่งสินค้าได้เพียง 40-60 ตัน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนมีแผนขุดลอกแม่น้ำโขงที่อยู่ในอาณาเขตของจีนให้สามารถขนส่งสินค้าได้ตลอดทั้งปี รวมถึงในปัจจุบันเขื่อนในประเทศจีนสร้างเสร็จแล้วทำให้สามารถควบคุมการขึ้นลงของน้ำได้ ทำให้การเดินทางเรือสินค้าระหว่างไทยจีนมีความคล่องตัวตลอดทั้งปี สำหรับการขนส่งทางน้ำ อ.เชียงแสน เป็นเมืองท่าหน้าด่านที่มีเส้นทางแม่น้ำโขงเชื่อมโยงเมืองสำคัญของจีน ได้แก่ กวนเหล่ย ซือเหมาและจิ่งหง โดยแม่น้ำโขงช่วงที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนมุ่งสู่จีนตอนใต้มีระยะทางประมาณ 344 กิโลเมตร

จากข้อมูลบทความจากประชาชาติธุรกิจออนไลน์ที่มีการกล่าวถึงการขนส่งทางแม่น้ำโขงและท่าเรือที่สำคัญในเชียงราย โดยมีข้อมูลด้านสถิติการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบได้ระบุไว้ดังนี้ว่า

ข้อมูลจากสำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงรายระบุว่า ตั้งแต่เดือน ม.ค.-มิ.ย. 2557 ไทยกับจีนตอนใต้ซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญในแม่น้ำโขง มีมูลค่าการค้า 2,952.87 ล้านบาท ประกอบด้วย มูลค่าการส่งออก 1,880.52 ล้านบาท สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้ากสิกรรมประเภทอ้อยมันต์ แมคาเดเมียถั่ว วอลนัตแห้ง ผลไม้ ยางพารา เศษยางพารา สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ปลากระตักตากแห้ง สินค้าเชื้อเพลิง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ ฯลฯ ส่วนสินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,072.35 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเครื่องจักร ไม้ใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ สินค้ากสิกรรม พืชผักสด สินค้าเกษตร ใบชา บุหรี่ ของใช้ประจำวัน (อุปโภคบริโภค) และโลหะ-อโลหะ ฯลฯ หากย้อนหลังไปในปี 2556 มีการค้ารวมทั้งสิ้น 7,872.88 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 4,788.72 ล้านบาท และนำเข้า 3,084.16 ล้านบาท โดยนำเข้าสินค้าเกษตรมากถึง 84.68% ของสินค้าทั้งหมด เช่น พืชผักสด ผลไม้

ปัจจุบันมีท่าเรือเปิดให้บริการ 3 แห่ง คือ

- 1) ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ ต.เวียงเชียงแสน อ.เชียงแสน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ส่งมอบให้กับเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนดูแล เพื่อใช้เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น
- 2) ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่บ้านสบกก ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน เปิดใช้งานมาตั้งแต่ปี 2555 เพื่อทดแทนท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ซึ่งมีขนาดเล็กและตั้งอยู่กลางตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน โดยตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ไปอีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีพื้นที่กว้างขวางกว่า 387 ไร่ สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไปและคอนเทนเนอร์ ซึ่งบริหารโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคอยให้บริการครบครัน
- 3) ท่าเรือของเอกชน ก่อนหน้านี้ท่าเรือเอกชนที่ขออนุญาตใช้ขนส่งสินค้าชั่วคราวมีประมาณ 12 แห่ง แต่ขณะนี้เหลือเพียงรายเดียวที่มีบทบาท คือ ท่าเรือพาณิชย์ล้านช้างหรือท่าเรือห้าเชียงของกลุ่มเบียร์ช้าง ตั้งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ บ้านสบกก ต.เวียง อ.เชียงแสน ซึ่งเป็นเมืองท่าหน้าด่านของไทยจึงได้รับความนิยมนักเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการ

สำหรับเรือสินค้าในแม่น้ำโขงมีประมาณ 200 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือสัญชาติจีนแต่ปัจจุบันได้หันมาใช้เรือเล็กสัญชาติลาวกันมากขึ้น ทำให้สัดส่วนของเรือลาวมากกว่าเรือจีนเล็กน้อย ล่าสุดท่าเรือห้าเชียงกำลังลงทุนสร้างท่าเรือใหม่ เพื่อรองรับการขนส่งที่ขยายตัวในแม่น้ำโขงนายคอนทองประไพ ผู้จัดการท่าเรือห้าเชียง เปิดเผยว่า ขณะนี้กำลังก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือเดิมที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน กำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2557 นี้ ซึ่งจะใช้ประโยชน์ทั้งการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว

ส.อ.สุรชาติ จินดาวงศ์ หนึ่งในผู้ประกอบการค้าชายแดนด้าน อ.เชียงแสนกล่าวว่า ปัจจุบันกำลังประสบปัญหาการนำเข้าสินค้าประเภทผักและผลไม้จากจีน เพราะต้องไปส่งที่ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ซึ่งห่างจากสามเหลี่ยมทองคำไป 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือเชียงแสน แห่ง



ที่ 1 ลงไปได้น้ำอีก 10 กิโลเมตร จึงเสนอให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเปิดใช้ท่าเรือแม่น้ำโขงเชียงแสน แห่งที่ 1 เพื่อการขนส่งสินค้าได้ด้วย ด้านนายวิระ จินนิกร ผู้จัดการท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงรายย้ำว่า ผู้ประกอบการควรจะไปใช้บริการที่ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จะดีที่สุด เพราะสถานที่กว้างขวางและมีการอำนวยความสะดวกครบครัน ทั้งวัสดุอุปกรณ์ ท่าเรือ หน่วยงานต่าง ๆ ที่ให้บริการ รวมทั้งมีศักยภาพในการรองรับสินค้าได้ปีละกว่า 6 ล้านตัน

โดยกำหนดให้สินค้าบางชนิดสามารถนำขึ้นที่ท่าเรือห้าเชียงได้ เพื่ออำนวยความสะดวก แต่ผู้ประกอบการควรจะขนส่งสินค้าทั้งหมด ไปยังท่าเรือแห่งที่ 2 เพื่อความสะดวกกว่า และไม่ต้องเสียเวลาโหลดสินค้าลงหลายจุด รวมทั้งรองรับการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าในอนาคต เพราะถนนสาย อ.เมือง-ท่าเรือเชียงแสน กำลังก่อสร้าง และเมื่อแล้วเสร็จในปี 2560 ก็จะสามารถเชื่อมท่าเรือเชียงแสน-กรุงเทพฯ ได้อย่างสะดวกอีกด้วย เมื่อถนนเส้นนี้เสร็จและเปิดเออีซีเต็มตัว จะทำให้การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแม่น้ำโขงเชียงแสน แห่งที่ 2 มีความคึกคักขึ้น ซึ่งในปี 2556 มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือประมาณ 3 แสนตัน ปี 2557 (ม.ค.-ก.ค.) มีสินค้าผ่านท่าเรือแล้ว 3 แสนตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10% คาดว่าในปีนี้จะทะลุถึง 350,000 ตันแน่นอน โดยมีสินค้าผ่านเฉลี่ยเดือนละประมาณ 10,000 ตัน โดยเชื่อว่าในอนาคตจะไม่มีปัญหาเรื่องระดับน้ำในแม่น้ำโขงแห้ง จนเป็นปัญหาต่อการเดินเรือสินค้า โดยเฉพาะจากสามเหลี่ยมทองคำ ไปยังท่าเรือแม่น้ำโขงเชียงแสน แห่งที่ 2 ซึ่งเคยเกิดขึ้นในฤดูแล้ง เพราะจากการตรวจสอบค่าเฉลี่ยของแม่น้ำโขงตั้งแต่ฤดูแล้งที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันมีอัตราเฉลี่ยลึก 3 เมตร ซึ่งเพียงพอต่อการเดินเรือสินค้า และทางจีนมีผลประโยชน์ต่อเรือสินค้าในแม่น้ำโขงมาก โดยสามารถควบคุมไม่ให้ระดับน้ำกระทบต่อการเดินเรือได้

ประเทศจีนมีการพัฒนาเมืองท่าในแม่น้ำโขงที่เมืองกาลัมปาใกล้กับท่าเรือกวนเหล่ย์ เมืองท่าหน้าด่านของจีนตอนใต้ โดยสร้างเป็นท่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือในแม่น้ำโขงมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น

ส่วนการเติบโตของการขนส่งผ่านเส้นทางทางบกและเส้นทางน้ำและเปรียบเทียบการส่งออก นำเข้าของแต่ละเส้นทางนั้น บทความในเว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจในคอลัมน์เศรษฐกิจภูมิภาค ระบุว่า “แม่น้ำโขง” เป็นจุดส่งออกและนำเข้าสินค้าที่สำคัญทางภาคเหนือของประเทศไทย เพราะเป็นแม่น้ำที่ใหญ่มาจากมณฑลยูนนาน ประเทศจีนเข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ สปป.ลาว จนถึงสามเหลี่ยมทองคำ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทางจากจีนตอนใต้สู่ประเทศไทยกว่า 344 กิโลเมตร

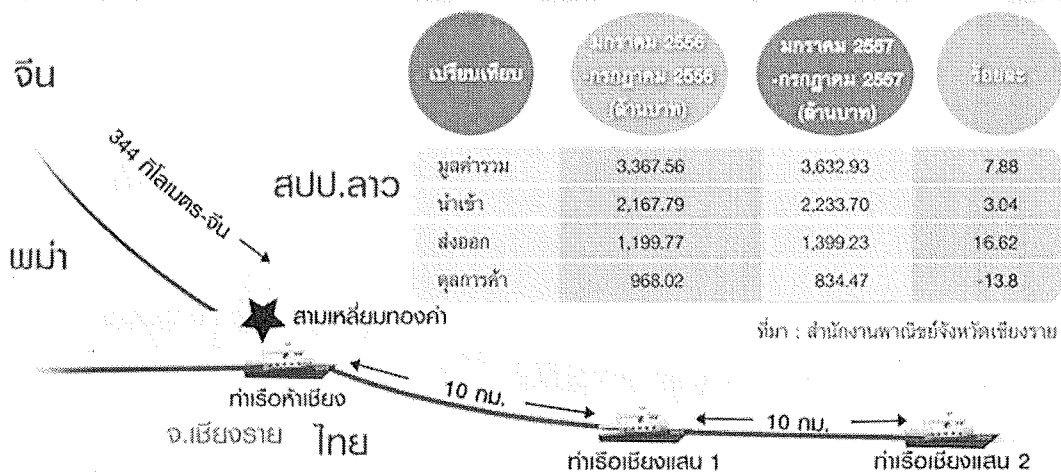
แม่น้ำสายยุทธศาสตร์นี้ถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าในเขตสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (ไทย-สปป.ลาว-เมียนมาร์-จีนตอนใต้) มาตลอดหลายสิบปี และมาสะดุดในปี 2554-2555 ที่มีปัญหาความรุนแรงจากเหตุการณ์ปล้นเรือสินค้าจีน 2 ลำ แต่ปัจจุบันสถานการณ์คลี่คลายแล้ว การขนส่งได้กลับมาคึกคักอีกครั้ง

ข้อมูลจากสำนักงานพาณิชย์จังหวัดเชียงรายระบุว่า ตั้งแต่เดือน ม.ค.-มิ.ย. 2557 ไทยกับจีนตอนใต้ซึ่งเป็นคู่ค้าสำคัญในแม่น้ำโขง มีมูลค่าการค้า 2,952.87 ล้านบาท ประกอบด้วย มูลค่าการส่งออก 1,880.52 ล้านบาท สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรประเภทอัลมอนต์ แมคาเดเมีย ถั่ว วอลนัตแห้ง ผลไม้ ยางพารา เศษยางพารา สินค้าอุตสาหกรรมการเกษตร ปลากระตักตากแห้ง สินค้าเชื้อเพลิง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ ฯลฯ

ส่วนสินค้านำเข้ามีมูลค่า 1,072.35 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเครื่องจักร ไม้ใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์ สินค้าเกษตร พืชผัก สินค้าเกษตร ใบชา บุหรี่ ของใช้ประจำวัน (อุปโภคบริโภค) และโลหะ-อลูมิเนียม ฯลฯ หากย้อนหลังไปในปี 2556 มีการค้ารวมทั้งสิ้น 7,872.88 ล้านบาท แบ่งเป็นการส่งออก 4,788.72 ล้านบาท และนำเข้า 3,084.16 ล้านบาท โดยนำเข้าสินค้าเกษตรมากถึง 84.68% ของสินค้าทั้งหมด เช่น พืชผักสด ผลไม้

เปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงและเส้นทาง R3A ไปยังจีน เดือนมกราคม-กรกฎาคม ปี 2556-57

เส้นทาง	ปี 2556						ปี 2557					
	การค้ารวม		ส่งออก		นำเข้า		การค้ารวม		ส่งออก		นำเข้า	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าขนส่ง (ทางน้ำ)	1,782.20	52.92	1,587.79	73.24	194.41	16.2	1,715.65	47.22	1,497.87	67.06	217.78	15.56
ค่าขนส่ง (เส้นทาง R3A)	1,585.36	47.08	580	26.76	1,005.36	83.8	1,917.28	52.78	735.83	32.94	1,181.45	84.44
<b>รวม</b>	<b>3,367.56</b>	<b>100</b>	<b>2,167.79</b>	<b>100</b>	<b>1,199.77</b>		<b>3,632.93</b>	<b>100</b>	<b>2,233.70</b>	<b>100</b>	<b>1,399.23</b>	<b>100</b>



ที่มา: เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ ปี 2557

ภาพที่ 2-4 การเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าทางลำน้ำโขงและเส้นทาง R3A ไปยังจีนเดือนมกราคม-กรกฎาคม ปี 2556-57

ปัจจุบันมีท่าเรือเปิดให้บริการ 3 แห่ง คือ

1) ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ ต.เวียงเชียงแสน อ.เชียงแสน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้ส่งมอบให้กับเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนดูแล เพื่อใช้เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวเท่านั้น

2) ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่บ้านสบกก ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน เปิดใช้งานมาตั้งแต่ปี 2555 เพื่อทดแทนท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ซึ่งมีขนาดเล็กและตั้งอยู่กลางตัวเมืองประวัติศาสตร์เชียงแสน โดยตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ไปอีกประมาณ 10 กิโลเมตร มีพื้นที่กว้างขวางกว่า 387 ไร่ สามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไปและคอนเทนเนอร์ ซึ่งบริหารโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย พร้อมทั้งมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคอยให้บริการครบครัน

3) ท่าเรือของเอกชน ก่อนหน้านี้ท่าเรือเอกชนที่ขออนุญาตใช้ขนส่งสินค้าชั่วคราวมีประมาณ 12 แห่ง แต่ขณะนี้เหลือเพียงรายเดียวที่มีบทบาท คือ ท่าเรือพาณิชย์ล้านช้างหรือท่าเรือห้าเชียงของกลุ่มเบียร์ช้าง ตั้งอยู่บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ บ้านสบกก ต.เวียง อ.เชียงแสน ซึ่งเป็นเมืองท่าหน้าด่านของไทยจึงได้รับความนิยมจากเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการสำหรับเรือสินค้าในแม่น้ำโขงมีประมาณ 200 ลำ ส่วนใหญ่เป็นเรือสัญชาติจีนแต่ปัจจุบันได้หันมาใช้เรือเล็กสัญชาติลาวกันมากขึ้น ทำให้สัดส่วนของเรือลาวมากกว่าเรือจีนเล็กน้อย ล่าสุดท่าเรือห้าเชียงกำลังลงทุนสร้างท่าเรือใหม่เพื่อรองรับการขนส่งที่ขยายตัวในแม่น้ำโขงนายดอน ทองประไพ ผู้จัดการท่าเรือห้าเชียงเปิดเผยว่าขณะนี้กำลังก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือเดิมที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน กำหนดแล้วเสร็จภายในปี 2557 นี้ ซึ่งจะใช้ประโยชน์ทั้งการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว

ส.อ.สุรชาติ จินดาวงศ์ หนึ่งในผู้ประกอบการค้าชายแดนด้าน อ.เชียงแสนกล่าวว่า ปัจจุบันกำลังประสบปัญหาการนำเข้าสินค้าประเภทผักและผลไม้จากจีน เพราะต้องไปส่งที่ท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 ซึ่งห่างจากสามเหลี่ยมทองคำไป 20 กิโลเมตร และห่างจากท่าเรือเชียงแสน แห่งที่ 1 ลงไปได้น้ำอีก 10 กิโลเมตร จึงเสนอให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเปิดใช้ท่าเรือแม่น้ำโขงเชียงแสน แห่งที่ 1 เพื่อการขนส่งสินค้าได้ด้วย ด้านนายวิระ จินนิกร ผู้จัดการท่าเรือเชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงรายย้ำว่า ผู้ประกอบการควรจะไปใช้บริการที่ทำเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จะดีที่สุด เพราะสถานที่กว้างขวางและมีการอำนวยความสะดวกครบครัน ทั้งวัสดุอุปกรณ์ ท่าเรือ หน่วยงานต่าง ๆ ที่ให้บริการ รวมทั้งมีศักยภาพในการรองรับสินค้าได้ปีละกว่า 6 ล้านตัน

### บทที่ 3

## วิธีดำเนินการวิจัย

ในการดำเนินการวิจัยนั้น ผู้วิจัยต้องการศึกษาศึกษาทางด้านระยะเวลา ระยะทาง อุปสรรค และโครงการพัฒนาในโครงการขนส่งทั้งทางแม่น้ำและทางบก โดยทำการลงสำรวจพื้นที่ด้วยตนเอง สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้เส้นทางดังกล่าว ตามขั้นตอนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดเรื่องและขอบเขตที่จะทำการศึกษา
2. กำหนดกลุ่มเป้าหมายเพื่อทำการสัมภาษณ์
3. กำหนดเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล
6. สรุปผลการวิจัย

### กำหนดเรื่องและขอบเขตที่จะทำการศึกษา

โดยเรื่องที่จะทำการศึกษาและขอบเขตพื้นที่ที่จะทำการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งตามหัวข้อด้านล่างดังนี้

1. การขนส่งทางบก R3A  
ตรวจสอบระยะทาง ระยะเวลาการขนส่ง ด้านที่สำคัญต่าง ๆ อุปสรรคและโครงการพัฒนา
2. การขนส่งทางแม่น้ำ  
ตรวจสอบระยะทาง ระยะเวลา และท่าเรือระหว่างเส้นทางที่สำคัญ อุปสรรคและโครงการพัฒนา
3. เปรียบเทียบการขนส่งทั้ง 2 โหมดในด้านต้นทุน ระยะเวลา และเสนอแนะประเภทสินค้าที่เหมาะสมในการขนส่งตามโหมดต่าง ๆ

### กลุ่มเป้าหมายในการสัมภาษณ์

กลุ่มเป้าหมายที่ทางผู้วิจัยต้องการสัมภาษณ์มีดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรเชียงของ

2. เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่
3. ผู้ประกอบการขนส่งทางบก
4. ผู้ประกอบการขนส่งทางแม่น้ำ
5. คนขับรถบรรทุก

### เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

ในส่วนเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยนี้จะแบ่งออกเป็น 2 แบบคือ

#### 1. การสัมภาษณ์

การสัมภาษณ์ซึ่งจะมีทั้งการสัมภาษณ์แบบที่มีการนัดหมายมาก่อน และแบบที่ไม่มีการนัดหมาย

#### 2. การสังเกตการณ์

โดยเป็นการสังเกตการณ์โดยตรง (Direct Observation) ซึ่งเป็นการสังเกตการณ์ที่ผู้สังเกตการณ์สัมผัสกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยตรงด้วยตนเอง โดยผู้วิจัยจะทำการลงพื้นที่สำรวจเส้นทางขนส่งโดยตรงในเส้นทางทางบก ส่วนเส้นทางทางน้ำ เนื่องจากไม่มีเรือโดยสารและใช้เวลานานจึงจะใช้การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงใหม่และผู้ประกอบการขนส่งเพื่อรวบรวมข้อมูล และทำการนั่งเรือแม่น้ำโขงในระยะสั้น ๆ

### การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาในประเด็นหลัก ๆ ดังต่อไปนี้

1. การขนส่งปัจจุบันมีระยะทางเท่าไร และใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานแค่ไหน มีอุปสรรคในการ

ขนส่งเพื่อให้สามารถเสนอแนวทางแก้ไขให้การขนส่งมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยมากขึ้น

2. เปรียบเทียบการขนส่งระหว่างทางบกและทางแม่น้ำในเรื่องต้นทุนและระยะเวลารวมทั้งวิเคราะห์ประเภทสินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งในแต่ละโหมด

### สรุปผลการวิจัย

เสนอแนะแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางบกและทางแม่น้ำเพื่อให้การขนส่งมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยมากขึ้น

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

จากการศึกษาระบบการขนส่งในจังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นจังหวัดชายแดนติดกับประเทศลาวและพม่า ซึ่งจะกลายเป็นเมืองประตูการค้าที่สำคัญกับมณฑลยูนนาน โดยได้เดินทางเข้าไปสำรวจ 2 ครั้งพร้อมทั้งสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ระดับสูงที่ด่านศุลกากรเชียงของและท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งระบบการขนส่งระหว่างประเทศของเชียงรายที่สำคัญมีทั้งหมด 4 แห่งคือ ด่านเชียงของ ด่านแม่สาย ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือเวียงเชียงแสน (ท่าเรือเก่า) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยแบ่งเป็นเส้นทางทางบก 2 เส้นทางคือ R3A และ R3B และทางแม่น้ำโขง ในส่วนของเส้นทางทางบก ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าผ่านเส้น R3A โดยใช้สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 ที่ด่านเชียงของ ในส่วนเส้น R3B ซึ่งจะผ่านพม่าก่อนเข้าสู่ประเทศจีนมีปัญหาการดักปล้นสินค้าจากชนกลุ่มน้อยซึ่งมีหลายกลุ่ม ดังนั้นในงานวิจัยนี้จึงจะทำการศึกษาในเส้นทางทางบก คือ R3A และเส้นทางทางแม่น้ำโขง คือท่าเรือเชียงของ ท่าเรือเวียงเชียงแสน และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

## 1. การขนส่งทางบก R3A



ที่มา: จากเว็บไซต์ <http://www.siamintelligence.com/>

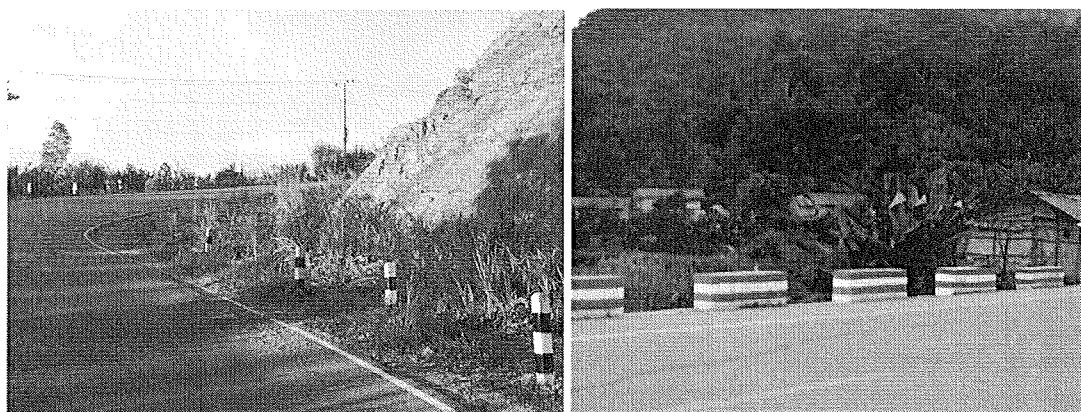
ภาพที่ 4-1 เส้นทางขนส่งทางบก R3A

การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A โดยชื่อย่อมาจาก R คือ Road 3 คือ ไทย จีน และ ลาว โดยเริ่มก่อสร้างขึ้นเมื่อปี 2538 และเริ่มเปิดใช้อย่างเป็นทางการในปี 2551 ซึ่งทางประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีนร่วมกันก่อสร้าง โดยคนจีนจะนิยมเรียกเส้นทางนี้ว่า คุณ-มั่ง-กง-ถู ผ่าน 3 ประเทศคือ จีน-ลาว-ไทย เริ่มต้นจากนครคุนหมิง ผ่านเมืองยวี๋ซี เมืองผู่เอ๋อร์ และเขตสิบสองปันนาของจีน ออกที่ด่านบ่อหาน มณฑลยูนนาน เข้าด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาของลาว และออกที่ด่าน

ห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของลาว เข้าไทยที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย มุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ ในส่วนเส้นทางช่วงผ่านประเทศลาว ประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน ร่วมกันก่อสร้าง ตามรายละเอียดดังนี้

1. ช่วง ก.ม. 159 – ด่านบ่อเต็น/ บ่อหาน ระยะทาง 69 ก.ม. ประเทศจีนเป็นคนก่อสร้าง
2. ช่วง ก.ม. 84-ก.ม. 159 ระยะทาง 74 ก.ม. ประเทศลาวเป็นคนก่อสร้าง
3. ช่วงด่านเชียงของ/ ห้วยทราย - ก.ม.85 ระยะทาง 85 ก.ม. ประเทศไทยเป็นคนก่อสร้าง

ซึ่งมีจุดสังเกตที่สีของเสาหลักกำแพงข้างถนนบอกช่วงทางโค้งและคอสะพานดังนี้ หากเป็นถนนที่ประเทศไทยและประเทศลาวสร้างจะทาสีสลับขาวดำ หากเป็นถนนที่ประเทศจีนสร้างจะทาสีสลับขาวแดงตามรูปที่ถ่ายมาด้านล่าง



ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

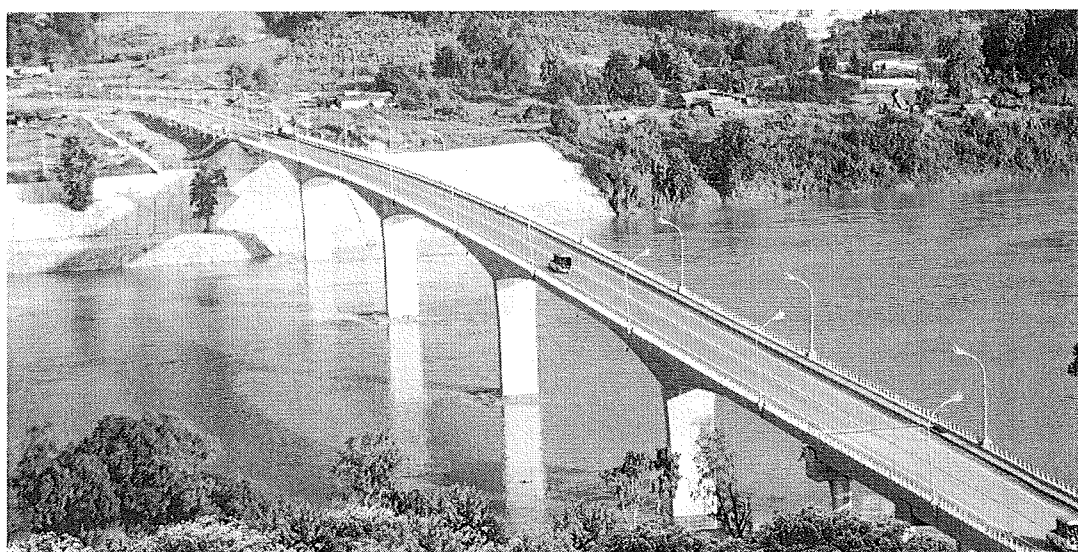
ภาพที่ 4-2 ความแตกต่างระหว่างถนนที่สร้างโดยประเทศไทยและประเทศจีน

1.1 สภาพเส้นทางตั้งแต่ด่านเชียงของถึงด่านห้วยทราย ระยะทาง 1 กิโลเมตร  
ระยะเวลา 10 นาที





ภาพที่ 4-3 ด้านสุตถากรเชียงของ



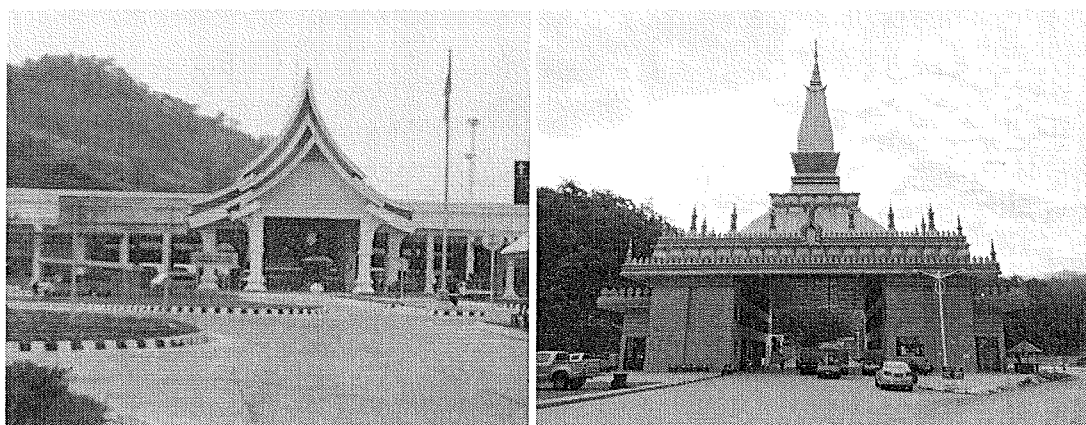
ภาพที่ 4-4 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4  
ที่มา: จากเอกสารแนะนำด้านสุตถากรเชียงของ

เริ่มเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการวันที่ 11 ธ.ค. 2556 สะพานแห่งนี้มีระยะทาง 630 เมตร โดยใช้งบประมาณก่อสร้างทั้งหมด 48.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ก่อสร้างโดย CR5-KT ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท China Railway No.5 ของจีนและบริษัท กรุงธน เอนจิเนียริง จำกัด ของไทย ซึ่งเงินลงทุนนั้นทางรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนออกกันคนละครึ่ง

สาเหตุที่มีการก่อสร้างสะพานแห่งนี้ขึ้นเนื่องจาก เพื่อต้องการลดปัญหาการรอขนส่ง รถบรรทุกด้วยแพขนานยนต์ที่ทำเรือเชียงของ ไปยังเมืองห้วยทรายประเทศลาว ระยะทาง 500 เมตร ซึ่งต้องใช้เวลาในการเตรียมเอกสารผ่านด่านและใช้เวลาข้ามฟากรวมกันแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ชั่วโมง นอกจากนี้ช่วงที่มีสินค้าเข้ามาเยอะ รถบรรทุกจำเป็นต้องหยุดรอเรือแพขนานยนต์ บางครั้งก็ จำเป็นต้องพักที่เชียงของก่อน เนื่องจากข้ามแพไม่ทันก็มี ทำให้ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่ง และระยะเวลาการขนส่ง รวมถึงคุณภาพของสินค้า โดยเฉพาะสินค้าสดเป็นอย่างมาก ส่วนค่าใช้จ่าย ในการข้ามแพ อาทิเช่น รถขนส่งสินค้าหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐาน จะมีค่าใช้จ่ายในการข้าม แพขนานยนต์ ประมาณ 2,000 บาท กรณีที่ไม่สามารถข้ามฟากได้ทันก็มีค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อีก เช่น ค่าที่พัก ค่าอาหาร ค่าจอดรถ ค่าทำความสะอาดของตู้ เป็นต้น

แต่ปัจจุบันหลังจากที่มีการก่อสร้างสะพานเสร็จรถบรรทุกสามารถบรรทุกสินค้าผ่านไป ได้ทันที ไม่ต้องขึ้นเรือขนานยนต์อีก จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ทราบว่าขณะที่ขนส่งโดยเรือแพ ขนานยนต์ ขณะที่เรือเทียบท่าหากมีการกระแทกท่าแรงและถือครดไม่ดีแล้ว ทำให้รถลื่นตกแม่น้ำ โขง ทำให้สินค้าเสียหายได้ จึงทำให้ตอนนี้ไม่มีการให้บริการเรือแพขนานยนต์แล้ว เนื่องจาก ผู้ใช้บริการหันไปใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 แทน

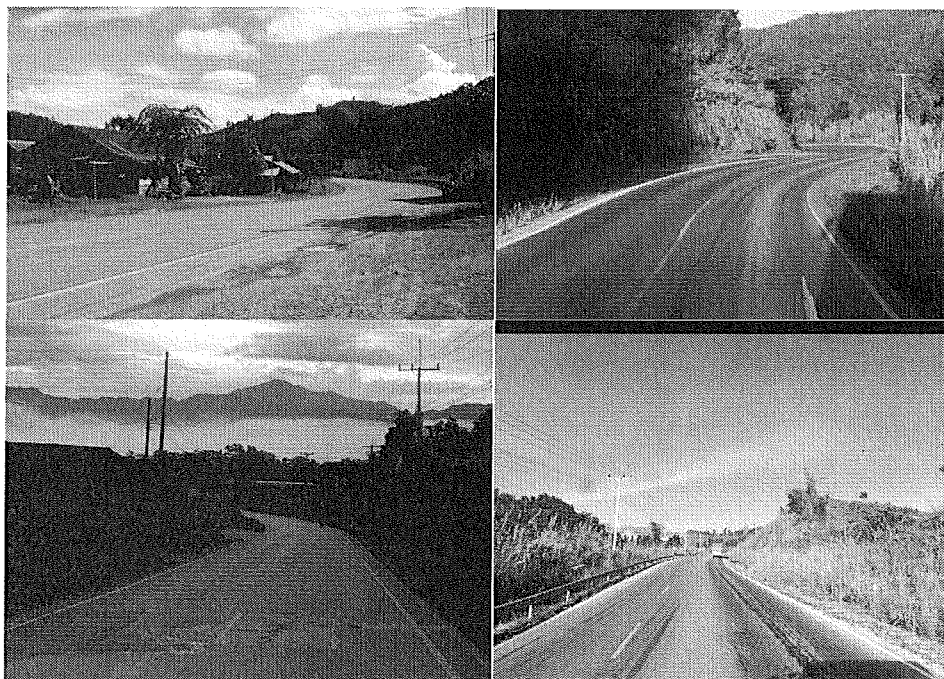
1.2 สภาพเส้นทางตั้งแต่ด่านห้วยทรายจนถึงด่านบ่อเต็น ระยะทาง 228 กิโลเมตร ระยะเวลา 5-7 ชั่วโมง



ภาพที่ 4-5 ด่านห้วยทรายและด่านบ่อเต็นประเทศลาว  
ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

ด่านห้วยทราย เปิดทำการ 08.00-18.00 น.

ด่านบ่อเต็น เปิดทำการ 08.00-18.00 น.



ภาพที่ 4-6 สภาพถนนตั้งแต่ด่านห้วยทรายไปยังด่านบ่อเต็น  
ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

ถนนช่วงนี้เป็นถนนวิ่งผ่านภูเขา โดยมีภูเขาที่สูงชันและมีระยะไกลอยู่ 4 ลูก และภูเขาลูกเล็กอีก 2 ลูก ถนนส่วนใหญ่เป็นถนน 2 เลน แต่มีช่วงสามเลนบางช่วง เพื่อให้รถที่วิ่งขึ้นเขาสามารถวาดวงเลี้ยวได้กว้างขึ้น ทำให้สามารถขึ้นเขาได้ง่ายขึ้นโดยไม่ไปขวางรถที่กำลังลงเขา มาจากการสอบถามความคิดเห็นของคนขับรถมองว่าหากมีการเพิ่มถนนเป็นสามเลนในช่วงขึ้นเขา จะทำให้ขับรถได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น เนื่องจากขณะนี้ในช่วงขึ้นเขาที่ถนนแคบมีเพียงสองเลน ขึ้นเขาดำบาก โดยเฉพาะคนขับรถมีทั้งหมดด้วยกันถึง 3 ชาติ ต่างคนก็ต่างไม่เข้าใจวัฒนธรรมในการขับของกันละกัน โดยเฉพาะรถจีน ซึ่งแม้เป็นเที่ยวลงเขา แต่ก็ขับด้วยความเร็ว และไม่ยอมให้รถเที่ยวขึ้นเขาไปก่อน บางทีถึงขั้นเกิดอุบัติเหตุ และหากเป็นช่วงสองเลน รถกว่าก็คขวางทางจราจรทำให้รถไม่สามารถผ่านไปมา ก็ยิ่งทำให้เสียเวลามากขึ้นไปอีก

ถนนช่วงนี้ทางรัฐบาลไทย ลาว และจีน ร่วมกันก่อสร้าง หากดูตามสภาพถนน ถนนที่สร้างโดยรัฐบาลไทยจะมีสภาพที่ดีกว่า ส่วนถนนที่ก่อสร้างโดยรัฐบาลจีนมีการซ่อมแซมถนนหลายจุด

นอกจากนี้เนื่องจากเป็นถนนที่ต้องขึ้นเขาสูงชัน โดยไม่มีการเจาะอุโมงค์เลย ดังนั้นในช่วงหน้าฝนถนนจะลื่น รถบรรทุกจะเกิดปัญหาล้อฟรี หรือบางครั้งถึงขั้นถล่มถล่มหลังซึ่งอันตราย

มาก หากคนขับรถไม่มีประสบการณ์และทักษะในการขับรถที่ดี และช่วงหน้าฝนมีปัญหาดินลลุ่ม ในช่วงถนนแคบ อาจจะทำให้ผ่าน ไปไม่ได้ ขณะขับรถผ่านก็พบซากรถสินค้ากว่าประมาณ 3 จุด และเป็นที่น่าสังเกตอีกอย่างคือ ป้ายจราจรต่าง ๆ ค่อนข้างที่จะน้อยและมีด ไม่มีไฟระหว่างทาง เลย ซึ่งอันตรายมาก ดังนั้นคนขับรถจำเป็นต้องใช้ความระมัดระวังและต้องเคยชินกับเส้นทางใน แต่ละช่วงเป็นอย่างมาก

