



โครงการศึกษารูปแบบการขนส่งที่เรียนสด จากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน



ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร



โครงการศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทย
ไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

โดย

ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร
กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตุลาคม 2565

โครงการศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทย
ไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

โดย

ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร
กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ตุลาคม 2565

บทคัดย่อ

การศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน พร้อมทั้งพิจารณาข้อดี-ข้อเสียของเส้นทางในแต่ละรูปแบบ โดยคัดเลือกจังหวัดจันทบุรี ซึ่งมีพื้นที่ปลูกทุเรียนมากที่สุดในประเทศเป็นพื้นที่เป้าหมายในการศึกษา และได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์แบบเฉพาะเจาะจงใน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1) ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุที่รวบรวมและส่งออกทุเรียนสดไปจีน 2) ผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ และ 3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยใช้ทฤษฎีระบบมาเป็นกรอบการคิดร่วมกับการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนมีทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการขนส่งทางน้ำ จากท่าเรือแหลมฉบังของไทยไปยังท่าเรือเซียงไฮ้และชิงเต่าของจีน มีอัตราค่าขนส่งต่ำสุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 12 บาท ขณะที่การขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกมีอัตราค่าขนส่งอยู่ที่กิโลกรัมละ 14-22 บาท ขึ้นอยู่กับการเลือกใช้เส้นทาง หากใช้เส้นทาง R3A จากด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ไทย) ผ่านด่านโม้อาน (สปป.ลาว) ไปมณฑลยูนนาน (จีน) อัตราค่าขนส่งเริ่มต้นอยู่ที่กิโลกรัมละ 14 บาท และหากใช้เส้นทาง R12 จากด่านศุลกากรนครพนม (ไทย) ผ่านด่านน้ำพาว (สปป.ลาว) ผ่านด่านจาลอ (เวียตนาม) ผ่านด่านโหยวอี๋กวน (จีน) ไปมณฑลหนานหนิง (จีน) อัตราค่าขนส่งอยู่ที่กิโลกรัมละ 22 บาท จะเห็นได้ว่า อัตราค่าขนส่งระหว่างทางน้ำและทางถนนแตกต่างกันไม่มากนัก แต่การขนส่งทางน้ำมีข้อเสีย คือ ไม่สามารถขนส่งไปยังแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้โดยตรง จำเป็นต้องใช้บริการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกหรือรถไฟเพิ่มเติม ซึ่งอาจทำให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งโดยรวมสูงกว่าทางถนนได้ สำหรับการขนส่งทางอากาศ มีอัตราค่าขนส่งสูงที่สุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 65 บาท แต่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด จึงเหมาะสำหรับขนส่งสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าสูงแต่เน่าเสียง่าย อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศยังคงมีข้อจำกัด คือ ไม่สามารถขนส่งไปยังแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้ จำเป็นต้องใช้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่นเดียวกับการขนส่งทางน้ำ

ดังนั้น เพื่อให้การบริหารต้นทุนค่าขนส่งคุ้มค่าและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ลังควรเลือกใช้รูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับปริมาณผลผลิตตามฤดูกาลผลิตและความต้องการบริโภคของตลาดจีน โดยช่วงต้นฤดูที่มีผลผลิตออกสู่ตลาดน้อย ผู้บริโภคชาวจีนมีความต้องการบริโภคทุเรียนสดคุณภาพดี เกรดพรีเมียม ลังควรเลือกรูปแบบการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ทุเรียนสดถึงปลายทางได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อความต้องการของผู้บริโภค และยังสามารถขายทุเรียนสดได้ราคาสูง ซึ่งการขนส่งรูปแบบนี้เหมาะสำหรับกลุ่มเป้าหมายผู้บริโภคชาวจีนที่มีกำลังซื้อและมีความต้องการบริโภคโดยไม่คำนึงถึงราคา สำหรับช่วงกลางฤดู ผลผลิตทุเรียนสดออกสู่ตลาดมาก ลังต้องการส่งออกในปริมาณมาก ควรเลือกการขนส่งทางถนนควบคู่กับการขนส่งทางน้ำ เพื่อลดความแออัดของการจราจรหน้าด่าน ทำให้ขนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาดจีนได้อย่างต่อเนื่อง สามารถกระจายสินค้าไปยังตลาดจีนในเมืองต่าง ๆ ได้หลากหลาย และมีต้นทุนค่าขนส่งโดยรวมถูกลง ส่วนช่วงปลายฤดู ผลผลิตทุเรียนออกสู่ตลาดลดลง ประกอบกับความต้องการบริโภคและราคาทุเรียนในตลาดจีนลดลง ลังควรเลือกรูปแบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อบริหารต้นทุนค่าขนส่งให้ต่ำที่สุด

(ค)

คำนำ

กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ได้ศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการจัดทำนโยบาย มาตรการ เพื่อบริหารจัดการและวางแผนในการสนับสนุน ส่งเสริม รวมถึงแก้ปัญหาการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีนให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

การศึกษาในครั้งนี้ สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความอนุเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กรมวิชาการเกษตร กรมศุลกากร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ รวมถึงผู้ประกอบการธุรกิจโรงคัดบรรจุและผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน จึงขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเอกสารฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้สนใจต่อไป

หากท่านมีข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติม กรุณาติดต่อได้ที่ ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร โทรศัพท์ 0-2579-1751 หรือ อีเมล logistics.oae@gmail.com

กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
ตุลาคม 2565

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
บทคัดย่อ	(ข)
คำนำ	(ค)
สารบัญ	(ง)
สารบัญตาราง	(จ)
สารบัญตารางผนวก	(ฉ)
สารบัญภาพ	(ช)
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	2
1.4 วิธีการศึกษา	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร แนวคิดและทฤษฎี	
2.1 การตรวจเอกสาร	5
2.2 แนวคิดและทฤษฎี	13
บทที่ 3 สถานการณ์ทั่วไป	
3.1 สถานการณ์การผลิตทุเรียน ปี 2560 - 2564	15
3.2 สถานการณ์การตลาดทุเรียน	17
3.3 การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	21
3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน	29
3.5 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์	52
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 ผลการวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	63
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	74
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุป	76
5.2 ข้อเสนอแนะ	77
บรรณานุกรม	79
ภาคผนวก	
ภาคผนวก 1 แบบสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง	82
ภาคผนวก 2 รายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ส่งออกจีนและรายชื่อผู้ให้บริการขนส่ง	94

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
ตารางที่ 2.1	ต้นทุนค่าขนส่งผลไม้จากท่าเรือแหลมฉบังผ่านท่าเรือฮองกงและท่าเรือเซินเจิ้นไปยังตลาดค้าส่งผลไม้และผักเจียงหนาน นครกว่างโจว	10
ตารางที่ 3.1	เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผล ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ของทุเรียน ปี 2560 - 2564	15
ตารางที่ 3.2	แหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญของไทย ปี 2560 - 2564	16
ตารางที่ 3.3	การกระจายผลผลิตและประมาณการในช่วงที่ผลผลิตออกสู่ตลาดปี 2565	16
ตารางที่ 3.4	ข้อมูลการบริโภคในประเทศและการส่งออกทุเรียนของไทยปี 2560 - 2564	17
ตารางที่ 3.5	ปริมาณและมูลค่าการส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์ของไทย ปี 2560 - 2564	18
ตารางที่ 3.6	ตลาดส่งออกทุเรียนสดของไทย ปี 2560 - 2564	20
ตารางที่ 3.7	พันธุ์ทุเรียนที่ผลิตเป็นการค้าเพื่อนำมาบริโภคสด	30
ตารางที่ 3.8	ผลทุเรียนที่ไม่ผ่านข้อกำหนดขั้นต่ำ (ข้อ 1)	32
ตารางที่ 3.9	ขนาดของผลทุเรียน	34
ตารางที่ 3.10	วิธีวิเคราะห์และชักตัวอย่าง	36
ตารางที่ 3.11	การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับ ACFTA	50
ตารางที่ 3.12	การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรตามข้อผูกพัน RCEP	51
ตารางที่ 3.13	ประเภท ขนาด และราคาค่าขนส่งทุเรียนสดภายในประเทศ	56
ตารางที่ 4.1	ต้นทุนค่าขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	64
ตารางที่ 4.2	ข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	74

สารบัญตารางผนวก

ตารางผนวกที่	หน้า
ตารางผนวกที่ 1.1 รายชื่อโรคภัยบรรจุผลไม้ส่งออกไปจีนในจังหวัดจันทบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์	94
ตารางผนวกที่ 1.2 รายชื่อผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	95

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา	3
ภาพที่ 2.1 เส้นทาง R3A	6
ภาพที่ 2.2 เส้นทาง R9	6
ภาพที่ 2.3 เส้นทาง R12	7
ภาพที่ 2.4 โครงสร้างการขนส่งทุเรียนจากโรงคัดบรรจุของไทยไปจีน	8
ภาพที่ 2.5 เส้นทางส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน ทางเรือ	9
ภาพที่ 2.6 เส้นทางส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน ทางอากาศ	9
ภาพที่ 3.1 ปริมาณการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ปี 2560 – 2564	19
ภาพที่ 3.2 ตลาดส่งออกทุเรียนสดที่สำคัญของไทยปี 2564	19
ภาพที่ 3.3 สัดส่วนการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีนในแต่ละรูปแบบ	21
ภาพที่ 3.4 ทุเรียนทั้งผลที่มีข้อผิดพลาด	31
ภาพที่ 3.5 ภาพตัวอย่างตราฉลากตู้ผลไม้ของกรมวิชาการเกษตรเพื่อส่งออกทางบกผ่านประเทศที่สาม	45
ภาพที่ 3.6 ตัวอย่างสติ๊กเกอร์สำหรับติดข้อผิดพลาดทุเรียน	46
ภาพที่ 3.7 กระบวนการภายในโรงคัดบรรจุทุเรียน (ล้าง)	56
ภาพที่ 3.8 ขั้นตอนการตรวจสอบและออกไปรับรองสุขอนามัยพืช	59
ภาพที่ 4.1 รูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	65
ภาพที่ 4.2 เส้นทางขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทางถนน	66
ภาพที่ 4.3 ด่านขาออกของไทยและด่านขาเข้าของจีน ตามพิธีสารไทย-จีน	67
ภาพที่ 4.4 การขนถ่ายสินค้าในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน	68
ภาพที่ 4.5 เส้นทางขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทางน้ำ	70
ภาพที่ 4.6 เส้นทางขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทางอากาศ	72
ภาพที่ 5.1 การเลือกรูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับฤดูกาลผลิต	78

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

ทุเรียนถือเป็นผลไม้ที่มีความสำคัญต่อภาคเกษตรไทย ซึ่งเป็นผลไม้เศรษฐกิจที่มีมูลค่าสูง สามารถสร้างรายได้เข้าสู่ประเทศจากการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ โดยในช่วงปี 2560-2564 พบว่า ปริมาณและมูลค่าการส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์ของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปี 2560 ที่มีปริมาณ 505,425.89 ตัน คิดเป็นมูลค่า 24,942.95 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 925,855.22 ตัน คิดเป็นมูลค่า 119,159.96 ล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 17.91 และ 48.12 ตามลำดับ สำหรับปี 2564 ไทยมีมูลค่าการส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์รวมทั้งสิ้น 119,159.96 ล้านบาท โดยคิดเป็นมูลค่าจากการส่งออกทุเรียนในรูปผลสด สูงถึงร้อยละ 91.65 ซึ่งมีตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย 3 อันดับแรก จำแนกตามส่วนแบ่งทางการตลาด ได้แก่ จีน (ร้อยละ 90.04)ฮ่องกง (ร้อยละ 5.56) และ เวียดนาม (ร้อยละ 3.38)

จีนถือเป็นตลาดส่งออกทุเรียนสดรายใหญ่ของไทย โดยผู้บริโภคชาวจีนมีความต้องการบริโภคทุเรียนสดของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาในช่วงปี 2560 - 2564 พบว่า ปริมาณและมูลค่าการส่งออกทุเรียนสดไปจีนเพิ่มขึ้น จากปี 2560 ที่มีปริมาณ 135,708.13 ตัน คิดเป็นมูลค่า 7,348.14 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นปริมาณ 779,879.92 ตัน คิดเป็นมูลค่า 98,332.40 ล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 57.19 และ 91.55 ตามลำดับ แต่เมื่อปลายปี 2562 เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Covid-19) ทำให้การขนส่งผ่านประเทศที่สามไปจีนมีความล่าช้าและขาดความต่อเนื่อง เนื่องจากแต่ละประเทศ อาทิ สเปน ลาว เวียดนาม บังคับใช้มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 อย่างเข้มงวด ประกอบกับมาตรการ Zero Covid ของจีน ทำให้สินค้าที่ไทยส่งออกไปจีนทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศต้องได้รับการตรวจอย่างเข้มงวด ส่งผลต่อความไม่แน่นอนในการเปิด - ปิดด่านขาเข้าของจีน และเกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งทำให้ทุเรียนสดได้รับความเสียหายและคุณภาพลดลง เป็นผลให้การส่งออกทุเรียนสดในปี 2563 ลดลงเล็กน้อย ต่อมาในปี 2564 จีนมีความต้องการบริโภคทุเรียนสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้การส่งออกทุเรียนสดกลับมาฟื้นตัวดีขึ้น

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร โดยกองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการจัดทำแผนเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร ได้เล็งเห็นความสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนให้มีความต่อเนื่อง เกิดความคุ้มค่าและได้รับประโยชน์สูงสุด จึงได้จัดทำโครงการศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน รวมถึงวิเคราะห์ข้อดี-ข้อเสียของแต่ละรูปแบบ และเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถนำผลการศึกษาที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการและวางแผนสนับสนุน ส่งเสริม รวมถึงแก้ปัญหาในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษารูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1.3.1 **พื้นที่เป้าหมายของการศึกษา** คือ จังหวัดจันทบุรี เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญของไทย โดยปี 2564 มีเนื้อที่ยืนต้นของทุเรียนมากที่สุด จำนวน 265,014 ไร่ ปริมาณผลผลิต 398,618 ตัน คิดเป็นร้อยละ 32.86 ของผลผลิตทุเรียนทั้งประเทศ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565)

1.3.2 **กลุ่มตัวอย่าง** คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

1) ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียน ได้แก่ ล้งและสหกรณ์การเกษตร ซึ่งเป็นกลุ่มที่รวบรวมผลผลิตและส่งออกทุเรียนไปจีน โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี ตามบัญชีรายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ส่งออกไปจีน (ข้อมูล ณ วันที่ 25 เมษายน 2565) ของกองพัฒนาระบบและรับรองมาตรฐานสินค้าพืช กรมวิชาการเกษตร จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ (1) บริษัท มอนโค ฟรุต (ไทยแลนด์) (2) บริษัท ปันเพลินฟรุต อินเตอร์ฟรุต เอ็กพอร์ท จำกัด (3) บริษัท ดรากอน เฟรช ฟรุต จำกัด (4) บริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุต จำกัด (5) บริษัท หอมหมื่นลิ้น แอนด์ เจที จำกัด (6) ล้งป่าอ้อม (7) ล้งสมชาย - เจ้หนิง (8) ล้งโกอาร์ - เจ้สาว R.S.K. และ (9) บริษัท พรีเมียร์ เฟรช ฟรุต จำกัด ดังตารางผนวกที่ 1.1

2) ผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียนตามข้อ 1) ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเลือกใช้รูปแบบและเส้นทางการขนส่ง จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ (1) บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และ (2) บริษัท อเมซซิงโลจิสติกส์ แอนด์ ซัพพลายเชน จำกัด ดังตารางผนวกที่ 1.2

3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน คือ ด้านศุลกากรเชิงของและด่านตรวจพืช กรมวิชาการเกษตร จำนวน 8 ด่าน โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

3.1) ด่านตรวจพืชในพื้นที่ จำนวน 1 ด่าน คือ ด่านตรวจพืชจันทบุรี จังหวัดจันทบุรี ทำหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้าที่โรงคัดบรรจุแล้วส่งข้อมูลมายังด่านตรวจพืชขาออก

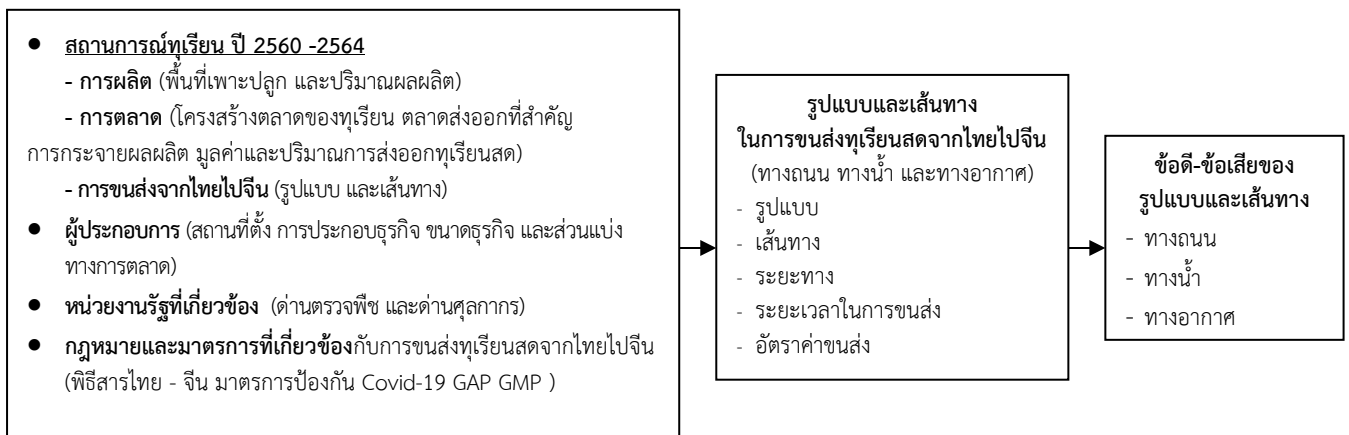
3.2) ด่านตรวจพืชขาออก จำนวน 7 ด่าน ได้แก่ ด่านตรวจพืชเชิงของ (R3A) จังหวัดเชียงราย ด่านตรวจพืชขุมกาดอาหาร (R9) จังหวัดมุกดาหาร ด่านตรวจพืชนครพนม (R12) จังหวัดนครพนม ด่านตรวจพืชเชิงแสน จังหวัดเชียงราย ด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด่านตรวจพืชลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร และด่านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ทำหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากด่านตรวจพืชในพื้นที่ และออกใบรับรองสุขอนามัยพืชให้แก่ผู้ประกอบการ

1.3.3 **ระยะเวลาดำเนินการ** เดือนตุลาคม 2564 – กันยายน 2565

1.4 วิธีการศึกษา

1.4.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษารอบแนวคิดนี้ได้ประมวลและวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ตลอดจนโซ่คุณค่าตั้งแต่การผลิต การรวบรวม การขนส่ง และการตลาดทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลัก 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียน ประกอบด้วย ล้งและสหกรณ์การเกษตร 2) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทุเรียนสดจากไทยไปจีน และ 3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ด้านตรวจพืช และด้านศุลกากรในประเด็นเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการหรือหน่วยงาน ข้อมูลกระบวนการทำงาน ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน เพื่อนำผลที่ได้ไปพิจารณาและวิเคราะห์รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน รวมถึงวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสียของแต่ละรูปแบบ โดยสรุปเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ดังภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

1.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับข้อมูลการดำเนินธุรกิจกระบวนการทำงาน รวมถึงข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายทั้ง 3 กลุ่ม

- 1.1) ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียน
- 1.2) ผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน
- 1.3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน

2) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยการค้นคว้าข้อมูลสถานการณ์ทุเรียน ประกอบด้วย สถานการณ์การผลิต การตลาด การขนส่ง รวมถึงกฎหมายและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนจากงานวิจัย หนังสือ วารสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง และการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต

1.4.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) จากการศึกษาารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ซึ่งเป็นการศึกษาเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนตลอดโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ ซึ่งแบบสอบถาม ประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการ เช่น ชื่อบริษัท สถานที่ตั้ง การประกอบธุรกิจ ขนาดธุรกิจและส่วนแบ่งทางการตลาด

ตอนที่ 2 ข้อมูลกระบวนการทำงาน

ตอนที่ 3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ประมวลข้อมูลโดยนำแนวคิดทฤษฎีระบบ (System Theory) มาประยุกต์ใช้ร่วมกับการวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) เพื่อวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งและข้อดี-ข้อเสียของแต่ละรูปแบบในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทำให้ทราบถึงข้อมูลรูปแบบการขนส่ง เส้นทาง ระยะทาง ระยะเวลาในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ขนาดบรรทุก และระยะเวลาในการจัดเก็บสินค้าขณะขนส่ง รวมถึงข้อดี-ข้อเสีย เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการขนส่งและวางแผนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

1.5.2 หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการจัดทำนโยบาย มาตรการ เพื่อบริหารจัดการและวางแผนในการสนับสนุน/ส่งเสริม รวมถึงแก้ปัญหาการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีน ต่อไป

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร แนวคิดและทฤษฎี

2.1 การตรวจเอกสาร

2.1.1 รูปแบบและเส้นทางในการขนส่ง

สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2563) ได้ศึกษาการขนส่งผ่าน R3B (ไทย - เมียนมา - จีน) ผลการศึกษา พบว่า การขนส่งสินค้าจากเมืองท่าซีเหล็กไปยังเมืองเชียงตุงตามแนวเส้นทาง R3B ถือเป็นเส้นทาง R3 ที่พาดผ่านเมียนมา เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ ไปยังเชียงราย (แม่สาย) และเข้าสู่เมียนมาที่ท่าซีเหล็ก ผ่านเชียงตุง จากนั้นเข้าสู่ต้าลี่ ระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร แล้วเชื่อมโยงเข้ากับเส้นทาง R3A ต่อไปยังเชียงรุ้ง (สิบสองปันนา) - कुนหมิง รวมระยะทางประมาณ 1,850 กิโลเมตร ลักษณะทางกายภาพเป็นถนนลาดยาง ค่อนข้างแคบ มี 2 ช่องจราจรแต่ไม่มีเส้นจราจรและไม่มีไหล่ทาง สภาพเส้นทางเป็นทางราบสลับกับภูเขาสูง ไม่สามารถใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ในการขนส่งสินค้าได้ รูปแบบการขนส่งสินค้าที่เห็นได้โดยทั่วไป คือ ขนส่งสินค้าโดยวางสินค้าไว้บนหลังคารถหรือใต้ท้องรถโดยสารประจำทาง นอกจากนี้ ยังมีการใช้รถบรรทุกขนาดเล็ก 4 ล้อ หรือ 6 ล้อ สภาพเก่าในการขนส่งสินค้า จากข้อสังเกตนี้ ทำให้อนุมานได้ว่า ปริมาณสินค้าที่ขนส่งในเส้นทางดังกล่าว ยังมีปริมาณไม่มากพอที่จะคุ้มค่าการลงทุนออกรถบรรทุกทุกขนส่ง นอกจากอุปสรรคจากลักษณะทางกายภาพของถนนแล้ว ยังมีอุปสรรคสำคัญของผู้ประกอบการส่งออกสินค้าไทยไปเมียนมา คือ ตลอดแนวเส้นทางมีด่านเก็บเงินค่าผ่านทางอยู่หลายจุด ทั้งด้านของรัฐบาลและด้านของหน่วยงานด้านความมั่นคง รวมถึงด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งพนักงานประจำรถต้องรายงานตัวเป็นระยะ ๆ ตลอดเส้นทาง และมีการเก็บค่าใช้จ่ายนอกระบบอื่น ๆ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง จากปัญหาและอุปสรรคข้างต้น ทำให้เส้นทาง R3B ถูกใช้เพื่อการขนส่งสินค้าในระยะทางสั้น ๆ โดยเฉพาะแม่สาย - ท่าซีเหล็ก - เชียงตุง รวมทั้งเป็นเส้นทางเพื่อการท่องเที่ยวจากรัฐฉานเชื่อมต่อไปยังประเทศอื่น ๆ แต่ยังไม่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างไทย - เมียนมา - จีนตอนใต้ได้ จึงทำให้เส้นทาง R3A ได้รับความนิยมนมากกว่า แม้ว่าระยะทางของเส้นทาง R3B จะสั้นกว่าก็ตาม

ภูวนาท พักเกต (2563) และ Krebs and Panichakarn (2019) ได้จำแนกเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าเกษตรจากไทยไปจีนออกเป็น 3 เส้นทาง ได้แก่ R3A R9 และ R12 โดยเส้นทาง R3A เริ่มต้นจากด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ไทย) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - บ่อหาน (สิบสองปันนา จีน) - ด่านโม้อาน (จีน) รวมระยะทางประมาณ 922 กิโลเมตร ดังภาพที่ 2.1



ที่มา: ภูวนาท พิภเกตู, 2563 อ้างอิงจาก สำนักพัฒนาและส่งเสริมธุรกิจบริการ, 2563

ภาพที่ 2.1 เส้นทาง R3A ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ไทย) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - บ่อหาน (สิบสองปันนา จีน) - ด่านโม้อาน (จีน)

เส้นทาง R9 หรือเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างไทย - พม่า - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน สำหรับการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปจีน จะมีเส้นทางในการขนส่ง เริ่มต้นจากด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร (ไทย) - แขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - ด่านโหยวอู้กวน (จีน) แล้วขนส่งต่อไปยังกรุงปักกิ่งของจีน รวมระยะทาง ประมาณ 1,450 กิโลเมตร ดังภาพที่ 2.2



ที่มา: Krebs and Panichakarn, 2019

ภาพที่ 2.2 เส้นทาง R9 ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - ด่านโหยวอู้กวน (จีน)

เส้นทาง R12 จะมีเส้นทางในการขนส่งเริ่มต้นจากด่านนครพนม จังหวัดนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก แขวงคำม่วน (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - ด่านผิงเสียง (จีน) - ด่านโหยวอี๋กวน (จีน) รวมระยะทางประมาณ 823 กิโลเมตร ดังภาพที่ 2.3

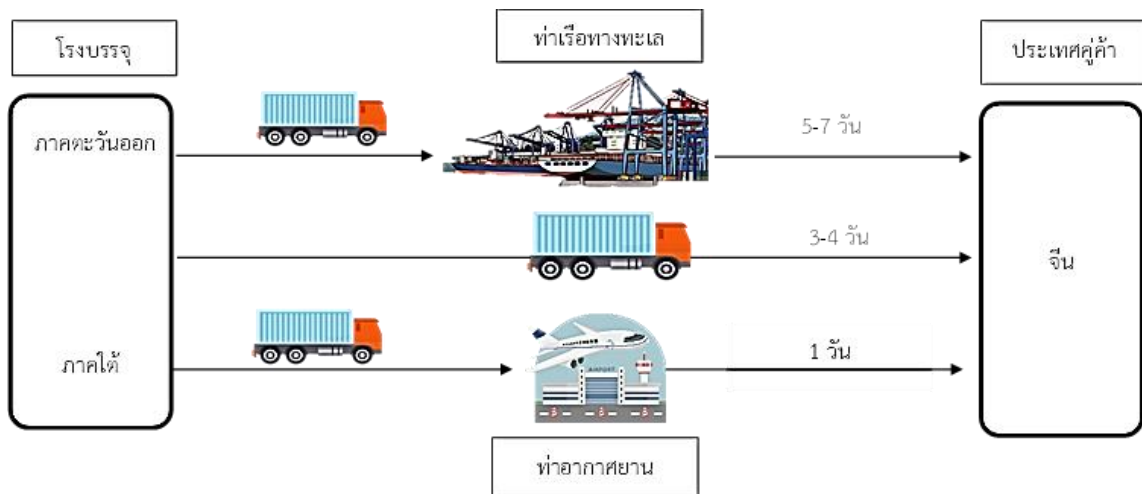


ที่มา: Krebs and Panichakarn, 2019

ภาพที่ 2.3 เส้นทาง R12 ผ่านด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม (ไทย) - คำม่วน (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - ด่านโหยวอี๋กวน (จีน)

วุฒิภาค พูลบัว (2561) ได้ศึกษาปัจจัยในการดำเนินการที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการส่งออกทุเรียนสดจากภาคตะวันออกของไทยไปจีน ซึ่งสรุปข้อมูลรูปแบบและเส้นทางที่ใช้ในการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีนเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ รถบรรทุก เรือ และเครื่องบิน มีสัดส่วนการใช้งานเป็นร้อยละ 90.28 9.71 และ 0.01 ตามลำดับ จากข้อมูลมีการส่งออกทางอากาศน้อยมาก จึงกำหนดขอบเขตในการศึกษา 2 รูปแบบ ได้แก่ 1) การขนส่งทางเรือจากไทยไปยังเมืองกว่างโจว มณฑลกว่างตุงของจีน และ 2) การขนส่งทางรถบรรทุกจากไทยผ่านด่านโหยวอี๋กวน เมืองผิงเสียง มณฑลกว่างซีของจีน โดยใช้เทคนิคการสร้างสถานการณ์สมมติ (Stated Preference) และวิเคราะห์ข้อมูลการเลือกรูปแบบการขนส่งด้วยการวิเคราะห์ถดถอยโลจิสติกส์ทวิ (Binary Logistic Regression) โดยใช้ปัจจัยนำเข้า 3 ปัจจัย ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ ระยะเวลาการขนส่ง และความน่าเชื่อถือของผู้ให้บริการขนส่ง ผลการศึกษา พบว่า ผู้ส่งออกมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากทางเรือและรถบรรทุกเป็นการขนส่งทางรถไฟแทน โดยปริมาณการขนส่งทางรถไฟมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การศึกษาได้รวบรวมข้อมูลและสรุปเป็นโครงสร้างการขนส่งทุเรียนจากโรงคัดบรรจุของไทยไปจีน ดังภาพที่ 2.4 และจำแนกเส้นทางการขนส่งที่สำคัญในแต่ละรูปแบบไว้ดังนี้ การขนส่งทางรถบรรทุกมี 4 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทาง R8 (นครพนม - ท่าแขก - บ้านน้ำทอง - คำม่วน - บอลิคำไซ - น้ำพาว - กาแจว - ฮาติงห์ - เมืองวิงห์) เส้นทางคดเคี้ยวผ่านภูเขา ตลอดแนวเส้นทางมีสถานี

