

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่องการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาศึกษาารูปแบบ ปัญหาและอุปสรรคของการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ตั้งแต่ศูนย์รวบรวมผลผลิตจนถึงผู้ค้าส่งมังคุด สภาพการตลาด ต้นทุนการส่งออก ศักยภาพการส่งออก รวมทั้งการเปรียบเทียบเส้นทางการเคลื่อนย้ายมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้โดยผ่านเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย และเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับเส้นทางเรือท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี และเสนอแนะแนวทางกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่เหมาะสมแก่หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนพัฒนาการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ การวิจัยครั้งนี้ เก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการส่งออก ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้รวบรวมผลผลิต ด้านศุลกากรเชียงแสน และด้านศุลกากรเชียงของ การได้มาซึ่งข้อมูลใช้วิธีการสำรวจ สัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ และประชุมกลุ่มแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วิเคราะห์ข้อมูลด้วยใช้วิธีการพรรณนาเชิงเนื้อหาและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงตัวเลข ได้แก่ ระยะทาง ระยะเวลา และต้นทุนการส่งออก

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการส่งมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการส่งออกผลไม้ไปยังประเทศจีนและต้องผ่านการรับรองการปฏิบัติการเกษตรที่ดีเหมาะสม (GAP) การเพาะปลูกมังคุดเพื่อจำหน่ายจะจำหน่ายทั้งภายในและต่างประเทศโดยผ่านโรงงานแปรรูป ตลาดท้องถิ่น/พ่อค้าเร่ และศูนย์รวบรวมผลผลิต เส้นทางส่งออกมังคุดจากภาคตะวันออก คือจังหวัดจันทบุรีไปยังประเทศจีนตอนใต้ ผ่าน 2 เส้นทาง ได้แก่ ทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่านห้วยทราย (สปป.ลาว) บ่อเต็น/บ่อหาน สือเหมา และเข้าสู่จีนตอนใต้ ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 33 ชั่วโมง 10 นาที และระยะทางประมาณ 2,176 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางเรือ ผ่านท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ถึงท่าเรือกว๋นเหล่ย สิบสองปันนา และเข้าสู่ประเทศจีนตอนใต้ ใช้ระยะเวลาประมาณ 18 ชั่วโมง ระยะทางประมาณ 1,090 กิโลเมตร

ปัญหาและอุปสรรคการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ได้แก่ เกษตรกรที่เพาะปลูกมังคุดบางรายไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดพิธีการสารไทย-จีนได้เนื่องจาก

มังคุดต้องขึ้นทะเบียนสวน และทะเบียนโรงคัดบรรจุกับกรมวิชาการเกษตรเกษตรกรบางส่วนใช้สารเคมี หรือยาฆ่าแมลงในปริมาณมากเกินควรทำให้การตรวจมาตรฐานการส่งออกไม่ผ่านตามมาตรฐานการส่งออก ราคาของมังคุดขึ้นลงอย่างรวดเร็ว ข้อจำกัดทางด้านธรรมชาติของผลไม้ เช่น ผลผลิตออกเป็นฤดูกาล ผู้ผลิตเป็นเกษตรกรรายย่อย ขาดการรวมกลุ่มเป็นสหกรณ์หรือกลุ่มเกษตรกร ระบบการแบ่งเกรด หรือคัดแยกขนาด คุณภาพ และมาตรฐาน โดยส่วนใหญ่พ่อค้าจะเป็นผู้กำหนด ขาดความรับผิดชอบต่อคุณภาพสินค้า เช่น เร่งเก็บเกี่ยวเร็วเกินไป มังคุดเป็นผลไม้เน่าเสียง่าย ตลาดกลางซื้อขายมังคุดมีน้อย หรือเกษตรกรบางรายต้องนำผลผลิตไปจำหน่ายยังตลาดห่างไกลเช่นเกษตรกรจังหวัดตราด และระยอง ต้องมาจำหน่ายตลาดกลางที่จังหวัดจันทบุรี กฎระเบียบเกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการไม่เป็นไปตามกฎระเบียบ เสียค่าใช้จ่ายผ่านด่านหลายจุด แต่ไม่มีใบเสร็จรับเงิน การขนส่งผลไม้ผ่านศุลกากรเชียงใหม่ เชียงราย ต้องข้ามแพขนานยนต์เพื่อขึ้นสู่ห้วยทราย (สปป.ลาว) การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร สปป.ลาว มักทำงานไม่เป็นไปตามเวลาปกติในการเปิด-ปิดการปฏิบัติงาน พักเวลากลางวัน ช่วงเวลา 12.00-14.00 น. ใช้เวลา 2 ชั่วโมงค่อนข้างนาน เกิดความล่าช้าระหว่างการขนส่ง ปัญหาการปล้นและสังหารลูกเรือชาวจีน ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการส่งออกที่ทำเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย

สภาพการตลาดมังคุดเพื่อการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้พบว่า ราคาขายปลีกมังคุดอยู่ที่ราคา 150 บาท หรือ 30 หยวน (ณ ค่าเงิน 1 บาท = 5 หยวน) จะแพงกว่าราคามังคุดในประเทศไทย 3 เท่า สำหรับการจำหน่ายมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ต้องผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP จากกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ซึ่งเป็นกฎระเบียบของประเทศจีนผู้นำเข้าผลไม้ การจำหน่ายมังคุดในตลาดคุณหมิงประกอบด้วยทั้งพ่อค้าส่งและพ่อค้าปลีก ซึ่งสภาพการจำหน่ายโดยทั่วไป พ่อค้าขายเร่ทั่วไปจะนำมังคุดมาวางขายหน้าร้าน หรือพ่อค้าส่งบางรายจะนำมังคุดไปจำหน่ายต่อตามมณฑลต่าง ๆ รวมไปถึงส่งไปยังห้างสรรพสินค้าในประเทศจีน