#### การเปลี่ยนตู้สินค้าที่ด่านบ่อเต็น



ภาพที่ 4-7 การขนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น

ที่มา: ภาพจากผู้วิจัย

ปัจจุบันรถคนส่งทั้งของประเทศไทยและประเทศจีนยังคงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็นจากรถบรรทุกไทยไปยังรถบรรทุกจีนหรือจากรถบรรทุกจีนไปยังรถบรรทุกไทย เนื่องจากประเทศลาวไม่อนุญาตให้มีการขนส่งได้โดยตรงระหว่างประเทศจีนและประเทศไทย ซึ่งสาเหตุเกิดจากที่ประเทศลาวยังต้องการรักษาผลประโยชน์จากการขนส่งสินค้าในฐานะที่ตนเองเป็นประเทศผ่านทาง และเมื่อมีการเปิดตู้จึงต้องทำการตัดผนึก (Seal) ซึ่งแม้ทางการจีนจะเข้าใจและ

ยกเว้นให้สามารถทำพิธีการด้วยผนึก (Seal) ขาดได้ก็ตาม แต่ก็ยังกังวลเรื่องปัญหาการลักลอบนำสินค้าเข้าจึงมีการตรวจสินค้าเข้าอย่างละเอียด อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีความพยายามในการเจรจาความร่วมมือทั้ง 3 ประเทศ คือประเทศไทย จีน และลาวเพื่อผลักดันข้อตกลง ว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: GMS CBTA) เพื่อยกเลิกการถ่ายตู้สินค้าที่ด่านบ่อเต็นซึ่งทำให้สูญเสียทั้งเวลาในการขนส่งและเพิ่มต้นทุนการขนส่งให้สูงขึ้น

แต่หากเป็นการขนส่งจากประเทศจีนเข้าไปที่ประเทศลาว หรือจากประเทศไทยเข้าไปที่ประเทศลาวนั้น รถบรรทุกสามารถวิ่งขนส่งในลาวได้ได้ตามปกติ เนื่องจากการขนส่งเกี่ยวข้องกับประเทศลาวโดยตรง ดังนั้นในช่วงประเทศลาวจึงมีทั้งรถลาว รถไทย และรถจีน วิ่งร่วมกัน 3 ประเทศ โดยเฉพาะรถของประเทศไทยที่พวงมาลัยอยู่ด้านขวามือ ไม่เหมือนกับประเทศลาวและประเทศจีนซึ่งพวงมาลัยอยู่ฝั่งซ้ายมือและขับตามแนวเลนถนนที่ตรงข้ามกัน

ในเรื่องระยะเวลาการถ่ายสินค้านั้นอยู่ที่ประมาณ 2-3 ชั่วโมง ขึ้นอยู่กับจำนวนแรงงานที่เข้ามาขนและปริมาณที่รอการเปลี่ยนถ่ายสินค้าด้วย พนักงานคนขับรถแห่งหนึ่งกล่าวว่า หากเป็นช่วงรถน้อยพนักงานที่เข้ามาช่วยขนก็มีจำนวนเยอะ ใช้เวลาในการขนสินค้าเพื่อเปลี่ยนตู้ไม่นาน แต่หากเป็นช่วงที่มีรถเยอะ ก็จะมีพนักงานเข้ามาขนให้แค่ 2-3 คน ซึ่งอาจจะใช้เวลาในการขนสินค้านานถึง 4-5 ชั่วโมงก็เป็นไปได้

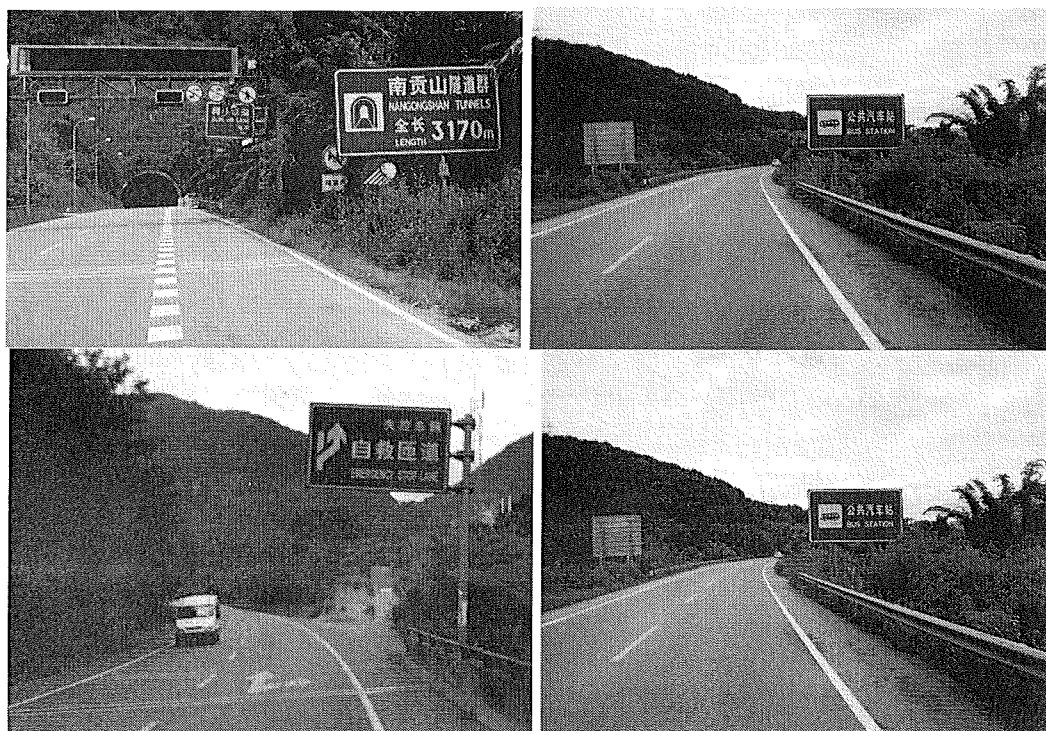
1.3 สภาพเส้นทางตั้งแต่ด่านโม่ห่านจนถึงสิบสองปันนา ระยะทาง 172 กิโลเมตร ระยะเวลา 4 ชั่วโมง



ภาพที่ 4-8 ด่านโม่ห่าน  
ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย



ด่านโม่หนานเปิดทำการ 08.00-18.00น.



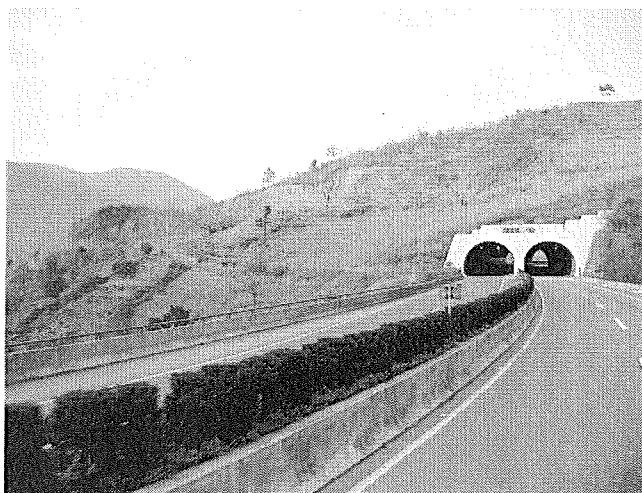
ภาพที่ 4-9 เส้นทางตั้งแต่ด่านโม่หนาน ไปยังสิบสองปันนา

ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

ถนนในประเทศจีนค่อนข้างที่จะดี และไม่สูงชัน เนื่องจากมีการเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขาหลายจุด ทำให้ถนนค่อนข้างเรียบคงที่ แต่อาจจะมีโค้งที่จะยังมากอยู่ และถนนเป็นถนน 2 เลน ทำให้รถทำความเร็วได้ไม่มาก อยู่ที่ 70-100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ช่วงวิ่งผ่านเมือง เช่นเมืองหล้า ถนนเป็นแบบ 4 เลน ทำให้ไม่ติดปัญหาจราจรติดขัดช่วงวิ่งผ่านเมือง ถนนดีไม่มีหลุมหรือรอยช่อมน้ำมันให้พบมากนัก และที่สำคัญมีป้ายจราจรค่อนข้างมาก รวมทั้งมีเลนพิเศษหยุดรถในช่วงที่โค้งมาก ๆ ซึ่งคาดว่ารถจีนขับค่อนข้างเร็ว ดังนั้นการมีป้ายจราจรเตือนตลอด รวมทั้งการสร้างเลนพิเศษอื่นจะช่วยลดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุลงได้ คาดว่าคนขับรถบรรทุกจีนคงชินกับสภาพถนนที่ดี รวมถึงป้ายเตือนที่มีอยู่มาก ดังนั้นพอมาวิ่งในถนนช่วงในประเทศลาว ซึ่งป้ายเตือนน้อย จึงเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถบรรทุกชาติอื่น

1.4 สภาพเส้นทางตั้งแต่สิบสองปันนาจนถึงนครคุนหมิง ระยะทาง 520 กิโลเมตร ระยะเวลา 7 ชั่วโมง

แบ่งเป็นสองช่วงคือ ช่วงสิบสองปีหน้า ไปยู่ตี เป็นทางด่วน 4 เลน และมีอุโมงค์เป็นระยะ ถนนดีและกว้าง ไม่สูงชัน วิ่งได้สะดวก มีป้ายเตือนต่าง ๆ ค่อนข้างมากตามมาตรฐานของจีน



ภาพที่ 4-10 ถนน 4 เลน และอุโมงค์ระหว่างทางไปนครคุนหมิง  
ที่มา: เอกสารแนะนำด้านศุลกากรเชิงของ

และช่วงยู่ตี ไปยัง นครคุนหมิง เป็นถนน 6 ช่องจราจร แม้ปริมาณรถจะมากขึ้นแต่ยังวิ่งได้สะดวก ซึ่งทางการจีนพยายามผลักดันให้นครคุนหมิงเป็นประตูการค้าและศูนย์กลางการกระจายสินค้าระหว่างจีนกับอาเซียน



ภาพที่ 4-11 ถนน 6 เลน ระหว่างทางไปนครคุนหมิง  
ที่มา: เอกสารแนะนำด้านศุลกากรเชิงของ

สรุปว่าตลอดระยะทางตั้งแต่ช่วงด่านเชียงของจนถึงคุ้มหมิงเป็นระยะทาง 920 กิโลเมตร นั้น มีถนนในช่วงฝั่งประเทศลาวเท่านั้นที่แคบ และสูงชัน จึงอันตรายและเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจนทำให้สินค้าเสียหายได้ ส่วนเส้นทางในประเทศจีนมีหลายเลน มีการเจาะอุโมงค์ ทำให้เอื้อต่อการขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างดี

## 2. การขนส่งทางแม่น้ำโขง



ภาพที่ 4-12 เส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขง

ที่มา: เอกสารแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

การขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงนั้น เริ่มจากอำเภอเชียงแสน ซึ่งมีพื้นที่ติดกับ 3 ประเทศ คือ ประเทศพม่าและประเทศลาว ซึ่งเรียกว่าสามเหลี่ยมทองคำ โดยระยะทางในการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงเมื่อนับจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ไปสิ้นสุดที่ท่าเรือกว๋นเหล่ย์ ประมาณ 265 กิโลเมตร

อำเภอเชียงแสนนั้นมีถนนที่เชื่อมกับอำเภอเชียงของ ซึ่งหากนับท่าเรือจนถึงด่านชายแดนเชียงของตรงสะพานมิตรภาพอยู่ที่ประมาณ 50 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง เนื่องจากมีช่วงลัดเลาะขึ้นภูเขาและถนนเป็นแบบสองเลนในช่วงขึ้นเขา

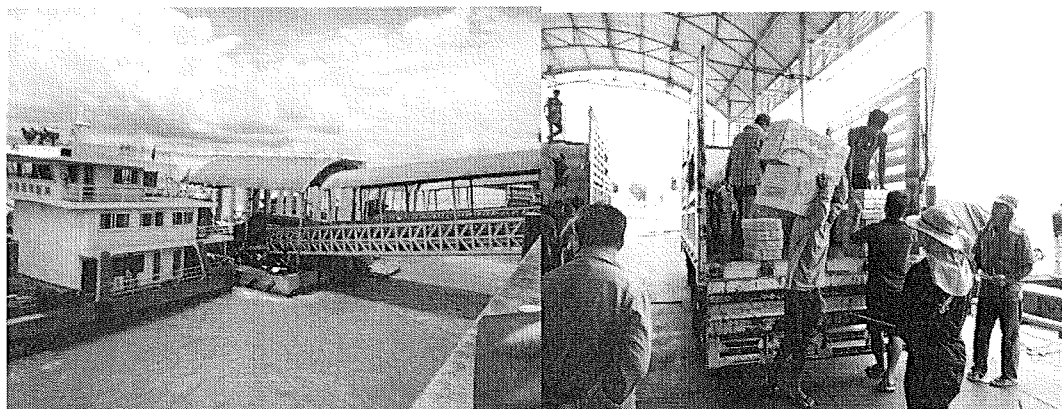


## 2.1 ท่าเรือที่สำคัญ

### 2.1.1 ท่าเรือในอำเภอเชียงแสน

ในอำเภอเชียงแสนมีท่าเรือทั้งหมด 4 ท่า ประกอบไปด้วย ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเวียงเชียงแสน ท่าเรือห้าเชียง (เอกชน) และท่าเรือปลูสัตว์ โดยสินค้าประมาณ 80% ขนส่งผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ในงานวิจัยนี้จะศึกษาท่าเรือในอำเภอเชียงแสนเพียงสองท่าซึ่งใช้ในการขนส่งสินค้าไปยังประเทศลาว พม่าและจีนคือ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเวียงเชียงแสน

**ท่าเรือเวียงเชียงแสน (ท่าเรือเก่า)**



ภาพที่ 4-13 ภาพท่าเรือเวียงเชียงแสนและการขนถ่ายสินค้า

ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

เดิมที่ท่าเรือเวียงเชียงแสนเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้า หลังจากนั้นจึงมีการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น บางครั้งจึงเรียกว่าท่าเรือเก่า และท่าเรือใหม่ ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

ท่าเรือเวียงเชียงแสนหรือท่าเรือเก่านี้ตั้งอยู่ในตัวอำเภอเชียงแสนและอยู่ในเขตโบราณสถาน แรกเริ่มดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย และโอนย้ายให้กระทรวงการท่องเที่ยวเพื่อพัฒนาให้เป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว หลังจากที่มีการสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนขึ้นมาทดแทน แต่หลังจากนั้นทางกระทรวงการท่องเที่ยวเห็นว่าการท่องเที่ยวโดยทางเรือไม่เป็นที่นิยมและยังมีการใช้ท่าเรือเพื่อการขนส่งเป็นหลักอยู่ ซึ่งกระทรวงการท่องเที่ยวไม่มีความเชี่ยวชาญ จึงต้องการโอนกลับไปเป็นของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จนในปัจจุบันการบริหารท่าเรือเป็นหน้าที่ของเทศบาลเวียงเชียงแสนแทน

ท่าเรือเวียงเชียงแสนมีพื้นที่ทั้งหมด 9 ไร่ ตั้งอยู่ในเขตโบราณสถานจึงไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ ไม่มีลานสำหรับพักสินค้า ผู้ขนส่งต้องขับรถมาขนถ่ายสินค้าลงเรือและกลับไปยังต้นทางโดยตรงทันที ส่วนหุ้นในการขนถ่ายสินค้าลงเรือ มีทั้งหมด 2 หุ้น ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทำให้มีเรือรอขนถ่ายสินค้าจำนวนมาก และหากมีการปิดหุ้นบำรุงรักษาแล้ว จะเหลือหุ้นใช้งานเพียงหุ้นเดียว ซึ่งยิ่งจะทำให้เรือต้องรอนานขึ้นเป็นเท่าตัว แต่ท่าเรือเวียงเชียงแสนนี้ แม้จะมีความพยายามในการพัฒนาเป็นท่าเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวแทน แต่กลับไม่ได้รับความนิยม สาเหตุที่ทางผู้วิจัยคาดว่าเป็นอุปสรรคในการพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวขึ้น คือ เนื่องจากปัจจุบันเรือสามารถวิ่งไปได้แค่ท่าเรือกวานเหล้อย ไม่สามารถแล่นเรือเข้าไปยังท่าเรือจิ่งหงในสิบสองปันนาได้ ซึ่งเป็นจุดที่มีประชากรอาศัยอยู่หนาแน่น และคนไทยนิยมไปเที่ยว ประกอบกับระยะเวลาในการเล่นเรือค่อนข้างใช้เวลานาน ดังนั้นหากไม่ใช้เรือสำราญขนาดใหญ่ซึ่งมีสถานบันเทิงครบวงจรแล้ว นักท่องเที่ยวคงไม่ต้องการเสียเวลาบนเรืออย่างเปล่าประโยชน์

แต่ด้วยทำเลที่ตั้งหากนับจากประเทศจีนแล้ว อยู่ใกล้กว่าท่าเรือแห่งใหม่คือท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 9 กิโลเมตร และจากการสัมภาษณ์คนขับเรือยังบอกอีกว่า ท่าเรือเก่ามีหลังคา ดังนั้นการขนถ่ายสินค้าจะสบายกว่าเนื่องจากอยู่ในร่ม แต่ท่าเรือใหม่ต้องขนถ่ายสินค้ากลางแจ้ง ดังนั้นหากท่าเรือเวียงเชียงแสนว่างหรือรอคิวไม่นาน ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ก็นิยมมาให้ท่าเรือนี้มากกว่า จากเหตุผลข้างต้นถึงแม้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจะก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์แล้วก็ตาม แต่ท่าเรือเดิมนี้อาจยังได้รับความนิยมและใช้ในการขนส่งสินค้าอยู่

#### ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน



ภาพที่ 4-14 ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

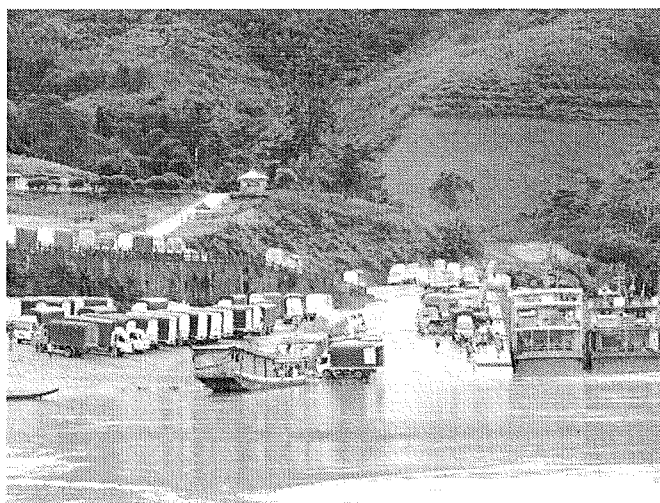
ที่มา: เอกสารแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนและภาพถ่ายจากผู้วิจัย

จากเหตุผลที่กล่าวไปแล้วในข้างต้นว่าท่าเรือเดิมมีขนาดเล็กไม่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ ประกอบกับตั้งอยู่ในเขตโบราณสถาน จึงไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ ดังนั้นทางการท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้สร้างท่าเรือแห่งที่ 2 ขึ้น โดยตั้งชื่อว่าท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือเดิมมาทางอำเภอเชียงของประมาณ 9 กิโลเมตร เริ่มดำเนินการในเดือนเมษายน 2555

สังกัดการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ท่าเรือแห่งใหม่มีพื้นที่ 387 ไร่ รองรับเรือขนาดใหญ่ได้พร้อมกันถึง 10 ลำ กรณีที่เรือเข้าท่ามากก็สามารถเปลี่ยนมุมจอด เพื่อรับเรือได้เพิ่มเติมอีก มีท่าขนสินค้าเป็นท่าลาด 2 ท่า มีท่าแนวตั้ง โดยใช้เครนในการขนถ่ายสินค้าต่างหาก มีลานพักสินค้าทางด้านทิศเหนือและทิศใต้ ทั้งหมด 2 ลาน ดังนั้นหากต้องการถ่ายสินค้าที่ท่าไหนก็สามารถเลือกลานพักสินค้าในจุดที่ใกล้ได้ นอกจากนี้ที่ลานพักสินค้ายังมีปลั๊กไปสำหรับคอนเทนเนอร์ตู้เย็นอีกด้วย ดังนั้นแม้เป็นสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์เย็นก็สามารถพักสินค้าที่ลานพักสินค้าได้อีกด้วย และที่ท่าเรือก็มีการรวมหน่วยงานที่จำเป็นในการนำเข้าส่งและส่งออกเอาไว้ทั้งหมด เพื่อให้ท่าเรือสามารถให้บริการแบบครบวงจรในที่เดียวได้ ส่วนประเภทเรือสินค้าที่เข้าท่าจะมีทั้งเรือไทยจีนและเรือลาว เรือจีนจะมีขนาดประมาณ 350-400 ตัน แต่เรือขนส่งลาวจะมีขนาดเล็กกว่าเกือบ 5 เท่า ปัจจุบันด้วยพื้นที่ที่ตั้งซึ่งไกลจากท่าเรือเดิมประมาณ 90 กิโลเมตร ทำให้ผู้ประกอบการบางส่วนยังนิยมขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเดิมอยู่ และทางการยังอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าบางประเภทที่ท่าเรือเดิมและท่าเรือห้าเชียงของเอกชนอยู่ แต่หากมีการก่อสร้างถนนเชื่อมเส้นทางไปยังท่าเรือกรุงเทพและแหลมฉบังแล้ว การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเชียงแสนจะได้รับความนิยมมากขึ้น เนื่องจากพื้นที่ที่กว้างขวาง การให้บริการครบวงจร มีลานพักสินค้า เป็นต้น

ท่าเรือสบหลาย



ภาพที่ 4-15 การขนส่งที่ทำเรือสบลวย  
ที่มา: เอกสารแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เรือส่งสินค้าจากประเทศไทยไปที่มณฑลยูนนานประเทศจีนนั้นนิยมขนสินค้าขึ้น 2 ท่า  
คือท่าเรือสบลวยและท่าเรือกวนเหล่ย์ (จะกล่าวในหัวข้อถัดไป)

ท่าเรือสบลวยอยู่ในประเทศพม่า มีระยะห่างจากท่าเรือเวียงเชียงแสนประมาณ 195  
กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 8-10 ชั่วโมง เรือที่จะแวะถ่ายสินค้าที่ทำเรือนี้เป็นสินค้าที่ต้องการส่งเข้า  
พม่า หรือเรือสินค้าจีนที่ต้องการวิ่งเส้นทางบกขนสินค้าเข้าประเทศจีนผ่านชายแดนพม่าและจีน  
แทนการไปขึ้นที่ท่าเรือกวนเหล่ย์

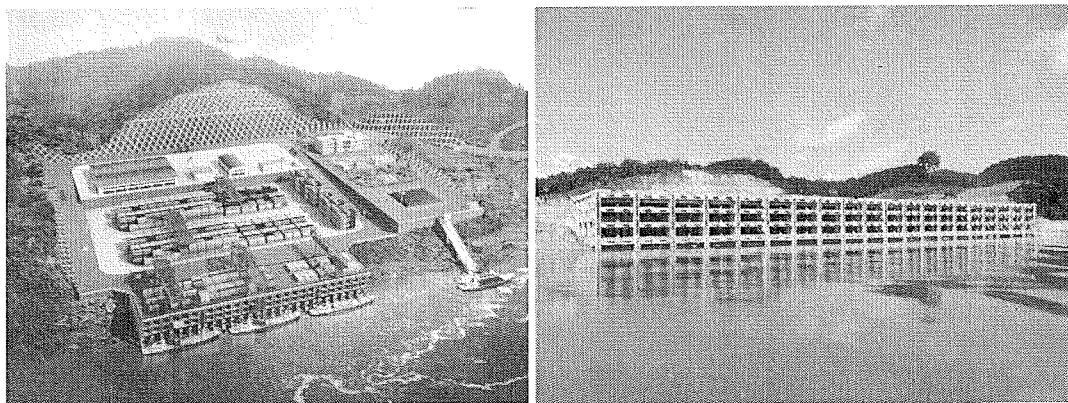
ท่าเรือกวนเหล่ย์



ภาพที่ 4-16 การขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกวนเหล่ย์  
ที่มา: จากเอกสารแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

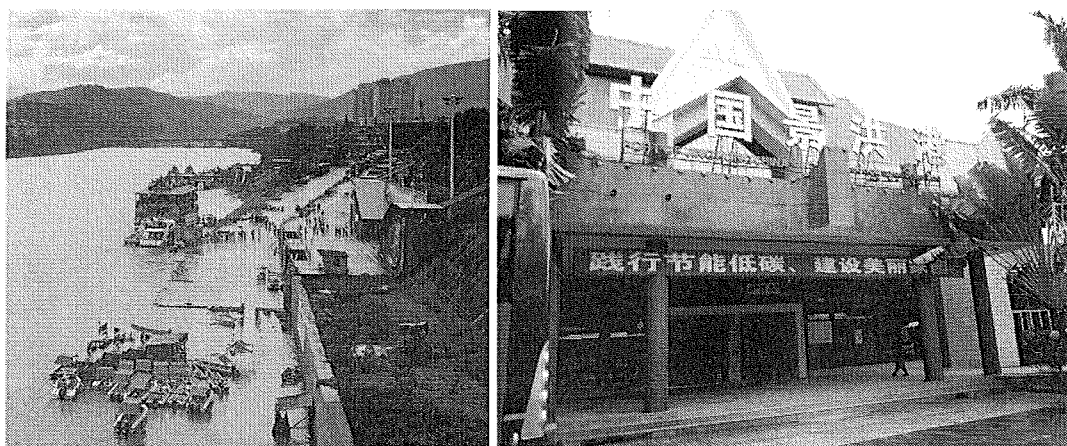
ท่าเรือกวนเหล่ย์ อยู่ในประเทศจีน ห่างจากท่าเรือเชียงแสน 265 กิโลเมตร และอยู่ก่อนท่าเรือจิ่งหงประมาณ 80 กิโลเมตร จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการว่า ใช้เวลาประมาณ 18 ชั่วโมง ในกรณีระดับน้ำดี ถ้าระดับน้ำไม่ดี ก็ใช้เวลาอยู่ที่ประมาณ 24 ชั่วโมง ในปัจจุบันสินค้าไทยสามารถวิ่งขึ้นไปได้ไกลสุดคือท่าเรือกวนเหล่ย์ จากนั้นก็ใช้วิธีการขนส่งทางบกในการกระจายสินค้าไปยังสิบสองปันนาและนครคุนหมิงต่อไป

#### ท่าเรือกานหลานป่า



ภาพที่ 4-17 การก่อสร้างท่าเรือคอนเทนเนอร์กานหลานป่า  
ที่มา: เอกสารแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

เป็นท่าเรืออยู่ถัดจากท่าเรือกวนเหล่ยไปทางท่าเรือจิ่งหง โดยอยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหง ประมาณ 27 กิโลเมตร ปัจจุบันยังไม่เปิดดำเนินการใช้งาน แต่ทางการจีนกำลังพัฒนาให้เป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ในแม่น้ำโขง โดยต้องการที่จะขนคอนเทนเนอร์ผ่านแม่น้ำโขงมาขึ้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน หากการก่อสร้างแล้วเสร็จ เรือไทยก็สามารถวิ่งเข้ามาที่ท่าเรือกานหลานป่าได้ แต่อุปสรรคตอนนี้ก็ประการหนึ่งคือระดับน้ำในแม่น้ำโขงยังไม่ลึกพอ จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ได้กล่าวว่าทางการจีนจะทำการเพิ่มระดับน้ำโขงโดยควบคุมด้วยอัตราการปล่อยน้ำที่เขื่อนจิ่งหง ซึ่งอยู่เหนือขึ้นไปอีก



ภาพที่ 4-18 ท่าเรือจิ่งหง  
ที่มา: ภาพถ่ายจากผู้วิจัย

### ท่าเรือจิ่งหง

ปัจจุบันเรือสินค้าจากประเทศไทยไม่สามารถวิ่งเข้ามาที่ท่าเรือจิ่งหงได้แล้ว เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงลดต่ำลง ปัจจุบันทางการจีนใช้ท่าเรือสำหรับขนสินค้าในประเทศและสำหรับการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ สำหรับเรือท่องเที่ยวไทยก็มีบริษัทแม่โขงเคลด้าที่ทำธุรกิจเรือท่องเที่ยวในเส้นทางเชียงแสน-สิบสองปันนาอยู่ แต่ยังไม่มียเรือโดยสารประจำทาง

### สภาพเส้นทางรถขนส่งในแม่น้ำโขง

ในแม่น้ำโขงยังมีเกาะแก่งอยู่หลายจุด ดังนั้นการล่องเรือต้องใช้ความระมัดระวัง ในอนาคตทางการจีนมีโครงการระเบิดเกาะแก่งที่เป็นอุปสรรคในการล่องเรือ ซึ่งน่าจะทำให้การเดินทางสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น

จากเส้นทางการขนส่งทางแม่น้ำโขงปัจจุบันพบว่าสินค้าส่วนใหญ่ไปขึ้นที่ท่าเรือสปป  
หลวงและท่าเรือกวนเหล่ย และยังไม่มีการบรรทุกคอนเทนเนอร์เนื่องจากระดับน้ำในแม่น้ำโขงยัง  
ไม่ลึกพอ ดังนั้นการขนส่งที่ต้องการใช้ตู้คอนเทนเนอร์จึงต้องขนส่งผ่านเส้นทาง R3A เท่านั้น

แต่หากในอนาคตทางการจีนทำการเปิดใช้ท่าเรือกานหลานป้าและปรับเพิ่มระดับน้ำใน  
แม่น้ำโขงเพื่อให้เรือคอนเทนเนอร์ผ่านได้ การขนส่งผ่านทางแม่น้ำก็คงมีความคึกคักขึ้นไม่แพ้เส้น  
ขนส่งทางบก เนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่ถูกกว่า ไม่ต้องเสียเวลาเคลียร์สินค้าในด่านประเทศลาว  
เหมือนเส้นทางบก ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ที่ด่านบ่อเต็นอีกด้วย และไม่ต้องผ่าน  
เส้นทางผ่านเขาที่สูงชัน ทำให้ระยะเวลารวมในการขนส่งทางน้ำ เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งทาง  
บกแล้ว ไม่ได้แตกต่างกันมากนัก

### 3. เปรียบเทียบการขนส่งทางบกและแม่น้ำโขง

จากการลงพื้นที่ศึกษาสามารถสรุปจุดแข็งและจุดอ่อนของการขนส่งทางแม่น้ำโขงและ  
ทางบก R3A เปรียบเทียบกันได้ดังนี้

ตารางที่ 4-1 การเปรียบเทียบจุดอ่อนและจุดแข็งระหว่างทางแม่น้ำโขงและทางบก R3A

โหมดขนส่ง	จุดแข็ง	จุดอ่อน
R3A	1. ขนส่งได้เร็วกว่าทางแม่น้ำโขง	1. ค่าขนส่งแพงกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง
	2. สามารถขนตู้คอนเทนเนอร์ได้	2. ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายผ่านด่านถึง 3 ประเทศ
	3. ขนสินค้าที่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์เย็นและควบคุมอุณหภูมิสินค้าได้	3. ต้องเปลี่ยนรถบรรทุกเพื่อวิ่งต่อเข้าประเทศจีน
	4. คาดการณ์เวลาขนส่งได้แน่นอนกว่า	4. เส้นทางสูงชัน มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูง
	5. ขนส่งได้ตลอด 24 ชั่วโมง	5. ปริมาณขนส่งต่อเที่ยวได้น้อยกว่าทางเรือ
	6. ไม่มีประวัติการปล้นรถบรรทุกสินค้า	6. การขนส่งทางบกหรือกว่าแม่น้ำโขงต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์เย็น
	7. คนขับรถมีจุดนอนพักระหว่างทางได้หลายจุด	

## ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

โหมดขนส่ง	จุดแข็ง	จุดอ่อน
แม่น้ำโขง	1. ค่าขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางบก R3A	1. ขนส่งช้ากว่าทางบก R3A
	2. สามารถขนส่งไปที่ประเทศจีนได้เลยโดยไม่ต้องผ่านด่านที่ประเทศลาว	2. ไม่สามารถขนตู้คอนเทนเนอร์ได้
	3. เส้นทางมีความปลอดภัยกว่าเส้นทางบก R3A	3. มีเรือสินค้าที่มุดูเก็บความเย็นน้อย
	4. มีโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย	4. คาดการณ์ระยะเวลาได้ยาก ขึ้นกับระดับและกระแสน้ำ
	5. ปริมาณขนส่งต่อเที่ยวได้มากกว่ารถบรรทุก	5. ช่วงน้ำลดไม่สามารถขนส่งได้
	6. น้ำโขงมีความเย็นช่วยรักษาคุณภาพสินค้าได้	6. เคยมีการปล้นเรือสินค้า
		7. มีจุดจอดพักที่ปลอดภัยน้อย

จะเห็นว่า การขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำต่างมีข้อดีและข้อเสียต่างกัน เช่นถึงแม้การขนส่งทางน้ำจะราคาถูกกว่า แต่การขนส่งทางเรือปัจจุบันยังไม่รองรับการขนตู้คอนเทนเนอร์ทั้งแบบปรกติหรือตู้คอนเทนเนอร์เย็นได้ ดังนั้นพวกผลไม้สดจึงนิยมส่งทางบก แต่ถ้าเป็นอาหารแช่แข็ง ก็ยังพบว่านิยมที่จะส่งทางแม่น้ำมากกว่า เนื่องจากสามารถส่งได้ปริมาณมาก ต้นทุนถูกกว่า และแม่น้ำโขงยังมีความเย็นทำให้อาหารแช่แข็งไม่ละลายรวดเร็ว จากการลงพื้นที่พบว่ามีการใช้ฝัมนวมคลุมด้านบนสินค้าอีกทางหนึ่ง เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำแข็งละลายมากเกินไปอีกด้วย และเรือจีนบางลำก็มีตู้เย็นสำหรับเก็บสินค้าแช่แข็งแล้ว

ข้อมูลถัดไปเป็นการสำรวจผู้ให้บริการขนส่งในเรื่องค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยมีการแยกเป็นช่วงการขนส่ง โดยการขนส่งทางแม่น้ำโขงเริ่มจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปจนถึงนครคุนหมิง และเส้นทางบกเริ่มจากด่านเชียงของไปจนถึงนครคุนหมิง ในเส้นทางขนส่งทางแม่น้ำโขงจะขนส่งไปจนถึงท่าเรือกว๋นเหล่จากนั้นก็ใช้รถบรรทุกวิ่งในเส้นทางทางบกจนถึงนครคุนหมิง ซึ่งจะเป็นลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ส่วนการขนส่งทางบกนั้นใช้เส้นทางทางบกตั้งแต่อำเภอเชียงของไปจนถึงนครคุนหมิงได้เลย เพียงแต่ต้องทำการเปลี่ยนรถบรรทุกที่ด่านบ่อเต็นก่อนที่จะวิ่งต่อเข้าประเทศจีน



### เปรียบเทียบระยะเวลาทางและต้นทุน

ในเรื่องค่าใช้จ่ายของการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงและผ่านเส้นทาง R3A นั้น พบว่าการคิดราคายังไม่มีมาตรฐาน ในแต่ละบริษัทมีการคิดราคาที่แตกต่างกันไป ทั้งการคิดราคาแบบเหมาคันรถ การคิดราคาตามน้ำหนักและการคิดราคาตามปริมาตร ดังนั้นการจะสอบถามค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ตายตัว ตามระยะทางที่ชัดเจนจึงเป็นไปได้ยาก ทางผู้วิจัยจึงได้จำลองตารางการประมาณค่าขนส่ง โดยแยกตามระยะทางในแต่ละช่วง ส่วนค่าใช้จ่ายนั้นคิดเป็นราคาขนส่งตลอดเส้นทาง ไม่สามารถแยกเป็นช่วง ๆ ได้ เนื่องจากการขนส่งส่วนใหญ่ปลายทางจะอยู่ที่สิบสองปันนาหรือนครคุนหมิง ค่าขนส่งจึงจะคิดเหมารวมทั้งค่าใช้จ่ายในการผ่านด่าน ค่าภาษีนำเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่มและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่ง โดยข้อมูลมาจากการสอบถามมาจากผู้ขนส่งทางบก 3 รายและผู้ขนส่งทางน้ำ 2 ราย

ในเรื่องค่าใช้จ่ายด้านภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการขนส่งนั้น สรุปได้ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายในการเดินพิธีการของด่านแต่ละประเทศ
2. ค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น

ค่าภาษีส่งออก คิดเป็น 0% เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่จะยกเว้นภาษีอากรขาออก ส่วนภาษีนำเข้าก็ไม่ได้นำมาคำนวณเนื่องจากต้องทราบมูลค่าสินค้าที่ส่งออก แต่จากข้อมูลเรื่องภาษีที่เกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้าประเทศจีนมีดังนี้ ค่าภาษีนำเข้า (Tariff) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (Vat) ภาษีสินค้าฟุ่มเฟือย (Consumption Tax) ของประเทศจีน โดยปัจจุบันมีประเทศไทยสามารถใช้สิทธิภายใต้สนธิสัญญา ACFTA โดยมีการแบ่งสินค้าเป็น 3 ประเภทคือ สินค้าปรกติ (NL) อัตราภาษี 0% สินค้าอ่อนไหว (SL) อัตราภาษี 20% และลดเป็น 0-5% ภายในปี 2061 และสินค้าอ่อนไหวมาก (HSL) อัตราภาษีมากกว่า 100% และลดเป็น 50% ในปี 2558

ในรายการสินค้าที่นำมาเปรียบเทียบเป็นสินค้าปรกติที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า แต่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มแบ่งเป็นสินค้าเกษตร 13% และสินค้าเกษตรแปรรูป สินค้าอุตสาหกรรมและอื่น ๆ 17%

ในเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งนั้นมีการสอบถามข้อมูลจากผู้ขนส่ง คนขับรถ และเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้งที่ด่านเชียงของและท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยเฉพาะระยะเวลาการผ่านด่านมีเงื่อนไขเข้ามาประกอบค่อนข้างมาก อาทิเช่น ผู้สินค้าที่เข้ามาจะต้องมีการเอ็กเชอร์รี่หรือไม่ หลังจากเอ็กเชอร์รี่ต้องมีการเปิดตรวจหรือไม่ ผู้ที่ทำการเปิดตรวจมีรายการสินค้าจำนวนมากหรือไม่ และหลังจากตรวจแล้วพบความผิดปกติทั้งในเรื่องการแจ้งรายการสินค้าไม่ครบหรือการแจ้งรายการสินค้าผิดประเภทเป็นต้น ตามปรกติหากไม่พบปัญหาและไม่มีการเปิดตรวจผู้สินค้าก็ใช้

เวลาประมาณ 30 นาที หากมีปัญหาที่อาจจะใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมงขึ้นไป ดังนั้นในการวิจัยนี้จะกำหนดระยะเวลาในการผ่านด่านในแต่ละประเทศอยู่ที่ 1 ชั่วโมง ซึ่งจากการสอบถามทั้งที่ทำเรือพาณิชย์เชียงของและด่านเชียงของพบว่าทั้งการผ่านแดนทางน้ำและทางบก รวมถึงการผ่านแดนในแต่ละประเทศมีเวลาใกล้เคียงกัน เพียงแต่ก่อนที่จะทำการผ่านด่านที่ด่านบ่อเต็นต้องมีการขนถ่ายสินค้า ซึ่งจะเสียเวลาอยู่ที่ประมาณ 3 ชั่วโมงเมื่อรวมขั้นตอนการเดินเอกสารที่ด่านบ่อเต็นก็รวมเวลาประมาณ 4 ชั่วโมง แต่งานวิจัยนี้ไม่ได้คิดรวมระยะเวลาสูญเสียอื่น ๆ เช่น ในกรณีการขนส่งทางแม่น้ำโขง ไม่ได้คำนวณการเสียเวลาจากเดินเรือไม่ได้หรือเดินเรือได้ช้าเนื่องจากระดับน้ำต่ำลงหรือเวลาการแวะหยุดพักซึ่งเป็นเวลาที่ไม่สามารถคำนวณกำหนดตายตัวได้ ส่วนในเส้นทางทางบกไม่ได้คำนวณเวลาจากการล่าช้าเนื่องจากอุบัติเหตุหรือสภาพถนนไม่ดี เช่น ดินถล่ม ถนนลื่น ฝนตกหนัก การหยุดนอนพักในประเทศลาว เป็นต้น ซึ่งเวลาดังกล่าวก็ไม่สามารถคาดการณ์ที่แน่นอนได้เช่นกัน แต่จากการสอบถามผู้ขนส่งส่วนใหญ่ก็แจ้งว่า หากเป็นการขนส่งทางบกถ้านับเวลาจากกรุงเทพไปยังคุนหมิงก็ใช้เวลาประมาณ 3-5 วัน แต่หากเป็นทางเรือก็เสียเวลาเพิ่มอีก รวมแล้วใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน เป็นต้น ข้อมูลค่าใช้จ่ายจากการสอบถามจากผู้ขนส่งทั้งหมด 5 ราย สรุปได้ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4-2 การเปรียบเทียบค่าขนส่งระหว่างทางแม่น้ำโขงและทางบก R3A

แม่น้ำโขง	ทำเรือพาณิชย์ เชียงแสน (น้ำ)	ทำเรือเชียงแสน ทำเรือกว๋นเหลย (น้ำ)	ทำเรือ กว๋นเหลย (น้ำ)	ทำเรือกว๋นเหลย สิบสองปันนา (บก)	สิบสองปันนา นครคุนหมิง (บก)	รวม
ระยะทาง (กม.)	0.00	265.00	0.00	122.00	520.00	907.00
ระยะเวลา (ชม.)	3.00	24.00	3.00	4.00	7.00	41.00
ค่าขนส่ง (บาท/ กก.)	เนื้อสัตว์แช่แข็ง					4.50
	ผลไม้สด					5.50
	สินค้าอุปโภคบริโภค					40.00

ถนน R3A	ด่าน เชียงของ	ด่าน ห้วยทราย	ด่านห้วย ทราย ด่านบ่อเต็น	ด่าน บ่อเต็น	ด่าน ม่ห่าน	ด่านม่ห่าน สิบสองปันนา	สิบสองปันนา นครคุนหมิง	รวม
ระยะทาง (กม.)	0.00	1.00	228.00	0.00	1.00	172.00	520.00	922.00
ระยะเวลา (ชม.)	1.00	1.00	7.00	4.00	1.00	4.00	7.00	25.00
ค่าขนส่ง (บาท/ กก.)	เนื้อสัตว์แช่แข็ง							5.00
	ผลไม้สด							7.00
	สินค้าอุปโภคบริโภค							45.00

ที่มา: จากการสอบถามผู้ประกอบการขนส่งทั้งหมด 5 ราย

### ระยะทาง

ระยะทางรวมทางแม่น้ำจะสั้นกว่าทางบกประมาณประมาณ 15 กิโลเมตร

จากตารางข้างต้นจะคิดระยะทางกำหนดเอาไว้เป็นช่วง ๆ จากการสอบถามพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่งแล้วแต่ไม่สามารถให้ระยะทางที่แน่นอนได้ ดังนั้นระยะทางข้างต้นในส่วนระยะทางของแม่น้ำโขงนั้นเอาข้อมูลมาจากเอกสารประกอบการบรรยายแนะนำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งระบุว่าระยะทางในแม่น้ำโขงตั้งแต่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนจนถึงท่าเรือกวนเหล้อยู่ที่ 265 กิโลเมตร ในส่วนเส้นทางทางบกนั้นใช้โปรแกรมแผนที่ของกูเกิ้ลในการค้นหาระยะทางในแต่ละจุด

### ระยะเวลา

ทางแม่น้ำจะใช้เวลานานกว่าประมาณ 16 ชั่วโมง

สาเหตุที่เวลาไม่ต่างกันมาก เนื่องจากการขนส่งทางน้ำเป็นแค่ช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ประมาณ 265 กิโลเมตร จากนั้นก็ใช้เวลาทางบกขนส่งตามปกติ นอกจากนี้การขนส่งทางน้ำไม่ต้องขนสินค้าผ่านด่านในประเทศลาว จึงไม่เสียเวลาที่ด่าน แต่ทางบกต้องเสียเวลาที่ด่านประเทศลาวคือด่านห้วยทรายกับด่านบ่อเต็น 2 ด่าน จึงเป็นสาเหตุให้ระยะเวลาการขนส่งทางน้ำกับทางบกไม่แตกต่างกันมากนัก โดยระยะเวลาในตารางใช้การสอบถามพนักงานขับรถและผู้ประกอบการขนส่งแทน เนื่องจากหากใช้โปรแกรมแผนที่ในกูเกิ้ลแล้วระยะเวลาจะสั้นกว่าความเป็นจริงมาก สาเหตุเนื่องใน โปรแกรมแผนที่จะคิดระยะเวลาเดินทางโดยรถยนต์ไม่ใช่รถบรรทุกสินค้า และไม่คิดระยะเวลาที่ต้องสูญเสียเพิ่มเติมในช่วงถนนสูงชันและในช่วงผ่านชุมชน ซึ่งรถต้องขับช้าไม่สามารถวิ่งทำความเร็วได้

### ค่าใช้จ่าย

จากการสำรวจข้อมูลสินค้าทั้ง 3 ประเภทพบว่า การขนส่งทางเรือมีต้นทุนค่าขนส่งกว่าทางบกดังต่อไปนี้

เนื้อสัตว์แช่แข็ง                      การขนส่งทางน้ำจะถูกกว่าทางบก 0.50 บาทต่อกิโลกรัม

ผลไม้สด                                      การขนส่งทางน้ำจะถูกกว่าทางบก 1.50 บาทต่อกิโลกรัม

สินค้าอุปโภคบริโภค                      การขนส่งทางน้ำจะถูกกว่าทางบก 5.00 บาทต่อกิโลกรัม

การคิดค่าขนส่งนั้น มีการคิดหลายวิธี ในการขนส่งทางแม่น้ำโขง จะมีการคิดค่าขนส่งตามน้ำหนัก โดยคิดเป็นค่าขนส่งต่อตัน หรือเป็นการจ่ายเหมาเรือทั้งลำ ไม่นิยมคิดเป็นกิโลกรัม เนื่องจากการขนส่งทางเรือจะนิยมใช้การส่งสินค้าปริมาณมาก หากเป็นสินค้าจำนวนน้อยก็นิยมส่งทางรถมากกว่า เนื่องจากหากส่งปริมาณน้อยต้นทุนรวมก็ไม่ได้แตกต่างกันมากแต่สามารถส่งสินค้า

ได้เร็วยิ่งขึ้นและมีความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าจากการยกขนน้อยกว่า และสินค้าบางประเภทที่มีน้ำหนักเบา ก็จะมีการคิดตามปริมาตรแทนการคิดค่าขนส่งจากน้ำหนัก

ในส่วนของทางบกจะมีวิธีคิดค่าขนส่งคล้ายกับทางแม่น้ำคือ มีการคิดตามน้ำหนัก คิดตามปริมาตร หรือคิดเหมารถทั้งคัน แต่ในกรณีการขนส่งทางบกนั้น หน่วยในการคิดไม่ได้มีแค่เป็นตัน แต่ยังมีราคาต่อกิโลกรัมด้วย เนื่องจากสินค้าที่มีปริมาณน้อย ก็นิยมส่งทางรถบรรทุก โดยผู้ขนส่งจะทำการรวบรวมสินค้าแต่ละชนิดและส่งไปในคราวเดียวกัน แต่สำหรับการขนส่งที่มีปริมาณมาก ก็เป็นราคาเป็นตันเช่นเดียวกับการขนส่งทางเรือ ทางด้านราคาการขนส่งของสินค้าแต่ละประเภะนั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะคิดเป็นราคารวมทุกอย่าง ทั้งค่าขนส่ง ค่าทำพิธีการในแต่ละด่าน และค่าภาษีนำเข้าเป็นต้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสินค้าแต่ละชนิดมีค่าขนส่งที่ต่างกัน เนื่องจากภาษีนำเข้าก็ไม่เท่ากัน โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคมีอัตราภาษีสูง และเนื่องจากน้ำหนักเบา ค่าขนส่งก็สูงกว่าสินค้าอื่น ๆ เป็นต้น สามารถสรุปค่าขนส่งของสินค้าแต่ละประเภทได้ดังต่อไปนี้

สินค้าประเภทเนื้อสัตว์แช่แข็ง สินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่จะส่งออกไปยังประเทศจีน โดยทางแม่น้ำโขงมากกว่าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน โดยใช้การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เย็นจากกรุงเทพฯมายังท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จากนั้นขนลงเรือที่สามารถทำความเย็นได้ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือจีน และอีกแบบหนึ่งคือเรือลาว จะใช้วิธีคลุมด้วยผ้าคลุมเพื่อรักษาความเย็น

สินค้าประเภทผลไม้สดส่วนใหญ่จะส่งทางบก R3A มากกว่าส่งผ่านท่าเรือพาณิชย์แสน ถึงแม้การขนส่งทางน้ำจะมีเรือที่มีตู้ทำความเย็นอยู่ก็ตาม แต่ด้วยขนาดตู้ที่ใหญ่ การรักษาอุณหภูมิทำได้ไม่ดีเท่าตู้คอนเทนเนอร์เย็นซึ่ง การส่งผลไม้สดจะต้องมีการทำอุณหภูมิให้ได้ตามมาตรฐานตลอด และตอนที่ไปจอดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็นก็จะมีการตรวจสอบอุณหภูมิในตู้ด้วยว่าได้ตามที่กำหนดไว้หรือไม่ ค่าขนส่งผลไม้สดราคาขนส่งจะสูงกว่าเนื้อสัตว์แช่แข็ง เนื่องจากการขนส่งผลไม้ที่ต้องใช้ตู้รักษาอุณหภูมิไม่ใช่ตู้ทำความเย็นธรรมดา ผู้ประกอบการขนส่งรายหนึ่งแจ้งว่าราคาเหมาตู้จากกรุงเทพฯไปยังด่านบ่อเต็นหากเป็นการขนเนื้อสัตว์แช่แข็ง โดยใช้ตู้เย็นธรรมดา ราคาจะอยู่ที่ 40,000 บาทต่อเที่ยว แต่หากเป็นการขนส่งผลไม้ซึ่งต้องมีการควบคุมอุณหภูมิราคาจะอยู่ที่ 80,000 บาทต่อเที่ยว

สินค้าประเภทเครื่องอุปโภคบริโภค เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักเบาซึ่งค่าส่งสินค้าจะคำนวณจากปริมาตรของสินค้าประกอบการคิดค่าขนส่งด้วยและยังนิยมคิดเหมาเป็นเที่ยวหากสินค้าที่ส่งมีปริมาณมาก นอกจากค่าขนส่งที่แพงกว่าสินค้า 2 ประเภทแรกแล้ว ค่าภาษีอากรขาเข้าสินค้าก็สูงด้วย จึงทำให้ค่าขนส่งสินค้าประเภทนี้มากกว่าสินค้าประเภทอื่นเกือบ 10 เท่า แต่มูลค่าต่อกิโลกรัมส่วนใหญ่ก็มากกว่าสินค้าอื่น ๆ ด้วย มีผู้ประกอบการขนส่งรายหนึ่งให้ข้อมูลว่าหากเป็นการส่ง

เครื่องสำอางค์ไปคุณหมิง ค่าขนส่งคิดเป็นกิโลกรัมแรก 180 บาท กิโลกรัมถัดไปคิดค่าขนส่ง  
กิโลกรัมละ 80 บาท ซึ่งค่อนข้างแพง โดยที่ค่าใช้จ่ายหลักคือค่าภาษีนำเข้านั่นเอง

## บทที่ 5

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### การขนส่งทางบก R3A

ปัจจุบันถนนตั้งแต่ตัวเมืองเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของจะยังเป็นถนน 2 เลนเป็นส่วนใหญ่ แต่ก็กำลังมีการเพิ่มเส้นทางและทำการขยายเส้นทางเพิ่มเติมและเริ่มเปิดใช้งานไปบางส่วนแล้ว ส่วนถนนในฝั่งประเทศจีนตั้งแต่ด่านโม่หนาน ไปจนถึงช่วงสิบสองปันนา จะเป็นถนน 2 เลนวิ่งผ่านภูเขาและมีถนน 4 เลนในช่วงผ่านเมืองใหญ่ ทางฝั่งจีนมีการตัดคูโมงค์ทำให้ไม่มีช่วงถนนคดเคี้ยวบ้าง แต่ถนนก็มีสภาพดีและไม่สูงชัน ส่วนช่วงตั้งแต่สิบสองปันนาไปยังนครคุนหมิงเป็นถนน 4 เลนจนถึงยู่ตี และตั้งแต่อยู่ตีไปถึงนครคุนหมิงเป็นถนน 6 เลน ดังนั้นถนนในฝั่งไทยและฝั่งจีนจึงวิ่งได้ดี จะติดปัญหาเพียงแค่นถนนในช่วงที่อยู่ในประเทศลาวคือช่วงด่านห้วยทรายไปจนถึงด่านบ่อเต็น ซึ่งถนนค่อนข้างคดเคี้ยวและสูงชัน มีปัญหาถนนเป็นหลุมเป็นบ่อและดินถล่มมาจากภูเขา พบอุบัติเหตุเรื่องรถลื่นไถลออกนอกเลนและตกเหวจนทำให้สินค้าเสียหายบ่อยครั้ง ประกอบกับชาวลาวนิยมสร้างบ้านชิดถนน ทำให้แม้ถนนเป็นทางเรียบไม่ใช่ช่วงภูเขาก็ก็นำรถวิ่งเร็วได้

แต่อย่างไรก็ตามแม้การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A ยังมีปัญหาตามที่ระบุข้างต้น แต่เนื่องจากระยะเวลาและระยะเวลาในการส่งสินค้าตั้งแต่จังหวัดเชียงรายไปยังนครคุนหมิงมณฑลยูนนานรวมเพียงประมาณ 25 ชั่วโมง แม้รวมระยะเวลาการจอดหยุดพักและอุปสรรคอื่นแล้ว ก็ไม่เกิน 3 วัน ซึ่งบริษัทขนส่งส่วนใหญ่ก็รับประกันระยะเวลาการขนส่งอยู่ที่ 3-5 วัน ซึ่งเมื่อเทียบกับการขนส่งทางทะเลซึ่งส่งสินค้าไปที่กวางโจวและใช้รถบรรทุกวิ่งไปต่อยังนครคุนหมิงรวมระยะเวลาประมาณ 10 วัน ส่วนการขนส่งทางอากาศก็มีราคาแพง ดังนั้นเส้นทาง R3A นี้จึงเป็นที่นิยมในการใช้เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนตอนใต้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากที่มีการเริ่มเปิดใช้สะพานตั้งแต่ปลายปี 2555 ซึ่งทำให้รถบรรทุกไม่จำเป็นต้องขึ้นแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขงอีกต่อไป การขนส่งเส้นนี้จึงเป็นที่จับตามองและมีปริมาณการขนส่งมากขึ้นทุกปี จากการสอบถามผู้ประกอบการขนส่งบางราย ยังเลือกที่จะใช้เส้นทาง R3A ในการส่งสินค้าไปยังนครคุนหมิงเพื่อทำการกระจายสินค้าไปทั่วประเทศจีนอีกด้วย

#### แนวทางในการพัฒนาเส้นทาง R3A เพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1. เพิ่มป้ายจราจรเพื่อบอกเตือนต่าง ๆ ตลอดเส้นทางให้มากขึ้น เช่น ทางสูงชัน ระวังดินถล่ม ระวังถนนลื่น

2. เพิ่มเลนวิ่งรถเป็น 3 เลนในช่วงขึ้นเขาสูงชันเพื่อให้รถขึ้นเขาและลงเขาวิ่งสวนกันได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น
3. จัดหางบประมาณสร้างอุโมงค์ในจุดที่สูงชันและมีปัญหาดินถล่มบ่อยครั้ง โดยอาจจะร่วมลงทุนระหว่างประเทศไทยและประเทศจีนเนื่องจากเป็นผู้ได้รับประโยชน์ในการขนส่งเส้นทางนี้เป็นหลัก
4. สร้างมาตรฐานและระเบียบในการขับขี่ร่วมกันให้กับคนขับรถทั้ง 3 ชาติ เพื่อให้คนขับรถขับขี่ภายใต้ระเบียบเดียวกัน
5. กำหนดให้มีการทำประกันสินค้าในการวิ่งผ่านเส้นทางดังกล่าวเพื่อลดความเสียหายในกรณีที่สินค้าเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
6. กำหนดระยะเวลาการเปิดปิดด่านให้ตรงกันทั้ง 3 ประเทศ
7. ยกเลิกการเปลี่ยนตู้ที่ด่านบ่อเต็นโดยให้รถไทยและรถจีนสามารถวิ่งผ่านไปได้โดยตรงเพื่อลดระยะเวลาการถ่ายสินค้า และป้องกันความเสียหายกับตัวสินค้า