ซ่อมบำรุงรถให้บริการไม่เพียงพอและไม่สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ 2) เส้นทาง R9 (มะละแหม่ง - เมียวดี - แม่สอด - มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน - ลาวบาว - เมืองดามัง - ฮานอย - คุณหมิง) เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ผ่านเข้าสู่เมืองที่สำคัญทางใต้ของจีน เช่น คุณหมิง หนานหนิง กว่างโจว เป็นต้น 3) เส้นทาง R12 (ด่านนครพนม - ด่านท่าแขก - ด่านน้ำพาว - ด่านจาลอ - ด่านหูหงิ - ด่านโหยวอี๊กวน) เป็นอีกเส้นทางหลัก ในการลำเลียงสินค้าเกษตรจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย สู่ทางตอนใต้ของจีน โดยการขนส่งสินค้าจากด่านนครพนมไปด่านโหยวอี๊กวน ใช้เวลา 31 - 34 ชั่วโมง เป็นเส้นทางที่สามารถขนส่งได้รวดเร็ว ซึ่งจะช่วยลดอัตราการเสียหายของสินค้าที่เน่าเสียได้ง่ายดี และมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ แต่เส้นทางนี้ยังมีข้อจำกัดอยู่มาก เช่น สภาพถนน สิ่งอำนวยความสะดวก ลานพักและขนถ่ายสินค้า อุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า ร้านค้า และปั้มน้ำมัน ซึ่งยังไม่เพียงพอต่อการให้บริการ และ 4) เส้นทาง R3A (กรุงเทพฯ - เชียงของ - ห้วยทราย - บ่อเต็น - บ่อหาน - คุณหมิง) เป็นเส้นทางขนส่งผักและผลไม้ที่สำคัญของไทยไปยัง เมืองคุณหมิงและกว่างโจวของจีน โดยการขนส่งจากกรุงเทพฯ ไปคุณหมิงใช้ระยะเวลาประมาณ 30 ชั่วโมง และเส้นทางขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบังผ่านท่าเรือฮ่องกงไปยังท่าเรือในเมืองต่าง ๆ ของจีน ดังภาพที่ 2.5 ส่วนเส้นทางขนส่งทุเรียนจากไทยไปจีนทางอากาศจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ ไปยังท่าอากาศยานในมณฑลต่าง ๆ ของจีน แต่การขนส่งทางอากาศไม่ได้รับความนิยม เนื่องจากมีต้นทุนค่าขนส่งสูง และสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้้น้อย ผู้ประกอบการจะเลือกใช้ในกรณีเร่งด่วนเท่านั้น ทั้งนี้ เส้นทางทางการขนส่งทางอากาศ ดังภาพที่ 2.6



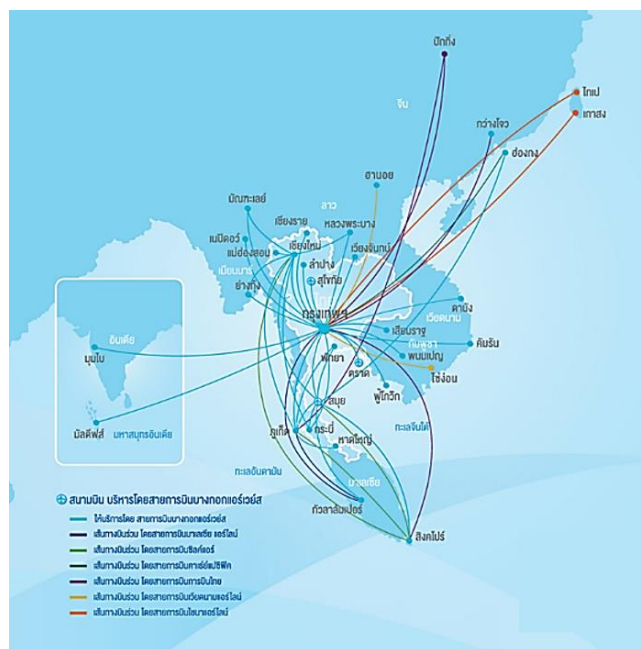
ที่มา: วุฒิภาค พูลบัว, 2561 อ้างอิงจาก เจริญชัย โขมพัฒนารณ และคณะ, 2550

ภาพที่ 2.4 โครงสร้างการขนส่งทุเรียนจากโรงคัดบรรจุของไทยไปจีน



ที่มา: วุฒิภาค พูลบัว, 2561

ภาพที่ 2.5 เส้นทางทางการส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน ทางเรือ



ที่มา: วุฒิภาค พูลบัว, 2561 อ้างอิงจาก บางกอก แอร์เวย์, 2561

ภาพที่ 2.6 เส้นทางทางการส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน ทางอากาศ

คมสวัสดิ์ คงดี (2558) ได้ศึกษาเส้นทางการขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงรายของไทยไปยัง นครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน ผลการศึกษา พบว่า มีการขนส่ง 2 รูปแบบ ผ่าน 2 เส้นทาง ได้แก่ 1) การขนส่ง ทางบก ด้วยรถบรรทุกผ่านเส้นทาง R3A จากด่านเชียงของจังหวัดเชียงรายของไทยไปยังนครคุนหมิงของจีน รวมระยะทางประมาณ 922 กิโลเมตร ระยะเวลาในการขนส่ง 5 - 7 ชั่วโมง เส้นทางนี้ต้องขนส่งผ่าน สปป.ลาว ซึ่งเส้นทางมีลักษณะสูงชัน คดเคี้ยว เป็นหลุมบ่อ และเกิดปัญหาดินถล่มปิดทับเส้นทาง อีกทั้งคนลาวนิยม

สร้างบ้านเรือนติดถนน จึงทำให้การขนส่งไม่สะดวกมากนัก และ 2) การขนส่งผ่านทางแม่น้ำโขง เริ่มต้นจากท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จังหวัดเชียงรายของไทย ผ่านท่าเรือสบห้วยของพม่าไปยังท่าเรือกวนเหล่ยของจีน รวมระยะทางประมาณ 265 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาขนส่ง 7 - 10 วัน

จะเห็นว่า การขนส่งทางบกสามารถขนส่งได้รวดเร็ว และไม่ต้องขนถ่ายสินค้าหลายทอด อีกทั้งสามารถกระจายสินค้าจากไทยเข้าสู่ตลาดต่าง ๆ ของจีน โดยเฉพาะทางใต้และตะวันตกของจีนได้อย่างรวดเร็ว เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย อาทิ ผักและผลไม้ ส่วนการขนส่งทางน้ำผ่านทางแม่น้ำโขง มีข้อได้เปรียบ คือ ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ และไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมในการขนส่งผ่านด่านใน สปป.ลาว

2.1.2 ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

Wei et al. (2020) ได้ศึกษาการเลือกเส้นทางของโลจิสติกส์ทางทะเลในการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยไปยังตอนใต้ของจีน ผลการศึกษา พบว่า ต้นทุนในการส่งผลไม้จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือฮ่องกงหรือท่าเรือเซินเจิ้น และขนส่งต่อไปยังตลาดค้าส่งผลไม้และผักเจียงหนาน นครกว่างโจว มณฑลกว่างตุงมีรายละเอียดค่าขนส่ง ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ต้นทุนค่าขนส่งผลไม้จากท่าเรือแหลมฉบังผ่านท่าเรือฮ่องกงและท่าเรือเซินเจิ้นไปยังตลาดค้าส่งผลไม้และผักเจียงหนาน นครกว่างโจว

ลำดับ	ข้อมูล	ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต (สกุลเงินเหรียญสหรัฐ)	
		ท่าเรือฮ่องกง	ท่าเรือเซินเจิ้น
1.	ค่าขนส่งสินค้าจากด่านท่าเรือแหลมฉบัง	1,150	1,300
2.	ค่าบริการท่าเรือฮ่องกงปลายทาง	658	842
3.	ค่าธรรมเนียมศุลกากร	440	780
4.	ภาษีมูลค่าเพิ่ม	1,556	1,986
5.	ค่าขนส่งจากท่าเรือปลายทางไปยังตลาดค้าส่งผลไม้และผักเจียงหนาน นครกว่างโจว	700	330
6.	ค่าบริการจัดการสำหรับตลาดค้าส่งผลไม้และผักเจียงหนาน นครกว่างโจว	400	400
	ต้นทุนค่าขนส่งรวม	4,904	5,638

ที่มา: Wei et al., 2020

อารีรัตน์ นวลน้อย (2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ในการส่งออกทุเรียนพันธุ์หมอนทองในจังหวัดชุมพร ผลการศึกษา พบว่า ต้นทุนโลจิสติกส์รวมในการส่งออกทุเรียนแปรผกผันกับขนาดพื้นที่ให้ผลผลิต และกิจกรรมรวบรวมผลผลิต ทำให้เกิดต้นทุนในการส่งออกมากที่สุด โดยพื้นที่ให้ผลผลิตมากจะมีต้นทุนการส่งออกรวมต่ำที่สุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 18.29 บาท และมีต้นทุนในการรวบรวมผลผลิตอยู่ที่กิโลกรัมละ 5.19 บาท สำหรับพื้นที่ให้ผลผลิตปานกลาง จะมีต้นทุนการส่งออกอยู่ที่กิโลกรัมละ 20.79 บาท และมีต้นทุนในการรวบรวมผลผลิตอยู่ที่กิโลกรัมละ 7.16 บาท ส่วนพื้นที่ให้ผลผลิตน้อยจะมีต้นทุนการส่งออกสูงสุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 56.60 บาท และมีต้นทุนในการรวบรวมผลผลิตอยู่ที่กิโลกรัมละ 26.17 บาท เมื่อเปรียบเทียบการขนส่งผลไม้ โดยภาพรวมระหว่างการขนส่งทางน้ำด้วยเรือเดินทะเลกับการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุก พบว่า ต้นทุนการขนส่งทางน้ำโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือกว่างโจวมณฑลกว่างตุงในจีนอยู่ระหว่าง 40,000 - 50,000 บาท/ตู้ ใช้เวลาขนส่ง 7 - 8 วัน ส่วนการขนส่งทางบกโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ผ่านเส้นทาง R3A R9 และ R12 มีต้นทุนในการขนส่งประมาณ 150,000 บาท/ตู้ ใช้เวลาขนส่ง 3 - 4 วัน จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางเรื่อนั้นใช้เวลานานกว่า เพราะมณฑลยูนนานไม่มีพื้นที่ติดกับทะเล ดังนั้น การขนส่งทางเรือจะเป็นการขนส่งจากพื้นที่ปลูกทุเรียนที่สำคัญในภาคตะวันออกของไทย อาทิ จังหวัดจันทบุรี และระยอง รวมถึงการขนส่งจากจังหวัดชุมพร ซึ่งเป็นพื้นที่ปลูกที่สำคัญในภาคใต้ไปยังท่าเรือแหลมฉบังแล้วเดินเรืออ้อมผ่านกัมพูชาและเวียดนามไปยังท่าเรือฮ่องกงหรือท่าเรือไถ่เคียงเพื่อเทียบท่าที่ท่าเรือกว่างโจวมณฑลกว่างตุงในจีน ซึ่งเป็นที่ตั้งของตลาดเจียงหนาน (Guangzhou Jiang Nan Fresh Fruit and Vegetables Wholesale Market) เป็นตลาดนำเข้าและส่งออกผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2.1.3 ประเภทการขนส่ง

กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (2564) ได้นำเสนอการพัฒนาโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Cross-border Logistics) เป็นการขนส่งเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างรัฐที่มีชายแดนติดกันหรือผ่านไปยังประเทศที่สามหรือไปยังภูมิภาคอื่น ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดการหนึ่งในโมเดลโซ่ซัพพลายโลก (Global Supply Chain Model: GSCM) การพัฒนาโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนมีความสอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่ให้ความสำคัญในการสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง ทั้งนี้ รูปแบบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ (Efficient Cross - border Transport Models) แบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

1) การขนส่งข้ามพรมแดนด้วยระบบขนส่งทางถนน การพัฒนาการค้าและการขนส่งที่สามารถลดอุปสรรคที่ไม่ใช่อุปสรรคทางกายภาพ (Non - physical Barriers) โดยแบ่งลักษณะการขนส่งเป็น 4 รูปแบบ ได้แก่ (1) การสลับรถพ่วง (Trailer Swap) (2) การสลับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Swap) ซึ่งการสลับรถพ่วงทำได้ง่ายกว่าเล็กน้อย ในขณะที่การสลับตู้คอนเทนเนอร์ต้องใช้เครนในการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์จากรถพ่วงคันหนึ่งไปยังอีกคันหนึ่ง ทำให้มีข้อจำกัดของจำนวนเครนและลำดับก่อนหลังในการเข้าใช้งานเครนเพื่อการขนย้าย (3) การขนย้ายด้วยวิธี Manual Transloading เป็นการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ง่ายและมีเงื่อนไขในการดำเนินการน้อยที่สุด จึงเป็นวิธีการขนส่งสินค้าที่เป็นที่นิยมในภูมิภาค และ (4) การขนส่งที่ไม่มี

การเปลี่ยนถ่าย (No Transloading) เป็นลักษณะการขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด และมีความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายอยู่ในระดับต่ำ โดยเปรียบเทียบการจัดการในการขนส่งสินค้า 4 ด้าน ได้แก่ (1) ความยาก (Difficulty) (2) ต้นทุน (Cost) (3) ประสิทธิภาพ (Efficiency) และ (4) ความน่าเชื่อถือ (Reliability) ทั้งนี้ การจัดอันดับความน่าเชื่อถือ ซึ่งประเมินจากความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า พบว่าการสลับรถพ่วง (Trailer Swap) และการขนส่งที่ไม่มีการเปลี่ยนถ่าย (No Transloading) มีความน่าเชื่อถือสูงสุด เนื่องจากไม่มีการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้ลดความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้า ในขณะที่การสลับตู้คอนเทนเนอร์ (Container Swap) และการขนถ่ายด้วยวิธี Manual Transloading อยู่ในอันดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ เนื่องจากต้องใช้อุปกรณ์และแรงงานในการดำเนินการ

2) การขนส่งข้ามพรมแดนด้วยระบบขนส่งทางราง เป็นการแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติเพื่อขจัดอุปสรรคการขนส่งข้ามพรมแดนด้วยระบบขนส่งทางรางในปัจจุบัน ได้แก่

2.1) กรณีที่สองประเทศมีขนาดความกว้างของระบบรางเท่ากัน สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้โดยการเปลี่ยนหัวรถจักร

2.2) กรณีที่สองประเทศมีขนาดความกว้างของระบบรางไม่เท่ากัน (Break-of-gauge) ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการไหลเวียนของการขนส่งสินค้า เนื่องจากรถไฟจะต้องหยุดที่ชายแดนเพื่อขนย้ายสินค้า ทำให้มีการเสนอวิธีแก้ปัญหาหลากหลายวิธี ได้แก่

(1) การแก้ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่

(1.1) มาตรฐานรถไฟทางเดี่ยว (Single Track Standard) โดยปรับเปลี่ยนให้เป็นระบบรางที่มีความกว้างเท่ากัน

(1.2) รถไฟรางคู่ (Dual Track) หรือทางรถไฟที่มีระบบรางผสมกัน โดยการพัฒนาแบบรางที่แตกต่างกันบนพื้นฐานของระบบรางเดี่ยว ด้วยการสอดรางที่สาม หรือบางครั้งรางที่สี่ เพื่อให้ได้มาซึ่ง “Composite Gauge”

(2) การแก้ปัญหาด้านเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ต่างๆ ได้แก่

(2.1) การเปลี่ยนโบกี้ (Bogie Change) โดยการยกตู้สินค้าของรถไฟด้วยชุดแม่แรงจากโบกี้ของรางหนึ่งไปยังโบกี้ของอีกรางหนึ่ง

(2.2) ระบบรางที่สามารถปรับเปลี่ยนความกว้าง (Variable Gauge) โดยการลากตู้สินค้าไปตามเส้นทางการเปลี่ยนผ่านรางด้วยความเร็วที่ลดลง ซึ่งระหว่างกระบวนการนั้นระหว่างล้อจะถูกปรับจากขนาดความกว้างรางหนึ่งไปยังอีกขนาดหนึ่ง

(3) การแก้ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment) โดยคนหรือเครื่องกลจากตู้สินค้าของรางหนึ่งไปยังตู้สินค้าของอีกรางหนึ่ง

การพัฒนาประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินในการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เป็นไปได้โดยสะดวก เพื่อลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าผ่านด่าน 4 ด้าน ได้แก่

1) การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ ในหลากหลายรูปแบบ เช่น ภาคธุรกิจสู่ภาคธุรกิจ (Business to Business: B2B)

ภาครัฐสู่ภาครัฐด้วยกัน (Government to Government: G2G) ภาครัฐสู่ภาคธุรกิจ (Government to Business: G2B) อย่างครบวงจร

2) การบูรณาการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกระบวนการนำเข้า - ส่งออก เพื่อให้สามารถดำเนินพิธีการข้ามพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) โดยเฉพาะพิธีการศุลกากร (Customs) การตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) และการตรวจกักพืชและสัตว์ (Quarantine) หรือ CIQ (Custom Immigration Quarantine)

3) การพัฒนาเทคโนโลยีของแต่ละหน่วยงานให้มีระดับการพัฒนาที่ใกล้เคียงกัน เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานร่วมกันได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

4) การกำหนดนโยบายหรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผ่านแดน เช่น การอนุญาตให้ส่งเอกสารด้านศุลกากรได้ล่วงหน้า ทำให้ลดระยะเวลา ณ ด้านพรมแดน และลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าในภาพรวม รวมถึงการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) ซึ่งเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ณ บริเวณชายแดนทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางมีประสิทธิภาพที่ดีขึ้นภายใต้การบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.2 แนวคิดและทฤษฎี

2.2.1 รูปแบบการขนส่ง เป็นวิธีการในการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ในอดีตที่ไม่มีเครื่องจักรและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งมาก ในการขนส่งสินค้าต่าง ๆ จะใช้แรงงานสัตว์ อาทิ ม้า อูฐ และช้าง เป็นหลัก แต่ในปัจจุบันมีการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งไปอย่างมาก ทำให้เกิดรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายและพัฒนาให้สามารถใช้การขนส่งหลายรูปแบบร่วมกัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดระยะเวลาในการขนส่ง โดยแบ่งการขนส่งเป็น 3 ประเภท (Sarder, 2021) ดังนี้

1) การขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodalism หรือ Single Mode Transportation) หมายถึง การขนส่งจากจุดต้นทางไปยังปลายทางโดยไม่มีการเปลี่ยนรูปแบบระหว่างการขนส่ง เช่น การขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งเหมาะสมกับการขนส่งที่ระยะทางไม่ไกลมาก สามารถขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว เพราะไม่ต้องพักคอยเพื่อขนถ่ายสินค้า ส่งผลให้ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยและมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำ แต่มีข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับไม่เพียงพอ อาทิ สภาพเส้นทางและการจราจร และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ การขนส่งระหว่างประเทศอาจจะมีการเปลี่ยนหัวลากหรือการขนถ่ายสินค้า ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง

2) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodalism หรือ Multimodal Transportation) หมายถึง การขนส่งจากจุดต้นทางไปยังปลายทางโดยใช้รูปแบบการขนส่งร่วมกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป เช่น รถบรรทุก-รถไฟ รถบรรทุก-เรือ-รถบรรทุก หรือรถบรรทุก-เครื่องบิน-รถบรรทุก ขนส่งต่อเนื่องกัน เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และยกระดับของการบริการให้สามารถตอบสนองความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยผู้ให้บริการขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งทั้งหมดภายใต้สัญญาฉบับเดียว หรือแยกทำสัญญาผู้ให้บริการขนส่งในแต่ละรูปแบบก็ได้ ซึ่งเหมาะสมกับการขนส่งที่มีระยะทางค่อนข้างไกล

ไม่สามารถขนส่งโดยใช้รูปแบบเดียวได้ อย่างไรก็ตาม การขนส่งแบบผสมต้องมีการพักคอยและมีการขนถ่ายสินค้าจึงใช้ระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น

2.2.2 ทฤษฎีระบบ (System Theory) คิดค้นโดยนักรัฐศาสตร์ เดวิด อีสตัน ในปี ค.ศ. 1965 ใช้ในการศึกษาพลวัตทางรัฐศาสตร์อย่างกว้างขวาง และมีการนำมาประยุกต์ใช้เป็นกรอบแนวคิดในการออกแบบเครื่องมือเพื่อการบริหารจัดการองค์กร โดยทฤษฎีระบบจะมุ่งเน้นพิจารณาความสัมพันธ์ของปัจจัยหรือองค์ประกอบต่าง ๆ ของระบบ ที่ต้องทำงานร่วมกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายขององค์กร (Eston, 1965) ต่อมาในปี ค.ศ. 1985 คาสต์ และ โรเซนชวิก (Kast and Rosenzweig, 1985) ได้นำแนวคิดมาปรับเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้งานด้านการบริหารจัดการมากยิ่งขึ้น โดยได้นำเสนอทฤษฎีการคิดเชิงระบบ โดยมี 5 องค์ประกอบ ดังนี้

- 1) ปัจจัยนำเข้า (Input) หมายถึง ทรัพยากรหรือสิ่งที่จำเป็นที่ต้องนำเข้าสู่ระบบเพื่อก่อให้เกิดการทำงาน ทั้งนี้ ทรัพยากรของระบบจะมีรูปแบบที่แตกต่างกันขึ้นกับประเภทของระบบ
- 2) กระบวนการ (Process) หมายถึง การแปรสภาพปัจจัยนำเข้าหรือทรัพยากรให้เปลี่ยนเป็นผลผลิต ทั้งนี้ ลักษณะกระบวนการจะขึ้นอยู่กับประเภทของระบบ
- 3) ผลผลิต (Output) หมายถึง สิ่งที่ต้องการให้เกิดขึ้นตามวัตถุประสงค์ของระบบ
- 4) ผลย้อนกลับ (Feedback) หมายถึง ส่วนที่ส่งผลกระทบต่อระบบ โดยสามารถใช้เป็นกลไกในการควบคุมการทำงานของระบบให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงข้อดีและข้อบกพร่องของปัจจัยนำเข้า กระบวนการ และผลผลิต และนำไปสู่การปรับปรุงคุณภาพได้
- 5) สภาพแวดล้อม (Environment) หมายถึง สภาพที่อยู่แวดล้อมระบบ

บทที่ 3

สถานการณ์ทั่วไป

3.1 สถานการณ์การผลิตทุเรียน ปี 2560 - 2564

ทุเรียน (Durian) หรือราชาแห่งผลไม้ของไทย (King of Fruit) ถือเป็นผลไม้ที่มีศักยภาพด้านการผลิต และเป็นที่ต้องการของผู้บริโภคทั้งในประเทศและต่างประเทศ การผลิตทุเรียนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง ให้ผลตอบแทนดี และเกษตรกรมีการปรับเปลี่ยนพื้นที่ไปปลูกทุเรียนเพิ่มขึ้น โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา เนื้อที่ยืนต้นของทุเรียนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.68 ต่อปี จากปี 2560 ที่มีจำนวน 838,714 ไร่ เพิ่มขึ้นเป็น 1,168,154 ไร่ ในปี 2564 เนื้อที่ให้ผลเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 7.29 ต่อปี จากปี 2560 จำนวน 643,030 ไร่ เพิ่มขึ้นเป็น 851,866 ไร่ ในปี 2564 ผลผลิตเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 16.75 ต่อปี จากปี 2560 จำนวน 663,066 ตัน เพิ่มขึ้นเป็น 1,212,989 ตัน ในปี 2564 และผลผลิตต่อไร่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.85 ต่อปี จากปี 2560 จำนวน 1,031 กิโลกรัมต่อไร่ เพิ่มขึ้นเป็น 1,424 กิโลกรัมต่อไร่

ปี 2564 เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผล ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ เพิ่มขึ้นจาก 1,071,816 ไร่ 797,732 ไร่ 1,116,068 ตัน และ 1,399 กิโลกรัมในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.99 6.79 8.68 และ 1.79 ตามลำดับ เนื่องจากเกษตรกรมีการขยายพื้นที่ปลูกใหม่ในปี 2559 แทนยางพารา กาแฟ เงาะ มังคุด และลองกอง ประกอบกับสภาพอากาศเอื้ออำนวยต่อการติดดอกออกผลทุเรียน รวมถึงเกษตรกรมีการบำรุงรักษาดูแลรักษาดี ดังตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 เนื้อที่ยืนต้น เนื้อที่ให้ผล ผลผลิต และผลผลิตต่อไร่ของทุเรียน ปี 2560 - 2564

รายการ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี 64/63 (ร้อยละ)
เนื้อที่ยืนต้น (ไร่)	838,714	952,443	1,011,499	1,071,816	1,168,154	8.68	8.99
เนื้อที่ให้ผล (ไร่)	643,030	679,566	729,541	797,732	851,866	7.29	6.79
ผลผลิต (ตัน)	663,066	762,567	1,024,860	1,116,068	1,212,989	16.75	8.68
ผลผลิตต่อไร่ (กิโลกรัม)	1,031	1,122	1,405	1,399	1,424	8.85	1.79

ที่มา: สารสนเทศเศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2564, 2565

แหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญของไทยอยู่ในภาคกลางและภาคใต้ โดยจังหวัดจันทบุรี มีผลผลิตสูงสุดที่สุดของประเทศ ในปี 2564 มีผลผลิตคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32.86 ของประเทศ โดยในช่วงปี 2560-2564 จังหวัดจันทบุรี มีผลผลิตเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.11 ต่อปี จากปี 2560 ที่มีผลผลิต 284,874 ตัน เพิ่มขึ้นเป็น 398,618 ตัน ในปี 2564 รองลงมา ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระยอง นครศรีธรรมราช และตราด มีผลผลิตคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.35 9.90 4.92 และ 4.69 ของประเทศ ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีผลผลิตทุเรียนกระจายอยู่ทั่วประเทศในจังหวัดอื่น ๆ อีก 35 จังหวัด ดังตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญของไทย ปี 2560 - 2564

ประเทศ/ภาค/ จังหวัด	ผลผลิต (ตัน)					อัตราการ เปลี่ยนแปลง เฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	สัดส่วน ของ ประเทศ (ร้อยละ)
	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564		
รวมทั้งประเทศ	663,066	762,567	1,024,860	1,116,068	1,212,989	16.75	100.00
ภาคเหนือ	32,138	35,230	28,079	26,308	34,054	3.11	2.81
ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ	2,927	4,842	4,595	5,495	7,013	26.88	0.58
ภาคกลาง	427,909	410,654	510,046	565,369	595,328	9.08	49.08
ภาคใต้	200,092	311,841	482,140	518,896	576,594	32.30	47.53
จันทบุรี	284,874	279,075	339,292	380,446	398,618	9.11	32.86
ชุมพร	114,252	154,773	277,729	315,552	343,900	34.38	28.35
ระยอง	93,008	85,880	108,093	114,413	120,080	7.25	9.90
นครศรีธรรมราช	23,584	32,714	47,855	51,750	59,738	27.14	4.92
ตราด	44,483	38,951	48,158	55,176	56,844	7.20	4.69
จังหวัดอื่น ๆ (35 จังหวัด)	102,865	171,174	203,732	198,729	233,809	25.16	19.28

ที่มา: สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2564, 2565

สำหรับการกระจายผลผลิตทุเรียน ปี 2565 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรได้ประมาณการว่า ทุเรียนมีผลผลิตออกสู่ตลาดมากที่สุด (Peak) คือ ช่วงเดือนพฤษภาคม – สิงหาคม ดังตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 การกระจายผลผลิตและประมาณการในช่วงที่ผลผลิตทุเรียนออกสู่ตลาด ปี 2565

หน่วย: ร้อยละ

ชนิด สินค้า	ปี 2565												ผลผลิต (ตัน)	ประมาณการ ช่วง Peak (พ.ค.-ส.ค.) (ตัน)
	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.		
ทุเรียน	0.90	0.79	2.40	10.19	25.40	16.38	14.94	15.62	8.60	2.69	0.92	1.17	1,483,041	1,072,831.86

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565

3.2 สถานการณ์การตลาดทุเรียน

3.2.1 การบริโภคภายในประเทศ

ปี 2560 - 2564 ความต้องการบริโภคภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 157,640.11 ตัน ในปี 2560 เป็น 287,133.78 ตัน ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 23.06 ต่อปี ซึ่งการบริโภคส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปผลสด

ในปี 2564 การบริโภคในประเทศลดลงจาก 462,592.43 ตัน ในปี 2563 หรือลดลงร้อยละ 37.93 เนื่องจากความต้องการบริโภคของตลาดต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ไทยมีสัดส่วนการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 76.33 ขณะที่การบริโภคในประเทศ มีสัดส่วนร้อยละ 23.67 ดังตารางที่ 3.4

ตารางที่ 3.4 ข้อมูลการบริโภคในประเทศและการส่งออกทุเรียนของไทย ปี 2560 - 2564

รายการ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี 64/63 (ร้อยละ)
บริโภคในประเทศ							
ปริมาณ (ตัน)	157,640.11	243,443.81	342,053.24	462,592.43	287,133.78	23.06	-37.93
สัดส่วน* (ร้อยละ)	23.77	31.92	33.38	41.45	23.67		
ส่งออก							
ปริมาณ (ตัน)	505,425.89	519,123.20	682,806.76	653,475.57	925,855.22	17.91	41.68
สัดส่วน* (ร้อยละ)	76.23	68.08	66.62	58.55	76.33		

หมายเหตุ: * เป็นสัดส่วนต่อปริมาณผลผลิตรวม

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, พฤศจิกายน 2565

3.2.2 การส่งออก

ทุเรียน เป็นผลไม้ส่งออกที่สำคัญของไทย และเป็นสินค้าส่งออกอันดับ 1 ในกลุ่มผลไม้ไทยที่ส่งออกไปยังตลาดทั่วโลก โดยสามารถจำแนกกลุ่มทุเรียนและผลิตภัณฑ์ได้ 4 รายการ ได้แก่ ทุเรียนสด ทุเรียนแช่แข็ง ทุเรียนกวน และทุเรียนอบแห้ง โดยในช่วงปี 2560 - 2564 ไทยส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์ของไทยเพิ่มขึ้นจาก 505,425.89 ตัน มูลค่า 24,942.95 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 925,855.22 ตัน มูลค่า 119,159.96 ล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 17.91 และ 48.12 ตามลำดับ แบ่งเป็น

1) **ทุเรียนสด** มีการส่งออกมากเป็นอันดับ 1 ของการส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์ทั้งหมด โดยมีการส่งออกเพิ่มขึ้นจาก 490,488.99 ตัน มูลค่า 22,098.44 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 875,097.02 ตัน มูลค่า 109,205.94 ล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 17.26 และ 49.49 ตามลำดับ

2) **ทุเรียนแช่แข็ง** มีการส่งออกเพิ่มขึ้นจาก 13,303.23 ตัน มูลค่า 2,275.63 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 50,047.96 ตัน มูลค่า 9,573.64 ล้านบาท ในปี 2564 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 40.27 และ 47.28 ตามลำดับ