ต้นทุนการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ประกอบด้วย 6 ส่วน ได้แก่ ต้นทุนในการติดต่อสื่อสาร ต้นทุนการคัดเกรดและการบรรจุตะกร้า ต้นทุนการตรวจสอบคุณภาพ ต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนมังคุด และต้นทุนของเสีย ได้แก่ ต้นทุนการส่งออก จากจังหวัดจันทบุรี ถึง ประเทศจีนตอนใต้ ผ่าน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย หรือเส้นทาง R3A เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,146,916-1,164,916 บาท หรือ 57.93-58.83 บาทต่อกิโลกรัม สำหรับต้นทุนการส่งออก จากจังหวัดจันทบุรี ถึง ประเทศจีนตอนใต้

ผ่านท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,138,916-1,155,916 บาท หรือ 57.52-58.38 บาทต่อกิโลกรัม

การเปรียบเทียบศักยภาพเส้นทางการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ระหว่างผ่านเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และผ่านเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับผ่านเส้นทางเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผลการศึกษา พบว่าเส้นทางถนน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีต้นทุนการส่งออก เท่ากับ 1,146,916 – 1,164,916 บาทหรือ 57.93 – 58.83 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 2,176.40 บาท และระยะเวลา 33 ชั่วโมง 10 นาที ส่วนเส้นทางเรือ ท่าเรือเชียงแสน อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,138,916 – 1,155,916 บาทหรือ 57.52 – 58.38 บาทต่อกิโลกรัมระยะทาง 2,075 กิโลเมตร และระยะเวลา 42 ชั่วโมง ในขณะที่เส้นทางเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผ่านท่าเรือกวางเจา มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,113,516 – 1,191,916 บาทหรือ 56.24 – 60.20 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 5,054 กิโลเมตร และระยะเวลา 140 ชั่วโมง และสุดท้ายเส้นทางเรือ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ผ่านท่าเรือเซียงไฮ้ มีต้นทุนการส่งออกเท่ากับ 1,159,480 – 1,221,216 บาท หรือ 58.56 – 61.68 บาทต่อกิโลกรัม ระยะทาง 6,525 กิโลเมตร และระยะเวลา 179 ชั่วโมง

แนวทางการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้วยการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการส่งออกมังคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ ได้แก่ ภาครัฐส่งเสริมให้เกษตรกรผู้ผลิตมังคุดสดสำหรับการส่งออกได้คุณภาพ มิใช่เพียงผลิตเพื่อเพิ่มปริมาณอย่างเดียว ภาครัฐสนับสนุนและกระตุ้นให้เกษตรกรมีการรวมกลุ่มกัน และสร้างเครือข่ายร่วมกันเพื่อถ่ายทอดความรู้ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน ภาครัฐควรจะมีการเจรจากับประเทศจีนสำหรับการอนุญาตให้ประเทศไทยขั้บรถวิ่งเข้าสู่ประเทศจีนได้ อันก่อให้เกิดความสะดวกทางการค้าระหว่าง ไทย-จีนมากขึ้น ภาครัฐและภาคเอกชนควรวางแผนและพัฒนาการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกในการส่งออก เช่นการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของลูกค้าและเป็นสากล การเปลี่ยนถ่ายสินค้าควรเปลี่ยนทั้งตู้คอนเทนเนอร์และนำไปใส่กับหัวลากใหม่ ช่วยลดการสูญเสียของผลไม้กรณีขนถ่ายด้วยแรงงานคนและลดต้นทุนการขนส่งให้เหลือน้อยลง คณะกรรมการบริการของจังหวัดเชียงราย ควรจะวางแผนร่วมกันในการทำงานเป็นลักษณะเบ็ดเสร็จที่จุดเดียว (One Stop Shop) และควรจะมีหมายการออกไปรับรองถิ่นกำเนิดมาให้ศุลกากรรับผิดชอบ เพื่อให้ง่ายและคล่องตัวต่อผู้ประกอบการสามารถติดต่อประสานงานได้สะดวก และรวดเร็วมากขึ้น การเพิ่มศักยภาพการส่งออกของการส่งสินค้าไปยังประเทศจีนตอนใต้ตามเส้นทางถนน R3A ควรจะทำการค้าทั้งการส่งออกและการนำเข้า เพื่อมิให้รถบรรทุกวิ่งเปล่า ภาครัฐควรมีการเจรจาระหว่างภาครัฐทั้ง 3 ประเทศ เพื่อหาแนวทางการใน

การพัฒนาเส้นทางการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศไทยไปสู่ประเทศจีนตอนใต้ เพื่ออำนวยความสะดวก ลดปัญหา อุปสรรค การผ่อนปรนกฎระเบียบ ขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าให้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ซึ่งส่งผลให้การขยายโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น และควรมีการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานแบบบูรณาการ ตั้งแต่เกษตรกรทำการเพาะปลูก การเก็บเกี่ยว การคัด การบรรจุ รวมถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังลูกค้าปลายทาง

ผลการจากการศึกษาวิจัยข้างต้น สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางการวางแผนการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของการส่งออกมั่งคุดไปยังประเทศจีนตอนใต้ เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้กับประเทศ ซึ่งกระบวนการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพช่วยให้เกิดการลดต้นทุน และเวลาในแต่ละห่วงโซ่กิจกรรมสามารถส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อได้อย่างมีคุณภาพและตรงเวลา อันทำให้ผู้ซื้อได้รับความพึงพอใจสูงสุด และนำไปสู่ศักยภาพทางการแข่งขันของการส่งออกมั่งคุด