### การขนส่งทางแม่น้ำโขง

การขนส่งทางแม่น้ำโขงมีมานานแล้ว ก่อนที่จะมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบก ซึ่งในอดีตมีการขนส่งจากท่าเรือเวียงเชียงแสนไปจนถึงท่าเรือจิ่งหง แต่หลังจากที่มีการสร้างเขื่อนจิ่งหงทำให้ระดับน้ำโขงต่ำลง ปัจจุบันจึงสามารถส่งไปได้ถึงแค่ท่าเรือกวนเหลย ซึ่งอยู่ห่างจากท่าเรือจิ่งหงถึง 122 กิโลเมตร แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งผ่านทางแม่น้ำยังมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกและระยะเวลาไม่ได้แตกต่างจากการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A มากนัก ดังนั้นความต้องการในการขนส่งทางแม่น้ำจึงยังคงสูงขึ้นเรื่อย ๆ

ปัจจุบันทางประเทศไทยมีการสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือแห่งใหม่เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขงของ 4 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง และจากสถิติการขนส่งยังพบว่าปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นทุกปี

ทางด้านประเทศจีนก็ยังมีความสนใจในการพัฒนาเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงอยู่ เนื่องจากเรือจากประเทศจีนล่องตามน้ำ ทำให้ขนส่งได้รวดเร็วและประหยัดต้นทุนทางเชื้อเพลิงได้มากกว่าไทย ซึ่งวิ่งทวนน้ำขึ้นไป แต่จากปัญหาที่ระดับน้ำโขงไม่ลึกมาก ดังนั้นเรือที่วิ่งในเส้นทางนี้จึงเป็นเรือขนาดเล็กและขนาดกลาง ซึ่งยังไม่สามารถขนตู้คอนเทนเนอร์หลาย ๆ ตู้ได้ ตอนนี้องค์การจีนกำลังก่อสร้างท่าเรือกานหลานป่า ซึ่งจะเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งแรกในเส้นทางขนส่งผ่านแม่น้ำโขง แต่ก่อนที่จะมีการเปิดใช้เส้นทางแม่น้ำในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ก็ยังต้องมีการปรับปรุงทั้งการเพิ่มระดับน้ำในแม่น้ำโขงให้สูงขึ้นและการระเบิดเกาะแก่งที่เป็นอุปสรรคตาม

จุดต่าง ๆ ในลำน้ำเสียก่อน ซึ่งถึงแม้การก่อสร้างท่าเรือคอนเทนเนอร์จะคืบหน้าไปมาก แต่ยังไม่มีการกำหนดการเปิดใช้อย่างเป็นทางการ และหากมีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้ว คาดว่าการขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขงนี้จะมีปริมาณมากขึ้น โดยเฉพาะเรือจีนซึ่งได้เปรียบจากการอยู่ต้นน้ำ สามารถวิ่งล่องตามน้ำลงมาได้ และทางการจีนต้องการขนส่งสินค้าผ่านไทยไปยังท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือระนองเพื่อทำการกระจายสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ มากขึ้น

### แนวทางในการพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำโขงเพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น

1. รักษาระดับน้ำโขงโดยการควบคุมการปล่อยน้ำที่เขื่อนจิ่งหง และมีการแจ้งข้อมูลข่าวสารให้กับคนเดินเรืออย่างใกล้ชิด
2. ระเบิดหินโสโครกที่กีดขวางการขนส่งเพื่อให้เรือสามารถวิ่งได้เร็วและปลอดภัยมากขึ้น

### สรุปประเด็นจากการสัมภาษณ์

จากการสัมภาษณ์พบว่า มีประเด็นต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางภาคเหนือไปยังนครคุนหมิงแยกเป็นข้อ ๆ ดังต่อไปนี้

1. ด้านการตัดสินใจเลือกโหมดการขนส่งระหว่างทางบกและทางแม่น้ำโขง

จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเชียงของและท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนพบว่ามีความเห็นในลักษณะเดียวกันว่า ปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการตัดสินใจเลือกโหมดการขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับ 1. ชนิดสินค้า 2. ต้นทุน และ 3. ระยะเวลา ตามลำดับ เช่น หากเป็นสินค้าประเภทผลไม้ก็นิยมส่งทางบกมากกว่าส่งทางแม่น้ำโขง แม้ต้นทุนการขนส่งทางแม่น้ำถูกกว่าแต่เนื่องจากไม่สามารถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถควบคุมอุณหภูมิได้ จึงต้องส่งทางบกแทน ผลไม้บางชนิดเช่น สับปะรดสามารถขนส่งได้ทั้ง 2 โหมดแต่นิยมส่งทางแม่น้ำมากกว่าเนื่องจากต้นทุนถูกกว่า หากเป็นสินค้าประเภทเนื้อสัตว์แช่แข็งจะมีการขนส่งทั้ง 2 โหมด แต่นิยมขนส่งทางแม่น้ำมากกว่าเนื่องจากต้นทุนที่ถูกกว่า แต่สำหรับผู้ประกอบการบางรายก็เลือกส่งทางบก แม้ต้นทุนจะสูงกว่าแต่ระยะเวลาเร็วกว่า เป็นต้น

และเจ้าหน้าที่ด่านทั้ง 2 ฝ่ายก็เห็นตรงกันว่า แม้มีการเปิดใช้งานสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จนทำให้การขนส่งทางบกมีความสะดวกมากขึ้น แต่ก็ไม่ปรากฏว่าปริมาณการขนส่งทางแม่น้ำจะน้อยลง ในทางตรงกันข้าม ยังมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และทางประเทศจีนก็ยังสนใจลงทุนเพื่อพัฒนาการขนส่งทางแม่น้ำให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นอีก



## 2. ด้านการพัฒนาการขนส่ง

ในส่วนการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการที่ให้สัมภาษณ์มีความเห็นตรงกันว่า ถนนมีการพัฒนาดีขึ้นกว่าเดิมมาก เพียงแต่ถนนบางช่วงแคบและสูงชัน ผู้ประกอบการขนส่งรายหนึ่งซึ่งเป็นชาวจีนมีความเห็นว่าควรขยายถนนให้มีขนาดกว้างขึ้นเพื่อให้การขนส่งสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นและควรมีการสร้างที่พักระหว่างทางให้คนขับรถสามารถจอดเพื่อหยุดพักผ่อนได้ ในส่วนพนักงานขับรถบริษัทแห่งหนึ่งก็ให้ความเห็นว่า ถนนในส่วนที่ประเทศจีนก่อสร้างนั้นมีหลุมและชำรุด ถนนบางช่วงสูงชันมาก โดยเฉพาะช่วงขึ้นเขา นอกจากนี้ยังมีปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เช่นฝนตกหรือน้ำมันรั่วทำให้ถนนลื่น ดินถล่มลงมาปิดขวางช่องทางจราจร และระเบียบคนขับรถของทั้ง 3 ประเทศที่ไม่เหมือนกัน ปัญหาเหล่านี้เป็นส่วนที่ควรร่วมกันแก้ไขเพื่อให้สามารถขับขี่ได้ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ในส่วนทางน้ำเจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเห็นว่าจีนควรมีการเพิ่มระดับน้ำในแม่น้ำโขงเพื่อใช้ในการขนส่งมากขึ้น ให้เรือสามารถเดินทางเข้าไปในจีนมากขึ้นทั้งในท่าเรือกานหลานป้าและท่าเรือจิ่งหง ซึ่งจะทำให้ค่าขนส่งถูกขึ้น ระยะทางที่วิ่งขึ้นบกสั้นลง และหากเป็นการกระจายสินค้าไปยังสิบสองปันนา หากสามารถขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือจิ่งหงได้ ก็สามารถส่งสินค้าจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนไปยังท่าเรือจิ่งหง สิบสองปันนาด้วยการขนส่งโหมคเดียว ผู้ประกอบการรายหนึ่งให้ความเห็นว่าท่าเรือใหม่นั้นไม่มีหลังคาตรงจุดการโหลดสินค้า ทำให้พนักงานร้อนมาก ต่างจากท่าเรือเก่าที่มีหลังคาตรงบริเวณ โหลดสินค้าและระยะทางก็ใกล้จื้นมากกว่าอีกด้วย

## 3. ด้านการผ่านแดน

ทางเจ้าหน้าที่ด่านเห็นว่าปัจจุบันระยะเวลาการผ่านด่านเหมาะสม ถึงแม้จะช้าบ้างในกรณีที่มีการสุ่มตรวจหรือรายการสินค้าในเอกสารไม่ตรงกับรายการสินค้าจริง ซึ่งตรงนี้ผู้ประกอบการสามารถแก้ไขให้เอกสารมีครบและถูกต้อง แต่ในความเห็นของผู้ประกอบการเห็นว่าการผ่านด่านในปัจจุบันใช้เวลานานและยุ่งยาก น่าจะมีการผ่อนปรนมากกว่านี้ โดยเฉพาะสินค้าเข้านั้นจะมีการตรวจเข้มงวดมาก โดยเปิดตู้ตรวจสินค้าแทบจะทุกรายการ

## 4. ด้านการถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนรถบรรทุกที่ด่านบ่อเต็น

ทั้งผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ด่านรวมถึงคนขับรถมีความเห็นตรงกันว่าควรทำการยกเลิก เนื่องจากเสียเวลา มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและเสี่ยงต่อสินค้าอาจเกิดความเสียหายระหว่างขนย้าย เจ้าหน้าที่ด่านเชียงของมีความเห็นว่าแม้จะยกเลิกการเปลี่ยนถ่ายสินค้าแล้วก็ตาม แต่ก็ควรมีการกำหนดเรื่องค่าตอบแทนให้กับประเทศลาว ในกรณีที่ประเทศไทยและประเทศจีนมีการขนส่งสินค้าระหว่างกัน เพื่อให้ประเทศลาวได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้า ซึ่งอาจจะทำให้สามารถบรรลุ

ข้อตกลงได้ง่าย พนักงานขับรถผู้ให้สัมภาษณ์มองว่าประชาชนชาวลาวยากจนและไม่สามารถผลิตสินค้าขึ้นมาขาย แม้เส้นทาง R3A จะพัฒนาให้สามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกแค่ไหนก็ตาม ประชาชนชาวลาวยังทำได้เพียงแค่มองประเทศไทยและประเทศจีนทำการค้าโดยที่ตนเองไม่ได้มีความเกี่ยวข้อง

#### 5. ด้านความปลอดภัยในการขนส่ง

เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนให้ข้อมูลว่า หลังจากที่มีการปล้นสินค้าเรือสินค้าจีน โดยนายหน่อคำและสังหารชาวจีนจำนวน 13 คน ได้มีการจัดเรือลาดตระเวนร่วมกันระหว่างประเทศไทย จีน พม่า ลาว โดยตั้งศูนย์ข้อมูลปฏิบัติการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดในแม่น้ำโขง(ศปปข)เพื่อดูแลความปลอดภัยให้เรือสินค้า นอกจากนี้ทางการจีนได้ตัดสินประหารนายหน่อคำเพื่อแสดงให้เห็นการลงโทษที่รุนแรงในกรณีการปล้นเรือสินค้า จึงเห็นว่าปัจจุบันการขนส่งทางแม่น้ำโขงมีความปลอดภัย แต่สภาพแม่น้ำโขงที่ยังมีเกาะแก่งเป็นจำนวนมาก จึงยังต้องเดินเรือด้วยความระมัดระวัง ส่วนเจ้าหน้าที่ด่านเชียงของก็เห็นว่า การขับรถผ่านช่วงประเทศลาว ไม่มีปัญหาเรื่องการดักปล้นสินค้า แม้เส้นทางจะเป็นเส้นทางตามภูเขาแต่ตลอดเส้นทางก็มีตำรวจลาดคอยตรวจตราเป็นจุด ๆ อีกทั้งระหว่างทางยังมีบ้านเรือนของชาวลาวอยู่เป็นระยะ ๆ เพียงแต่ด้วยสภาพถนนที่สูงชันและคดเคี้ยวหากขับรถไม่ระวังอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุทำให้สินค้าเสียหายได้ นอกจากนี้พนักงานขับรถบริษัทแห่งหนึ่งยังให้ความเห็นว่า มีคนขับรถร่วมใช้ถนนเส้นเดียวถึง 3 ประเทศ จึงมีความเข้าใจที่ไม่ตรงกันในเรื่องกฎจราจร ดังนั้นจึงควรมีการอบรมและตั้งกฎระเบียบในการขับขี่ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

## บรรณานุกรม

- กสิกรไทย. (2558). กฎระเบียบการค้าที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการค้าระหว่างประเทศของจีน. เข้าถึงได้จาก <http://www.kasikornbank.com/ChinaTrade/ChineseTradingRules/TaxAndDuty/Pages/TaxAndDuty.aspx>
- กิจการวิจัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2549). แม่น้ำโขง กับการใช้เส้นทางในการขนส่งสินค้า. [http://www.research.chula.ac.th/web/cu\\_online/2549/Ma10\\_2.htm](http://www.research.chula.ac.th/web/cu_online/2549/Ma10_2.htm)
- ชัยพงษ์ ลำเนียง. (2556). การสร้างโครงข่ายการคมนาคมภูมิภาคลุ่มน้ำโขง. เข้าถึงได้จาก <http://www.siamintelligence.com/transport-networks-in-mekong-subregion/>
- คณัฏฐ์ พงษ์พัชรากรเทพ. (2557ก). ต้นทุนและอุปสรรคการขนส่งผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A (ตอนที่ 1). *เคหการเกษตร*, 38(9), 114-117.
- คณัฏฐ์ พงษ์พัชรากรเทพ. (2557ข). ต้นทุนและอุปสรรคการขนส่งผลไม้ไทยผ่านเส้นทาง R3A (ตอนจบ). *เคหการเกษตร*, 38(10), 104-108.
- เทพรัตน์ ดันติกัลยาภรณ์ และ โอภาส เหลืองดาวเรือง. (2556). ชอกแซกเชียงไฮ้พากันไปเปิดดู กระเป๋าคนเงินเดือน 10,000 หยวนว่าใช้จ่ายไปกับอะไรบ้าง. เข้าถึงได้จาก [http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/chinafacts/detail.php?IBLOCK\\_ID=70&SECTION\\_ID=521&ELEMENT\\_ID=12017](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/chinafacts/detail.php?IBLOCK_ID=70&SECTION_ID=521&ELEMENT_ID=12017)
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2557). คีทท่าเรือแม่น้ำโขงระอุเดิมพันขนส่งทางน้ำแบ่งบาน. เข้าถึงได้จาก [http://www.prachachat.net/news\\_detail.php?newsid=1412256089](http://www.prachachat.net/news_detail.php?newsid=1412256089)
- รับขวัญ ชลดำรงศักดิ์กุล. (2552). Indochina Vision. *ผู้จัดการ 360 องศา*, 1(7), 98-100.
- โลจิสติกส์ ไคเจสต์. (2551). เจาะยุทธศาสตร์เส้นทางขนส่ง 9 เมืองหลักแดนมังกร. เข้าถึงได้จาก <http://www.logisticsdigest.com/article/logistics-insight/item/6503-strategic-transport-routes-into-china-nine-major-cities.html>
- ศรีนาคา เชียงแสนและเอกรัตน์ บรรเลง. (2552). R3A เส้นทางสู่สวรรค์จริงหรือ. *ผู้จัดการ 360 องศา*, 1(13), 150-157.
- สถาปนา พรหมบุญ. (2553). R3A และ R9 เส้นทางการค้าสายใหม่เชื่อมโยงไทยกับเพื่อนบ้าน. *ส่งเสริมการลงทุน*, 21(9), 58-60.
- สถานกงสุลใหญ่ ณ นครคุนหมิง. (2557). เส้นทางแห่งโอกาสและการค้าไทย. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaiembassy.org/kunming/th>

เอ็ดดูโซน. (2555). การเก็บข้อมูลทางการตลาด. เข้าถึงได้จาก

<https://blog.eduzones.com/poonpreecha/90676>

INCquilty. (2554). วิธีทำการวิจัยทางการตลาดขั้นพื้นฐาน. เข้าถึงได้จาก

<http://incquilty.com/articles/market-research-2-steps>

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

## ท่าเรือเชียงของ

เมื่อพูดถึงการขนส่งในเส้นทาง R3A นั้น หากไม่กล่าวถึงท่าเรือเชียงของแล้ว อาจจะทำให้ได้ข้อมูลในการขนส่งเส้นทางนี้ไม่ครบถ้วน เนื่องจากการขนส่งเส้นทาง R3A แม้จะพึ่งได้รับความนิยมนำขึ้นเป็นอย่างมากตั้งแต่เริ่มเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ตั้งแต่ปลายปี 2555 แต่ในความเป็นจริงแล้วการขนส่งเส้นทางดังกล่าว เริ่มมีการขนส่งตั้งแต่มีการสร้างถนนเสร็จในปี 2551 โดยในช่วงแรกก่อนที่จะมีการสร้างสะพานนั้น การขนส่งเส้นทางนี้จะทำโดยใช้รถบรรทุกวิ่งทางบกมาที่อำเภอเชียงของ จากนั้นใช้รถบรรทุกขึ้นแพขนานยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำโขงระยะทางกว่า 500 เมตร จากนั้นก็ขับรถขึ้นฝั่งไปที่ท่าเทียบห้วยทราย ประเทศลาว แล้วจึงวิ่งในเส้นทางทางบกต่อไปจนถึงประเทศจีน ซึ่งเป็นการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ(Multimodal Transport)



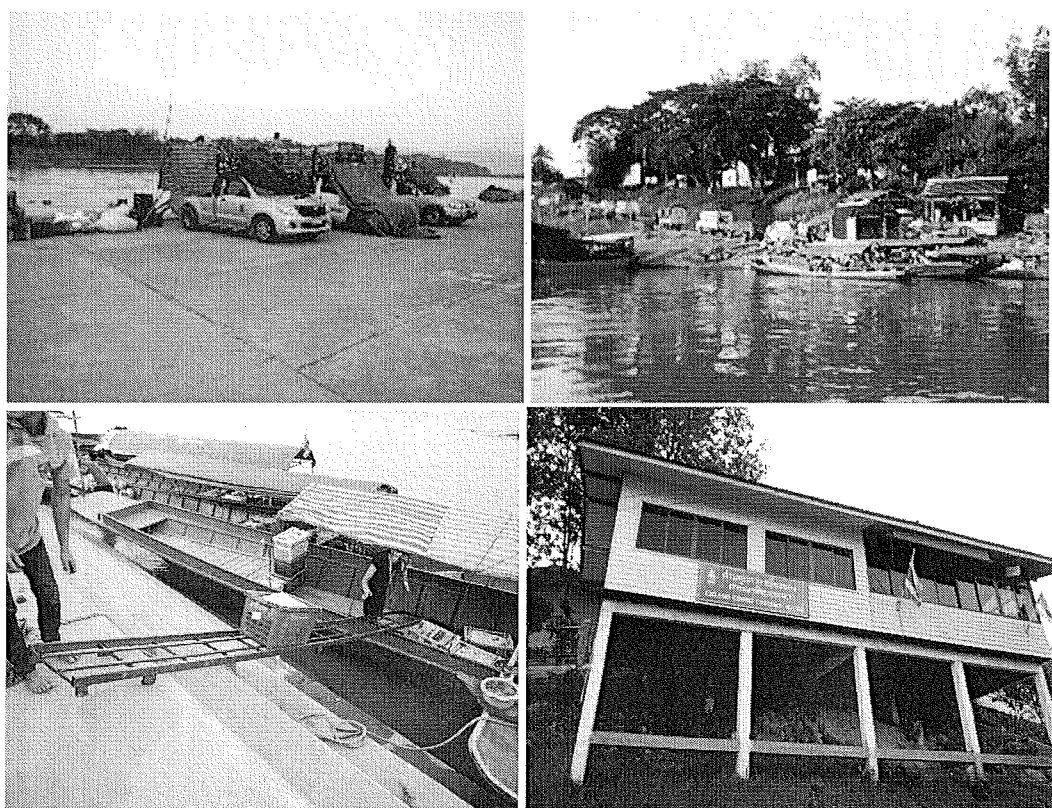
ภาพที่ ก-1 ภาพการขนรถบรรทุกลงเรือแพขนานยนต์