3) **ทุเรียนกวน** มีการส่งออกลดลงจาก 1,088.88 ตัน มูลค่า 137.55 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 351.13 ตัน มูลค่า 44.51 ล้านบาท ในปี 2564 หรือลดลงเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 13.30 และ 13.73 ตามลำดับ

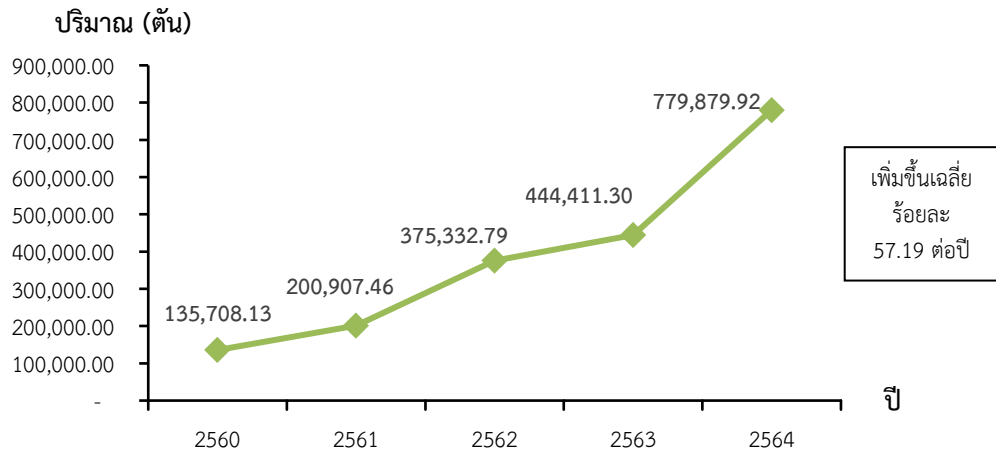
4) **ทุเรียนอบแห้ง** มีการส่งออกลดลงจาก 544.79 ตัน มูลค่า 431.33 ล้านบาท ในปี 2560 เป็น 359.11 ตัน มูลค่า 335.87 ล้านบาท ในปี 2564 หรือลดลงเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 3.23 และ 0.06 ตามลำดับ ดังตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกทุเรียนและผลิตภัณฑ์ของไทย ปี 2560 - 2564

รายการ	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)	อัตราการเปลี่ยนแปลงปี 64/63 (ร้อยละ)
ทุเรียนและผลิตภัณฑ์							
ปริมาณ (ตัน)	505,425.89	519,123.20	682,806.76	653,475.57	925,855.22	17.91	41.68
มูลค่า (ล้านบาท)	24,942.95	35,398.78	51,181.42	72,565.97	119,159.96	48.12	64.21
ทุเรียนสด							
ปริมาณ (ตัน)	490,488.99	494,067.77	655,394.99	620,892.58	875,097.02	17.26	40.94
มูลค่า (ล้านบาท)	22,098.44	30,186.97	45,481.46	65,631.02	109,205.94	49.49	66.39
ทุเรียนแช่แข็ง							
ปริมาณ (ตัน)	13,303.23	20,221.74	25,985.84	31,133.59	50,047.96	40.27	60.75
มูลค่า (ล้านบาท)	2,275.63	4,710.15	5,370.49	6,548.65	9,573.64	47.28	46.19
ทุเรียนกวน							
ปริมาณ (ตัน)	1,088.88	1,517.54	1,210.94	1,187.48	351.13	-13.30	-70.43
มูลค่า (ล้านบาท)	137.55	155.47	131.75	156.61	44.51	-13.73	-71.58
ทุเรียนอบแห้ง							
ปริมาณ (ตัน)	544.79	417.92	215.00	261.93	359.11	-3.23	37.10
มูลค่า (ล้านบาท)	431.33	346.19	197.72	229.68	335.87	-0.06	46.23

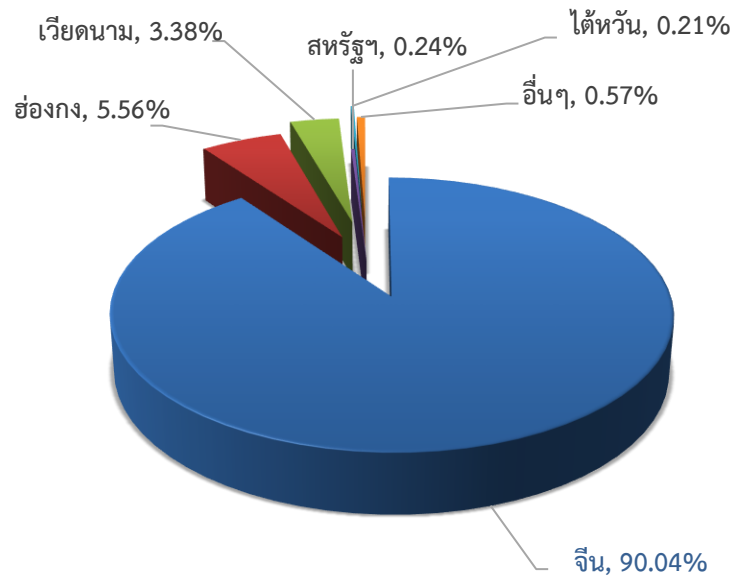
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, 2565

ไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและผู้ส่งออกทุเรียนรายใหญ่ของโลก ซึ่งตลาดส่งออกทุเรียนสดที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน ฮองกง เวียดนาม สหรัฐฯ และไต้หวัน โดยไทยส่งออกทุเรียนสดไปจีนเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 57.19 ต่อปี จากปี 2560 ที่มีปริมาณ 135,708.13 ตัน เพิ่มขึ้นเป็น 779,879.92 ตัน ในปี 2564 ดังภาพที่ 3.1 ซึ่งจีนเป็นตลาดหลักที่สำคัญครองส่วนแบ่งการตลาดสูงถึงร้อยละ 90.04 ดังภาพที่ 3.2 มูลค่าการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 91.55 ต่อปีจากปี 2560 ที่มีมูลค่าการส่งออกทุเรียนสด 7,348.14 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็น 98,332.40 ล้านบาท ในปี 2564 ในขณะที่ตลาดส่งออกอื่น ได้แก่ เวียดนาม และไต้หวัน มีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีลดลง ร้อยละ 17.11 และ 16.07 ตามลำดับ ดังตารางที่ 3.6



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565

ภาพที่ 3.1 ปริมาณการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ปี 2560 - 2564



ภาพที่ 3.2 ตลาดส่งออกทุเรียนสดที่สำคัญของไทยปี 2564

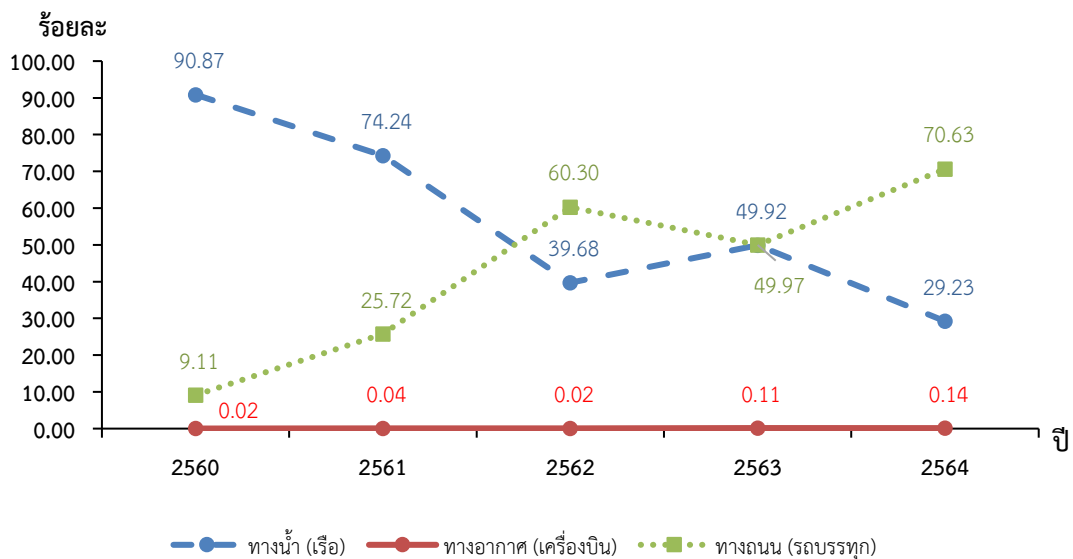
ตารางที่ 3.6 ตลาดส่งออกทุเรียนสดของไทย ปี 2560 - 2564

ประเทศ	มูลค่า : ล้านบาท					อัตรายายตัว (ร้อยละ)				สัดส่วน (ร้อยละ)		อัตราการเปลี่ยนแปลง เฉลี่ยต่อปี (ร้อยละ)
	2560	2561	2562	2563	2564	2561	2562	2563	2564	2563	2564	
จีน	7,348.14	13,327.48	26,340.93	47,798.24	98,332.40	81.37	97.64	81.46	105.72	72.83	90.04	91.55
ฮ่องกง	4,172.33	6,092.42	7,083.62	9,138.88	6,068.36	46.02	16.27	29.01	-33.60	13.92	5.56	14.43
เวียดนาม	9,718.99	9,812.04	11,113.02	7,764.89	3,686.41	0.96	13.26	-30.13	-52.52	11.83	3.38	-17.11
สหรัฐอเมริกา	81.75	149.89	192.16	182.58	263.05	83.35	28.20	-4.99	44.07	0.28	0.24	37.66
ไต้หวัน	496.88	404.63	380.00	381.08	229.03	-18.57	-6.09	0.28	-39.90	0.58	0.21	-16.07
อื่น ๆ	280.35	400.51	371.73	365.35	626.69	42.86	-7.19	-1.72	71.53	0.56	0.57	26.37
รวมทั้งสิ้น	22,098.44	30,186.97	45,481.46	65,631.02	109,205.94	36.60	50.67	44.30	66.36	100.00	100.00	49.49

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, 2565

3.3 การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

3.3.1 รูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน มีการขนส่งหลายช่องทาง ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ โดยช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2560 – 2564 มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งจากทางน้ำ เป็นทางถนน เมื่อปี 2560 ผู้ส่งออกใช้เส้นทางขนส่งทางน้ำเป็นหลักคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.87 รองลงมา คือ ทางถนน ร้อยละ 9.11 และทางอากาศ ร้อยละ 0.02 ต่อมาในช่วงปี 2562 ถึงปี 2564 ผู้ส่งออกเปลี่ยนเส้นทางไปใช้ การขนส่งทางถนนแทนการขนส่งทางน้ำ โดยเมื่อปี 2564 มีปริมาณการขนส่งทางถนน ร้อยละ 70.63 รองลงมา คือ ทางน้ำ ร้อยละ 29.23 และทางอากาศ ร้อยละ 0.14 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565) ดังภาพที่ 3.3



ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565

ภาพที่ 3.3 สัดส่วนการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีนในแต่ละรูปแบบ

3.3.2 มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนผ่านประเทศที่สาม

ปี 2565 การส่งออกของไทยกำลังเผชิญความท้าทายจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 ประเทศต่าง ๆ ออกมาตรการควบคุมสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ Covid-19 ซึ่งมีมาตรการ ข้อกำหนด หรือข้อแนะนำที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนผ่านประเทศที่สาม ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ มีรายละเอียดดังนี้

1) มาตรการด้านการขนส่งของ สปป.ลาว โดยการขนส่งด้วยรถบรรทุกข้ามพรมแดน ไทย - สปป.ลาว เมื่อเดือนเมษายน 2565 กระทรวงโยธาธิการและขนส่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้ออกประกาศ บทแนะนำสำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเข้า - ออก สปป.ลาว ในช่วงป้องกัน ควบคุม และแก้ไข การแพร่ระบาดของ Covid-19 (กรมการขนส่งทางบก, 2565) มีรายละเอียดดังนี้

1.1) การขนส่งสินค้าภายในประเทศสำหรับสินค้าภายในประเทศ คนขับรถขนส่งสินค้า ที่เคลื่อนย้ายภายในประเทศ โดยผ่านเมือง แขวงนครหลวง รวมทั้งคนขับรถขนส่งถึงที่ (Door to Door Delivery) สามารถขนส่งสินค้าและอาหารไปยังปลายทาง หรือลูกค้าได้ตามปกติ โดยให้สวมหน้ากากอนามัย

ตลอดเวลา พร้อมทั้งรับการตรวจอุณหภูมิจากเจ้าหน้าที่สาธารณสุขตามเส้นทางอย่างเข้มงวด ถ้าไม่มีอาการต้องสงสัยให้อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดังกล่าว ให้สามารถไปถึงปลายทางโดยเร็ว หากพบเห็นอาการต้องสงสัยให้ปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวังตามที่เจ้าหน้าที่สาธารณสุขกำหนดไว้

1.2) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน

กรณีที่ 1 สำหรับสินค้าทั่วไป คนขับรถต่างประเทศที่ขนส่งสินค้าที่มาจากต่างประเทศเข้ามาในดินแดนของ สปป.ลาว ต้องปฏิบัติตามมาตรการที่กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้ากระทรวงสาธารณสุขกำหนดไว้ อาทิ ต้องสวมหน้ากากอนามัยปิดปากและจมูก และผ่านการตรวจสุขภาพโดยเจ้าหน้าที่สาธารณสุขจากประเทศต้นทาง เจ้าหน้าที่สาธารณสุขด่าน สปป.ลาว จึงจะอนุญาตให้เข้าประเทศได้ ส่วนสินค้าที่ต้องเปลี่ยนถ่าย ณ จุดเปลี่ยนถ่ายที่เจ้าหน้าที่กำหนดไว้ในฝั่ง สปป.ลาว เท่านั้น หลังจากขนถ่ายสินค้าแล้วให้คนขับรถเดินทางกลับโดยเร็ว

กรณีที่ 2 รถต่างประเทศที่ขนส่งสินค้านำเข้าเพื่อใช้ในโครงการ ได้แก่ โครงการทางด่วนทางรถไฟลาว - จีน เชื้อเพลิงไฟฟ้า สินค้าเหลวหรือวัตถุไวไฟที่ไม่สามารถเปลี่ยนถ่าย และอื่น ๆ และรถขนส่งน้ำมัน อนุญาตให้รถขนส่งและคนขับรถต่างประเทศสามารถเดินทางไปยังสนามหรือคลังน้ำมันได้ โดยต้องปฏิบัติตามมาตรการดังนี้

(1) ต้องมีจุดหมายนำส่งสินค้า หนังสือยืนยันจากเจ้าของสินค้าหรือตัวแทนใน สปป.ลาว หรือเจ้าของโครงการ โดยกำหนดจุดด่านนำเข้าไปยังปลายทาง

(2) แจ้งเส้นทางขนส่งต่อเจ้าหน้าที่ในจุดตรวจตราตามเส้นทาง

(3) ผู้ขนส่งสามารถเดินทางไปตามจุดหมายที่กำหนดไว้เท่านั้น และไม่อนุญาตให้เดินทางออกจากจุดหมายที่กำหนด

(4) สำหรับคนขับรถขนส่งสินค้าที่มีความจำเป็นต้องค้างคืน หรืออยู่มากกว่า 1 วัน บริษัทผู้จัดส่ง หรือบริษัทตัวแทน หรือเจ้าของสินค้า หรือเจ้าของโครงการ ต้องให้คนขับรถพักแบบแยกเดี่ยวในรถขนส่งหรือห้องพักในห้องขับรถ หรือขอบเขตรถขนส่งเท่านั้น พร้อมทั้งมีมาตรการป้องกันการระบาดของ Covid-19 ตามมาตรฐานที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนดไว้อย่างเข้มงวด ในกรณีที่คนขับรถมีความจำเป็นต้องหยุดพักตามเส้นทางเพื่อทำธุระต่าง ๆ ในปั้มน้ำมัน จุดพักรถ และอื่น ๆ ต้องมีมาตรการป้องกันตัวเองอย่างเข้มงวดเช่นเดียวกัน

(5) เพื่อให้การปฏิบัติตามบทแนะนำนี้มีประสิทธิผล มอบให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านลงนามในบันทึกยืนยันกับคนขับรถ เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของโครงการไว้เป็นหลักฐานเพิ่มเติม

กรณีที่ 3 การขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว เพื่อจะไปประเทศที่สาม สำหรับขาเข้า รถขนส่งจากต่างประเทศจะต้องมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกขนส่งทะเบียน สปป.ลาว พร้อมคนขับชาวลาเวน จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เจ้าหน้าที่กำหนดไว้ สำหรับขาออก รถขนส่งของ สปป.ลาว ขนส่งไปยังชายแดนเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกขนส่งตามข้อกำหนดของประเทศที่สามหรือประเทศปลายทาง หรือใช้รถขนส่งของ สปป.ลาวขนต่อไปยังปลายทางต่อไป ขึ้นกับข้อตกลงของประเทศนั้น ๆ ส่วนคนขับรถต่างชาติต้องผ่านการตรวจสุขภาพตามกรณีดังกล่าวมาข้างต้นอย่างเคร่งครัด

1.3) สำหรับผู้ประกอบการขนส่ง

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งต้องทำความสะอาดสถานที่ของบริษัท และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำความสะอาด เช่น ฉีดยาฆ่าเชื้อภายในห้องขับรถ และตู้บรรจุสินค้าก่อนการบรรจุสินค้าใส่รถแต่ละครั้ง
- (2) บันทึกการตรวจร่างกายของคนขับรถประจำวันด้วยเครื่องวัดอุณหภูมิร่างกาย
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งต้องมีมาตรการในการแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉิน เช่น กรณีพนักงานมีอุณหภูมิผิดปกติ ตามการแนะนำของกระทรวงสาธารณสุขต้องเปลี่ยนคนขับรถ
- (4) แนะนำให้พนักงานทุกคนล้างมือด้วยสบู่ เจลแอลกอฮอล์ หรือยาฆ่าเชื้อเป็นประจำ โดยติดตั้งจุดล้างมือให้ลูกค้า คนขับรถ รวมทั้งพนักงานตามจุดต่าง ๆ ของสำนักงานที่มีความสะอาดและปลอดภัย
- (5) ให้คนขับรถพกใบขับขี่ บัตรประชาชน และเอกสารประจำรถตลอดเวลาเพื่อความสะดวกในการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทาง
- (6) ให้คนขับรถสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาในการทำงานหรือเดินทาง

1.4) สำหรับคนขับรถขนส่ง

- (1) ต้องพกใบขับขี่ บัตรประชาชน และเอกสารประจำรถตลอดเวลาเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจตราของเจ้าหน้าที่ตามเส้นทาง
- (2) สวมหน้ากากอนามัยปิดปากและจมูกตลอดเวลาในการทำงานหรือเดินทาง
- (3) สวมหน้ากากอนามัยปิดปากและจมูกในเวลาเดินทาง และหลีกเลี่ยงการใช้มือสัมผัสปาก ตา และจมูก
- (4) ล้างมือด้วยน้ำและสบู่ หรือแอลกอฮอล์ที่มีความเข้มข้นสูงกว่าร้อยละ 75.00
- (5) หลีกเลี่ยงการเข้าไปสถานที่ที่คนแออัด หรือสัมผัสกับบุคคลอื่นในเวลาปฏิบัติหน้าที่รักษาระยะห่างอย่างน้อย 1 เมตร

1.5) ข้อห้ามและมาตรการต่อผู้ละเมิด

- (1) ห้ามรถขนส่งสินค้าโดยมีคนขับเกิน 2 คน หรือสามารถขนส่งโดยมีคนขับรถ 1 คน และผู้ติดตาม 1 คน
- (2) ห้ามไม่ให้เจ้าหน้าที่หรือภาคส่วนใดเก็บเงินจากรถขนส่งสินค้าตามด่านตรวจตราต่าง ๆ ตามเส้นทาง
- (3) ผู้ที่ละเมิดบทแนะนำฉบับนี้ จะถูกดำเนินการทางวินัยตามกฎหมายของ สปป.ลาว

2) มาตรการด้านการขนส่งของเวียดนาม (กรมการขนส่งทางบก, 2565) แบ่งกลุ่มพื้นที่เศรษฐกิจออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 2.1) เวียดนามเหนือ โดยมีกรุงฮานอยเป็นศูนย์กลาง และมีการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงกับจีนผ่านทางเขตปกครองตนเองกว๋างซี และมณฑลยูนนาน 2.2) เวียดนามกลาง โดยมีเมืองดานังเป็นศูนย์กลาง ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเส้นทาง R9 และเส้นทาง R12 เชื่อมโยงกับตอนกลางของ สปป.ลาว และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยผ่านระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor - EWEC) และ 2.3) เวียดนามใต้ โดยมีศูนย์กลางอยู่ที่นครโฮจิมินห์ ซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเส้นทาง R8 เชื่อมโยงกับตอนใต้ของกัมพูชาและภาคตะวันออกของไทยผ่านระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

(Southern Economic Corridor - SEC) (กรมการขนส่งทางบก, 2565) กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนเวียดนาม รัฐบาลเวียดนามได้จัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา ลาว จีน และไทยโดยกระทรวงการขนส่งเวียดนามได้ออกกฎระเบียบเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมถึงรถโดยสาร รถขนส่งสินค้ารถพ่วง และรถกึ่งพ่วงที่มีการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศเวียดนามกับ ประเทศเพื่อนบ้านโดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.1) ในการขนส่งข้ามแดน รถทะเบียนเวียดนามจะต้องประทับเครื่องหมาย VN ขณะที่รถทะเบียน ประเทศเพื่อนบ้านต้องประทับเครื่องหมาย KH (กัมพูชา) LAO (ลาว) เป็นต้น เครื่องหมายฯ ดังกล่าวต้องแสดง แยกออกจากเลขทะเบียนรถที่ใช้ทั่วไป

2.2) รัฐบาลเวียดนามอนุญาตให้รถของชาติภาคีที่ข้ามแดนอยู่ในดินแดนประเทศเวียดนาม ได้คราวละไม่เกิน 30 วันนับจากวันที่เข้าสู่ดินแดนของเวียดนาม ต่ออายุได้อีก 1 ครั้ง ๆ ละ 10 วัน โดยได้รับความเห็นจากกรมการขนส่งทางถนน

2.3) เอกสารที่ต้องแสดงขณะทำการข้ามแดน ได้แก่

- (1) หนังสือจดทะเบียนรถ (Vehicle Registration Certificate)
- (2) หนังสือรับรองการผ่านการตรวจสภาพรถ (Vehicle Inspection Certificate)
- (3) กรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับสำหรับบุคคลที่สาม (Compulsory Third Party Liability Insurance)
- (4) ใบอนุญาตนำรถข้ามแดนที่พิมพ์เป็นภาษาเวียดนาม กัมพูชา ลาว หรืออังกฤษ หรือ ภาษาของชาติภาคีที่ได้รับการรับรองจากหน่วยงานผู้มีอำนาจ (International Transport Permit)
- (5) ใบอนุญาตขับขี่ พร้อมทั้งใบรับรองการแปลใบอนุญาตขับขี่
- (6) หนังสือเดินทางของผู้ขับขี่และคนประจำรถ
- (7) บัญชีรายการสินค้า (Cargo Delivery Note)
- (8) ใบขนสินค้า (Customs Declaration of Cargo)
- (9) ใบขออนุญาตนำรถข้ามแดนชั่วคราวเพื่อยื่นต่อศุลกากร (Customs Temporary Admission Declaration)

(10) หนังสือรับรองสุขอนามัยพืช/สัตว์ (Phytosanitary/ Health Certificate)

2.4) การขนส่งระหว่างประเทศเวียดนามกับ สปป.ลาว สามารถขนส่งสินค้าได้ 7 ด่าน ได้แก่

- (1) ด่าน Tay Trang ของเวียดนาม (จังหวัดเตียนเบียน Dien Bien) และด่าน Sohbnun ของ สปป.ลาว (แขวงพงสาลี)
- (2) ด่าน Na Meo ของเวียดนาม (จังหวัดทานหว่า Thanh Hao) และด่าน Namsol ของ สปป.ลาว (แขวงหัวพัน)
- (3) ด่าน Nam Can ของเวียดนาม (จังหวัดแง่อาน Nghe An) และด่าน Namkan ของ สปป.ลาว (แขวงเชียงขวาง)

(4) ด่าน Cau Treo ของเวียดนาม (จังหวัดฮาติน Ha Tinh) และด่าน Namphao ของ สปป.ลาว (แขวงบอลิคำไซ)

(5) ด่าน Cha Lo ของเวียดนาม (จังหวัดกวางบิน Quangbinh) และด่าน Naphao ของ สปป.ลาว (แขวงคำม่วน)

(6) ด่าน Lao Bao ของเวียดนาม (จังหวัดกวางตรี Quang Tri) และด่าน Dansavanh ของ สปป.ลาว (แขวงสะหวันนะเขต)

(7) ด่าน Bo Y ของเวียดนาม (จังหวัดกอนตูม Kon Tum) และด่าน Phoukeau ของ สปป.ลาว (แขวงอัตตะปือ)

2.5) การขนส่งระหว่างเวียดนามกับจีน สามารถขนส่งสินค้าทางถนนได้ 3 ด่าน ได้แก่

(1) ด่าน Mong Cai ของเวียดนาม (จังหวัดกวางนิน Quang Ninh) และด่าน Dongxing ของจีน (เมือง Fangchenggang เขตปกครองตนเองกวางสี)

(2) ด่าน Huu Nghi ของเวียดนาม (จังหวัดหลันเซิน) และด่าน Youyiguan ของจีน (เขตปกครองตนเองกวางสี)

(3) ด่าน Lao Cai ของเวียดนาม (จังหวัดลาวกาย) และด่าน Hekou ของจีน (มณฑลยูนนาน) ทั้งนี้ เวียดนามพยายามผลักดันเปิดด่านใหม่เชื่อมกับจีน ได้แก่ ด่าน Ha Giang จังหวัด Thanh Thuy เชื่อมกับ ด่าน Tianbao เมือง Malipo มณฑลยูนนาน ซึ่งจีนยังไม่เห็นชอบให้เปิดด่านฯ ดังกล่าว

2.6) การนำสินค้าเข้าเวียดนาม ผู้ที่นำสินค้าเข้าเวียดนามได้จะต้องเป็นกิจการที่จัดตั้งในเวียดนามที่มีเลขทะเบียนพาณิชย์และเลขทะเบียนภาษี อีกทั้งจดทะเบียนกับสำนักงานแรงงานและสำนักงานประกันสังคม จึงจะเป็นผู้มีสิทธินำสินค้าทั่วไปได้ เมื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้า (ถ้ามี) โดยผู้นำเข้าหรือตัวแทน ต้องจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs Declaration for Import Goods) โดยทำรายการเข้าระบบตรวจปล่อยสินค้าอัตโนมัติ VNACCS/VICIS เมื่อได้รับใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องยื่นใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมทั้งเอกสารอื่น ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เพื่อให้ตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้า และชำระภาษี (หากมี) การปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าว สามารถทำก่อนที่จะมีการนำสินค้าได้ 15 วัน โดยผู้นำเข้าสินค้าต้องยื่นเอกสารประกอบต่าง ๆ ได้แก่

(1) ใบขนสินค้าขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์

(2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice)

(3) สำเนาสัญญาการซื้อขายสินค้า

(4) เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) หรือเอกสารการชำระเงินค่าสินค้า

(5) ต้นฉบับใบอนุญาตนำเข้า (ต้องใช้ในกรณีสินค้าต้องจำกัด)

(6) ใบตราส่งสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศที่ออกโดยผู้ขนส่ง

(7) ต้นฉบับรายละเอียดสินค้าที่บรรจุ (Packing List)

(8) ต้นฉบับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (กรณีที่ต้องการนำเข้าโดยใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงระหว่างประเทศที่เวียดนามเป็นภาคี เช่น ATIGA ACFTA AKFTA เป็นต้น)

(9) หนังสือรับรองการจดทะเบียนการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยสำนักงานตรวจสอบคุณภาพ หรือหนังสือยกเว้นการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(10) สำเนาหนังสือการจดทะเบียนธุรกิจในเวียดนาม

(11) สำเนาหนังสือจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าในเวียดนาม (มีอายุ 30 วัน)

2.7) ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าของด่านเวียดนาม หากเป็นกรณีสินค้าที่ผ่านช่องทางเขียว (Green Line) เจ้าหน้าที่เวียดนามจะใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 30 – 60 นาที และในกรณีผ่านช่องทางเหลือง (Yellow Line) ใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 - 8 ชั่วโมง และในกรณีผ่านช่องทางแดง (Red Line) เจ้าหน้าที่เวียดนามใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยนาน ประมาณ 1 - 10 วัน ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากเอกสารที่สำแดงไม่ครบถ้วน

2.8) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศกรณีการนำเข้าสินค้า ประมาณการ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องสำหรับการขนส่งสินค้า 1 TEU จากไทย (กรุงเทพฯ) ไปเวียดนามทางถนน (ดานัง) รวมประมาณ 1,700 เหรียญสหรัฐฯ ประกอบด้วย

(1) ต้นทุนการจัดเตรียมเอกสารนำเข้า 200 เหรียญสหรัฐฯ

(2) ต้นทุนการผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ 200 เหรียญสหรัฐฯ

(3) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศ 1,300 เหรียญสหรัฐฯ

กรณีการนำเข้าสินค้า ประมาณการมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องสำหรับการขนส่งสินค้า 1 TEU จากไทย (กรุงเทพฯ) ไปเวียดนามทางถนน (ฮานอย) รวมประมาณ 2,000 เหรียญสหรัฐฯ ประกอบด้วย

(1) ต้นทุนการจัดเตรียมเอกสารการนำเข้า 200 เหรียญสหรัฐฯ

(2) ต้นทุนการผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ 200 เหรียญสหรัฐฯ

(3) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศ 1,600 เหรียญสหรัฐฯ

2.9) การส่งออกและนำเข้าสินค้าผ่านชายแดนทางถนนกรมศุลกากรร่วมกับกระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า และกระทรวงความมั่นคงสาธารณะของเวียดนามออกกฎระเบียบฉบับที่ 32/2005/ND-CP (Regulation of Land Border Gate) เป็นกรณีพิเศษ นับตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 เพื่อใช้บังคับกับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดน และการเดินทางเข้าออกของบุคคลทั่วไป สำหรับด่านศุลกากรชายแดนทางบก ที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป.ลาว กัมพูชา และจีนตอนใต้ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

(1) การดำเนินพิธีการตรวจสอบสินค้าและการปฏิบัติการณ์นำเข้าและส่งออกสินค้า จะกระทำได้เฉพาะบริเวณพื้นที่ควบคุม (Control Area) ที่รัฐบาลเวียดนามกำหนด หรือเป็นไปตามพันธกรณีที่ผูกพันในความตกลงระหว่างประเทศ

(2) รถบรรทุกขนส่งสินค้าป้ายทะเบียนเวียดนามและรถบรรทุกขนส่งสินค้าจากต่างประเทศ ผ่านเข้าออกด่านพรมแดนเวียดนามจะต้องแสดงเอกสาร ได้แก่

(2.1) ทะเบียนรถ

(2.2) ต้นฉบับใบอนุญาตทำการขนส่งระหว่างประเทศ

- (2.3) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า
- (2.4) หนังสือรับรองการตรวจสภาพความปลอดภัยและการปลอดจากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากรัฐบาลประเทศที่รถทำการจดทะเบียน
- (2.5) กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สาม
- (2.6) ใบขับขี่ที่ได้รับการยอมรับตามกฎหมายของเวียดนาม
- (3) เอกสารที่ใช้ในการส่งออกสินค้าทางบก ประกอบด้วย
 - (3.1) ใบขนสินค้าขาออกอิเล็กทรอนิกส์
 - (3.2) ต้นฉบับรายละเอียดสินค้าที่บรรจุ (Packing List)
 - (3.3) สำเนาใบอนุญาตส่งออก (ต้องใช้ในกรณีสินค้าต้องจำกัด)
 - (3.4) สำเนาสัญญาการซื้อขายสินค้า
- (4) เอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้าทางบก ประกอบด้วย
 - (4.1) ใบขนสินค้าขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์
 - (4.2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice)
 - (4.3) สำเนาสัญญาการซื้อขายสินค้า
 - (4.4) เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) หรือเอกสารการชำระเงินค่าสินค้า
 - (4.5) ต้นฉบับใบอนุญาตนำเข้า (ต้องใช้ในกรณีสินค้าต้องจำกัด)
 - (4.6) สัญญาการขนส่งระหว่างประเทศที่ออกโดยผู้ขนส่ง
 - (4.7) ต้นฉบับรายละเอียดสินค้าที่บรรจุ (Packing List)
 - (4.8) ต้นฉบับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า
 - (4.9) หนังสือรับรองการจดทะเบียนการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยสำนักงานตรวจสอบคุณภาพ หรือหนังสือยกเว้นการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - (4.10) สำเนาหนังสือการจดทะเบียนธุรกิจในเวียดนาม
 - (4.11) สำเนาหนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าในเวียดนาม (มีอายุ 30 วัน)

2.10) กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า เวียดนามได้ทยอยการปรับลด/ยกเลิกอัตราภาษีในกลุ่มสินค้าที่รัฐบาลเคยมีนโยบายปกป้องจำนวนหลายกลุ่ม เช่น อาหารทะเล เสื้อผ้า สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์นม กาแฟ ผลิตภัณฑ์ไม้และกระดาษ เหล็กและเหล็กกล้า อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม สินค้าบางรายการ รัฐบาลเวียดนามยังคงมีการเก็บภาษีในอัตราสูง เพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ เช่น ยาสูบ เครื่องดื่มและสุรา ผักและผลไม้แปรรูป นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำหนดวิสัยทัศน์การค้าระหว่างประเทศภายในปี พ.ศ. 2563 ว่าต้องการผลักดันการส่งออกสินค้า 3 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมันและแร่ สินค้าเกษตรและอาหารทะเล และสินค้าอุตสาหกรรม (โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีสูง) การส่งออกและนำเข้าสินค้าเข้าเวียดนามต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการนำเข้า - ส่งออก และพิธีการศุลกากรเวียดนาม ทั้งนี้ เมื่อเดือนมีนาคม 2565 เวียดนามร่วมกับจีนประกาศใช้มาตรการ Zero Covid และได้ปรับขั้นตอนในการนำเข้าสินค้าผ่านด่านโหยวอี๋กวางและการเปลี่ยนหัวรถบรรทุกในการขนส่งข้ามแดนเวียดนาม - จีน

โดยจีนไม่อนุญาตให้รถบรรทุกและคนขับจากเวียดนามเข้าจีน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 จากคนขับชาวเวียดนาม โดยกำหนดให้ฝั่งเวียดนามต้องยกเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์สินค้าไว้บนลานพักคอยที่กำหนดก่อนเข้าจีน คนขับรถของทั้งเวียดนามและเจ้าหน้าที่ ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า/ลานพักคอยจะต้องสวมใส่ชุดป้องกันเชื้อโรคอย่างมิดชิด เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะต้องฆ่าเชื้อ ผู้ปฏิบัติงานและผู้มีส่วนร่วม รวมถึงทำความสะอาด ฆ่าเชื้อโดยรอบตู้คอนเทนเนอร์และพื้นที่ดำเนินการทิ้งไว้ 30 นาที หลังจากนั้นคนขับรถชาวจีนจะขับรถหัวลากทะเลียนจีนไปรับตู้คอนเทนเนอร์เพื่อผ่านด่านเข้าจีน

3) มาตรการด้านการขนส่งของจีน โดยการเปลี่ยนหัวรถบรรทุกในการขนส่งข้ามแดน สปป.ลาว – จีน ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 สปป.ลาว และรัฐบาลจีน ปรับเปลี่ยนระบบการขนส่งข้ามพรมแดนใหม่ ระหว่างด่านบ่อเต็น (สปป.ลาว) - ด่านบ่อหาน (จีน) ซึ่งเป็นด่านพรมแดนของเส้นทาง R3A ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากด่านเชียงของไปยังนครคุนหมิง โดยได้ออกประกาศ “แผนการดำเนินการขนส่งแบบจุดต่อจุดของ สปป.ลาว – จีน” ซึ่งแบ่งการบริหารจัดการการขนส่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

3.1) การขนส่งใน สปป.ลาว ซึ่งจะต้องดำเนินการด้วยรถบรรทุกทะเลียน สปป.ลาว และคนขับชาวลาวเท่านั้น โดยคนขับจะต้องขึ้นทะเบียนและมีใบอนุญาตในการเข้าพื้นที่ขนส่งพรมแดนของ สปป.ลาว

3.2) การขนส่งข้ามพรมแดนจะต้องกระทำ ณ ลานขนส่งสินค้าที่ สปป.ลาว – จีน จัดเตรียมไว้ โดยจัดตั้งหน่วยควบคุมกำกับดูแล เพื่อการติดต่อสื่อสารข้อมูลในการขนส่งข้ามพรมแดน อาทิ ข้อมูลของคนขับรถบรรทุกประเภทและปริมาณสินค้า และส่งข้อมูลให้แต่ละฝ่ายทราบล่วงหน้าก่อน โดยดำเนินการจะต้องมีการควบคุมจำนวนรถบรรทุกและพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อโรคอย่างเคร่งครัด และให้บุคลากรของทั้ง 2 ประเทศที่ปฏิบัติงานร่วมกันในลานขนส่งสินค้า จะต้องกักตัวในสถานที่ตามที่รัฐกำหนดไว้ทั้งก่อนและหลังปฏิบัติงาน

3.3) การขนส่งในจีน จะต้องดำเนินการด้วยรถบรรทุกทะเลียนจีนและคนขับชาวจีนเท่านั้น โดยคนขับจะต้องขึ้นทะเบียนและมีใบอนุญาตในการเข้าพื้นที่ขนส่งพรมแดนของจีน

นอกจากนี้ จีนยังออกมาตรการควบคุมสินค้านำเข้าภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 ดังนี้

(1) Covid-19 และความปลอดภัยด้านอาหารสำหรับผู้ประกอบการ (Covid-19 and Food Safety: Guidance for Food Business)

(2) Covid-19 และความปลอดภัยด้านอาหารสำหรับหน่วยงานกำกับดูแลด้านระบบการควบคุมความปลอดภัยอาหาร (Covid-19 and Food Safety: Guidance for Competent Authorities Responsible for National Food Safety Control System)

(3) คู่มือการควบคุมป้องกัน Covid-19 เชิงเทคนิค สำหรับผู้ประกอบการสินค้าอาหารแช่เย็นแช่แข็ง (Technical Guidelines for the Prevention and Control of Covid-19 of the Production and Operation of Cold Chain Foods)

(4) คู่มือการควบคุมป้องกัน Covid-19 เทคนิคด้านการฆ่าเชื้อในระหว่างกระบวนการผลิตและการประกอบธุรกิจสินค้าอาหารแช่เย็น แช่แข็ง (Technical Guidelines for Prevention and Sterilization Process Control of Covid-19 of the Production and Operation of Cold Chain Foods)

3.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน

การส่งออกทุเรียนสดไปจีนตามมาตรการ Zero Covid ของจีน ต้องเป็นไปตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามารถระหว่างไทยและจีน ประกอบด้วย มาตรฐานของกรมวิชาการเกษตรที่ได้ทำร่วมกับสำนักงานศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (General Administration of Customs China: GACC) โดยมาตรฐานที่บังคับใช้ ยังสามารถใช้ประโยชน์ในการตรวจสอบย้อนกลับสินค้าได้ รวมถึงผู้เกี่ยวข้อง อาทิ แปลงเพาะปลูก (เกษตรกร) โรงคัดบรรจุทุเรียนสด (ล้าง) และผู้ประกอบการส่งออก ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรฐาน ประกาศ คำสั่ง ระเบียบ กฎกระทรวง และพิธีสาร มีรายละเอียดดังนี้

3.4.1 กฎหมายที่บังคับใช้ในการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน







1) มาตรฐานสินค้าเกษตร มกษ. 3-2556 ทุเรียน ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร : ทุเรียน ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 ตามความในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 131 ตอนพิเศษ 31ง หน้า 3 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2557 (ราชกิจจานุเบกษา, 2565)

1.1) ขอบข่าย

(1) มาตรฐานสินค้าเกษตรนี้ ใช้กับผลทุเรียน (Durian) ซึ่งได้มาจากพืชที่มีชื่อวิทยาศาสตร์ว่า *Durio* spp. วงศ์ Bombacaceae พันธุ์ที่ผลิตเป็นการค้าเพื่อนำมาบริโภคสด ดังตารางที่ 3.7

(2) มาตรฐานสินค้าเกษตรนี้ไม่ใช้กับผลทุเรียนที่ใช้สำหรับการแปรรูป

ตารางที่ 3.7 พันธุ์ทุเรียนที่ผลิตเป็นการค้าเพื่อนำมาบริโภคสด

พันธุ์	ลักษณะ/รูปร่าง	ภาพประกอบ
(ก) พันธุ์ชะนี	ผลมีลักษณะเป็นทรงกระบอก (Cylindroidal) หรือรูปรี (Elliptic)	
(ข) พันธุ์หมอนทอง	ผลมีลักษณะเป็นทรงขอบขนาน (Elong)	
(ค) พันธุ์ก้านยาว	ผลมีลักษณะกลมรี (Oval) หรือรูปไข่ (Ovate)	
(ง) พันธุ์กระดุมทอง	ผลมีลักษณะกลมแป้น (Oblate) หรือทรงกระบอก (Cylindroidal)	
(จ) พันธุ์พวงมณี	ผลมีลักษณะรูปรี (Elliptic)	
(ฉ) พันธุ์นวลทองจันทร์	ผลมีลักษณะรูปรี (Elliptic)	
(ช) พันธุ์หลงลับแล	ผลมีลักษณะกลมรี (Oval)	

ที่มา: ราชกิจจานุเบกษา, 2565

1.2) นิยามความหมายของคำที่ใช้ในมาตรฐานสินค้าเกษตรนี้ มีดังต่อไปนี้

(1) แกน (Hard Pulp) หมายถึง เนื้อทุเรียนบางส่วนที่มีลักษณะแข็ง และมีสีอ่อนกว่าปกติ

(2) เต่าเผา (Tip Burn) หมายถึง ปลายเนื้อทุเรียนบางส่วนที่หุ้มเมล็ดมีสีน้ำตาล หรือ

น้ำตาลไหม้

(3) ใส้ซึม (Water Core หรือ Wet Core) หมายถึง ใส้กลางของผลฉ่ำน้ำ ถ้าอาการรุนแรง จะลามไปถึงเนื้อทุเรียนได้

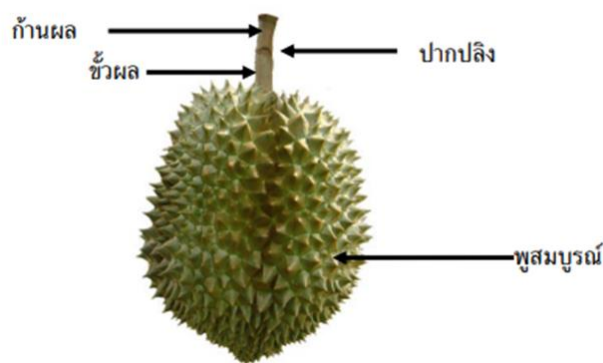
(4) พุสมบุรณ (Fertile Lobe) หมายถึง ลักษณะของพูทุเรียนที่เป็นพูเต็มตลอดความยาวของผล

1.3) คุณภาพ

(1) ข้อกำหนดขั้นต่ำ

ผลทุเรียนทุกชั้นคุณภาพต้องเป็นไปตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเฉพาะของแต่ละชั้นคุณภาพและเกณฑ์ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ตามที่ระบุไว้ ดังตารางที่ 3.8

(1.1) เป็นทุเรียนทั้งผลที่มีข้อผล ดังภาพที่ 3.4



ที่มา: ราชกิจจานุเบกษา, 2565

ภาพที่ 3.4 ทุเรียนทั้งผลที่มีข้อผล

(1.2) ตรงตามพันธุ์

(1.3) สด

(1.4) สะอาด ปราศจากสิ่งแปลกปลอมที่มองเห็นได้

(1.5) ไม่มีรอยแตกที่เปลือก

(1.6) ไม่มีศัตรูพืชที่มีผลกระทบต่อลักษณะภายนอกของผลทุเรียน

(1.7) ไม่มีร่องรอยความเสียหายเนื่องมาจากศัตรูพืชที่มีผลกระทบต่อคุณภาพของเนื้อทุเรียน




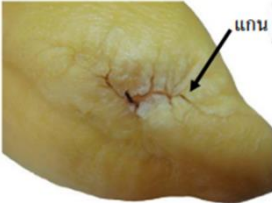

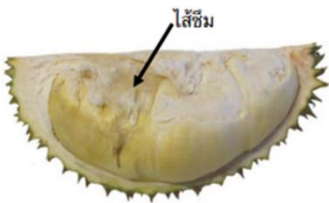
(1.8) ไม่มีความเสียหายเนื่องจากอุณหภูมิต่ำ และ/หรืออุณหภูมิสูง

(1.9) ไม่มีกลิ่นแปลกปลอม และ/หรือรสชาติที่ผิดปกติ

(1.10) เมื่อผลทุเรียนสุก ไม่มีความผิดปกติของเนื้อ ได้แก่ แกน เต่าเผา ใส้ซึม ถ้ามี

อย่างใดอย่างหนึ่งหรือรวมกันต้องไม่เกินร้อยละ 5.00 ของส่วนที่บริโภคได้

ตารางที่ 3.8 ผลทุเรียนที่ไม่ผ่านข้อกำหนดขั้นต่ำ (ข้อ 1)

ลักษณะ/รูปร่าง/ตำหนิ	ภาพประกอบ
1) รอยแตกที่เปลือก	
2) มีศัตรูพืชที่มีผลกระทบต่อลักษณะภายนอก	
3) ร่องรอยการทำลายของศัตรูพืช	
4) ความผิดปกติของเนื้อ	
5) ความผิดปกติของเนื้อ	
6) ความผิดปกติของเนื้อ	

ที่มา: ราชกิจจานุเบกษา, 2565

(2) ผลทุเรียนต้องแก่ได้ที่ขึ้นกับพันธุ์ ฤดูกาล และแหล่งที่ปลูก มีการจัดการหลังการเก็บเกี่ยว การบรรจุและการขนส่งอย่างระมัดระวัง เพื่อให้อยู่ในสภาพที่ยอมรับได้เมื่อถึงปลายทาง

(3) การแบ่งชั้นคุณภาพผลทุเรียนตามมาตรฐานสินค้าเกษตรนี้ แบ่งเป็น 3 ชั้นคุณภาพ ดังนี้

(3.1) ชั้นพิเศษ (Extra Class) ผลทุเรียนในชั้นนี้ต้องมีคุณภาพดีที่สุด มีลักษณะนามสมบูรณ์ ต้องมีจำนวนพูสมบูรณ์ ไม่น้อยกว่า 4 พู ไม่มีความผิดปกติด้านรูปร่างและไม่มีตำหนิ ในกรณีที่มีความผิดปกติหรือตำหนิต้องมองเห็นได้ไม่ชัดเจน และไม่มีผลกระทบต่อลักษณะภายนอก คุณภาพของเนื้อทุเรียน คุณภาพระหว่างการเก็บรักษาและการจัดเรียงเสนอในภาชนะบรรจุ

(3.2) ชั้นหนึ่ง (Class I) ผลทุเรียนในชั้นนี้ต้องมีคุณภาพดี อาจมีความผิดปกติหรือตำหนิได้เล็กน้อย คือ มีความผิดปกติเล็กน้อยด้านรูปร่าง โดยจำนวนพูสมบูรณ์ไม่น้อยกว่า 3 พู และพูไม่สมบูรณ์อีก 2 พู และไม่ทำให้รูปร่างผลทุเรียนเสียไป หรือมีตำหนิเล็กน้อยซึ่งเกิดจากกระบวนการก่อนและหลังการเก็บเกี่ยวหรือการขนส่ง เช่น รอยแผลเป็นต้น ๆ และหนามหักหรือซ้ำ โดยขนาดของตำหนิโดยรวมต้องไม่เกินร้อยละ 10.00 ของพื้นที่ผิวของผลทุเรียน โดยที่ความผิดปกติหรือตำหนิจะต้องไม่มีผลกระทบต่อลักษณะภายนอก คุณภาพของเนื้อทุเรียน คุณภาพระหว่างการเก็บรักษา และการจัดเรียงเสนอในภาชนะบรรจุ

(3.3) ชั้นสอง (Class II) ผลทุเรียนในชั้นนี้รวมผลทุเรียนที่มีคุณภาพไม่เข้าชั้นที่สูงกว่า แต่มีคุณภาพตามข้อกำหนดขั้นต่ำที่กำหนดในข้อ (1) ผลทุเรียนในชั้นนี้มีความผิดปกติหรือตำหนิได้ คือ มีความผิดปกติด้านรูปร่าง โดยจำนวนพูสมบูรณ์ไม่น้อยกว่า 2 พู และพูไม่สมบูรณ์อีก 2 พู และไม่ทำให้รูปร่างทุเรียนเสียไป หรือมีตำหนิเล็กน้อยซึ่งเกิดจากกระบวนการก่อนและหลังการเก็บเกี่ยวหรือการขนส่ง เช่น รอยแผลเป็นต้น ๆ และหนามหักหรือซ้ำ โดยขนาดของตำหนิโดยรวมต้องไม่เกินร้อยละ 10.00 ของพื้นที่ผิวของผลทุเรียน โดยที่ความผิดปกติหรือตำหนิจะต้องไม่มีผลกระทบต่อลักษณะภายนอก คุณภาพของเนื้อทุเรียนคุณภาพระหว่างการเก็บรักษา และการจัดเรียงเสนอในภาชนะบรรจุ

(4) ขนาด โดยผลทุเรียนที่เป็นพันธุ์ทางการค้าทั่วไปต้องมีน้ำหนักต่อผลดังนี้

(4.1) พันธุ์ชะนี ไม่น้อยกว่า 1.5 กิโลกรัม และไม่มากกว่า 4.5 กิโลกรัม

(4.2) พันธุ์หมอนทอง ไม่น้อยกว่า 1.5 กิโลกรัมและไม่มากกว่า 6 กิโลกรัม

(4.3) พันธุ์ก้านยาว ไม่น้อยกว่า 1.5 กิโลกรัมและไม่มากกว่า 4 กิโลกรัม

(4.4) พันธุ์กระดุมทอง ไม่น้อยกว่า 1.3 กิโลกรัมและไม่มากกว่า 4 กิโลกรัม

(4.5) พันธุ์นวลทองจันทร์ ไม่น้อยกว่า 1.5 กิโลกรัมและไม่มากกว่า 4.5 กิโลกรัม

(4.6) พันธุ์พวงมณี ไม่น้อยกว่า 1.0 กิโลกรัม

(4.7) พันธุ์หลงลับแล ไม่น้อยกว่า 1.0 กิโลกรัม

(4.8) พันธุ์อื่นๆ ที่เป็นพันธุ์ทางการค้า ไม่น้อยกว่า 0.5 กิโลกรัม

การกำหนดรหัสขนาดของทุเรียนพิจารณาจากน้ำหนักต่อผล ดังตารางที่ 3.9 ดังนี้

ตารางที่ 3.9 ขนาดของผลทุเรียน

รหัสขนาด	น้ำหนักต่อผล(กิโลกรัม)
1	> 4
2	> 3 - 4
3	> 2 - 3
4	> 1 - 2
5	0.5 - 1

หมายเหตุ: การแบ่งชั้นคุณภาพและขนาดในมาตรฐานนี้ใช้ในการพิจารณาทางการค้าโดยนำข้อกำหนดการแบ่งชั้นคุณภาพไปใช้ร่วมกับข้อกำหนดเรื่องขนาด เพื่อกำหนดเป็นชั้นทางการค้า ซึ่งคู่ค้าอาจมีการเรียกชื่อชั้นทางการค้าที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับความต้องการของคู่ค้าหรือตามข้อจำกัดที่มีเนื่องมาจากฤดูกาล

(5) เกณฑ์ความคลาดเคลื่อนเรื่องคุณภาพและขนาดที่ยอมให้มีได้ในแต่ละภาชนะบรรจุ/รุ่นที่ส่งมอบ สำหรับผลทุเรียนที่ไม่เป็นไปตามคุณภาพและขนาดที่ระบุไว้ มีดังนี้

(5.1) ชั้นพิเศษ (Extra Class) ความคลาดเคลื่อนยอมให้มีได้ไม่เกินร้อยละ 10.00 โดยจำนวนหรือน้ำหนักของผลทุเรียนที่มีคุณภาพไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของชั้นพิเศษ (ข้อ 3.1) แต่เป็นไปตามคุณภาพชั้นที่หนึ่ง (ข้อ 3.2) หรือคุณภาพยังอยู่ในเกณฑ์ความคลาดเคลื่อนของคุณภาพชั้นหนึ่ง (ข้อ 5.1) ทั้งนี้ไม่ให้มีความคลาดเคลื่อนของจำนวนพู

(5.2) ชั้นหนึ่ง (Class I) ความคลาดเคลื่อนยอมให้มีได้ไม่เกินร้อยละ 10.00 โดยจำนวนหรือน้ำหนักของผลทุเรียนที่มีคุณภาพไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของชั้นหนึ่ง (ข้อ 3.2) แต่เป็นไปตามคุณภาพชั้นสอง (ข้อ 3.3) หรือคุณภาพยังอยู่ในเกณฑ์ความคลาดเคลื่อนของคุณภาพชั้นสอง (ข้อ 5.3) ทั้งนี้ไม่ให้มีความคลาดเคลื่อนของจำนวนพู

(5.3) ชั้นสอง (Class II) ความคลาดเคลื่อนยอมให้มีได้ไม่เกินร้อยละ 10.00 โดยจำนวนหรือน้ำหนักของผลทุเรียนที่มีคุณภาพไม่เป็นไปตามข้อกำหนดชั้นสอง (ข้อ 3.3) หรือไม่ได้ตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (ข้อ 1) แต่ต้องไม่มีผลเน่าเสียหรือมีลักษณะอื่นที่ไม่เหมาะสมต่อการบริโภค

นอกจากนี้ เกณฑ์ความคลาดเคลื่อนเรื่องขนาดผลทุเรียนทุรหัสขนาด มีผลทุเรียนที่ขนาดใหญ่หรือเล็กกว่าถัดไปหนึ่งชั้นปมมาได้ไม่เกินร้อยละ 25.00 ของจำนวนหรือน้ำหนักของผลทุเรียน

(6) การบรรจุ

(6.1) ภาชนะบรรจุต้องมีคุณภาพ ถูกสุขลักษณะ ไม่มีกลิ่นและสิ่งแปลกปลอม สามารถป้องกันความเสียหายที่มีผลกระทบต่อคุณภาพของผลทุเรียนได้ วัสดุที่ใช้ภายในภาชนะบรรจุต้องสะอาดและมีคุณภาพหากมีการใช้วัสดุโดยเฉพาะกระดาษหรือตราประทับที่มีข้อมูลทางการค้าต้องใช้หมึกพิมพ์หรือกาวที่ไม่เป็นพิษ

(6.2) ความสม่ำเสมอของผลทุเรียนที่บรรจุในแต่ละภาชนะบรรจุ ต้องมีการจัดเรียงสม่ำเสมอทั้งในเรื่องของพันธุ์ คุณภาพและขนาด กรณีที่มองเห็นผลทุเรียนจากภายนอกภาชนะบรรจุ ผลทุเรียนส่วนที่มองเห็นต้องเป็นตัวแทนของผลิตผลทั้งหมด

(7) ฉลากและเครื่องหมาย

(7.1) ผลิตผลที่จำหน่ายโดยตรงต่อผู้บริโภคหรือผลิตผลที่ไม่ได้จำหน่ายโดยตรงต่อผู้บริโภคต้องมีข้อความแสดงรายละเอียดที่ภาชนะบรรจุ สิ่งห่อหุ้ม สิ่งผูกมัด ป้ายสินค้าหรือบนผลิตผล โดยต้องมองเห็นได้ง่าย ชัดเจน ไม่หลุดลอก ไม่เป็นเท็จหรือหลอกลวง ดังต่อไปนี้ (1) ชื่อผลิตผลให้ระบุข้อความว่า “ทุเรียน” และ “ชื่อพันธุ์ทุเรียน” (2) น้ำหนักสุทธิ (3) ชั้นคุณภาพ (4) รหัสขนาด และ/หรือขนาด (5) ข้อมูลผู้ผลิต และ/หรือผู้นำเข้า และ/หรือผู้จำหน่ายให้ระบุชื่อและที่อยู่ของสถานที่ผลิต หรือแบ่งบรรจุ หรือจัดจำหน่าย ทั้งนี้อาจแสดงชื่อและที่อยู่สำนักงานใหญ่ของผู้ผลิต หรือแบ่งบรรจุก็ได้ กรณีที่นำเข้าให้ระบุชื่อและที่อยู่ของผู้นำเข้า (6) ข้อมูลแหล่งผลิตให้ระบุประเทศผู้ผลิต ยกเว้นกรณีที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ (7) วันที่ผลิต และ/หรือบรรจุ (8) ภาษากรณีที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศต้องใช้ข้อความเป็นภาษาไทย แต่จะมีภาษาต่างประเทศด้วยก็ได้ กรณีที่ผลิตเพื่อการส่งออกให้แสดงข้อความเป็นภาษาต่างประเทศได้

(7.2) ผลิตผลที่ไม่ได้จำหน่ายโดยตรงต่อผู้บริโภค ต้องมีข้อความที่ระบุในเอกสารกำกับสินค้า ฉลากแสดงไว้ที่ภาชนะบรรจุ โดยข้อความต้องมองเห็นได้ง่าย ชัดเจน ไม่หลุดลอก ไม่เป็นเท็จหรือหลอกลวง ดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อผลิตผล ให้ระบุข้อความว่า “ทุเรียน” และ “ชื่อพันธุ์ทุเรียน”
- (2) น้ำหนักสุทธิ
- (3) ชั้นคุณภาพ
- (4) รหัสขนาด และ/หรือขนาด
- (5) ข้อมูลผู้ผลิต และ/หรือผู้นำเข้า และ/หรือผู้จำหน่าย ให้ระบุชื่อและที่อยู่ของสถานที่ผลิต หรือแบ่งบรรจุ หรือจัดจำหน่าย ทั้งนี้อาจแสดงชื่อและที่อยู่สำนักงานใหญ่ของผู้ผลิต หรือแบ่งบรรจุก็ได้ กรณีที่นำเข้า ให้ระบุชื่อและที่อยู่ของผู้นำเข้า
- (6) ข้อมูลแหล่งผลิต ให้ระบุประเทศผู้ผลิต ยกเว้นกรณีที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ
- (7) วันที่ผลิต และ/หรือบรรจุ
- (8) ภาษา กรณีที่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศต้องใช้ข้อความเป็นภาษาไทย แต่จะมีภาษาต่างประเทศด้วยก็ได้ กรณีที่ผลิตเพื่อการส่งออกให้แสดงข้อความเป็นภาษาต่างประเทศได้

(7.3) เครื่องหมายรับรองมาตรฐานสินค้าเกษตรการใช้เครื่องหมายรับรองมาตรฐานสินค้าเกษตร ให้เป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดลักษณะของเครื่องหมาย การใช้เครื่องหมาย และการแสดงเครื่องหมายรับรองมาตรฐานกับสินค้าเกษตร พ.ศ. 2553 และประกาศสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติที่เกี่ยวข้อง

(8) สารปนเปื้อนชนิดและปริมาณสารปนเปื้อนในผลทุเรียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(9) สารพิษตกค้างชนิดและปริมาณสารพิษตกค้างในผลทุเรียนให้เป็นไปตามข้อกำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้องและ มกษ.9002 มาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง สารพิษตกค้าง : ปริมาณสารพิษตกค้างสูงสุด และ มกษ. 9003 มาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง สารพิษตกค้าง : ปริมาณสารพิษตกค้างสูงสุดที่ปนเปื้อนจากสาเหตุที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

(10) สุขลักษณะผลทุเรียนต้องผ่านกระบวนการผลิตที่ถูกสุขลักษณะ โดยมีการปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (Good Agricultural Practices: GAP) ที่เกี่ยวข้อง และ มกษ. 9035 มาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง การปฏิบัติที่ดีสำหรับโรงคัดบรรจุผักและผลไม้สด หรือมาตรฐานอื่นที่เทียบเท่า

(11) วิธีวิเคราะห์และชักตัวอย่าง โดยวิธีวิเคราะห์ให้ใช้ตามตารางที่ 3.10 ดังนี้

ตารางที่ 3.10 วิธีวิเคราะห์และชักตัวอย่าง

ข้อกำหนด	วิธีวิเคราะห์	หลักการ
1. คุณภาพตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (ข้อ 1)	ตรวจพินิจ	-
2. ผลทุเรียนแก่ได้ที่ (ข้อ 2)	2.1 ตรวจพินิจลักษณะภายนอก 2.2 ตรวจพินิจลักษณะภายใน 2.3 คำนวมน้ำหนักเนื้อแห้ง (รายละเอียดดังภาคผนวก ข.)	การวิเคราะห์โดยน้ำหนัก (Gravimetry)
3. ความผิดปกติด้านรูปร่างและตำหนิ (ข้อ 3)	ตรวจพินิจ	-
4. ขนาด (ข้อ 4)	ชั่งน้ำหนัก	การวิเคราะห์โดยน้ำหนัก (Gravimetry)