ที่มา: เว็บไซต์ <http://www.stock2morrow.com>

ผู้ประกอบการเรือแพขนานยนต์นั้น ตามหลักแล้วทั้ง 2 ประเทศได้สัมปทานคนละฝั่ง แต่ในความเป็นจริงนักธุรกิจได้สัมปทานการขนส่งทั้ง 2 ฝั่ง คือทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรให้ข้อมูลว่า การข้ามแพขนานยนต์มีอุปสรรคค่อนข้างมาก และใช้เวลานานเนื่องจากข้ามได้คราวละไม่กี่คัน หากช่วงที่มีการขนส่งสินค้าเยอะต้องรอเพื่อข้ามแพขนานยนต์ข้ามวันก็มี เป็นสาเหตุให้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เพื่อแก้ไขความล่าช้าจากอุปทานที่มีอยู่ไม่เพียงพอ และอุปสรรคจากการขนส่งโดยเรือแพขนานยนต์

ผู้วิจัยก็มีโอกาสได้เข้าไปศึกษาสภาพปัจจุบันของท่าเรือเชียงของเช่นเดียวกัน พบว่าตั้งแต่มีการเปิดใช้สะพานในปี 2555 การขนส่งโดยการข้ามไปยังประเทศลาวด้วยแพขนานยนต์ลดลงอย่างรวดเร็วจนปัจจุบันไม่มีเรือที่ใช้บริการแพขนานยนต์อีกแล้ว ส่วนหน่วยงานราชการก็ย้ายไปอยู่ที่ด่านเชียงของตรงสะพานมิตรภาพแล้วทั้งหมด มีเพียงเจ้าหน้าที่บางท่านยังอยู่อำนวยความสะดวกในการทำเอกสารเพื่อการขนส่งสินค้าในลักษณะการค้าชายชายแดนเท่านั้น



ภาพที่ ก-2 สภาพปัจจุบันของท่าเรือเชียงของ

ส่วนสาเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งหันไปใช้สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 4 นั้น เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งผ่านสะพาน การขนส่งด้วยแพขนานยนต์แพงกว่า ช้ากว่า และอันตราย



กว่า ในอดีตมักพบเรือไถลดลงจากแพขณะทำการเทียบท่า ซึ่งเกิดจากการกระแทกที่เรือกับท่า ดังนั้น หากลือครดเอาไว้ไม่ดีแล้ว รถก็ไถลดลงมากจากแพ ทำให้สินค้าได้รับความเสียหาย

ปัจจุบันที่ท่าเรือเชียงของนั้นถูกใช้ในการขนส่งสินค้าอุปโภคและบริโภคส่วนใหญ่ เครื่องใช้ ไฟฟ้าก็ทำการขนอยู่บ้าง ซึ่งเป็นการใช้ในครัวเรือน เจ้าหน้าที่ด่านแจ้งว่าการค้าขายชายแดนนั้น หากมูลค่าสินค้าไม่เกิน 50,000 บาท ต่อ 1 ใบเสร็จ ก็ไม่จำเป็นต้องชำระภาษีนำเข้า หรือส่งออก

นอกจากนี้ท่าเรือแห่งนี้ยังมีผู้ประกอบการเข้ามาให้บริการเรือนำเที่ยวในแม่น้ำโขง โดยจะพาชมตั้งแต่ท่าเรือเชียงของไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 อีกด้วย ใช้เวลาประมาณ 1 ชั่วโมงครึ่ง

ภาคผนวก ข

## บทสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเชียงของ

ด่านเชียงของเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 11 ธันวาคม 2556 และเริ่มให้บริการเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 ตั้งแต่เวลา 06.00 – 22.00 น. รถขนส่งสินค้าจะมาจากด่านบ่อเต็นจะมาถึงด่านเชียงของประมาณเวลา 15.00 น. หรือในบางครั้งจะแวะพักค้างคืนที่ห้วยทราย แล้วเข้ามาที่ด่านเชียงของอีกครั้งในช่วงเวลา 11.00 น. ปริมาณรถบรรทุกสินค้าขาเข้า-ขาออก มีปริมาณพอ ๆ กัน แต่ถ้าเทียบมูลค่าในการส่งออกและนำเข้าแล้ว มูลค่าในการส่งออกจะมีมากกว่านำเข้า สินค้าส่งออกของไทยที่สำคัญ ได้แก่

1. น้ำมันดีเซล
  2. น้ำมันเบนซิน
  3. สินค้าอุปโภคบริโภค
  4. ยางพาราแปรรูป
  5. ผลไม้สด
  6. อาหารแปรรูป เช่น ปลากระตักตากแห้ง, ปลาข้าวสารตากแห้ง
- สินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่

1. พืชผัก
2. ผลไม้สด
3. เครื่องจักร
4. น้ำผึ้ง
5. ดอกไม้สด
6. แก๊สอาร์กอน

สินค้าส่วนใหญ่จะได้รับการยกเว้นภาษีขาออก ยกเว้น ไม้แปรรูป เสียภาษี 1% และหนังโคฟอกไม่สมบูรณ์ เสียภาษี 10% ส่วนสินค้านำเข้าประเภทพืชผัก ได้รับการยกเว้นทั้งภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรขาออก

การส่งออกสินค้าประเภทสัตว์ต้องขอใบอนุญาตการส่งออกซากพืชซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (ร9) จากกรมประมง และแม้สินค้าจะถูกบรรจุลงในถุงที่สวยงามแต่ก็ยังถือว่าเป็นซากสัตว์ จึงไม่ต้องขอ ออ.จากฝั่งไทย ยกเว้นหากมีการแปรรูปจำเป็นต้องมีเอกสารออ.กำกับ

หลังจากเปิดให้บริการที่ด่านเชียงของ 2 ปี สำหรับเส้นทาง R3A มีอัตราการให้บริการที่ด่านนี้เพิ่มขึ้น 10% เนื่องจากยังมีเส้นทางรถขนส่งอื่น ๆ ที่สามารถส่งสินค้าไปยังประเทศจีนได้

จึงทำให้ตัวเลขไม่สูงนัก นอกจากนี้ประเทศจีนยังมีการเก็บภาษีขาเข้าในอัตราที่สูงคือ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรเก็บภาษี 13% และสินค้าทั่วไปเก็บภาษีที่ 17% ดังนั้นจึงพบว่าผู้ประกอบการหลายรายยังเลือกที่จะขนส่งเส้นทางอื่น อาทิเช่นเส้น R9 เพื่อให้สามารถทำการสวมสิทธิ์เป็นสินค้าเวียดนามก่อนส่งเข้าประเทศจีน ซึ่งแม้อัตราค่าขนส่งจะแพงกว่า แต่เมื่อรวมภาษีนำเข้าแล้ว สินค้าบางประเภทอาจจะมีต้นทุนรวมที่ต่ำกว่าเป็นต้น เส้นทาง R9 นั้นจะส่งสินค้าผ่านทางจังหวัดมุกดาหาร สะหวันเขต ลาวปาว เวียดนาม ออกกวางสี ออกไปตามเส้นทาง R9 เพื่อส่งต่อไปยังประเทศจีน การสวมสิทธิ์นี้จะสามารถทำได้ในกรณีที่สินค้าเหมือนกันเท่านั้น ยกตัวอย่างเช่น เวียดนามมีมังคุด และไทยก็มีมังคุดเหมือนกัน ถ้าเป็นเช่นนี้ไทยสามารถสวมสิทธิ์เวียดนามได้

การตรวจสินค้าด้วยระบบ Green Line และ Red Line (สุ่มโดยระบบแบบ Random)

Green Line คือสินค้าที่อยู่ในตู้นี้สามารถผ่านไปได้เลย จะไม่ถูกเปิดตรวจ ยกเว้นในกรณีที่ มีแหล่งข่าวแจ้งมาสำหรับสินค้าต้องสงสัยถึงจะถูกเปิดตรวจ

Red Line สินค้าที่อยู่ในตู้นี้จะต้องถูกตรวจ โดยการเอ็กซเรย์ แต่ไม่ต้องเปิดตู้ หากมีสินค้าต้องสงสัยอยู่ในตู้จึงจะทำการเปิดตรวจ หากมีแหล่งข่าวแจ้งสินค้าต้องสงสัยจะถูกทำการสุ่มตรวจ ประมาณ 30%

หลังจากเดินพิธีการที่ด่านศุลกากรแล้ว ยังจะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมทางหลวงทั้งทางเชียงของและห้วยทราย ค่าธรรมเนียมมีอัตราตั้งแต่ 50-500 บาท แต่เมื่อเทียบกับจากเดิมที่ต้องเสียค่าแพขนานยนต์ประมาณ 1,000 – 1,800 บาท และเสียเวลารอคิวขึ้นแพนาน ถือว่าการส่งสินค้าผ่านสะพานยังดีกว่ามาก จึงทำให้ปัจจุบันไม่มีรถข้ามแม่น้ำโขงโดยเรือแพขนานยนต์ที่ทำเรือเชียงของอีกแล้ว

ดังนั้นปัจจุบันที่ทำเรือเชียงของจึงเปิดให้บริการด้านการค้าชายแดนเท่านั้น ซึ่งหากมูลค่าการซื้อขายไม่เกิน 50,000 บาท ก็สามารถสำแดงด้วยใบรายการสินค้าโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ก็สามารถนำส่งสินค้าออกไปที่ประเทศลาวได้เลย

ในเรื่องจุดแข็งของเส้น R3A คือถนนดี สามารถเดินทางตั้งแต่ภาคเหนือตอนบนไปยังประเทศจีนตอนใต้โดยมีถนนเชื่อมกันทั้งหมด ส่วนอุปสรรคคือการขนส่งทางถนนยังมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางเรือ แต่การขนส่งทางเรือก็ใช้เวลานานมากกว่าทางรถ โดยเรือ 1 ลำสามารถบรรทุกสินค้าได้เท่ากับรถบรรทุกสินค้า 20 คัน ดังนั้นการเลือกโหมดการขนส่งนั้น ผู้ประกอบการจะคำนึงถึงประเภทสินค้าก่อนเป็นอันดับแรก ว่าสินค้าประเภทนั้น ๆ จำเป็นต้องใช้ความเร็วในการขนส่งหรือไม่ อนึ่ง น้ำในแม่น้ำโขงมีความเย็นเนื่องจากละลายมาจากภูเขาน้ำแข็ง ทำให้ตลอดเส้นทางของการขนส่งสินค้านั้นสินค้าไม่เสียหายมากนัก แต่หากเป็นสินค้าที่ต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer) ก็ยังต้องขนส่งสินค้าทางถนนโดยซ้รถคอนเทนเนอร์อยู่ สรุปได้ว่าการขนส่งทางบกที่ด่าน

เชิงของการขนส่งทางแม่น้ำโขงที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนนั้นมีจุดเด่นและจุดด้อยที่ต่างกัน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ก็เป็นคนละประเภท ดังนั้นแม้จะมีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 และเปิดให้บริการข้ามแดนที่ด่านเชียงของนี้แล้วก็ตาม ปริมาณการขนส่งทางเรือที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสนก็ไม่ได้ลดลง

## บทสัมภาษณ์

### เจ้าหน้าที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ท่าเรือพาณิชย์ในประเทศไทย ที่สังกัดการทำเรือแห่งประเทศไทย มี 5 ท่า ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพมหานคร ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือเชิงของ และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

จากท่าเรือเชียงแสนไปยังท่าเรือสบลอยประเทศพม่า ใช้ระยะทาง 195 กิโลเมตร และท่าเรือเชียงแสน ไปท่าเรือกว๋นเหล่ยมีระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร

เรือขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ปลายทางอยู่ที่ประเทศจีน แต่สาเหตุที่มีการขนส่งสินค้าขึ้นที่ท่าที่สบลอยมีสาเหตุหนึ่งมาจากหากขนส่งสินค้าเข้าประเทศจีน โดยผ่านด่านชายแดนพม่า-จีนแล้ว ภาษีนำเข้าจะถูกกว่าที่นำเข้าโดยตรงจากประเทศไทย และยังสามารถสวมสิทธิสินค้าบางประเภทที่ทางการจีนให้สิทธิพิเศษกับสินค้าพม่าอีกด้วย ในอดีตมีการขนส่งไปที่ท่าเรือจิ่งหง แต่ปัจจุบันไม่สามารถไปถึงท่าเรือจิ่งหงได้แล้ว เนื่องจากระดับน้ำของแม่น้ำโขงตื้นขึ้น

ท่าเรือในอำเภอเชียงแสน มีทั้งหมด 4 ท่าเรือ ได้แก่ 1. ท่าเรือห้าเชียง (เอกชน) 2. ท่าเรือเวียงเชียงแสน 3. ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน 4. ท่าเรือปลื้ดัว โดยการขนส่ง 80 % จะทำการขนส่งที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน

ในอดีตก่อนที่จะมีท่าเรือ การเทียบท่าจะใช้เพียงไม้พาดเท่านั้น จากนั้นจึงใช้คนเดินผ่านไม้พาดแล้วจึงขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือ ซึ่งอาจจะทำให้เกิดอุบัติเหตุและสินค้าเสียหายขึ้นได้ระหว่างการเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้ง่าย เดิมท่าเรือหลักคือท่าเรือเวียงเชียงแสน แต่ท่าเรือนี้มีทุนเพียง 2 ทุน และยังในช่วงบำรุงรักษาทุน ทำให้ต้องถอดออก 1 ทุน และเหลือไว้ใช้งาน 1 ทุน ซึ่งเป็นเหตุให้มีเรือรอขนถ่ายสินค้าเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้พื้นที่ท่าเรือแคบมาก เนื่องจากอยู่ในเขตโบราณสถาน ไม่สามารถขยายพื้นที่ท่าเรือได้ ทำให้ไม่มีพื้นที่พักสินค้า และเพิ่มทุนในการขนส่งสินค้าไม่ได้ นอกจากนี้จากการที่พื้นที่ท่าเรือแคบและอยู่ใกล้น้ำ ทำให้สะพานเทียบท่ามีระยะสั้น และสูงชัน โดยเฉพาะช่วงในฤดูแล้งที่ระดับน้ำลดลง สะพานจะชันมาก จึงง่ายต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ดังนั้นทางกรมท่าจึงหาพื้นที่ที่จะสร้างท่าเรือใหม่เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น และตั้งท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ในการรองรับการขนส่งสินค้า ส่วนท่าเรือเวียงเชียงแสนมอบให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเพื่อปรับปรุงเป็นท่าเรือโดยสาร แต่ปรากฏว่าไม่

ค่อยมีเรือโดยสารวิ่งในเส้นทางนี้มากนัก ทางกระทรวงการท่องเที่ยวจึงเห็นว่าหากเป็นการขนส่งสินค้าแล้วนั้นไม่ได้มีความเชี่ยวชาญจึงต้องการ โอนกลับ ดังนั้นปัจจุบันท่าเรือจึงไปอยู่ในความดูแลของเทศบาลเวียงแทน

ในส่วนท่าเรือพานิชย์เชียงแสน มีพื้นที่ 387 ไร่ รับเรือพร้อมกันได้ 10 ลำ กรณีที่เรือเข้าท่ามากก็สามารถเปลี่ยนมุมจอด เพื่อรับเรือ ได้เพิ่มเติมอีก มีท่าลคนสินค้าสองท่าและมีท่าแนวตั้ง โดยใช้เครนในการขนถ่ายด้วย ท่านี้พักสินค้ามี 2 ท่า ที่ท่าเรือก็มีหน่วยงานต่างรวมอยู่ทั้งหมด จึงสามารถให้บริการแบบ One Stop Service ได้

เรือสินค้าของจีนจะมีขนาดใหญ่บรรทุกได้ 350-400 ตัน แต่เรือขนส่งลาวจะมีขนาดเล็กกว่าเกือบ 5 เท่า

สินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นพวกผลไม้สด แอปเปิ้ลและสาลี ส่วนสินค้าส่งออกจะเป็นพวกเนื้อสัตว์แช่แข็ง ทางการเงินกำลังมีความสนใจในการขนส่งคอนเทนเนอร์ผ่านแม่น้ำโขง โดยในปัจจุบันมีการก่อสร้างท่าเรือกานหลานป่าซึ่งเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ในแม่น้ำโขง ซึ่งท่าเรือดังกล่าวอยู่ห่างจากสิบสองปันนาประมาณ 27 กิโลเมตร

ก่อนหน้านี้ที่มีการปล้นฆ่าลูกเรือในแม่น้ำโขงที่หน่อคำ ปัจจุบันจึงมีการตั้งเรือลาดตระเวนร่วมกันทั้งเรือลาดตระเวนจีน ลาว และ ไทย เพื่อดูแลความปลอดภัยของเรือขนส่งสินค้าร่วมกัน

## บทสัมภาษณ์

### พนักงานขับรถบริษัทขนส่งแห่งหนึ่ง

มีประสบการณ์ในการขับรถในบริษัทปัจจุบันเป็นระยะเวลา 3 ปี ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ซึ่งแต่ก่อนจะต้องขึ้นเรือแพขนานยนต์ข้ามไปยังประเทศฝั่งซ้าย ทวายประเทศลาว จากนั้นจึงขับรถขนส่งทางถนนต่อ

ในปัจจุบันนี้ ผลไม้ไทยโดยเฉพาะมังคุดและทุเรียนเป็นที่ชื่นชอบของชาวจีนจึงเป็นที่นิยม ซึ่งในวันสัมภาษณ์จะทำการขนส่งมังคุดจังหวัดจันทบุรี ไปยังประเทศลาวก่อน จากนั้นทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็นและส่งผลไม้ไปที่นครคุนหมิงโดยรถขนส่งจีนต่อไป

ในเรื่องการขับรถเห็นว่าชาวจีนไม่มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องมารยาทการขับขี่ของไทยมากนัก เช่นการขับรถบนภูเขาในช่วงทางโค้งและลาดชันรถที่สวนลงมา กรณีที่มีสองเลนต้องหยุดให้รถด้านขึ้นเขาขับผ่านไปก่อน เนื่องจากต้องข้ามเลนเพื่อขึ้นเขา ดังนั้นหากวิ่งลงมาด้วยความเร็วสูงอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

ระยะทางช่วงบนคอย มีชนกลุ่มน้อยมาขึ้น โบกมือขออาหารอยู่ข้างทาง ในอดีตคนขับรถจะโยนของกินลงไปจากรถ แต่ปัจจุบันนี้ทางการมีคำสั่งและข้อบังคับมิให้โยนสิ่งของหรืออาหารลงออกนอกรถแล้ว หากจะให้จะต้องจอดรถให้สนิทก่อนทุกครั้ง