หมายเหตุ: วิธีชักตัวอย่างให้เป็นไปตามข้อกำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อกำหนดของมาตรฐานสินค้าเกษตรที่เกี่ยวข้องกับวิธีชักตัวอย่าง

2) การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (Good Agricultural Practice : GAP) ตามประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร : การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับพืชอาหาร ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 ตามความในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 139 ตอนพิเศษ 43 ง หน้า 4 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2565 (ราชกิจจานุเบกษา, 2565) เกษตรกรควรสร้างความเข้มแข็งให้กับตนเองด้วยการพัฒนาคุณภาพของผลผลิตทุเรียน โดยทำการปลูกทุเรียนภายใต้มาตรฐาน GAP ทั้งนี้ GAP ยังเป็นหนึ่งในมาตรการที่กรมวิชาการเกษตรได้ทำร่วมกับ GACC ดังนั้น ทุเรียนสดที่จะทำการส่งออกไปประเทศจีนได้จะต้องมาจากสวนที่มีการขึ้นทะเบียนสวน GAP ไว้กับ GACC เท่านั้น โดยมาตรฐาน GAP ครอบคลุมข้อกำหนดการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับการผลิตพืชเพื่อใช้เป็นอาหาร เช่น พืชผัก ไม้ผล พืชไร่ พืชเครื่องเทศ พืชสมุนไพร ทุกขั้นตอนของการผลิตและการจัดการหลังการเก็บเกี่ยวในระดับฟาร์มเพื่อจำหน่าย

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ผลิตผลที่ปลอดภัยมีคุณภาพเหมาะสมในการบริโภคโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม รวมถึงสุขภาพความปลอดภัยและสวัสดิภาพของผู้ปฏิบัติงาน ข้อกำหนด 8 ประการ ประกอบด้วย

- 2.1) น้ำ
- 2.2) พื้นที่ปลูก
- 2.3) วัตถุอันตรายทางการเกษตร
- 2.4) การจัดการกระบวนการผลิตก่อนการเก็บเกี่ยว
- 2.5) การเก็บเกี่ยวและการปฏิบัติหลังการเก็บเกี่ยว
- 2.6) การพักผลิตผล การขนย้าย และการเก็บรักษา
- 2.7) บุคลากร
- 2.8) เอกสาร บันทึกข้อมูล และการตามสอบตัวอย่างหมายเลขทะเบียนสวน GAP อาทิ

AC xx-9001-xx-xxx-xxxxxx

3) หลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิตสินค้า (Good Manufacturing Practice: GMP) ตามประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร: การปฏิบัติที่ดีสำหรับโรงคัดบรรจุผักและผลไม้สดตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) ตามความในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 138 ตอนพิเศษ 192 ง หน้า 7 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2564 (ราชกิจจานุเบกษา, 2565)

หลักเกณฑ์วิธีการที่ดีในการผลิตสินค้า (Good Manufacturing Practice: GMP) หมายถึง เกณฑ์หรือข้อกำหนดขั้นพื้นฐานที่จำเป็นในการผลิตและควบคุมคุณภาพ เพื่อให้ผู้ผลิตปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ให้สามารถผลิตสินค้าได้อย่างปลอดภัย โดยเน้นการป้องกันและขจัดความเสี่ยงที่อาจเป็นอันตรายหรือไม่ปลอดภัยต่อผู้บริโภค สำหรับโรงคัดบรรจุทุเรียนสด ได้มีประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตรหลักการปฏิบัติที่ดีสำหรับโรงคัดบรรจุผักและผลไม้สด ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการรับวัตถุดิบ จัดเตรียม คัดเลือก ตัดแต่ง บรรจุ เก็บรักษา และขนส่ง เพื่อให้ได้ผักและผลไม้สดที่ปลอดภัยมีคุณภาพเหมาะสมเพื่อการจำหน่าย ซึ่งโรงคัดบรรจุทุเรียนสดสำหรับการส่งออกไปประเทศจีน จำเป็นต้องมีหนังสือรับรอง GMP จากกรมวิชาการเกษตร เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของคู่ค้า โดยโรงคัดบรรจุจะถูกตรวจประเมินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด 7 รายการ ได้แก่ สถานประกอบการ การควบคุมการปฏิบัติงาน การบำรุงรักษาและการสุขาภิบาล สุขลักษณะส่วนบุคคล การขนส่ง ผลากผลิตภัณฑ์ และการฝึกอบรมซึ่งสามารถสรุปคำแนะนำแนวทางปฏิบัติสำหรับโรงคัดบรรจุทุเรียนสด ตามหลักเกณฑ์ 7 รายการ โดยสังเขปดังนี้

3.1) สถานประกอบการ

(1) ทำเลที่ตั้ง ควรมีทำเลที่ปลอดภัยจากการปนเปื้อนของอันตราย/ของเสีย/สัตว์พาหะนำโรค มีมาตรการป้องกันการปนเปื้อนที่มีประสิทธิภาพ

(2) อาคารผลิตมีพื้นที่เพียงพอ แบ่งเป็นสัดส่วน โครงสร้างมีความคงทน ทำความสะอาดง่าย ไม่มีการสะสมของฝุ่นละออง/สิ่งปฏิกูลน้ำทิ้ง

(3) เครื่องมืออุปกรณ์การผลิตมีเพียงพอต่อการผลิตและควบคุมการผลิต อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ไม่ทำปฏิกิริยากับผลผลิต

(4) สิ่งอำนวยความสะดวกมีเพียงพอ เช่น น้ำ การระบายน้ำ แสงสว่าง การระบายอากาศ อุปกรณ์ทำความสะอาด ห้องสุขา และอุปกรณ์เพื่อสุขอนามัยต่าง ๆ

3.2) การควบคุมการปฏิบัติงาน

(1) วัตถุประสงค์ โดยรับทุเรียนที่มาจากแปลงที่ได้รับการรับรองหรือมีการปฏิบัติตามมาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (GAP) มีการตรวจสอบคุณภาพของทุเรียนให้ได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรฐานสินค้าเกษตรตามความต้องการของลูกค้า สุ่มตรวจสอบคุณภาพทุเรียน ควบคุมไม่ให้เกิดการปนเปื้อนโดยใช้ภาชนะบรรจุที่เหมาะสมบริเวณพื้นที่สะอาดไม่วางทุเรียนกับพื้นโดยตรง มีการระบุรุ่นของทุเรียน และนำทุเรียนออกจากพื้นที่ตามลำดับก่อนหลัง

(2) ภาชนะบรรจุ เป็นชนิดที่ใช้กับอาหาร สะอาด ทนทาน มีเพียงพอ และจัดเก็บภาชนะในที่สะอาด

(3) กระบวนการผลิตตั้งแต่การคัดคุณภาพทุเรียนอย่างถูกสุขลักษณะสวมถุงมือขณะปฏิบัติงานไม่ไอจามใส่ทุเรียน ตัดแต่งทุเรียนโดยระมัดระวังใช้อุปกรณ์ที่สะอาดสารเคมีที่ใช้ถูกต้องตามประกาศกระทรวงสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องหรือข้อกำหนดของลูกค้า (สารเคลือบผิว สีส้มอาหาร สารฆ่าเชื้อรา) เก็บรักษาทุเรียนที่บรรจุแล้วในบริเวณและอุณหภูมิที่เหมาะสม

(4) น้ำควบคุมคุณภาพน้ำ/น้ำแข็ง/ละอองน้ำที่ใช้สัมผัสกับทุเรียนโดยตรง

(5) การจัดการและการกำกับดูแล มีผู้ควบคุมการปฏิบัติงาน/ผู้ดูแลรับผิดชอบในส่วนต่าง ๆ มีเอกสารขั้นตอนการปฏิบัติและการตรวจเฝ้าระวัง

(6) การเรียกคืนผลิตภัณฑ์ มีการระบุรุ่นการผลิตที่สามารถติดตามที่มาที่ไปของทุเรียน ตั้งแต่การรับวัตถุดิบ การผลิต และการจัดจำหน่าย หากเกิดกรณีที่สินค้าถูกถอนจากแหล่งจำหน่าย ควรตรวจสอบสินค้าอื่นที่อยู่ภายใต้กระบวนการผลิตที่คล้ายกัน

(7) ระบบเอกสารและบันทึกข้อมูล มีความเป็นปัจจุบัน ถูกต้องตามความเป็นจริง ลงชื่อผู้ปฏิบัติงาน/ผู้ควบคุมทุกครั้ง จัดเก็บอย่างมีระเบียบเป็นหมวดหมู่อย่างน้อย 2 ปี หรือตามที่ลูกค้าหรือหน่วยตรวจรับรองกำหนด โดยบันทึกข้อมูลที่ควรจัดเก็บ ได้แก่ ข้อมูลการรับวัตถุดิบ การควบคุมการผลิต การตรวจสอบ คุณภาพผลผลิตหรือผลิตภัณฑ์ คุณภาพน้ำใช้ การซ่อมบำรุง การทำความสะอาด การป้องกันสัตว์พาหะนำเชื้อ ประวัติการฝึกอบรม และข้อมูลเสริมที่เป็นประโยชน์ที่สามารถตามสอบได้ในกรณีที่สินค้ามีปัญหา

3.3) การบำรุงรักษาและการสุขาภิบาล

(1) แผนการบำรุงรักษาและการสุขาภิบาลควรมีแผนการที่ระบุวิธีการ ความสำเร็จ ผู้รับผิดชอบ ได้แก่ แผนการบำรุงรักษาและซ่อมบำรุง แผนทำความสะอาด แผนควบคุมสัตว์พาหะนำเชื้อ และแผนจัดการของเสีย

(2) การบำรุงรักษา ซ่อมบำรุงรักษาสถานที่และเครื่องมือ รวมถึงการสอบเทียบอุปกรณ์ เครื่องมือวัดอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง หรือทวนสอบความถูกต้อง และเก็บบันทึกการสอบเทียบหรือทวนสอบไว้

(3) การทำความสะอาดอาคารผลิตพื้นผนังเพดานอุปกรณ์ยึดติดอย่างสม่ำเสมอ ทำความสะอาดเครื่องมือเครื่องจักรอุปกรณ์การผลิตตามแผนที่กำหนดเก็บอุปกรณ์ที่ทำความสะอาด ให้เป็นส่วนในสถานที่ที่เหมาะสม ตรวจสอบและบันทึกข้อมูลการทำความสะอาด

(4) การควบคุมสัตว์พาหะนำเชื้อ มีมาตรการป้องกันและกำจัดสัตว์พาหะนำเชื้อ โดยควบคุมดูแลไม่ให้มีแหล่งอาหารสำหรับสัตว์พาหะนำเชื้อ ดูแลรักษาความสะอาดในบริเวณอาคาร ถึงขยะ ปิดมิดชิดและอยู่ในที่เหมาะสม ฝ้าระวังและตรวจหาร่องรอยของสัตว์พาหะนำเชื้ออย่างสม่ำเสมอ กำจัดสัตว์พาหะนำเชื้อโดยวิธีที่เหมาะสมและไม่ส่งผลเสียหรือทำให้สินค้าปนเปื้อน

(5) การจัดการกับของเสียภาชนะหรือถุงขยะควรแยกและมีเครื่องหมายบ่งชี้ชัดเจน ระหว่างของเสียและสารเคมี แยกสิ่งที่ไม่ใช้แล้วหรือสิ่งปฏิกลออกจากบริเวณผลิต มีระบบกำจัดขยะมูลฝอย และการจัดการน้ำทิ้งที่เหมาะสม

3.4) สุขลักษณะส่วนบุคคล

(1) ผู้ปฏิบัติงานในบริเวณผลิตควรรักษาความสะอาดส่วนบุคคล โดยแต่งกายและปฏิบัติตามระเบียบที่กำหนดขณะปฏิบัติงาน เช่น ซุดกันเปื้อน ที่คลุมผม ถุงมือ และผ้าปิดปาก รวมทั้งควรรักษาสุขภาพ ไม่เป็นโรค หรือพาหะนำโรคที่อาจปนเปื้อนสู่สินค้าได้ หากเจ็บป่วยหรือบาดเจ็บควรแจ้งหัวหน้างาน เพื่อรักษาหรือคัดแยกออกจากพื้นที่ บุคคลภายนอกที่เข้าไปในบริเวณผลิตให้รักษาความสะอาดส่วนบุคคล ตามระเบียบที่กำหนด

(2) ผู้ปฏิบัติงานควรปฏิบัติงานอย่างถูกสุขลักษณะขณะปฏิบัติงาน โดยไม่รับประทาน อาหาร ไม่สูบบุหรี่ ไม่ถ่มน้ำลาย ไม่เคี้ยวหมากฝรั่ง ไม่ไอจามลงบนสินค้า

3.5) การขนส่ง

(1) พาหนะขนส่งและตู้ขนส่ง ควรสะอาดและอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน สามารถป้องกันการปนเปื้อนระหว่างการขนส่ง

(2) ตู้ขนส่งสามารถเก็บรักษาสินค้าได้โดยไม่เกิดการปนเปื้อนและความเสียหาย หรือสามารถควบคุมอุณหภูมิได้

(3) การบรรจุสินค้าในตู้ขนส่งไม่ควรก่อให้เกิดความเสียหายและการปนเปื้อนต่อสินค้า โดยควรคำนึงถึงรูปแบบการจัดเรียง ปริมาณสินค้า ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง และคุณภาพของสินค้าที่ปลายทาง

3.6) ฉลากผลิตภัณฑ์ ควรแสดงฉลากหรือระบุข้อความที่ชัดเจน เพียงพอและถูกต้อง เช่น ชื่อสินค้า ชื่อและที่ตั้งของผู้ผลิต น้ำหนักสุทธิ วันเดือนปีที่ผลิต รุ่นที่ผลิต ให้สอดคล้องกับกฎหมาย และข้อกำหนดของคู่ค้า

3.7) การฝึกอบรม

(1) จัดให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับสุขลักษณะอาหารที่เหมาะสมแก่ผู้ปฏิบัติงาน หรืออาจสอนเทคนิคการปฏิบัติงานที่ปลอดภัยสำหรับงานที่เกี่ยวข้องกับสารเคมีอันตราย

(2) ให้ความรู้หรือสอนงานในแต่ละขั้นตอนของกระบวนการผลิตที่เกี่ยวข้อง

(3) ทบทวนหรือฝึกอบรมเพื่อฟื้นฟูความรู้ด้านการผลิตรวมถึงสุขลักษณะอาหาร และปรับให้ทันสมัยตัวอย่างหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุสินค้า GMP อาทิ DOA xxxxx xx xxxxxx

4) พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน (กรมวิชาการเกษตร, 2563) โดยมีรายละเอียดดังนี้

มาตรา 1 ผลไม้ที่นำเข้าและส่งออกทั้งสองฝ่ายจะต้องเป็นผลไม้ที่ถูกระบุไว้ในรายการ ชนิดผลไม้ที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานศุลกากร โดยความตกลงร่วมกัน ทั้งสองฝ่ายจะต้องจัดส่งข้อมูลหมายเลขทะเบียนของสวนผลไม้ และโรงคัดบรรจุ ซึ่งได้รับการขึ้นทะเบียนและ ได้รับการรับรองจากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากร รวมทั้งตัวอย่างการปิดผนึกที่จะใช้ กับตู้สินค้าและฉลากสำหรับบรรจุภัณฑ์ผลไม้

มาตรา 2 ผลไม้ต้องได้รับการบรรจุในบรรจุภัณฑ์ใหม่ สะอาด และอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ หรือ ตู้ควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งหรือการเคลื่อนย้าย ฉลากบนบรรจุภัณฑ์จะต้องระบุชื่อผลไม้ ประเทศ ต้นกำเนิดหมายเลขทะเบียนของสวนผลไม้ ชื่อหรือหมายเลขทะเบียนของโรงคัดบรรจุ และข้อความใดข้อความหนึ่ง ต่อไปนี้

1) สำหรับประเทศไทย: “ส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน” หรือ

2) สำหรับสาธารณรัฐประชาชนจีน: “ส่งออกไปยังราชอาณาจักรไทย”

มาตรา 3 ก่อนการส่งออก กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากรจะดำเนินการ ตรวจสอบและกักกันผลไม้ และจะออกใบรับรองสุขอนามัยพืชเมื่อผลไม้เป็นไปตามเงื่อนไข โดยใบรับรอง สุขอนามัยพืชต้องมีการระบุข้อความ “This Fruit is in compliance with the Protocol on the Inspection and Quarantine Requirement for Exportation and Importation of Fruits between Thailand and China through the Territories of the Third Countries.” พร้อมแนบใบรับรองสุขอนามัย สำหรับรับรองปริมาณซัลเฟอร์ไดออกไซด์ในกรณีการส่งออกลำไยสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐ ประชาชนจีน

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากร จะทำการปิดผนึกตู้สินค้า ระบุหมายเลขตู้สินค้า และหมายเลขกำกับการปิดผนึกตู้สินค้าในใบรับรองสุขอนามัยพืชที่มีผลบังคับใช้ 10 วัน

ก่อนที่ผลไม้จะมาถึงจุดนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ (ด่านตรวจพืช ณ จุดส่งออกผลไม้) จะส่งสำเนาใบรับรองสุขอนามัยพืช ผ่านทางไปรษณีย์ อิเล็กทรอนิกส์หรือผ่านระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ ให้กับหน่วยงานศุลกากรสาธารณรัฐ ประชาชนจีน

ก่อนที่ผลไม้จะมาถึงจุดนำเข้าของประเทศไทย หน่วยงานศุลกากรสาธารณรัฐประชาชนจีน ณ จุดส่งออกผลไม้จะส่งสำเนาใบรับรองสุขอนามัยพืช ผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์หรือผ่านระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ ให้กับด่านตรวจพืชของไทย ณ จุดนำเข้าผลไม้

จุดส่งออกและจุดนำเข้าของทั้งสองฝ่าย ปรากฏตามภาคผนวกของพิธีสารฉบับนี้

มาตรา 4 ตู้ขนส่งผลไม้จะต้องไม่ถูกเปิดหรือสับเปลี่ยนระหว่างการขนส่งผ่านประเทศที่สาม

มาตรา 5 ด้วยการหารือเห็นชอบร่วมกัน จุดนำเข้าและจุดส่งออกอื่นของทั้งสองฝ่ายสามารถเพิ่มเข้าไปในภาคผนวกของพิธีสารนี้ได้

มาตรา 6 เมื่อผลไม้ถึงจุดนำเข้า ด่านควบคุมและกักกันโรคของแต่ละฝ่ายจะตรวจสอบความสมบูรณ์ของการปิดผนึกตู้สินค้า ใบรับรองที่เกี่ยวข้อง ความสมบูรณ์ของตู้ระวางสินค้า และจะมีการปล่อยสินค้าภายหลังจากดำเนินการสุ่มตัวอย่าง เพื่อการตรวจสอบและกักกัน

หากพบว่ามี การปลอมแปลงใบรับรองสุขอนามัยพืชหรือใบรับรองสุขอนามัยพืชไม่สอดคล้องกับข้อมูลในเอกสารที่ได้จัดส่งให้ล่วงหน้าตามมาตรการที่ 3 สินค้าดังกล่าวจะถูกปฏิเสธการนำเข้า

หากพบว่าสินค้าที่ส่งไปไม่สอดคล้องกับที่ระบุไว้ในใบรับรองสุขอนามัยพืช หรือการปิดผนึกไม่สมบูรณ์ หรือมีการปลอมปนผลไม้ที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศอื่น สินค้าดังกล่าวจะถูกปฏิเสธการนำเข้าหรือถูกทำลาย

หากผลไม้มีการตรวจพบสารกำจัดศัตรูพืช หรือสารเคมีตกค้างที่มีปริมาณเกินกว่าค่ามาตรฐานที่อนุญาตในกฎหมายและข้อบังคับของประเทศไทยหรือสาธารณรัฐประชาชนจีน มาตรฐาน Codex หรือมาตรฐานอื่นที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากรเห็นชอบร่วมกัน หรือมีการตรวจพบศัตรูพืชกักกัน หรือการปฏิบัติอื่นที่ไม่สอดคล้องกับพิธีสาร สำนักงานศุลกากรจะปฏิบัติตามวิธีการที่ระบุไว้ในมาตรา 12 ของพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดด้านการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับสินค้าผลไม้เมืองร้อนที่ส่งออกจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2547 ในขณะที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จะปฏิบัติตามวิธีการที่ระบุไว้ในมาตรา 11 ของพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดด้านการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับสินค้าผลไม้ที่ส่งออกจากสาธารณรัฐประชาชนจีนไปประเทศไทย ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2547

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และสำนักงานศุลกากร จะต้องแจ้งข้อมูลปัญหาการปฏิบัติที่ไม่สอดคล้องให้แต่ละฝ่ายทราบโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายสืบค้นหาสาเหตุข้อเท็จจริงของปัญหาและกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพโดยเร่งด่วน และทั้งสองฝ่ายจะมีการหารือกันอย่างใกล้ชิดโดยทันที

มาตรา 7 ในกรณีที่สถานการณ์มีการเปลี่ยนแปลงไป หากมีความจำเป็นทั้งสองฝ่ายสามารถปรึกษาหารือและปรับแก้ไขข้อกำหนดตามพิธีสารนี้ได้

พิธีสารฉบับนี้ มีผลบังคับทันทีที่มีการลงนาม และจะมีผลต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 3 ปี และจะต่ออายุไปอีก 3 ปีโดยอัตโนมัติ จนกว่าฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดจะมีจดหมายแจ้งความประสงค์ที่จะยกเลิกพิธีสารฉบับนี้ให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบไม่น้อยกว่า 6 เดือนล่วงหน้าก่อนวันหมดอายุ

พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการขนส่งผลไม้ไทยที่ส่งออกผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2552 และพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ฉบับลงนามเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2554 จะถูกยกเลิกเมื่อมีการลงนามพิธีสารฉบับนี้

พิธีการฉบับนี้จัดทำ ณ XXX เมื่อวันที่ XX เดือน XX พ.ศ. XX เป็นภาษาไทย ภาษาจีน และภาษาอังกฤษ โดยทั้งสามภาษามีผลบังคับใช้เท่าเทียมกัน และในกรณีที่มีความแตกต่างในการตีความให้ใช้เนื้อหาฉบับภาษาอังกฤษในการพิจารณา

โดยทุเรียนสดของไทยที่ส่งออกทางบกต้องผ่านด่านที่ทั้งสองฝ่ายกำหนดรวม 16 ด่านประกอบด้วย

(1) ด้านของฝ่ายไทย 6 ด่าน ได้แก่ ด้านตรวจพืชเชิงของ ด้านตรวจพืชบึงกาฬ ด้านตรวจพืชนครพนม ด้านตรวจพืชมุกดาหาร จุดผ่านแดนถาวรบ้านฝักกาดของด่านตรวจพืชจันทบุรี และด่านตรวจพืชหนองคาย

(2) ด้านของฝ่ายจีน 10 ด่าน ได้แก่ ด้านโมฮาน ด้านโหยวอี๋กวน ด้านตงซิง ด้านหลงปิง ด้านสถานีรถไฟผิงเสียง ด้านสถานีรถไฟโมฮาน ด้านเหอโจว ด้านสถานีรถไฟเหอโจว ด้านเทียนป่าว และด้านสุยโจว

5) ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง การขอใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับผลไม้ส่งออกจากราชอาณาจักรไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ. 2564 มีรายละเอียดดังนี้

5.1) การตรวจเพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืช พนักงานเจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืชในพื้นที่รับผิดชอบดำเนินการเข้าตรวจทุเรียนสด ณ โรงคัดบรรจุ ดังนี้

(1) ตรวจสอบบริเวณคัดบรรจุผลไม้ ต้องไม่มีเศษซากพืช โรค แมลง และสะเก็ด

(2) ตรวจสอบสภาพผลไม้ ความสมบูรณ์ของสินค้า รูปพรรณสัณฐานของผลทุเรียน ปริมาณ ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของสินค้าที่ส่งมอบ หมายเลขทะเบียนสวน GAP (รหัส AC) หมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ (รหัส DOA) ทะเบียนผู้ส่งออกทุเรียนสดไปนอกราชอาณาจักร (รหัส DU) เพื่อยืนยันว่าตรงกับคำขอในแบบ พ.ก.7

(3) สุ่มตรวจทุเรียนสดที่จะส่งออกจำนวนร้อยละ 3 ตามเงื่อนไขในพิธีสารฯ เพื่อตรวจสอบโรค แมลงศัตรูพืช สิ่งปนเปื้อน โดยสุ่ม 3 จุด จำนวนอย่างน้อย 300 ผลต่อ 1 ชิพเมนต์ ในบริเวณโรงคัดบรรจุดังนี้

ก. พื้นที่รับวัตถุดิบระหว่างการคัดแยกและขนย้ายผลทุเรียนเข้าโรงคัดบรรจุ

ข. พื้นที่เตรียมบรรจุทุเรียนสดหลังจากทำความสะอาด จุ่มน้ำยาและผึ่งให้แห้ง

ค. พื้นที่คัดแยกขนาดผล และรอการบรรจุกล่อง

(4) ตรวจสอบศัตรูพืช และสิ่งปนเปื้อนบริเวณร่องหนามให้ทั่วทั้งผล และตรวจขั้วผล หากตรวจพบจะมีการดำเนินการดังนี้

ก. เพื่อย้ายแบ่ง มด ขึ้นส่วนพีช ใบพีช เศษซากพีช ดิน ทราาย ฯลฯ พนักงานเจ้าหน้าที่ส่งผู้ประกอบการให้กำจัดศัตรูพืชด้วยวิธีที่เหมาะสม หรือนำไปทำความสะอาด โดยใช้เครื่องเป่าลมแรงดันสูง หรือใช้แปรงปัด

ข. หนอนเจาะผลทุเรียน พบรูเจาะของหนอน หรือมีราดำบนผลซึ่งไม่สามารถทำความสะอาดได้ พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้คัดทิ้งห้ามส่งออก

ค. พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องสังเกต กำกับ ดูแล ควบคุม ให้คำแนะนำในการกำจัดศัตรูพืชในทุเรียน

(5) ตรวจสอบสติ๊กเกอร์ที่ขั้วผลและฉลากบรรจุภัณฑ์ ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของจีน และข้อกำหนดของประกาศกรมวิชาการเกษตร หากสติ๊กเกอร์ที่ขั้วผลและฉลากไม่ตรงกับเอกสารที่แจ้ง พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องสั่งแก้ไขให้ถูกต้องก่อนแล้วจึงทำการตรวจสินค้า

(6) พนักงานเจ้าหน้าที่จะปฏิเสธการออกใบรับรองสุขอนามัยพืชในกรณีดังนี้

ก. ตรวจพบว่าเป็นผู้ส่งออกที่ถูกระงับการออกใบรับรองสุขอนามัยพืช

ข. ตรวจพบวาทะเบียนสวนนั้นถูกระงับใช้ทะเบียนสวน (GAP)

ค. ตรวจพบวว่าโรงคัดบรรจุนั้นถูกระงับใช้ทะเบียนโรงคัดบรรจุ (GMP)

ง. ตรวจพบศัตรูพืชกักกันของจีนและไม่สามารถกำจัดให้หมดสิ้นได้

จ. ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดในพิธีสารและประกาศกรมวิชาการเกษตร

ฉ. ทุเรียนสดไม่ได้ผลิตจากพื้นที่/แหล่งปลูกในไทย แต่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศอื่น

(7) หากตรวจพบศัตรูพืชที่มีไข่ศัตรูพืชกักกันของจีนให้จำแนกชนิดและบันทึกผลเพื่อนำไปจัดทำข้อมูลศัตรูพืชที่ตรวจพบก่อนการส่งออก ประเมินสถานภาพศัตรูพืช และมาตรการจัดการความเสี่ยงก่อนส่งออกตลอดห่วงโซ่การผลิต

(8) ก่อนบรรจุผลทุเรียนเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เจ้าหน้าที่ต้องดำเนินการดังนี้

ก. สํารวจ ตรวจสอบ ตู้คอนเทนเนอร์ด้านนอกและด้านในอย่างทั่วถึง เพื่อตรวจหาแมลงศัตรูพืชและสิ่งปนเปื้อน

ข. ตรวจสอบหมายเลขของตู้คอนเทนเนอร์ทั้ง 4 ด้าน คือ หัวตู้ ท้ายตู้ ด้านข้าง (นอกตู้) และด้านในท้ายตู้ ต้องมีหมายเลขตรงกัน และตรงกับเอกสารแจ้งใน พ.ก.7 หากพบว่าตู้คอนเทนเนอร์ปรากฏหมายเลขที่แตกต่างจากหมายเลขที่แจ้งทั้ง 4 ด้าน หรือปรากฏทั้งหมายเลขที่แจ้งและหมายเลขอื่นด้วย ให้แก้ไขโดยเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์

ค. เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เสร็จสิ้น และตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมระดับอุณหภูมิได้แล้วให้ปิดประตูตู้ด้วยตราผนึกตู้ขนส่งผลไม้ของกรมวิชาการเกษตร (ขนส่งทางบก) หรือใช้ตราผนึกตู้ของสายเรือ (ขนส่งทางเรือ)

(9) เจ้าหน้าที่ต้องรายงานการพบปัญหาที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด อุบัติการณ์ หรือความผิดปกติสำคัญทุกครั้งหากพบว่ามีสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ส่งออกหรือหน่วยงาน

ให้แจ้งต่อผู้บังคับบัญชาทราบ ขอความเห็น พิจารณา และให้คำแนะนำ เพื่อวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า วางแผนเตรียมรับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม

(10) การตรวจสอบทุเรียนสด ณ ด่านตรวจพืชสำหรับการส่งออกทางบก จะไม่มีการเปิดประตูตรวจสินค้าซ้ำอีก แต่จะเป็นการตรวจสอบทางกายภาพของพาหนะขนส่ง สภาพตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ หมายเลขตราผนึกตู้ของกรมวิชาการเกษตร ก่อนการออกไปรับรองสุขอนามัยพืช ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวต้องตรงกับผลการตรวจในรายงานการปฏิบัติงานตรวจทุเรียนสดส่งออก ณ โรงคัดบรรจุของพนักงานเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชต้นทางในพื้นที่รับผิดชอบ

5.2) ใบรับรองสุขอนามัยพืช ให้ระบุข้อความในช่อง Additional Declaration

(1) การขนส่งทางบกผ่านประเทศที่สาม ให้ระบุข้อความรับรองพิเศษในช่อง Additional Declaration ดังนี้ “This fruit is in compliance with the Protocol on Inspection and Quarantine Conditions of Tropical Fruits to be exported from Thailand to China and the Protocol on the Inspection and Quarantine Requirements for Exportation and Importation of Fruits between Thailand and China through Territories of the Third Countries Durian was packed at the packing house approved by Department of Agriculture, Thailand (Registration No.: DOA xxxx- xx - xxxxx)” และระบุหมายเลขตู้ขนส่งผลไม้ หมายเลขตราผนึกตู้ วันที่ตรวจ และหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ ใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับการส่งออกทางบกผ่านประเทศที่สามมีผลบังคับใช้ 10 วัน นับแต่วันที่ออกใบรับรองสุขอนามัยพืช

(2) การส่งออกทางน้ำและทางอากาศ ให้ระบุข้อความรับรองพิเศษในช่อง Additional Declaration ดังนี้ “This fruit is in compliance with the Protocol on Inspection and Quarantine Conditions of Tropical Fruits to be exported from Thailand to China. Durian was packed at the packing house approved by Department of Agriculture, Thailand (Registration No.: DOA xxxxxxxxxxxx)” และระบุวันที่ตรวจ หมายเลขตู้ขนส่งผลไม้ (เฉพาะทางน้ำ) และหมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ

5.3) ฉลากบรรจุภัณฑ์ (กรมวิชาการเกษตร, 2563) ตามความในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 138 ตอนพิเศษ 63 ง หน้า 19 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2564 ข้อ 9 (3) (ข) ฉลากแสดงข้อมูลที่จำเป็นบนบรรจุภัณฑ์ ต้องมีขนาดไม่น้อยกว่า 5 X 7 เซนติเมตร โดยอย่างน้อยต้องมีความคงทน กั้นน้ำได้ อยู่ในตำแหน่งที่เห็นชัดเจน และง่ายต่อการตรวจสอบ มีข้อความเป็นภาษาอังกฤษ ดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อบริษัทส่งออก (Name of the Exporting Company)
- (2) ชื่อผลไม้ (Fruit Name)
- (3) เลขทะเบียนสวน (Orchard Register Number)
- (4) เลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ (Packing House Register Number)
- (5) วันที่บรรจุ (Packing Date)
- (6) สินค้าจากประเทศไทย (Product of Thailand)
- (7) ส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน (Export to the People’s Republic of China)

ตัวอย่างฉลากสำหรับติดบรรจุภัณฑ์ทุเรียน

Name of the exporting company :

Fruit Name :

Orchard Register Number : AC xx-9001-xx-xxx-xxxxxx
หรือ TG /xxx/xxx/xxxx

Packing House Register Number : DOA xxxxx xx xxxxxx

Packing Date :

Product of Thailand

Export to the People's Republic of China

5.4) ตราพริกตื้นขนส่งทุเรียน (เฉพาะกรณีขนส่งทางบกผ่านประเทศที่สาม) ตามข้อกำหนดในประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง การขอใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับผลไม้ส่งออกจากราชอาณาจักรไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ. 2564 ตามความในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 138 ตอนพิเศษ 63 ง หน้า 19 เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2564 (ราชกิจจานุเบกษา, 2565) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) [TH-DoA] หมายถึง กรมวิชาการเกษตร ราชอาณาจักรไทย

(2) ตัวเลขอารบิกจำนวน 2 ชุด โดยมีเครื่องหมาย “-” แยกระหว่างตัวเลขแต่ละชุด หมายถึง หมายเลขตราพริกตื้นขนส่งผลไม้ของกรมวิชาการเกษตร เช่น “0-00000” ดังภาพที่ 3.5



ที่มา: ราชกิจจานุเบกษา, 2565

ภาพที่ 3.5 ภาพตัวอย่างตราพริกตื้นผลไม้ของกรมวิชาการเกษตรเพื่อส่งออกทางบกผ่านประเทศที่สาม

6) ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียนเป็นผู้ส่งผลทุเรียนสดออกไปนอกราชอาณาจักร พ.ศ. 2563 ประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจดทะเบียนเป็นผู้ส่งผลทุเรียนสดออกไปนอกราชอาณาจักร พ.ศ. 2563 ตามความในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 137 ตอนพิเศษ 195 ง หน้า 1 เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2563 (ราชกิจจานุเบกษา, 2565)

6.1) การยื่นคำขอจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก

(1) ต้องจดทะเบียนผู้ส่งออก หมายเลขทะเบียน DU-1-xx-www

(2) ยื่นคำขอจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกทุเรียนสดไปนอกราชอาณาจักร (กมพ. 26) ได้ที่กองพัฒนาระบบและรับรองมาตรฐานสินค้าพืช กรมวิชาการเกษตร

(3) หนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียนเป็นผู้ส่งทุเรียนสดออกไปนอกราชอาณาจักร (กมพ. 27) มีอายุ 2 ปี นับจากวันที่ออกเอกสาร

6.2) สติกเกอร์ติดข้าวผลทุเรียนตามข้อกำหนดในประกาศกรมวิชาการเกษตร เรื่อง หลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการจดทะเบียน เป็นผู้ส่งผลทุเรียนสดออกไปนอกราชอาณาจักร พ.ศ. 2563 ข้อ 7.2 มีข้อกำหนดและรูปแบบในการจัดทำสติกเกอร์ติดข้าวผลทุเรียน (ราชกิจจานุเบกษา, 2565) ดังนี้

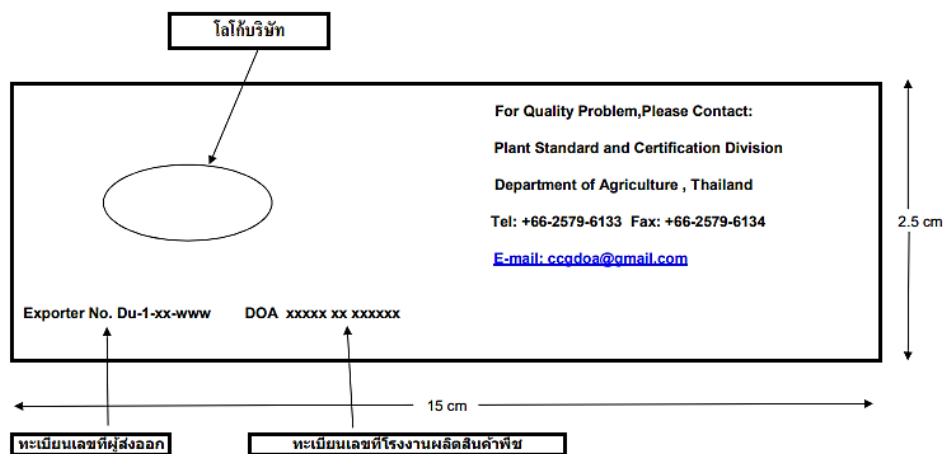
(1) สติกเกอร์ติดข้าวผลทุเรียนจะต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 2.5 X 15 เซนติเมตร ตัวอักษรต้องมีขนาดความสูงไม่ต่ำกว่า 2 มิลลิเมตร และสามารถมองเห็นได้ชัดเจน

(2) ข้อมูลบนสติกเกอร์ ประกอบด้วย

(2.1) โลโก้บริษัท

(2.2) ทะเบียนเลขที่ผู้ส่งออก (Exporter No. DU-1-xx-www) และทะเบียนเลขที่หนังสือสำคัญแสดงการขึ้นทะเบียนโรงงานผลิตสินค้าพืช (DOA xxxxx xx xxxxxx) เรียงจากซ้ายไปขวา อยู่ใต้โลโก้บริษัท

(2.3) มีข้อความ For Quality Problem, Please Contact : Plant Standard and Certification Division Department of Agriculture, Thailand Tel : +66-2579-6133 Fax : +66-2579-6134 E-mail : ccgdoa@gmail.com ดังภาพที่ 3.6



ที่มา: กรมวิชาการเกษตร, 2563

ภาพที่ 3.6 ตัวอย่างสติกเกอร์สำหรับติดข้าวผลทุเรียน

7) มาตรการควบคุมและตรวจสอบการดำเนินการป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในสถานประกอบการค้าส่งผลไม้โรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้าง) ตามคำสั่งมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ Covid-9 ในสถานประกอบการค้าส่งผลไม้ โรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้าง) ในฤดูการเก็บเกี่ยวผลไม้จังหวัดจันทบุรี เลขที่คำสั่ง 1208/2565 ณ วันที่ 13 เมษายน 2565 (สำนักงานจังหวัดจันทบุรี, 2565)

7.1) ก่อนเปิดดำเนินการโรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้าง) ล้างต้องผ่านการประเมินจากศูนย์ปฏิบัติการควบคุมโรคอำเภอ (ศปก.อ.) ในพื้นที่ และสำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 6 แล้วเท่านั้นและก่อนเปิดดำเนินการไม่เกิน 7 วัน ล้างต้องมีการตรวจหาเชื้อแบบ Antigen Test Kits (ATK) ให้แรงงานทุกคนรวมถึงบุคคลในครอบครัวที่พักอาศัยร่วมกันในล้าง และต้องบันทึกในเอกสารหลักฐานตามแบบบัตรรับรองรายบุคคล หรือสมุดทะเบียนแสดงการตรวจหาเชื้อของแรงงานในสถานประกอบการ

7.2) ลังต้องสุ่มตรวจหาเชื้อไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 อย่างน้อยทุก 7 วัน ให้กับแรงงานทุกคน โดยให้กรอกข้อมูลในบัตรรับรองรายบุคคลหรือสมุดทะเบียนแสดงการตรวจหาเชื้อของแรงงานในสถานประกอบการ

7.3) ศูนย์ปฏิบัติการควบคุมโรคจังหวัด (ศปก.จ.) ศปก.อ. และศูนย์ปฏิบัติการควบคุมโรคเทศบาลเมือง (ศปก.ทม.) ต้องจัดชุดปฏิบัติการในการสุ่มตรวจลงในพื้นที่ เพื่อกำชับกวดขันให้ล้งถือปฏิบัติ ตามมาตรการควบคุมโรคตามที่ทางราชการกำหนด รวมทั้งดำเนินการสุ่มตรวจหาเชื้อในกลุ่มแรงงานและพนักงานในล้ง โดยจำนวนการสุ่มตรวจให้ขึ้นกับการประเมินของเจ้าหน้าที่ดังนี้

(1) กรณีล้งปล่อยปะละเลยไม่ถือปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดอาจสุ่มตรวจทุกคน

(2) กรณีล้งดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด ให้ลดจำนวนการสุ่มตรวจตามความเหมาะสม

7.4) กรณีที่ผู้ประกอบการพบผู้ติดเชื้อหรือมีการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในล้ง ต้องแจ้งเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่ทราบทันที เพื่อดำเนินการตามมาตรการควบคุมโรคต่อไป อาทิ การตรวจหาเชื้อทุกคน การแยกกักตัวและรักษาผู้ป่วย อาจปิดกิจการชั่วคราวเพื่อทำความสะอาดฆ่าเชื้อ จัดระบบระเบียบให้เป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด กรณีฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการหรือข้อแนะนำของเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อ ให้ ศปก.อ. หรือ ศปก.ทม. ในพื้นที่ พิจารณาสั่งปิดล้งไม่เกิน 5 วัน หรือรายงานผู้ว่าราชการจังหวัดเพื่อพิจารณาสั่งการต่อไป

7.5) กรณีเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อตรวจพบการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในล้ง และมีแนวโน้มที่จะเกิดการแพร่ระบาดในล้งมากขึ้นให้สั่งปิดล้งนั้น เพื่อทำความสะอาดฆ่าเชื้อจัดระบบระเบียบให้เป็นไปตามที่ทางราชการกำหนด เป็นเวลาไม่เกิน 3 วัน หากพิจารณาว่าจำเป็นต้องปิดเกินกว่าเวลาที่กำหนด หรือยังมีการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรการหรือข้อแนะนำของเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อ ให้ ศปก.อ. หรือ ศปก.ทม. รายงานผู้ว่าราชการจังหวัดจันทบุรีเพื่อเสนอให้คณะกรรมการโรคติดต่อจังหวัดจันทบุรี พิจารณาสั่งปิดหรือดำเนินการตามความเหมาะสมต่อไป

8) ค่าธรรมเนียม ค่าพยาบาล และค่ายานพาหนะโรคัดบรรจุหรือผู้ส่งออกเป็นผู้ชำระ

8.1) ค่าพยาบาลพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ค่าวนระยะเวลาจากจุดเริ่มต้นถึงปฏิบัติงานเสร็จ และเดินทางกลับถึงที่พัก โดยพิจารณาจากอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง เรื่อง กำหนดค่าธรรมเนียม และค่าพยาบาล พ.ศ. 2553 ให้กำหนดค่าพยาบาลของพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติงานในวันหยุดราชการ นอกเวลาราชการ หรือนอกสถานที่ราชการ ดังต่อไปนี้

(1) วันหยุดราชการ นอกสถานที่ราชการ ชั่วโมงแรกรวมทั้งเวลาเดินทาง ให้คิดคนละ 150 บาท ชั่วโมงต่อไปให้คิดคนละ 50 บาท

(2) นอกเวลาราชการ นอกสถานที่ราชการ ชั่วโมงแรกรวมทั้งเวลาเดินทาง ให้คิดคนละ 150 บาท ชั่วโมงต่อไปให้คิดคนละ 50 บาท

(3) ในเวลาราชการ นอกสถานที่ราชการ ชั่วโมงแรกรวมทั้งเวลาเดินทาง ให้คิดคนละ 120 บาท ชั่วโมงต่อไปให้คิดคนละ 40 บาท

8.2) ค่ายานพาหนะ เรียกเก็บตามปริมาณชิปเมนต์ที่แจ้งตรวจ โดยพิจารณาจากระเบียบกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการจ่ายค่าป่วยการและค่ายานพาหนะเดินทางตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 พ.ศ. 2547 ค่าพาหนะของพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เรียกเก็บได้เท่าที่จำเป็นและจ่ายจริง โดยต้องปฏิบัติงานนอกสถานที่ราชการไม่ว่าในหรือนอกราชการ

8.3) ค่าใบรับรองสุขอนามัยพืช ฉบับละ 100 บาท

3.4.2 กฎหมายอื่น ๆที่เกี่ยวข้อง

1) สิทธิพิเศษทางการค้า (กรมศุลกากร, 2565)

1.1) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN - China Free Trade Agreement: ACFTA) จีนนำเข้าสินค้าทุเรียนสด (พิกัดศุลกากร 0810.60.00) จากไทย มีอัตราภาษีนำเข้าเป็นศูนย์ภายใต้สิทธิประโยชน์ ACFTA มีรายละเอียด ตามประกาศกระทรวงการคลัง เล่ม 138 ตอนพิเศษ 320 ง หน้า 90 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 6 วันที่ 30 ธันวาคม 2564 เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน (Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South East Asian Nations and the People's Republic of China) และความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน (Agreement on Trade in Goods of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of Southeast Asian Nations and the People's Republic of China) โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 14 วรรคหนึ่งแห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรพ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2557 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน ลงวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

(2) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 25 กันยายน พ.ศ. 2563

ข้อ 2 ให้ยกเว้นอากรและลดอัตราอากรสำหรับของในภาค 2 แห่ง พิกัดอัตราศุลกากรท้ายพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2564 ที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือสาธารณรัฐประชาชนจีน ดังตารางที่ 3.11

ข้อ 3 การยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากรตามข้อ 2 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) ของต้องมีถิ่นกำเนิดสินค้าจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือสาธารณรัฐประชาชนจีนตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน

(2) ของตามบัญชีอัตราอากร 1 ให้ผู้นำของเข้าแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ที่ออกตามระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าฉบับแก้ไข (Revised Operational Certification Procedures) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน

(3) ของตามบัญชีอัตราอากร 2 ให้ผู้นำของเข้าแสดงเอกสาร ดังต่อไปนี้

(3.1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ที่ออกตามระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าฉบับแก้ไข (Revised Operational Certification Procedures) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน

(3.2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีทั้งหมดหรือบางส่วนสำหรับสินค้าที่มีการกำหนดปริมาณการนำเข้า (ในโควตา) ตามกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ หรือหน่วยงานอื่นที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์มอบหมาย

(3.3) การนำเข้าของที่มีราคา เอฟ โอ บี ไม่เกินสองร้อยดอลลาร์สหรัฐ ให้ผู้นำของเข้าแสดงเอกสารรับรองจากผู้ส่งของออกว่าของดังกล่าวมีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยไม่ต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E)

(3.4) ในกรณีที่ผู้นำของเข้าไม่สามารถแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ก่อนนำของออกจากอารักขาของศุลกากร แต่ประสงค์จะใช้สิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรในการขอยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากร ให้แจ้งความประสงค์และชำระค่าอากรในอัตราปกติไปก่อน

ข้อ 4 ผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติตามพิธีการที่อธิบดีกรมศุลกากรประกาศกำหนด

ข้อ 5 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป

ตารางที่ 3.11 การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับ ACFTA

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากร		ประเทศที่ได้รับสิทธิประโยชน์
			ตามราคา ร้อยละ	ตามสภาพ	
				หน่วย	
08.10	0810.10.00	สตอร์เบอร์รี่	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์
	0810.20.00	ราสเบอร์รี่ แบล็กเบอร์รี่ มัลเบอร์รี่ และโลแกนเบอร์รี่	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์
	0810.30.00	เคอร์แรนต์ชนิดดำ ขาวหรือแดง และกอสเบอร์รี่	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์
	0810.40.00	แครนเบอร์รี่ บิลเบอร์รี่ แผลผลไม้ อื่น ๆ ในตระกูลแวกซีเนียม	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ
	0810.50.00	กีวีฟรุต	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์
	0810.60.00	ทุเรียน	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
	0810.70.00	พลับ	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
	0810.90.10	ลำไย มาตาคุซิง	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซียสำหรับกัมพูชา ได้สิทธิเฉพาะมาตาคุซิง
	0810.90.20	ลิ้นจี่	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
	0810.90.30	เงาะ	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
	0810.90.40	ลางสาด	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
	0810.90.50	ขนุน (รวมถึงจำปาดะและนังคา)	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย
0810.90.60	มะขาม	ยกเว้นอากร		ทุกประเทศ เว้นแต่ฟิลิปปินส์ และมาเลเซีย	

ที่มา: กรมศุลกากร, 2565

1.2) ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP) จีนนำเข้าสินค้าทุเรียนสด (พิกัดศุลกากร 0810.60.00) จากไทย มีอัตราภาษีนำเข้าเป็นศูนย์ภายใต้สิทธิประโยชน์ RCEP ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรตามข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค เล่ม 138 ตอนพิเศษ 320 ง หน้า 108 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 13 วันที่ 30 ธันวาคม 2564 เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement) ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเว้นอากรและลดอัตราอากรสำหรับของในภาค 2 แห่งพิกัดอัตราศุลกากรท้ายพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2565 ที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศภาคีความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค ตามตารางแสดงบัญชีอัตราอากร ดังตารางที่ 3.12

ข้อ 2 การยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากรตามข้อ 1 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(1) ของต้องมีถิ่นกำเนิดสินค้าจากประเทศภาคีความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (Rules of Origin) ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

(2) ของตามบัญชีอัตราอากร 1 และของตามบัญชีอัตราอากร 2 ให้ผู้นำของเข้าแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form RCEP) หรือคำรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าที่ออกโดยผู้ส่งของออกกรับอนุญาต (Declaration of Origin by an Approved Exporter) ที่ออกตามระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Operational Certification Procedures) ภายใต้ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค

ตารางที่ 3.12 การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรตามข้อผูกพัน RCEP

ประเภท	ประเภทย่อย	รายการ	อัตราอากรตามราคาร้อยละ			ประเทศถิ่นกำเนิดที่ไม่ได้รับสิทธิ์
			ปี 2565	ปี 2566-2583	2584 เป็นต้นไป	
08.10	0810.10.00	สตอร์เบอร์รี่	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.20.00	ราสพ์เบอร์รี่ แบล็กเบอร์รี่ รีมัลเบอร์รี่ โลแกนเบอร์รี่	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.30.00	เคอร์แรนต์ชนิดดำ ขาว หรือแดง และกุสเบอร์รี่	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.40.00	แครนเบอร์รี่ บิลเบอร์รี่ และผลไม้อื่น ๆ ในตระกูล แวกซีเนียม	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.50.00	กีวีฟรุต	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.60.00	ทุเรียน	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.70.00	พลับ	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.10	ลำไย มาตาคูซิง	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.20	ลิ้นจี่	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.30	เงาะ	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.40	กลางสาด	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.50	ขนุน (รวมถึงจำปาตะ และนังคา)	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.60	มะขาม	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.70	มะเฟือง	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.93	ละมุด	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-
	0810.90.99	อื่น ๆ	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	ยกเว้นอากร	-

ที่มา: กรมศุลกากร, 2565

2) ร่างมาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง หลักปฏิบัติสำหรับกระบวนการรับวัตถุดิบของโรงรวบรวมและโรงคัดบรรจุทุเรียน (สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ, 2565)

เพื่อให้การดำเนินงานในการควบคุมกำกับและดูแลปัญหาทุเรียนด้วยคุณภาพ (ทุเรียนอ่อน) มีประสิทธิภาพมากขึ้น ที่สามารถดำเนินการได้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ รวมถึงการส่งออก สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) ได้จัดทำร่างมาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง หลักปฏิบัติสำหรับกระบวนการรับวัตถุดิบของโรงรวบรวมและโรงคัดบรรจุทุเรียน ซึ่งการดำเนินการอยู่ระหว่างการจัดการสัมมนาระดมความเห็นต่อร่างมาตรฐานสินค้าเกษตรฯ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ประกอบการ และเกษตรกร ได้มีส่วนร่วมและมีโอกาสแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ต่อร่างมาตรฐานเพื่อให้ มกอช. นำไปปรับปรุงร่างมาตรฐานสินค้าเกษตรฯ ให้อยู่ในแนวทางที่สามารถปฏิบัติได้และเป็นที่ยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ก่อนที่จะนำเสนอคณะกรรมการมาตรฐานสินค้าเกษตรให้ความเห็นชอบและประกาศเป็นมาตรฐานบังคับต่อไป

3.5 ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

3.5.1 ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียน

1) สหกรณ์การเกษตร สหกรณ์การเกษตรเมืองชล จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อ พ.ศ. 2517 มีวัตถุประสงค์หลักในการรวบรวมผลผลิตการเกษตรจากสมาชิก ปัจจุบันมีสมาชิกประมาณ 2,050 คน ประกอบธุรกิจดังนี้ (1) รวบรวมผลผลิตทางการเกษตร (2) สนับสนุนปัจจัยการผลิตให้แก่สมาชิก (3) ให้บริการสินเชื่อเงินกู้ดอกเบี่ยต่ำ (4) สถานีบริการน้ำมัน และ (5) ร้านค้าสวัสดิการสหกรณ์และร้านกาแฟ โดยสหกรณ์ฯ จะรวบรวมผลไม้ตามฤดูกาล ได้แก่ ทุเรียน มังคุด เงาะ ลองกอง และสละ ส่งขายตลาดภายในประเทศเท่านั้น ได้แก่ ตลาดมหาชัยและตลาด Modern Trade อาทิ Makro และ Lotus ซึ่งมีกระบวนการรวบรวมผลผลิตดังนี้

1.1) สหกรณ์ฯ รับคำสั่งซื้อจากห้างและตลาดวันต่อวันไม่มีการสต็อกสินค้าจากเกษตรกร

1.2) สหกรณ์สอบถามปริมาณผลผลิตจากสมาชิก และกำหนดปริมาณการรับซื้อผลผลิตจากเกษตรกรแต่ละราย แล้วแจ้งให้เกษตรกรรายดังกล่าวเข้ามารับตะกร้าบรรจุผลไม้ตามปริมาณที่กำหนดเพื่อจัดส่งสินค้าในวันถัดไป

1.3) เกษตรกรนำสินค้ามาส่งที่สหกรณ์ฯ พักไว้ในอาคารเก็บสินค้า โดยสหกรณ์ฯ จะดูแลผลผลิตด้วยวิธีการที่เหมาะสม อาทิ เงาะ จะต้องเปิดน้ำพรม และจัดส่งไปยังตลาดหรือห้างสรรพสินค้าตามสาขาที่กำหนด โดยสหกรณ์ฯ รับผิดชอบในการบริหารจัดการการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้บริการขนส่งทั้งในพื้นที่และต่างจังหวัด หากมีคำสั่งซื้อของวันถัดไป เมื่อเกษตรกรส่งผลไม้เสร็จเรียบร้อยแล้วสามารถรับตะกร้าบรรจุผลไม้กลับไปเตรียมบรรจุได้เลย

1.4) สหกรณ์ฯ มีการรวบรวมทุเรียนสด 2 รูปแบบ ดังนี้

(1) รวบรวมทุเรียนสดเพื่อส่งขายตลาดภายในประเทศ โดยสหกรณ์ฯ จะรับคำสั่งซื้อจากบริษัท รอยัล ฟาร์ม กรุ๊ป จำกัด แล้วติดต่อเกษตรกรที่เป็นสมาชิกเพื่อรับซื้อแบบเหมาสวน จากนั้นจ้างคนงานไปตัด ซึ่งการซื้อแบบเหมาสวนจะช่วยให้สหกรณ์ฯ สามารถคัดคุณภาพของทุเรียนตั้งแต่ต้นทาง ทำให้ทุเรียนที่ส่งขายให้ลูกค้ามีคุณภาพสูง

(2) รวบรวมทุเรียนสดเพื่อส่งขายตลาดจีน สหกรณ์ฯ มีข้อจำกัดด้านบุคลากรและการค้าต่างประเทศ จึงไม่สามารถรวบรวมทุเรียนสดเพื่อส่งออกไปจีนได้โดยตรง โดยการรวบรวมสหกรณ์ฯ ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงาน ติดต่อลงในพื้นที่อำเภอขลุ้งตามคุณสมบัติที่สหกรณ์กำหนด อาทิ ตั้งอยู่ในพื้นที่ขนส่งได้ง่าย ให้ราคารับซื้อสูง (ล้งจะเพิ่มราคาซื้อให้เกษตรกรสมาชิกสูงกว่าราคาตลาด ตามที่ตกลงไว้กับสหกรณ์) และสามารถจ่ายส่วนต่างราคาให้กับสหกรณ์ได้ตามที่กำหนด จ่ายเงินเร็ว เป็นต้น จากนั้นสหกรณ์จะแจ้งให้สมาชิกนำทุเรียนไปส่งขายที่ล้งดังกล่าวโดยตรง ไม่ต้องขายผ่านสหกรณ์ฯ แต่ระบบการซื้อ-ขาย ที่ไม่ผ่านสหกรณ์ ล้งบางแห่งไม่มีการรายงานปริมาณการรับซื้อให้กับสหกรณ์ ทำให้สหกรณ์ไม่ทราบปริมาณผลผลิตในแต่ละปีที่แน่นอน นอกจากนี้ สหกรณ์ฯ มีการกระจายสินค้าร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ อาทิ สำนักงานสหกรณ์จังหวัดจันทบุรี สำนักงานพาณิชย์จังหวัดจันทบุรี ในการจัดหาตลาดช่วงที่ผลผลิตล้นตลาด รวมถึงการแลกเปลี่ยนสินค้าเกษตรกับสหกรณ์การเกษตรในภูมิภาคอื่น อาทิ มังคุดแลกข้าวสาร

2) **โรงคัดบรรจุทุเรียน (ล้ง)** ในโครงการศึกษาฯ ได้สัมภาษณ์ล้งที่มีการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน รวม 9 ล้ง ได้แก่ (1) บริษัท มอนโค ฟรุ๊ต (ไทยแลนด์) จำกัด (2) บริษัท บันเพลินฟรุ๊ต อินเตอร์พรุ๊ต เอ็กพอร์ท จำกัด (3) บริษัท ดรากอน เฟรช ฟรุ๊ต จำกัด (4) บริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุ๊ต จำกัด (5) บริษัท หอมหมื่นลิ้นแอนด์ เจที จำกัด (6) ล้งป้าอิม (7) ล้งสมชาย - เจ้าหญิง (8) ล้งโกอาร์ - เจ้าสาว R.S.T. และ (9) บริษัท พรีเมียร์ เฟรช ฟรุ๊ต จำกัด โดยสามารถสรุปข้อมูลได้ดังนี้

2.1) การดำเนินธุรกิจ ล้งเป็นผู้รวบรวมและรักษาคุณภาพทุเรียนสดและอาจมีการรวบรวมผลไม้ชนิดอื่นด้วย เช่น มังคุด จนกระทั่งจัดส่งถึงปลายทาง เพื่อจำหน่ายทั้งในและต่างประเทศ โดยส่วนมากจะรวบรวมทุเรียนสดเพื่อส่งออกไปจีนในหลายเมือง ได้แก่ กวางโจว หนานหนิง เจียงชิ่ง และชิงเต่า ดำเนินการโดยเจ้าของคนไทย เจ้าของคนจีนหรือดำเนินธุรกิจร่วมกันก็ได้ โดยแต่ละล้งจะมีปริมาณการส่งออกปีละ 3,500 - 18,000 ตัน คิดเป็นปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 40 ฟุต ประมาณปีละ 200 - 1,000 ตู้ ทั้งนี้ ล้งบางรายเริ่มต้นธุรกิจจากการเป็นชาวสวนทุเรียนมาก่อน จึงมีส่วนทุเรียนของตนเองมีความเชี่ยวชาญในการทำเกษตรและพัฒนาต่อยอดมาทำธุรกิจรวบรวมเพื่อการส่งออก ในบางรายมีการพัฒนาต่อยอดไปสู่ธุรกิจแปรรูปและธุรกิจห้องเย็นด้วย เช่น บริษัท พรีเมียร์ เฟรช ฟรุ๊ต จำกัด ดำเนินธุรกิจห้องเย็น ภายใต้การร่วมมือกันของสหกรณ์การเกษตรเขาคิชฌกูฏ จำกัด และบริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุ๊ต จำกัด ซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร และบริษัท พรีเมียร์ เฟรช ฟรุ๊ต จำกัด ทำหน้าที่เป็นผู้ผลิตทุเรียนแปรรูปโดยจะรับซื้อทุเรียนพันธุ์หมอนทองและชะนีตามฤดูกาลผลิตที่ราคาตกต่ำในช่วงที่สินค้าล้นตลาดและทุเรียนตกเกรดที่แก่จัด มีความสุกมากร้อยละ 85 - 90 จากสหกรณ์การเกษตรเขาคิชฌกูฏ จำกัด และ บริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุ๊ต จำกัด และบางส่วนรับซื้อจากเกษตรกรโดยตรง นำมาแปรรูปหลากหลายรูปแบบ อาทิ ทุเรียนแช่แข็งทั้งผล ทุเรียนแกะเนื้อแช่แข็ง และทุเรียนผง เพื่อส่งออกไปจีนนอกฤดูกาล ทั้งนี้ ในอนาคตบริษัทฯ มีการวางแผนการผลิตผลไม้แช่แข็งชนิดอื่นเพิ่มเติม อาทิ มะม่วงแช่แข็ง เพื่อส่งออกไปจีนและตะวันออกกลาง และจะขยายไปยังผลไม้ชนิดอื่นๆ เช่น ขนุน ลำไย ต่อไป