ตลอดระยะทางตั้งแต่ช่วงด่านบ่อแก้วไปถึงด่านบ่อเต็น มีภูเขาสูงใหญ่ทั้งหมด 4 ลูก ลูกเล็ก 2 ลูก หลังจากที่มีการเปิดสะพานใช้ตั้งแต่ปี 2556 มีรถวิ่งมากขึ้น โดยเฉพาะรถของจีนซึ่งวิ่งไม่ค่อยเคารพกฎจราจรมากนัก

รถบรรทุกจีนส่วนใหญ่จะใช้เบรกน้ำ เพื่อป้องกันไม่ให้ผ้าเบรกไหม้ ระหว่างทางยังพบร่องรอยรถประสบอุบัติเหตุพลิกคว่ำเป็นระยะ ๆ ล่าสุดเป็นรถขนส่งของประเทศจีนพลิกคว่ำเมื่อต้นเดือนพฤษภาคม แต่ยังไม่มีการเก็บซากรถบรรทุก การเก็บกู้ของทางราชการจีนค่อนข้างจะช้า ในบางครั้งกินเวลาหลายเดือน ส่วนสินค้าที่เสียหายส่วนใหญ่ชาวลาวยิ่งอาศัยอยู่ละแวกใกล้เคียงจะขโมยไปหมด

ถนน R3A ค่อนข้างอันตราย คนขับต้องมีสติตลอดเวลาและประมาทไม่ได้ ถนนมีสภาพที่เปลี่ยนแปลงทุกวัน ในถนนเส้นเดิม บางครั้งอาจจะมีฝนตก น้ำมันของรถบรรทุกทำให้ถนนลื่นหรือบางครั้งดินอาจจะถล่มขวางทางรถบรรทุกเป็นต้น ดังนั้นจึงจะมีประสบการณ์เชี่ยวชาญในถนนเส้นนี้มากแค่ไหน ก็ยังต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง สินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งกวาร์ตจีนขนมาส่วนใหญ่จะเป็นรถขนส่งสัม ส่วนผลไม้ไทยที่ส่งไปส่วนใหญ่ก็เป็นลำไย มังคุด ทุเรียน และกล้วยไข่ โดยเฉพาะกล้วยไข่ เคยทราบมาว่ามีความพยายามปลูกทั้งในประเทศลาวและประเทศจีน แต่รสชาติของกล้วยไทยจะหอมหวาน ต่างจากกล้วยไข่ที่ปลูกในประเทศจีนหรือประเทศลาว ซึ่งรสชาติจะเปรี้ยวกว่า

เป็นพนักงานขับรถของบริษัท ก็มีสวัสดิการทั่วไป ทั้งประกันสังคม ประกันชีวิตและโบนัส มากน้อยต่างกันในแต่ละปี แต่โดยรวมแล้วถือว่าเป็นผลตอบแทนที่ดีในระดับหนึ่ง ตารางขนส่งมังคุดสรุปได้ดังนี้

21 มิถุนายน 2558 เวลา 13.00 ออกจากจังหวัดจันทบุรี เดินทางไปยังจังหวัดเชียงราย แวะนอนบนรถข้างทาง

13 มิถุนายน 2558 เวลา 16.00 ออกจากด่านเชียงของจังหวัดเชียงราย มุ่งหน้าไปประเทศลาวผ่านด่านบ่อแก้วเพื่อเข้าบ่อเต็น

13 มิถุนายน 2558 เวลา 22.30 ถึงบ้านห้วยคำ ห่างจากด่านบ่อเต็นประมาณ 20 กิโลเมตร เพื่อนอนพัก

14 มิถุนายน 2558 เวลา 05.15 ออกจากบ้านห้วยคำ ไปด่านบ่อเต็น

14 มิถุนายน 2558 เวลา 06.00 ถึงด่านบ่อเต็นรอกการขนถ่ายสินค้า ใช้เวลาตั้งแต่ 1 – 3 ชั่วโมง

จากระยะทางด้านบน การขนส่งมั่งคุดจากจังหวัดจันทบุรี ถึงด่านบ่อเต็น เป็นระยะทาง 1,332 กิโลเมตร ใช้เวลารวมทั้งหมดอยู่ที่ 41 ชั่วโมง ผู้วิจัย ได้ลองค้นหาหาข้อมูลใน Google Map ปรากฏว่าจะใช้เวลาเพียง 17 ชั่วโมง 46 นาที ซึ่งเป็นเวลาที่คำนวณคร่าว ๆ ไม่ได้รวมเวลาพักเวลาผ่านด่าน และระยะเวลาที่ไม่สามารถเร่งความเร็วช่วงเขาลาดชันได้ แต่หากเป็นรถยนต์นั่งธรรมดา ก็คาดว่าจะเดินทางได้เร็วยิ่งขึ้นอีก

## บทสัมภาษณ์

### ผู้ประกอบการขนส่งบริษัท ก

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นชาวจีน หลังจากจบปริญญาตรีก็ได้ร่วมกับเพื่อนก่อตั้งบริษัทขนส่งขึ้นในเส้นทาง R3A โดยปัจจุบันก็เป็นผู้บริหารหลักของบริษัทนี้

ส่วนที่ 2 คำถามในการสัมภาษณ์

ประวัติการก่อตั้งบริษัท

เมื่อประมาณ 2 ปีที่แล้วได้ร่วมก่อตั้งบริษัทกับเพื่อน โดยผู้ให้สัมภาษณ์เป็นผู้บริหารหลักในการดำเนินธุรกิจ โดยเห็นว่าชาวจีนมีความต้องการสินค้าในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งจากประเทศพม่า ลาว และไทยเป็นอย่างมาก และสินค้าจากประเทศจีนก็มีการนำเข้ามาขายในประเทศแถบนี้เป็นจำนวนมาก จึงคิดว่าการขนส่งสินค้าในภูมิภาคนี้จำเป็นและน่าจะมีความต้องการเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

ประเภทผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัท

ปัจจุบันให้บริการขนส่งทางบกเพียงอย่างเดียว แต่ในอนาคตอาจเปิดให้บริการด้านการขนส่งทางแม่น้ำโขงด้วยขึ้นอยู่กับความต้องการในอนาคต นอกจากนี้ยังมีบริการรับบรรจุสินค้าให้กับลูกค้าก่อนทำการขนส่งอีกด้วย โดยจะทำการบรรจุสินค้าใส่หีบห่อที่สำนักงานของบริษัท

เส้นทางการขนส่ง

หากเป็นสินค้าที่ไม่เน่าเสียก็อาจขนส่งทางแม่น้ำซึ่งต้นทุนยังถูกกว่า แต่หากเป็นสินค้าประเภทของสด จำเป็นต้องขนส่งทางแม่น้ำเพื่อรักษาคุณภาพสินค้าและการขนส่งทางบกยังสามารถใช้ตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Refer) ในการขนส่งเพื่อรักษาความสดและคุณภาพอาหารได้อีกด้วย เส้นทางขนส่งบริษัทจะเริ่มส่งสินค้ามาจากกรุงเทพฯ ขึ้นไปที่เชียงราย ผ่านห้วยทราย หลวงน้ำทา บ่อเต็น เปลี่ยนสินค้าที่ด่านบ่อเต็นและใช้รถขนส่งจีนรับสินค้าจากด่านบ่อเต็นส่งเข้าประเทศจีน



ผ่านด่านโม่หาน แล้วส่งไปที่สิบสองปีนนาและคุณหมิงต่อไป โดยรถบริษัทจะมีการติดตั้งระบบ GPRS เพื่อความคืบหน้าในการขนส่ง

การขนส่งทางแม่น้ำใช้เวลาประมาณ 15 วัน จากเชียงแสนไปยังท่าเรือจิ่งหง ส่วนการขนส่งทางบกนั้นใช้เวลาเพียง 3-5 วัน ในอดีตก่อนที่จะมีการก่อสร้างสะพานใช้เวลานานถึง 10 วัน

#### การขนส่งเส้นทาง R3A

แนวโน้มความต้องการในการขนส่งเส้นทาง R3A นั้น ในอดีตก่อนที่จะสะพานจะสร้างแล้วเสร็จ จำเป็นต้องขับรถบรรทุกขึ้นเรือแพขนานยนต์เพื่อข้ามไปยังประเทศลาวที่ทำเรือเชียงของค่าเรือต่อเที่ยวก็ประมาณ 2,000 บาทและยังต้องต่อคิวขึ้นเรือแพประมาณ 4-5 ชั่วโมง แต่ตอนนี้หลังจากที่มีการก่อสร้างสะพานเมื่อ 3 ปีก่อน ก็สามารถเดินทางผ่านสะพานได้เลย ไม่ต้องรอคิวขึ้นเรือแพ ทำให้ตอนนี้ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 80% โดยสินค้าที่มีการส่งออกไปประเทศจีน โดยใช้บริการของบริษัทจะเป็นพวกผลไม้ ข้าว สมุนไพรไทย หมอนยางพารา ที่นอนยางพาราและสินค้าอุตสาหกรรม

ส่วนสินค้าที่ylvกลับจะเป็นสินค้าพวกผักเช่นพริกสด โดยจะส่งไปยังตลาดสี่มุมเมืองและตลาดไท อุปสรรค

ปัจจุบันตารางส่งสินค้าคือจะส่งสินค้าทุกวันจันทร์ พุธ และศุกร์ และกำลังมีแผนเพิ่มเที่ยวขนส่งเป็นทุกวันเนื่องจากมีความต้องการส่งสินค้ามากขึ้น การขนส่งในประเทศไทยจะใช้คนไทยขับ ส่วนฝั่งประเทศจีนก็ใช้คนจีนขับ โดยจะทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบ่อเต็น ปัจจุบันการขนส่งเส้นนี้มีผู้ประกอบการมากขึ้น แต่คิดว่าบริษัทมีจุดแข็งในเรื่องราคาทำให้สามารถสู้กับประกอบการขนส่งอื่นๆ ได้ ด้านสภาพถนนนั้น ถนนในประเทศไทยมีสภาพดี กว้าง ส่วนถนนในช่วงประเทศลาวแม้จะมีการแก้ไขปรับปรุงไปแล้ว แต่บางช่วงถนนยังแคบอยู่ ที่ผ่านมารถขนส่งของบริษัทยังไม่ประสบอุบัติเหตุรุนแรงนัก ส่วนใหญ่เป็นการขับไถลออกนอกถนนและเฉี่ยวชนส่วนเรื่องการผ่านแดน หากเป็นขาออกก็จะรวดเร็วส่วนหากเป็นขาเข้าก็จะมีการตรวจที่ละเอียดเนื่องจากแต่ละประเทศก็ต้องการป้องกันการลักลอบนำสินค้าเข้าโดยผิดกฎหมาย ส่วนเรื่องการสื่อสารระหว่างคนขับรถนั้นซึ่งมีทั้งชาวไทยและชาวจีนนั้น ทางบริษัทจะมีสาขากระจายอยู่ตามด่านที่สำคัญและมีผู้ช่วยประสานงานที่สามารถพูดได้ทั้ง 2 ภาษา ความสมดุลระหว่างการขนส่งสินค้าเที่ยวไปกับเที่ยวกลับนั้น โอกาสในการมีสินค้าเที่ยวกลับประมาณ 50% แต่หากต้องการนำสินค้ากลับเข้ามาทุกเที่ยวก็ต้องรอประมาณ 4-5 วัน ซึ่งส่วนใหญ่คนขับรถจะไม่ยอมรอ

#### ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการปรับปรุงถนนให้กว้างมากยิ่งขึ้น
2. สร้างที่พักสำหรับคนขับรถระหว่างทาง

## บทสัมภาษณ์

### ผู้ประกอบการขนส่งบริษัท ข

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์มีตำแหน่งเป็นผู้จัดการและพนักงานที่มีหน้าที่ดูแลการเดินเอกสารที่ด่านเชียงของและคอยประสานงานกับคนขับรถจนสามารถส่งสินค้าไปยังที่หมาย

#### ส่วนที่ 2 คำถามในการสัมภาษณ์

##### ประเภทผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทมีอะไรบ้าง

บริษัทเปิดดำเนินการให้บริการด้านการเดินพิธีการและการขนส่งสินค้า โดยทำการติดต่อกับบริษัทรับขนส่งภายนอกอีกทอดหนึ่ง มีสำนักงานที่กรุงเทพฯ โดยเป็นหุ้นส่วนร่วมกันทำธุรกิจขนส่ง ซึ่งสินค้าที่ทำการขนส่งจะเป็นสินค้าส่งออกประมาณ 85% และสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการส่งออกจะเป็นประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค เฟอร์นิเจอร์ และอาหารสำเร็จรูป

##### เส้นทางที่ทำการขนส่ง และสาเหตุที่ทำการขนส่งเส้นทางดังกล่าว

ในการขนส่งไปประเทศจีนผ่านทางจังหวัดเชียงรายนั้น สามารถใช้ถนนเส้น R3A และ R3B ในขณะที่ R3B มีทางขึ้นเขาน้อยกว่าก็จริง แต่การก่อสร้างถนนยังไม่เรียบร้อย และขั้นตอนการผ่านด่านยังมีความยุ่งยากอยู่มาก แม้หลังจากการเปิดประชาคมอาเซียนแล้วก็ตาม ก็น่าจะยังไม่มีการผ่อนปรนเรื่องการผ่านด่านในประเทศลาวอยู่ดี เพราะถือว่าต่างฝ่ายต่างก็ยังต้องการรักษาผลประโยชน์ของตนเองอยู่ ปัจจุบันด่านศุลกากรเชียงของเปิดให้บริการตั้งแต่ 05.30-06.00 แต่ด่านตรวจคนเข้าเมืองเปิดให้บริการถึง 22.00

##### การขนส่งเส้นทาง R3A

แนวโน้มความต้องการในการขนส่งเส้นทาง R3A นั้นหลังจากที่มีการเปิดสะพานใช้มา 2 ปี ปริมาณรถบรรทุกสินค้าผ่านเส้นทางนี้ก็เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ก่อนที่จะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งนี้ 4 นี้ ต้องหยุดรอขึ้นเรือแพขนานยนต์เพื่อข้ามแม่น้ำโขงไปยังห้วยทรายก่อน ส่วนสินค้าที่มีการขนส่งผ่านเส้นทางนี้โดยใช้บริการของบริษัทนั้นส่วนใหญ่ในเที่ยวไป จะเป็นประเภทอุปโภคบริโภค เฟอร์นิเจอร์ และอาหารสำเร็จรูป ส่วนเที่ยวกลับจะเป็นประเภทผักสด

##### อุปสรรคการขนส่งเส้นทาง R3A

ปัจจุบันมีผู้ให้บริการขนส่งเส้นทางนี้มากขึ้น ดังนั้นแต่ละบริษัทจึงต้องแข่งขันเพื่อนำเสนอราคาและบริการที่ดีที่สุดเพื่อให้มีลูกค้าใหม่เพิ่มขึ้นและรักษาลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการอีก ส่วนเรื่องต้นทุนแม้การขนส่งทางน้ำจะมีราคาถูกอยู่ แต่ระยะเวลาการขนส่งยังช้ากว่ามาก ดังนั้นก็ขึ้นอยู่กับลูกค้าว่าต้องการใช้ความรวดเร็วในการส่งสินค้าแค่ไหน เรื่องสภาพถนนปัจจุบันถนนเป็น 2 เลนก็จริง แต่สภาพดีกว่าแต่ก่อน มีไหล่ทางด้วย ส่วนเรื่องความปลอดภัยนั้นยังไม่เคยได้ยิน

ข่าวเรื่องการปล้นสินค้าระหว่างการขนส่งในเส้นทางนี้ แต่หากเป็นถนนเส้น R3B จะเสี่ยงต่อการถูกปล้นสินค้าเนื่องจากประเทศพม่ามีชนกลุ่มน้อยหลายกลุ่ม

### ข้อเสนอแนะ

เรื่องการส่งออกทางรัฐบาลได้พยายามสนับสนุนเป็นอย่างดีอยู่แล้ว เพียงแต่หากสามารถลดขั้นตอนในการขนส่งผ่านด่านลงได้จะทำให้การขนส่งสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ส่วนการขนส่งสินค้าใหม่คือ การขนส่งทางแม่น้ำโขงจากท่าเรือพานิชย์เชียงแสน แต่เรือไม่สามารถวิ่งเชื่อมมายังเชียงของได้ เนื่องจากมีหินโสโครกในแม่น้ำหลายจุด แต่การขนส่งทางแม่น้ำยังไม่สามารถขนส่งคอนเทนเนอร์ได้ เนื่องจากระดับน้ำตื้น ปัจจุบันท่าเรือที่อำเภอเชียงแสนมี 2 ท่าเรือคือท่าเรือเก่าและท่าเรือใหม่ โดยท่าเรือใหม่อยู่ห่างออกมาทางเชียงของ 15 กิโลเมตร ส่วนท่าเรือเก่าไม่สามารถขยายพื้นที่เพิ่มเติมได้ เนื่องจากอยู่กลางเมืองและอยู่ในเขตโบราณและถนนแคบทำให้วิ่งเข้าออกได้ลำบาก ดังนั้นหากเป็นตู้คอนเทนเนอร์นั้นการขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A น่าจะยังสะดวกกว่า

### รายละเอียดขั้นตอนการเดินพิธีการที่ด่านเชียงของ

รถบรรทุก 1 คัน ใช้เวลาในการเดินพิธีการประมาณ 10-20 นาที แต่ไม่เกิน 40 นาที โดยรถบรรทุกทุกคันต้องมีการขังน้ำหนักที่บริเวณหมวดการทางก่อนเข้าด่านศุลกากรเชียงของ ดังนั้นหากปริมาณรถมาก การทำพิธีการก็จะช้าขึ้นอีก ที่ด่านขังน้ำหนักจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมหากน้ำหนักรถเกิน 50 ตัน โดยคิดเพิ่มตันละ 500 บาท และอัตราค่าธรรมเนียมยังขึ้นกับชนิดรถบรรทุกอีกด้วย

จากนั้นก็ไปติดต่อที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองก่อนเพื่อยื่นแจ้งพาหนะออกและเสียค่าธรรมเนียมคันละ 200 บาท หากเป็นช่วงนอกเวลาทำการคือเวลา 12.00-13.00, 06.00-08.00, 16.00-22.00 ก็เสียค่าธรรมเนียมเพิ่มอีก 30 บาท โดยเป็นค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมสำหรับรถบรรทุก 25 บาท และคนขับรถอีก 5 บาท

หลังจากนั้นก็ไปยื่นเอกสารที่ด่านศุลกากรแสดงใบขนสินค้าออก ใบแจ้งหนี้ และใบกำกับการขนส่งสินค้า

คำร้องขอส่งออกนอกทางอนุมัติ คำร้องขอรับเจ้าหน้าที่ไปปฏิบัติงานนอกสถานที่ หลังจากเดินพิธีการเสร็จก็ไปตรวจเอกสารที่ด่านศุลกากรลักษณะ เพื่อตรวจสอบความเรียบร้อยของเอกสารเป็นขั้นตอนสุดท้าย