2.2) การรับซื้อทุเรียนโดยทั่วไปล้งในพื้นที่ภาคตะวันออกจะรวบรวมทุเรียนตามฤดูกาลระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนกรกฎาคม ซึ่งมีหลากหลายสายพันธุ์ เช่น หมอนทอง ชะนี กระจุกม นกกระจิบ มูซานคิง หนามดำโอวดี เป็นต้น โดยพันธุ์หมอนทอง กระจุกม และชะนี เป็นสายพันธุ์หลักที่นิยมรับประทานและมีปริมาณการส่งออกไปจีนสูงสุด ทุเรียนแต่ละสายพันธุ์มีช่วงเวลาให้ผลผลิตแตกต่างกัน โดยช่วงต้นฤดูกาลจะเป็นทุเรียนพันธุ์กระจุกม มีผลผลิตออกสู่ตลาดน้อย ผู้บริโภคชาวจีนมีความต้องการบริโภคทุเรียนสดคุณภาพดีเกรดพรีเมียมทุเรียนต้นฤดูจะมีราคาสูง สามารถใช้ราคาขายในช่วงต้นฤดูเพื่อการคาดการณ์ราคาของทุเรียนสายพันธุ์อื่น ๆ ที่จะให้ผลผลิตตามมาได้ ต่อมาในช่วงปลายเดือนเมษายน จะเป็นทุเรียนพันธุ์ชะนี

และนกระจิบ ซึ่งในช่วงนี้พันธุ์กระดุมก็จะลดลง ต่อมาเข้าสู่ช่วงกลางฤดูหลักที่จะมีปริมาณการส่งออกสูงที่สุดในช่วงเดือนเดือนพฤษภาคมถึงกรกฎาคม เพราะเป็นช่วงที่พันธุ์หมอนทองออกสู่ตลาด ซึ่งเป็นสายพันธุ์ที่ได้รับความนิยมในการบริโภคและส่งออกไปจีนสูงที่สุด และในช่วงต้นเดือนกรกฎาคมจะเป็นช่วงปลายฤดู ซึ่งมีทุเรียนพันธุ์หมอนทองออกสู่ตลาดลดลง ไปจนถึงกลางเดือนกรกฎาคมก็จะสิ้นสุดฤดูกาลของทุเรียนในภาคตะวันออก และก้าวเข้าสู่ช่วงผลผลิตของทุเรียนในภาคใต้ต่อเนื่องไปจนถึงเดือนตุลาคม ทั้งนี้ ช่วงเวลาในการเก็บเกี่ยวผลผลิตแต่ละปีจะแตกต่างกันตามสภาพแวดล้อม อาทิ ปริมาณน้ำฝน ปริมาณแสงแดด และการติดดอก ในปีนั้น ๆ

การคาดการณ์ปริมาณการรับซื้อผลผลิตในแต่ละฤดูกาล โดยล้งจะคาดการณ์จากปริมาณการติดดอกของทุเรียนปริมาณที่ล้งรวบรวมทุเรียนได้สูงสุด และปริมาณที่ล้งสามารถส่งออกได้ในปีก่อนหน้า วิธีการรับซื้อแบ่งเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

(1) การรับซื้อแบบเหมาสวน ล้งจะทำสัญญารับซื้อกับเกษตรกรในช่วงต้นฤดูกาล เพาะปลูกที่ทุเรียนเริ่มติดดอก เพื่อให้สามารถคาดการณ์ปริมาณผลผลิตได้ ทั้งนี้ ในการซื้อแบบเหมาสวน ตามราคาตลาดสามารถแบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ 1) เกษตรกรเป็นผู้ตัดทุเรียนเองแล้วนำไปส่งให้ล้ง หรือ 2) ล้งส่งคนงานมาตัดและขนส่งไปยังล้งเอง โดยจะคิดค่าบริการจากเกษตรกร ในการตัดและขนส่งทุเรียนมายังล้งจากเกษตรกรคิดจากน้ำหนักของทุเรียนประมาณกิโลกรัมละ 3 - 5 บาท หากมีปริมาณผลผลิตมาก ค่าบริการจะถูกลง ซึ่งปัจจุบันทั้งเกษตรกรและล้งนิยมเลือกใช้วิธีที่ 2 เพราะการรับซื้อแบบเหมาสวนทำให้ล้งสามารถคาดการณ์ปริมาณผลผลิตได้ตั้งแต่ทุเรียนเริ่มติดดอก และยังสามารถควบคุมคุณภาพของทุเรียนจากต้นทางทำให้ทุเรียนที่ส่งออกมีคุณภาพสูง ลูกค้าพึงพอใจ และส่งผลดีต่อภาพรวมอุตสาหกรรมส่งออกทุเรียนไปจีน อีกทั้งวิธีการนี้ยังช่วยให้ลดภาระการบริหารจัดการ ทั้งการตัดและขนส่งทุเรียนให้กับเกษตรกรอีกด้วย

(2) การรับซื้อหน้าล้ง โดยเกษตรกรที่ไม่ได้ทำข้อตกลงซื้อ-ขายแบบเหมาสวน เกษตรกรรายย่อย หรือพ่อค้าคนกลาง จะนำทุเรียนมาขายหน้าล้ง ซึ่งล้งจะรับซื้อตามราคาตลาดที่ปิดประกาศไว้หน้าล้ง ข้อดีของการรับซื้อหน้าล้ง คือ เกษตรกรสามารถเลือกขายให้กับล้งที่ให้ราคาสูงที่สุดได้ ส่วนล้งจะสามารถรวบรวมผลผลิตได้ในปริมาณมากอย่างรวดเร็ว เพื่อส่งออกไปยังจีนในช่วงที่ราคาตลาดในจีนพุ่งสูง และล้งสามารถปรับเพิ่ม - ลด ราคาให้สอดคล้องกับราคาตลาดในขณะนั้นได้ ข้อเสียของการรับซื้อหน้าล้ง คือ เกษตรกรมีความเสี่ยงสูงเพราะราคารับซื้อในช่วงฤดูการผลิตจะผันผวนสูง ทั้งนี้ ทุเรียนเป็นผลไม้สดที่ตัดขายรายวัน เกษตรกรไม่สามารถเก็บไว้ขายในช่วงที่ราคาปรับขึ้นได้ ส่วนล้งจะไม่สามารถควบคุมคุณภาพของทุเรียนจากแปลงได้นอกจากนี้ ปริมาณที่ล้งสามารถรับซื้อในแต่ละวันจะขึ้นอยู่กับปริมาณที่เกษตรกรตัดจากสวนมาส่งหน้าล้งได้

เกษตรกรไม่สามารถตัดทุเรียนในวันที่ฝนตกได้ เนื่องจากสวนแบบเก่าที่ไม่มีการตัดแต่งต้นทุเรียนจะต้องป็นชื้นไปตัดอาจทำให้เกิดอันตรายได้ โดยปกติทุเรียน 1 ต้น จะให้ผลผลิตประมาณ 3 รุ่น แตกต่างกันตามสีผิวของเปลือกซึ่งเกษตรกรจะสังเกตเวลาตัด แต่เมื่อฝนตกจะชะล้างผิวทุเรียน ทำให้เห็นผิวเปลือกทุเรียนเป็นสีเขียวเท่ากันทั้งหมด ไม่สามารถแยกรุ่นทุเรียนได้ อีกทั้งหากมีฝนตกต่อเนื่อง 12 - 24 ชั่วโมง ขึ้นไป ทุเรียนจะตุน้ำทำให้เนื้อทุเรียนเละ เนื้อขาว ใส้ซึ่ม และรสชาติจืด ส่งผลให้ล้งรวบรวมผลผลิตในวันฝนตกได้น้อยลง

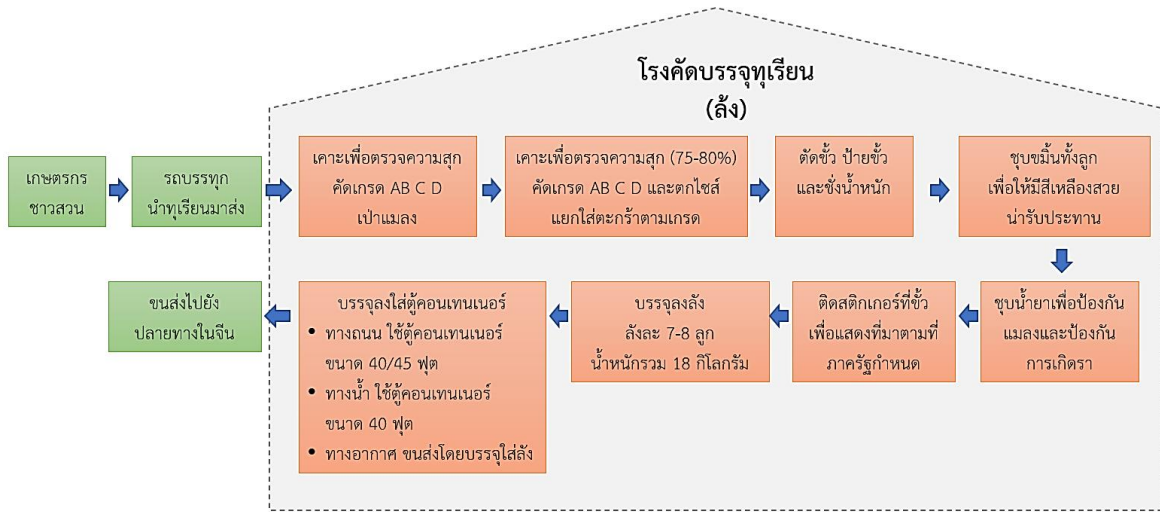
ผู้ประกอบการท่องเที่ยวจะมีการรับซื้อทุเรียนที่แตกต่างออกไป โดยผู้ประกอบการจะคาดการณ์ปริมาณทุเรียนที่เข้าสู่โรงงานเพื่อแปรรูปแช่แข็ง คิดเป็นทุเรียนตกละประมาณร้อยละ 15 - 20 ของปริมาณผลผลิตทุเรียนสดทั้งหมดในแต่ละปี ซึ่งในปี 2565 คาดว่าจะมีปริมาณผลผลิตทุเรียนสดออกสู่ตลาดประมาณ 7 แสนตัน ดังนั้นจะมีทุเรียนตกละที่จะเข้าสู่อุตสาหกรรมแปรรูปประมาณ 1 - 1.5 แสนตัน

ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมาธุรกิจทุเรียนแปรรูปมีการขยายตัวมากถึงร้อยละ 10 - 15 ต่อปีและหากสังเกตจากจำนวนพื้นที่เพาะปลูกทุเรียนที่เพิ่มขึ้นคาดการณ์ว่าแนวโน้มผลผลิตทุเรียนตกละ 10 ต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการบริโภคทุเรียนแปรรูปแช่แข็งของจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้อาคารห้องเย็นเติบโตและมีแนวโน้มการรับซื้อเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการห้องเย็นมีวิธีการรับซื้อทุเรียนสดหลายรูปแบบ อาทิ รับซื้อหน้าอาคารห้องเย็น รับซื้อจากตลาดผลไม้และรับซื้อต่อจากล้งในจังหวัดจันทบุรีและพื้นที่ใกล้เคียง อีกทั้งบางล้งยังมีการรับซื้อทุเรียนตกละแบบเหมาสวนโดยอาจเป็นการซื้อเหมาสวนโดยตรงกับเกษตรกร หรือเป็นการทำข้อตกลงรับซื้อร่วมกับล้ง ซึ่งล้งจะรับซื้อทุเรียนเกรดส่งออก ส่วนผู้ประกอบการห้องเย็นจะรับซื้อทุเรียนตกละและตกละ

2.3) กระบวนการภายในโรงคัดบรรจุทุเรียน (ล้ง) ในขั้นตอนแรกรถบรรทุกทุเรียนจะเข้ามาเทียบท่าที่จุดคัดทุเรียน เพื่อตรวจสอบความสุกของทุเรียน โดยเกณฑ์การรับซื้อทุเรียน จะต้องเป็นทุเรียนแก่ที่มีแป้งสะสมร้อยละ 32 และมีความสุกร้อยละ 75 - 80 ขึ้นไป แล้วนำมาคัดเกรดจากรูปทรงของผล จากนั้นขนทุเรียนลงจากรถนำมาแปะแมลงด้วยเครื่องอัดลมแล้วแยกใส่ตะกร้าตามเกรด (A B C D และตกละ) ทั้งนี้ ล้งอาจเลือกรับซื้อเฉพาะเกรด A B และ C ตามความต้องการส่งออกหรืออาจรับซื้อทั้งหมดก็ได้ จากนั้นนำมาชั่งน้ำหนัก ตัดขั้ว ปายยาเพื่อให้ทุเรียนสุกทั่วทั้งผล ชุบน้ำยาเพื่อป้องกันแมลงและป้องกันการเกิดราระหว่างการขนส่งไปจีน ล้งบางแห่งมีการชุบขมิ้นให้ทุเรียนมีสีเหลืองทั่วทั้งผล ทำให้น่ารับประทานมากยิ่งขึ้น เมื่อชุบน้ำยาและขมิ้นเสร็จแล้ว ผึ่งลมไว้ข้ามคืนให้แห้ง พร้อมทั้งติดสติ๊กเกอร์ที่ขั้วและนำบรรจุลงลังในวันถัดไป โดยบรรจุล้งละ 6 - 8 ลูก น้ำหนักรวมประมาณ 18 กิโลกรัม กระบวนการตั้งแต่รับทุเรียนเข้าล้งไปจนถึงการบรรจุล้งพร้อมจัดส่ง จะใช้เวลารวมประมาณ 1 วัน ระหว่างกระบวนการข้างต้น ทุเรียนสดจะสูญเสีย น้ำหนักการคายน้ำ ประมาณ ร้อยละ 3 รายละเอียดกระบวนการเตรียมทุเรียนภายในล้ง ดังภาพที่ 3.7

ทั้งนี้ ทุเรียนที่ล้งรับซื้อเพื่อส่งขายตลาดในประเทศ จะรับซื้อที่ความสุกร้อยละ 80 - 85 ขึ้นไป เพราะใช้เวลาขนส่งน้อยกว่าการส่งออกไปจีน เมื่อทุเรียนส่งถึงผู้บริโภคจะสุกพร้อมรับประทานพอดี

2.4) การขนส่งโดยส่วนมากแล้วล้งจะทำหน้าที่ในการรวบรวมผลผลิตและรักษาคุณภาพเท่านั้น เมื่อล้งรวบรวมทุเรียนได้ปริมาณตามที่ต้องการ จากนั้นจะติดต่อผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) เพื่อวางแผนและเลือกรูปแบบการขนส่งไปยังแหล่งกระจายสินค้าภายในประเทศ หรือส่งออกไปจีน สำหรับการขนส่งภายในประเทศ ระยะทางสั้น ใช้ระยะเวลาในการส่งน้อย จึงใช้การขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาด 4 ล้อ 6 ล้อ หรือ 10 ล้อ มีทั้งแบบควบคุมอุณหภูมิและไม่ควบคุมอุณหภูมิ ดังตารางที่ 3.13 ส่วนการขนส่งไปจีน ดำเนินการโดยผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ ซึ่งมีการขนส่งที่นิยม 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งล้งและผู้ให้บริการขนส่งจะร่วมกันวางแผนเพื่อรักษาคุณภาพระหว่างการขนส่ง ทุเรียนสดจากไทยไปจนถึงปลายทางในจีนโดยต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายด้าน อาทิ ราคาขายในตลาดปลายทางที่จีนซึ่งมีความผันผวนสูง การเปิด - ปิดด่านชายแดนของจีนภายใต้มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 จำนวนรถหัวลากและตู้คอนเทนเนอร์ที่มีให้บริการ



หมายเหตุ

- 1.กระบวนการในล้างตั้งแต่รับเข้าจนส่งออกใช้เวลารวมประมาณ 1 - 2 วัน
- 2.ระหว่างกระบวนการทุเรียนจะคายน้ำเกิดความสูญเสียโดยเฉลี่ยร้อยละ 3 ของน้ำหนัก

ที่มา: ประมวลโดยผู้ศึกษา

ภาพที่ 3.7 กระบวนการภายในโรงคัดบรรจุทุเรียน (ล้าง)

ตารางที่ 3.13 ประเภท ขนาด และราคาค่าขนส่งทุเรียนสดภายในประเทศ

ประเภทรถบรรทุก	ขนาดบรรทุก	การขนส่งและการกระจายสินค้า	การขนส่ง		
			ต้นทาง	ปลายทาง	อัตราค่าขนส่ง (บาท/เที่ยว)
1.รถกระบะ 4 ล้อ แบบคอก	ทุเรียน 120 - 130 ลัง	ส่งโลตัสสาขาใกล้เคียง (Direct to Store)	จันทบุรี	อุดรธานี	7,000 - 8,000
2.รถกระบะ 4 ล้อ แบบตู้ธรรมดา	ทุเรียน 85 - 100 ลัง	ส่งโลตัสสาขาใกล้เคียง (Direct to Store) สามารถขนส่งผลไม้หลายชนิดรวมกันได้ เช่น ทุเรียน เงาะ มังคุด	จันทบุรี	กรุงเทพฯ ฯ	4,500 - 5,500
			ศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้	กรุงเทพฯ ฯ	18,000 - 19,000
3.รถกระบะ 4 ล้อ แบบตู้ควบคุมอุณหภูมิ	ทุเรียน 85 - 100 ลัง	ขนส่งทางไกลสำหรับโลตัสในพื้นที่จังหวัดอื่น ๆ หรือใช้กับทุเรียนที่สูงมาก จะช่วยยืดอายุสินค้าระหว่างการจัดส่ง	จันทบุรี	กรุงเทพฯ ฯ	4,500 - 5,500
			ศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้	กรุงเทพฯ ฯ	18,000 - 19,000
4.รถบรรทุก 6 ล้อ และ 10 ล้อควบคุมอุณหภูมิ	สิบล้อบรรทุกทุเรียนได้ 480 ลัง	ขนส่งสินค้าปริมาณมาก ไปยังศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center)	-	-	-

ที่มา: บริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุต จำกัด

3.5.2 ด้านตรวจพืช

ด้านตรวจพืชเป็นหน่วยงานในสังกัดสำนักควบคุมพืชและวัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร มีอำนาจหน้าที่สำคัญในการควบคุมการนำเข้าและส่งออกพืช จากการลงพื้นที่สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืชที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน สามารถแบ่งตามการปฏิบัติงาน 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) ด้านตรวจพืชในพื้นที่ 1 ด้าน คือ ด้านตรวจพืชจันทบุรี ทำหน้าที่ตรวจปล่อยทุเรียนและลือกตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกทุเรียนที่ส่งออกจากไทยไปจีน และ 2) ด้านตรวจพืชขาออก ได้แก่ ด้านตรวจพืชเชิงของ ด้านตรวจพืชเชิงแสน ด้านตรวจพืชนครพนม ด้านตรวจพืชมุกดาหาร ด้านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง ด้านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและด้านตรวจพืชลาดกระบัง

โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบและออกใบรับรองสุขอนามัยพืช เพื่อส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีนดังนี้

1) ผู้ประกอบการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน โดยตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ให้ดำเนินการยื่นคำขอผ่านระบบ e-Phyto ซึ่งมีรายละเอียดตามแบบ พ.ก.7 ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของผู้ส่งออก ชื่อและที่อยู่ ผู้รับสินค้า ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง เมืองและประเทศปลายทาง และข้อมูลปริมาณและมูลค่าการส่งออก พร้อมทั้งเอกสารประกอบการขอใบรับรอง 4 ฉบับ ได้แก่ หนังสือสำคัญแสดงการจดทะเบียนเป็นผู้ส่งผลทุเรียนสดออกไปนอกราชอาณาจักร/ทะเบียนผู้ส่งออกสินค้า (DU-x-xx-xxx) และหนังสือสำคัญแสดงการขึ้นทะเบียนโรงงานผลิตสินค้าพืช/ทะเบียน (Good Manufacturing Practice: GMP) โดยการยื่นขอใบรับรองสุขอนามัยพืชแบ่งตามการขนส่งผ่าน 3 รูปแบบ ดังนี้

- กรณีการขนส่งทางถนน สามารถยื่นเอกสารเพื่อขอออกใบรับรองสุขอนามัยพืชที่ด้านตรวจพืชขาออกเส้นทางบกทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านตรวจพืชเชิงของ ด้านตรวจพืชนครพนม และด้านตรวจพืชมุกดาหาร

- กรณีขนส่งทางน้ำ สามารถยื่นเอกสารเพื่อขอออกใบรับรองสุขอนามัยพืชที่ด้านตรวจพืช 2 ด้าน ได้แก่ ด้านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง และด้านตรวจพืชลาดกระบัง

- กรณีขนส่งทางอากาศ สามารถยื่นเอกสารเพื่อขอออกใบรับรองสุขอนามัยพืชที่ด้านตรวจพืช 2 ด้าน ได้แก่ ด้านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และด้านตรวจพืชลาดกระบัง

2) เจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืชขาออกตรวจสอบเอกสาร และส่งคำขอให้เจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืชในพื้นที่ในการนัดหมายโรงคัดบรรจุเพื่อตรวจทุเรียนสดก่อนส่งออก โดยผู้ประกอบการจะยื่นคำขอใบรับรองสุขอนามัยพืชล่วงหน้า 1 วัน ก่อนเจ้าหน้าที่เข้าไปดำเนินการตรวจสอบ

3) เจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืชในพื้นที่ลงพื้นที่ ณ โรงคัดบรรจุเพื่อสุ่มตรวจทุเรียนก่อนจะส่งออก โดยก่อนเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจทุเรียนที่จะส่งออกต้องถูกบรรจุลงลังและบรรจุขึ้นตู้คอนเทนเนอร์เรียบร้อยแล้ว จากนั้นเจ้าหน้าที่จะสุ่มตรวจประมาณ 30 กล่อง (จากทั้งหมด 1,000 กล่อง) หรือคิดเป็นร้อยละ 3 โดยจะตรวจคัดรูพืช สติ๊กเกอร์ติดขั้ว และข้อความบนกล่องบรรจุทุเรียน ระยะเวลาในการตรวจสอบตู้ละ 30 - 45 นาที และกรณีที่ตรวจพบแมลงจะให้โรงคัดบรรจุทำความสะอาดใหม่อีกครั้ง แต่หากตรวจพบในปริมาณมากต้องรื้อทำความสะอาดและนัดตรวจอีกครั้ง

4) หลังจากสุ่มตรวจทุเรียนเสร็จเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่จะบันทึกและส่งข้อมูลให้ผู้ส่งออกตรวจสอบ หากรายละเอียดข้อมูลในเอกสารถูกต้องและครบถ้วน เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจลงนามจะลงนามในใบรับรองสุขอนามัยพืชและส่งเอกสารดังกล่าวผ่านระบบมายังด่านตรวจพืชขาออกที่ผู้ส่งออกระบุ

5) การขนส่งทุเรียนสดแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

- กรณีการขนส่งทางถนน มีการขนส่ง 3 เส้นทาง (เส้นทาง R3A R9 และ R12) ซึ่งเป็นการขนส่งผ่านประเทศที่สาม โดยภายใต้พิธีสารฯ ระบุให้ใช้ซีลล็อกตู้คอนเทนเนอร์ ณ โรงคัดบรรจุ ซึ่งจัดทำโดยกรมวิชาการเกษตร และห้ามเปิดตู้คอนเทนเนอร์จนกว่าจะถึงประเทศปลายทาง

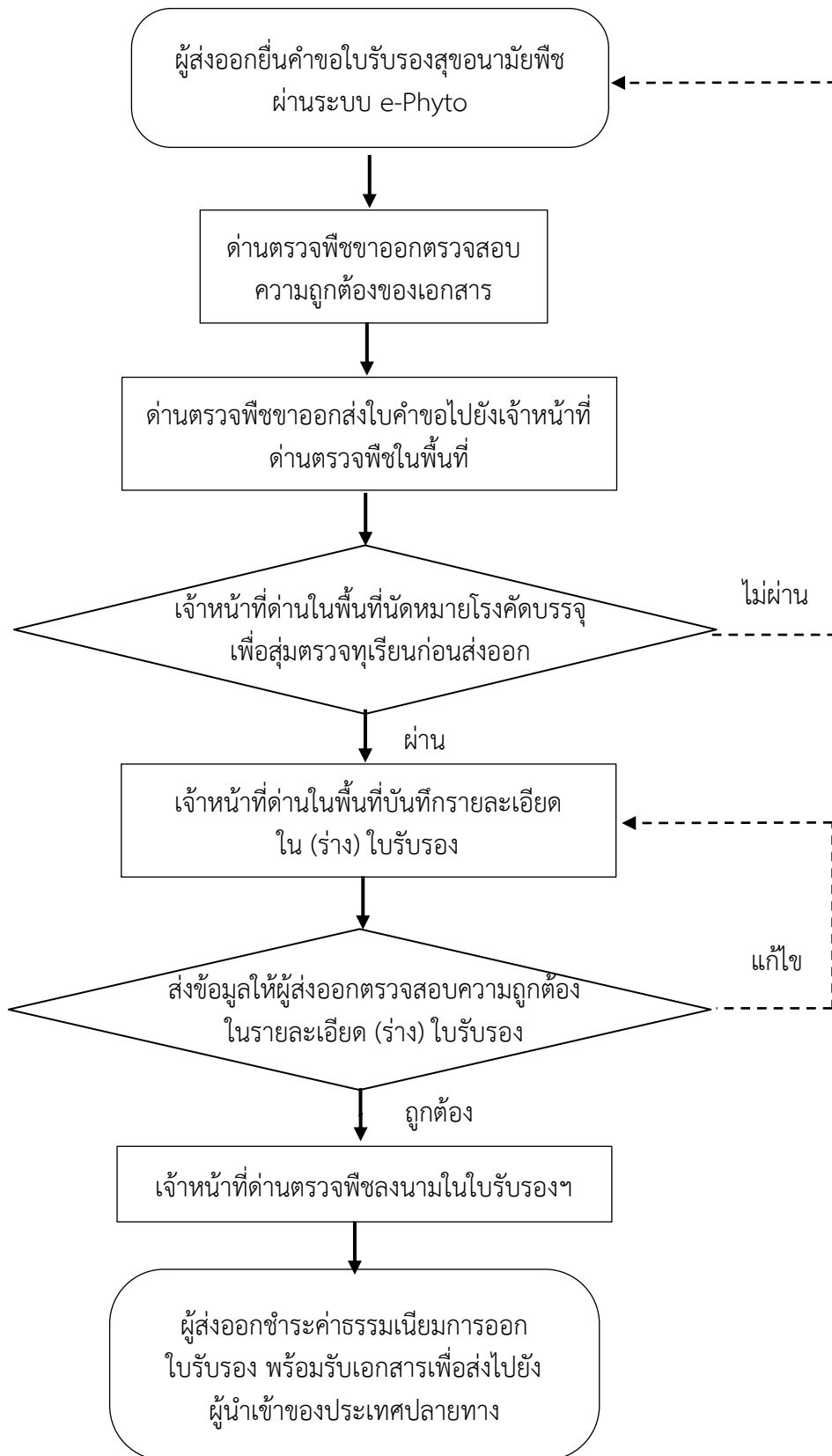
- กรณีขนส่งทางน้ำ จะใช้ซีลล็อกตู้คอนเทนเนอร์ทั่วไป ไม่ใช่ซีลล็อกของกรมวิชาการเกษตร เนื่องจากขนส่งออกจากท่าเรือไทยไปยังท่าเรือของจีนโดยตรง

- กรณีขนส่งทางอากาศ เนื่องจากไม่มีการบรรจุทุกตู้คอนเทนเนอร์ จึงรับรองการตรวจด้วยการประทับตรากรมวิชาการเกษตรทุกกล่อง แต่หากการขนส่งมีปริมาณมากเจ้าหน้าที่ด่านในพื้นที่จะทำการเหตุเพื่อแจ้งเจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ทราบปริมาณที่จะส่งออก

6) ผู้ส่งออกจะรับใบรับรองสุขอนามัยพืชพร้อมชำระค่าธรรมเนียม ตามระเบียบกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้แก่ ค่าป่วยการเจ้าหน้าที่พนักงานซึ่งปฏิบัติงานในวันหยุดราชการนอกเวลาราชการ หรือนอกสถานที่ราชการ และค่าธรรมเนียมการออกใบรับรองสุขอนามัยพืช พร้อมทั้งนำไปรับรองฉบับจริงส่งไปยังผู้นำเข้าของประเทศปลายทาง

นอกจากนี้ กระบวนการส่งออกทุเรียนจากไทยไปจีน ด้านตรวจพืชจะต้องปฏิบัติงานร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) และด่านศุลกากร โดยด่านศุลกากรทำหน้าที่ในการตรวจปล่อยสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศด้านตรวจพืชมีหน้าที่ในการตรวจสินค้าเกษตร อาทิ เก็บตัวอย่างเพื่อตรวจหาสารพิษตกค้าง ตรวจหาแมลงและศัตรูพืช จากนั้นแจ้งข้อมูลไปยังด่านศุลกากรเพื่อพิจารณาตรวจปล่อยสินค้า การตรวจปล่อยทุเรียนสดที่ส่งออกไปจีนของด่านศุลกากรเชียงใหม่ มีขั้นตอนดังนี้

- 1) รถบรรทุกทุเรียนสดแช่เย็นจากโรงคัดบรรจุจอดรอคิวเพื่อขนถ่ายขึ้นรถบรรทุก
- 2) สุ่มตรวจสินค้า โดยทุเรียนที่ส่งออกไปจีน ดำเนินการภายใต้ข้อกำหนดตามพิธีสารฯ ซึ่งกำหนดให้ด่านตรวจพืชต้องตรวจสินค้าเพื่อออกใบรับรองสุขอนามัยพืชจากโรงคัดบรรจุที่ผ่านมาตรฐาน GMP และปิดล็อกซีลตู้คอนเทนเนอร์ และห้ามเปิดตู้จนกว่าจะถึงประเทศปลายทาง ส่งผลให้ด่านศุลกากรไม่สามารถเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสินค้าได้ จึงใช้วิธีการตรวจปล่อยจากภาพถ่ายของเครื่องเอกซเรย์ (X-ray) ประกอบการตรวจปล่อย กรณีที่เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรตรวจพบสิ่งต้องสงสัยชุกชอนมากับลังทุเรียนภายในตู้คอนเทนเนอร์ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมีอำนาจในการเปิดตู้เพื่อตรวจสอบได้ แต่จะทำให้ทุเรียนในตู้คอนเทนเนอร์นั้นไม่สามารถส่งออกได้ เพราะจีนจะปฏิเสธไม่รับตู้คอนเทนเนอร์ หากตู้ไม่มีการล็อกซีลตั้งแต่ต้นทาง ซึ่งเป็นผลมาจากข้อตกลงภายใต้พิธีสารฯ
- 3) เจ้าหน้าที่ตรวจสอบข้อมูลน้ำหนักและภาพถ่ายเอกซเรย์ของสินค้า และ
- 4) ผู้ประกอบการชำระค่าภาษี และเจ้าหน้าที่ออกเอกสารเพื่อตรวจปล่อยสินค้า โดยขั้นตอนการตรวจสอบและออกใบรับรองสุขอนามัยพืช เพื่อส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ดังภาพที่ 3.8



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 3.8 ขั้นตอนการตรวจสอบและออกใบรับรองสุขอนามัยพืช

3.5.3 ผู้ให้บริการขนส่ง (Logistics Service Provider)

การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนที่นิยมใช้ในปัจจุบันมี 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ มีรายละเอียดดังนี้

1) การขนส่งทางถนน หลังจากเตรียมทุเรียนเรียบร้อยแล้ว ลังจะประสานงานรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ เข้ามาเพื่อบรรจุทุเรียนที่บรรจุลงลังเรียบร้อยแล้วขึ้นตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิขนาด 40 หรือ 45 ฟุต โดยควบคุมอุณหภูมิในการขนส่งอยู่ที่ 15 – 18 องศาเซลเซียส จากนั้นแจ้งให้เจ้าหน้าที่จากด่านตรวจพืชเข้ามาตรวจสอบเพื่อขอใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเรียบร้อยแล้วทำการปิดผนึก ล็อกซีลตู้คอนเทนเนอร์แล้วจึงขนส่งไปจีนผ่าน 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทาง R3A จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย และผ่านด่านโมฮาน ไปยังตลาดปลายทางนครคุนหมิง มณฑลยูนนานซึ่งมีตลาดจีนหามาเจียงขางเป็นศูนย์กระจายสินค้าผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในมณฑลยูนนาน สามารถเลือกใช้ตู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งขนาด 40 และ 45 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต บรรจุทุเรียนได้สูงสุด 960 ลัง น้ำหนักลังละ 18 กิโลกรัม น้ำหนักรวมตู้ละ 18 ตัน และตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 45 ฟุต บรรจุทุเรียนได้สูงสุด 1,050 ลัง น้ำหนักลังละ 18 กิโลกรัม น้ำหนักรวมตู้ละ 19 ตัน ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยตู้ละ 250,000 บาท ลังจึงเลือกใช้ตู้ขนาด 45 ฟุต เป็นหลัก เพราะสามารถบรรจุสินค้าได้มากกว่าและใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ในช่วงที่ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน และ (2) เส้นทาง R12 จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม ผ่านด่านโหวออีกวนไปยังนครหนานหนิง ซึ่งมีปลายทางที่ตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนานในนครกวางโจว ถือเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญของจีน สำหรับเส้นทาง R12 ขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยตู้ละ 400,000 บาท ใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน ทั้งนี้ การขนส่งทางถนนสามารถขนส่งได้รวดเร็ว ในช่วงที่ตลาดจีนมีความต้องการบริโภคสูง สินค้าขาดตลาด ราคาทุเรียนในตลาดจีนจะสูงขึ้นในช่วงสั้นๆ ลังจะใช้การขนส่งทางถนนที่รวดเร็ว เพื่อนำสินค้าไปขายให้ทันในช่วงราคาสูง อีกทั้งการขนส่งทางถนนยังสามารถขนส่งสินค้าไปถึงปลายทางได้โดยไม่ต้องใช้ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และไม่ต้องขนถ่ายสินค้าและยังสามารถติดตามการขนส่งพร้อมทั้งปรับอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ได้ง่ายด้วยแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ

ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 การขนส่งทางถนนจะมีข้อจำกัดหลายประการ ได้แก่ (1) การขนส่งผ่านประเทศที่สามซึ่งเป็นประเทศทางผ่านเพื่อขนส่งไปยังจีน ได้แก่ สปป.ลาว และเวียดนาม และการขนส่งในจีนจะต้องเปลี่ยนหัวลากรถบรรทุกและคนขับรถบรรทุกเป็นหัวลากและคนขับรถบรรทุกของประเทศนั้น ๆ เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 (2) จีนมีมาตรการตรวจหาการปนเปื้อนของ Covid-19 ในสินค้านำเข้าผ่านด่านชายแดนจีน ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ อย่างเข้มงวด เมื่อตรวจพบการปนเปื้อนของ Covid-19 จะปิดด่านนั้น ๆ 3 - 5 วัน เพื่อทำความสะอาดและฆ่าเชื้อพร้อมทั้งให้ประเทศต้นทางดำเนินการตรวจสอบการปนเปื้อนดังกล่าวทำให้การเปิด - ปิดด่านขาเข้าของจีนไม่แน่นอน และทำให้การจราจรหน้าด่านหนาแน่น นอกจากนี้ ในช่วงที่มีความต้องการส่งออกสินค้าพร้อมกันจำนวนมาก (Peak) เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ส่งไปจีนจะหมุนเวียนกลับมาไม่ทันเวลา

สำหรับการขนส่งทางถนนผ่านเส้นทางการขนส่งสินค้า ไทย - สปป.ลาว - จีน (R3A) เข้าจีนที่ด่านโมฮาน จีนกำหนดเวลาเปิด - ปิด ตั้งแต่ 07.30 - 16.30 น. และอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจากไทย และ สปป.ลาว ขนส่งผ่านด่านได้สูงสุดวันละ 300 คัน ปัจจุบันไทยมีการขนส่งผ่านเส้นทางนี้ประมาณวันละ 150 คัน นอกจากนี้ ไทยกับ สปป.ลาว อยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง โดยมีโครงการพัฒนาเส้นทางหน้าด่านบ่อหาน (สปป.ลาว) เป็นถนน 8 เลน เพื่อลดความแออัดและรองรับการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และสร้างทางด่วน

จากตำบลห้วยทราย อำเภอเขียงของ จังหวัดเขียงรายเชื่อมไปยัง เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา (สปป.ลาว) ซึ่งจะช่วยเหลือระยะเวลาในการขนส่งจากด่านเขียงของไปด่านบ่อเต็นจากเดิมใช้ระยะเวลาขนส่ง 6 ชั่วโมง ลดเหลือ 3 ชั่วโมงเท่านั้น

การวางแผนและการเลือกใช้เส้นทางในการขนส่งของล้งขึ้นกับปัจจัยหลายด้าน อาทิ ผลกำไร การเปิด - ปิดด่านชายแดนของจีน ความแออัดของการจราจรหน้าด่านในแต่ละเส้นทาง ต้นทุนค่าขนส่ง ความต้องการของคู่ค้าจีน สถานการณ์ตลาดปลายทางในจีนซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่สำคัญ การรักษา ส่วนแบ่งตลาดในจีน ทั้งนี้ ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 ในการวางแผนการขนส่ง ล้งจะพิจารณาการเปิด - ปิดด่านชายแดนของจีนควบคู่กับผลกำไรหลังหักค่าใช้จ่ายเป็นหลัก

ผู้ให้บริการขนส่งทางถนนที่ผู้ประกอบการใช้งานในปัจจุบัน เช่น บริษัท ไทยมงกุฎ กรุ๊ป จำกัด บริษัท ICL International Thailand จำกัด บริษัท เจแอนด์เค โลจิสติกส์ (2014) จำกัด บริษัท วาย.วาย.เอส อินเตอร์เนชั่นแนล โลจิสติกส์ จำกัด บริษัท Evergreen Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd. บริษัท หยุนหนาน สิบสองปันนาทางส์ซิงอินเตอร์เนชั่นแนลเทรด (ไทยแลนด์) จำกัด บริษัท อเมซซิง โลจิสติกส์ แอนด์ ซัพพลายเชน จำกัด และบริษัท Weibo International Transport Co., Ltd.

2) การขนส่งทางน้ำ จากการลงพื้นที่ด่านตรวจพืชท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรีและด่านตรวจพืช เขียงแสน จังหวัดเขียงราย พบว่า การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนจะขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจาก เป็นท่าเรือน้ำลึก เหมาะกับการขนส่งโดยใช้เรือบรรทุกขนาดใหญ่เพื่อขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ และเป็นเส้นทางที่ใช้มาอย่างยาวนาน มีความปลอดภัยสูง ส่วนด่านตรวจพืชเขียงแสนดูแลรับผิดชอบ การตรวจปล่อยสินค้า 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เขียงแสนและท่าเรือท่าเขียงเทรตดิ่ง ซึ่งไม่มีการส่งออกทุเรียนสด ไปจีนผ่านเส้นทางนี้แล้ว ปัจจุบันมีการส่งออกสินค้าเกษตรผ่านท่าเรือพาณิชย์เขียงแสนไปเมียนมาและ สปป.ลาว ได้แก่ พืชผักสวนครัว อาทิ ผักกาดขาว กะหล่ำปลี คื่นช่าย มะนาว มะกรูด ตะไคร้ และส่งออกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ไป สปป.ลาว รวมถึงส่งออกซากกล้วยไม้อบแห้ง และน้ำมันกฤษณาไปจีน นอกจากนี้ มีการนำเข้าของแห้ง ผ่านท่าเรือพาณิชย์เขียงแสน เช่น ชา กระเทียม ซากกระป๋อง ถั่วแดง และดินเกาลินที่ใช้ทำเครื่องปั้นดินเผา

การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางน้ำ โดยขนส่งจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านท่าเรือ แหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลต่าง ๆ ของจีน อาทิ ท่าเรือเซียงไฮ้ ท่าเรือชิงเต่า ในการขนส่งใช้ตู้คอนเทนเนอร์ แบบควบคุมอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อตู้เที่ยวละ 220,000 บาท ใช้เวลาประมาณ 7 - 15 วัน ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 การขนส่งทางน้ำได้รับผลกระทบอย่างหนัก เนื่องจากในจีน มีการแพร่ระบาดสูงและแรงงานในอุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำติดเชื้อ Covid-19 จำนวนมาก เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด จีนจึงออกมาตรการลดจำนวนแรงงานในท่าเรือและเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้านำเข้า ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ส่งผลให้การตรวจปล่อยสินค้าที่ท่าเรือในจีนล่าช้า ทำให้สินค้าจำพวกผัก และผลไม้สดที่เน่าเสียง่ายเสียหายและทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างหมุนเวียนกลับมาไม่ทันเวลา อีกทั้งการขนส่งทางน้ำยังเกิดปัญหาจากปลั๊กไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิบนเรือไม่เพียงพอ ทำให้พนักงานบนเรือต้องคอยสลับปลั๊ก ยิ่งไปกว่านั้นสัญญาณในการขนส่งทางน้ำที่กำกับบริษัทเดินเรือ ไม่ครอบคลุมความเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง ทั้งนี้ ล้งสามารถทำสัญญาเพื่อ ป้องกัน สินค้าเสียหายระหว่างการขนส่งกับบริษัทผู้ให้บริการขนส่งหรือบริษัทประกันภัยเพิ่มเติมได้

นอกจากนี้ การขนส่งทุเรียนแปรรูปแช่แข็งซึ่งไม่เน่าเสียง่าย สามารถเก็บไว้ได้นานจะเลือกใช้ การขนส่งทางน้ำเพื่อส่งออกไปจีนและประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกในช่วงนอกฤดูการผลิต ซึ่งการขนส่งทางน้ำ ช่วงนอกฤดูการผลิตจะมีข้อได้เปรียบหลายประการ อาทิ การจราจรทางน้ำไม่แออัด มีตู้คอนเทนเนอร์เพียงพอ และมีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการขนส่งทางน้ำที่ผู้ประกอบการเลือกใช้ เช่น บริษัท ไทยมงกุฎ กรุ๊ป จำกัด

บริษัท ICL International Thailand จำกัด บริษัท Evergreen Shipping Agency (Thailand) Co., Ltd. บริษัท อเมซซิงโลจิสติกส์ แอนด์ ซัพพลายเชน จำกัด และบริษัท เมอร์เล็กซ์ ทรานสปอร์ต จำกัด

3) การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางอากาศ โดยขนส่งจากโรงคัดบรรจุ ในจังหวัดจันทบุรี ผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังท่าอากาศยานในจีน อาทิ เซินเจิ้น กวางซู คุณหมิง เจิ้งโจว เซียงไฮ้ และฮอังกง ใช้เวลาขนส่งประมาณ 1 วัน โดยหลังจากเตรียมทุเรียนสดบรรจุลงลังเรียบร้อยแล้ว จะประสานงานผู้ให้บริการขนส่งเข้ามารับสินค้า ขนส่งโดยรถกระบะแบบคอก 4 ล้อ 6 ล้อ หรือ 10 ล้อ แบบไม่ควบคุมอุณหภูมิ จากจังหวัดจันทบุรีมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะทางประมาณ 200 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการขนส่ง 3 - 4 ชั่วโมง การคิดค่าขนส่งทางอากาศแบ่งเป็น 2 กรณี ได้แก่ (1) จอ่งพื้นที่ขนส่งแบบเที่ยวเดียว (One Way Trip) โดยขนส่งจากไทยเพียงเที่ยวเดียวไปจีน อัตราค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 65 บาท และ (2) จอ่งพื้นที่ขนส่งแบบไป - กลับ (Round Trip) หรือแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) โดยขนส่งทุเรียนไปจีน และขนส่งสินค้าจากจีนกลับมาไทย อัตราค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 30 บาท สำหรับการขนส่งไปเมืองเซินเจิ้น มีอัตราค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 20 บาท แต่ส่วนใหญ่ล้งจะเป็นผู้ส่งออกเพียงอย่างเดียวและต้องการส่งออกทางอากาศในปริมาณน้อย มีความต้องการขนส่งเป็นช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ในช่วงต้นฤดูกาลผลิตเท่านั้น จึงต้องการจอ่งพื้นที่ขนส่งแบบเที่ยวเดียวทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง ล้งจึงปรับเปลี่ยนวิธีการจอ่งพื้นที่ขนส่ง โดยเปลี่ยนมาจอ่งพื้นที่ต่อจากพ่อค้าชาวจีนที่เช่าเหมาลำเพื่อขนส่งสินค้าจากจีนมาไทย ซึ่งจะได้ราคาค่าขนส่งถูกกว่าการจอ่งแบบเที่ยวเดียว ทั้งนี้ ผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศที่ล้งเลือกใช้ เช่น บริษัท โปรเพรท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด และบริษัท อเมซซิงโลจิสติกส์ แอนด์ซัพพลายเชน จำกัด

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) ที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนตลอดโซ่อุปทาน อย่างเป็นระบบ โดยใช้ทฤษฎีระบบ (System Theory) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) มาเป็นกรอบในการวิเคราะห์รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน และข้อดี - ข้อเสียของแต่ละรูปแบบ ซึ่งมีผลการศึกษา ดังนี้

4.1 การวิเคราะห์รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนมีทั้งหมด 3 รูปแบบ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ โดยผลการศึกษา รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.1 และภาพที่ 4.1 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

4.1.1 การขนส่งทางถนน เป็นการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนด้วยรถบรรทุก ซึ่งผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์ จะบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ ขนาด 40 หรือ 45 ฟุต โดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต บรรจุทุเรียนได้สูงสุด 960 ลัง น้ำหนักถังละ 18 กิโลกรัม น้ำหนักรวมตู้ละ 18 ตัน และตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 45 ฟุต บรรจุทุเรียนได้สูงสุด 1,050 ลัง น้ำหนักถังละ 18 กิโลกรัม น้ำหนักรวมตู้ละ 19 ตัน สามารถขนส่งผ่าน 3 เส้นทาง ได้แก่

1) เส้นทางการขนส่งสินค้าไทย - สปป.ลาว - จีน (R3A) จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ไทย) - ห้วยทราย (สปป.ลาว) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - ด่านโม่ฮาน (สิบสองปันนา/จีน) - มณฑลยูนนาน (จีน) - Kunming (จีน) ขนส่งไปยังตลาดค้าส่งผลไม้จีนหมาเจิ้งชางในนครคุนหมิง ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในมณฑลยูนนาน หลังจากนั้นจะมีการกระจายสินค้าไปมณฑลต่าง ๆ ทางตอนเหนือของจีนระยะทางจากแหล่งผลิตในจังหวัดจันทบุรีไปยังตลาดจีนหมาเจิ้งชางประมาณ 2,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน ค่าขนส่งต่อตู้เที่ยวละ 250,000 บาท คิดเป็นค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 14 บาท โดยเส้นทาง R3A ผู้ประกอบการสามารถเลือกขนส่งได้ทั้งตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ ขนาด 40 และ 45 ฟุต

2) เส้นทางการขนส่งสินค้าไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน (R9) จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - ด่านโหยวอี๊กวัน (จีน) - หนานหนิง (จีน) ส่งไปยังตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนาน นครกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในจีนหลังจากนั้นกระจายสินค้าไปยังมณฑลต่าง ๆ ทางใต้ของจีน ระยะทางจากแหล่งผลิตในจังหวัดจันทบุรีไปยังตลาดเจียงหนานประมาณ 1,950 กิโลเมตร เส้นทางนี้ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ ขนาด 40 ฟุต ในปี 2564 โดยช่วงเดือน เมษายน - พฤษภาคม 2565 ยังไม่มีการขนส่งทุเรียนสดไปจีนผ่านเส้นทางนี้ เนื่องจากกำลังเปลี่ยนไปใช้เส้นทาง R12

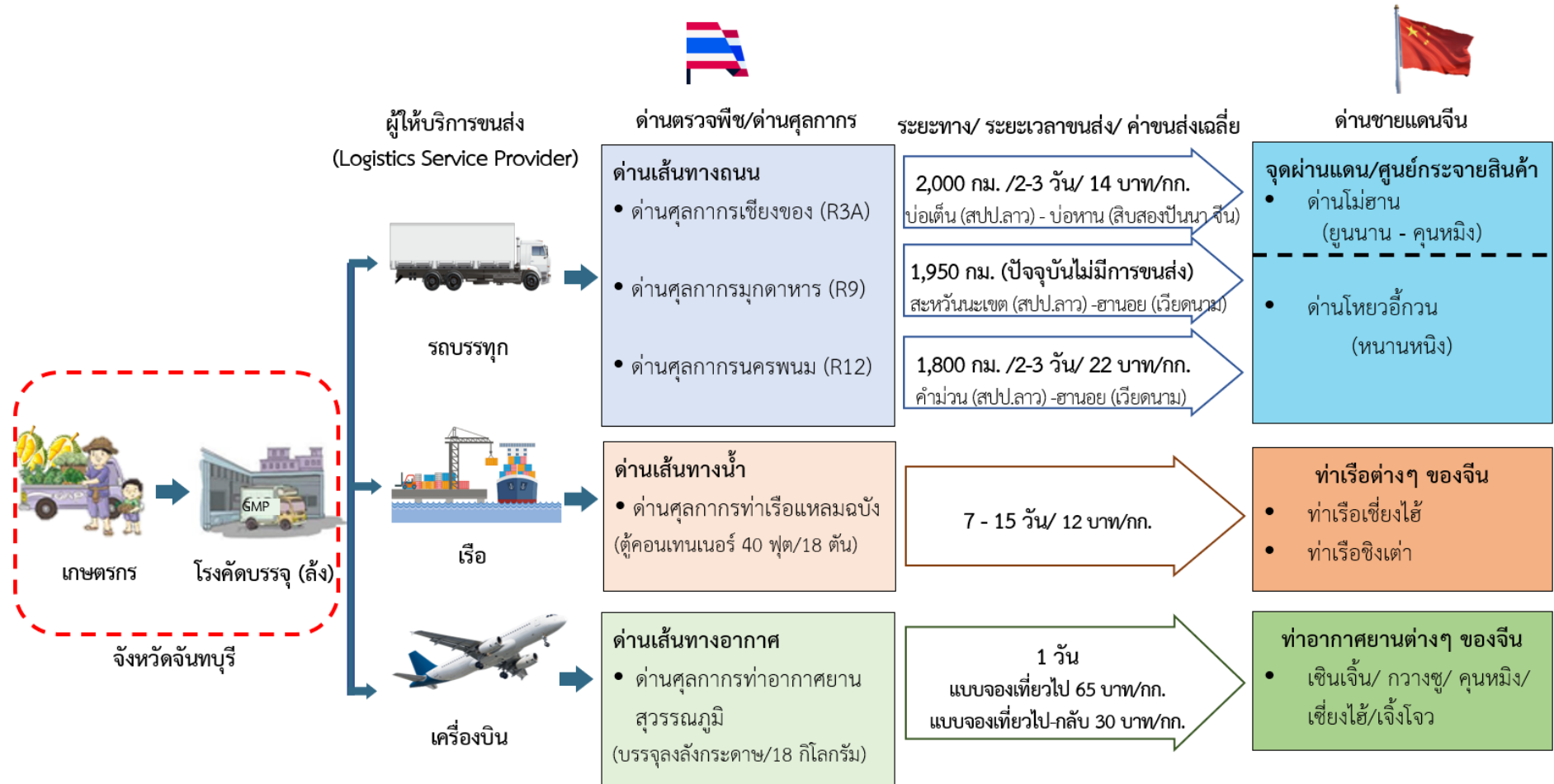
3) เส้นทางการขนส่งสินค้าไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน (R12) จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก (สปป.ลาว) - ด่านน้ำพาว (สปป.ลาว) - ด่านจาลอ (เวียดนาม) - ด่านโหยวอี๊กวัน (จีน) - หนานหนิง (จีน) ซึ่งมีปลายทางที่ตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนานในนครกวางโจวเช่นเดียวกับเส้นทาง R9 ระยะทางจากแหล่งผลิตในจังหวัดจันทบุรีไปยังตลาดเจียงหนานประมาณ 1,800 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน ค่าขนส่งต่อตู้เที่ยวละ 400,000 บาท คิดเป็นค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 22 บาท เส้นทางนี้ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต

ตารางที่ 4.1 ต้นทุนค่าขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

รูปแบบและเส้นทางขนส่ง	ด้านขาออก (ไทย)	ด้านขาเข้า (จีน)	ระยะทาง* (กม.)	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์ (ฟุต)	ปริมาณต่อเที่ยว (ตัน)	ราคาต่อเที่ยว (บาท)	ระยะเวลาขนส่ง (วัน)	อัตราค่าขนส่งเฉลี่ย (บาท/กก.)
ทางถนน								
R3A (เชียงใหม่ - สปป.ลาว - จีน)	ด้านเชียงใหม่	ด้านมณฑลยูนนาน	2,000	40/45	18/19	250,000	2 - 3	14
R9 (มุกดาหาร - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน)	ด้านมุกดาหาร	ด้านโฮวอ๊กวน	1,950	40	18	ปี 2565 ไม่มีการขนส่งทุเรียนผ่านเส้นทางนี้		
R12 (นครพนม - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน)	ด้านนครพนม	ด้านโฮวอ๊กวน	1,800			400,000	2 - 3	22
ทางน้ำ								
ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี	ท่าเรือแหลมฉบัง	ท่าเรือเซียงไฮ้	-	40	18	220,000** (6,500 USD)	7 - 15	12
		ท่าเรือชิงเต่า	-					
ทางอากาศ								
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ		ท่าอากาศยานของจีน เซินเจิ้น/กวางซู/ คุนหมิง/เจิ้งโจว/ เซียงไฮ้		บรรจุลงลัง	18 กก.	50 - 75 บาท/กก. 30 บาท/กก.	1	65 บาท/กก. (แบบเที่ยวเดียว) 30 บาท/กก. (แบบไป-กลับ)

หมายเหตุ: 1. * คือ ระยะทางที่แสดงในตาราง เริ่มต้นจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรีไปยังตลาดกระจายสินค้าในจีน
2. ** อัตราแลกเปลี่ยน 33 บาท/USD (ธนาคารแห่งประเทศไทย 2564 ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2564)

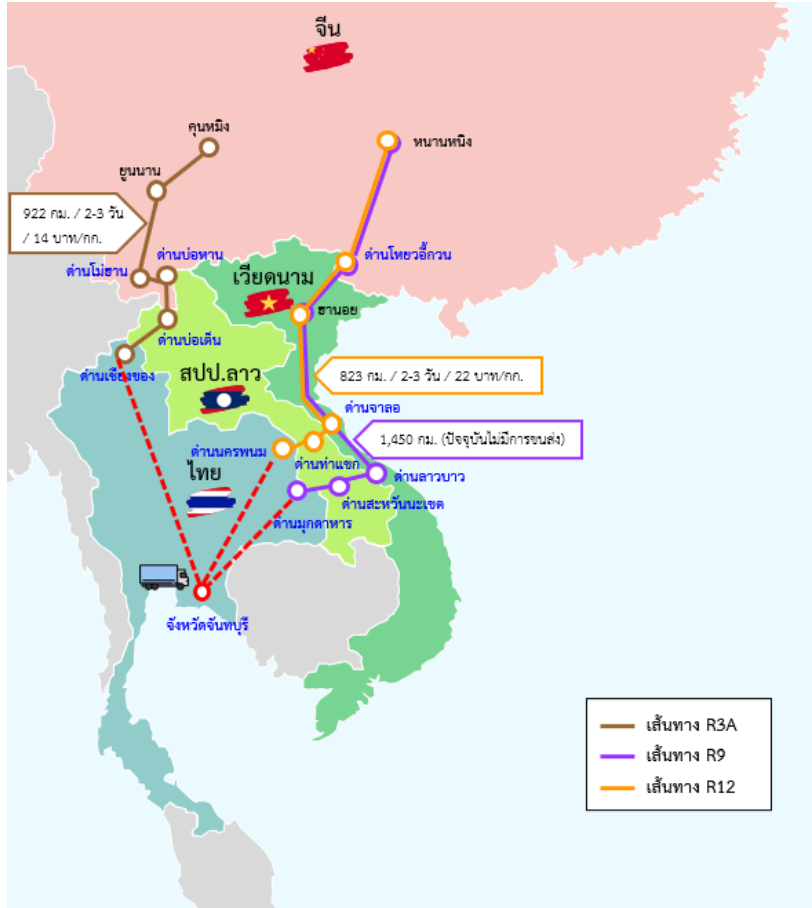
ที่มา: จากการศึกษา



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 4.1 รูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

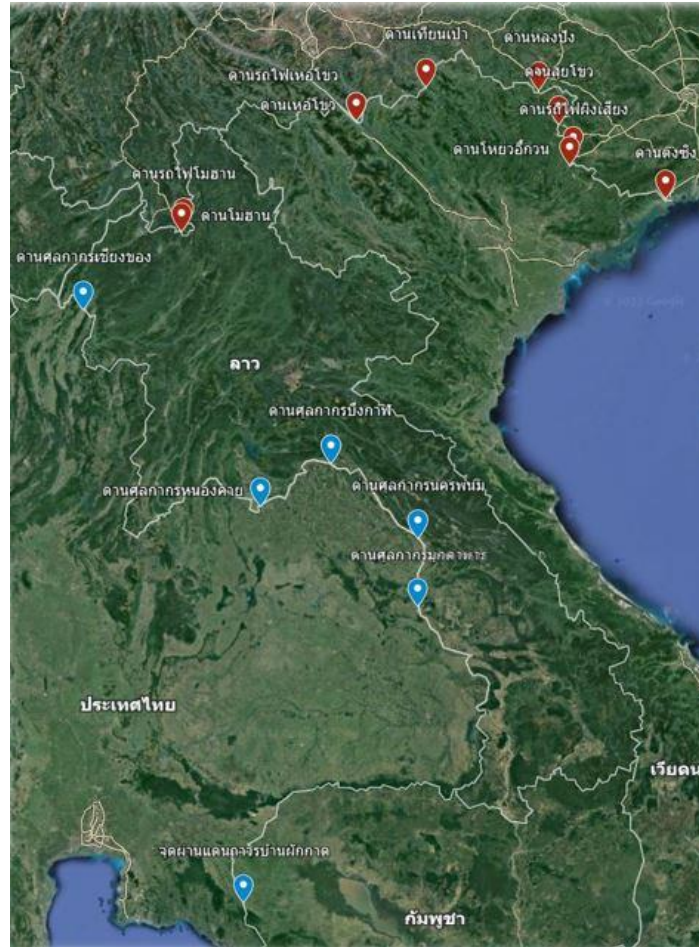
ผู้ศึกษาได้วิเคราะห์รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนแล้วนำมาจัดทำเป็นแผนที่อย่างง่าย ซึ่งแสดงรูปแบบและเส้นทางทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ พร้อมทั้งแสดงอัตราค่าขนส่งและระยะเวลาการขนส่งของแต่ละเส้นทาง ดังภาพที่ 4.2 นอกจากนี้ ยังมีข้อค้นพบสำคัญที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับรูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน มีสาระสำคัญดังนี้



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 4.2 เส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางถนน

1) การขนส่งผลไม้จากไทยไปจีนทางถนนสามารถดำเนินการภายใต้ข้อตกลงทางพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน (พิธีสารไทย - จีน) ฉบับที่ลงนามเมื่อวันที่ 13 กันยายน 2564 ทำให้ไทยสามารถส่งออกทุเรียนสดไปจีนได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยเพิ่มเติมจุดนำเข้าและส่งออกของไทย - จีน ไว้ในภาคผนวกของพิธีสารฯ เป็นของฝ่ายไทย 6 ด้าน ได้แก่ ด้านตรวจพืชเชียงของ ด้านตรวจพืชบึงกาฬ ด้านตรวจพืชนครพนม ด้านตรวจพืชมุกดาหาร ด้านตรวจพืชหนองคาย และจุดผ่านแดนถาวรบ้านฝักกาดของด่านตรวจพืชจันทบุรี และฝ่ายจีน 10 ด้าน ได้แก่ ด้านโมฮาน ด้านโหยวอี๋กวน ด้านตงซิง ด้านสถานีรถไฟผิงเสียง ด้านสถานีรถไฟโม่ฮาน ด้านเหอโข้ว ด้านสถานีรถไฟเหอโข้ว ด้านหลงปิง ด้านเทียนปาว และด้านสุยโข้ว ดังภาพที่ 4.3



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 4.3 ด่านส่งออกของไทยและด่านนำเข้าของจีน ตามพิธีสารไทย - จีน

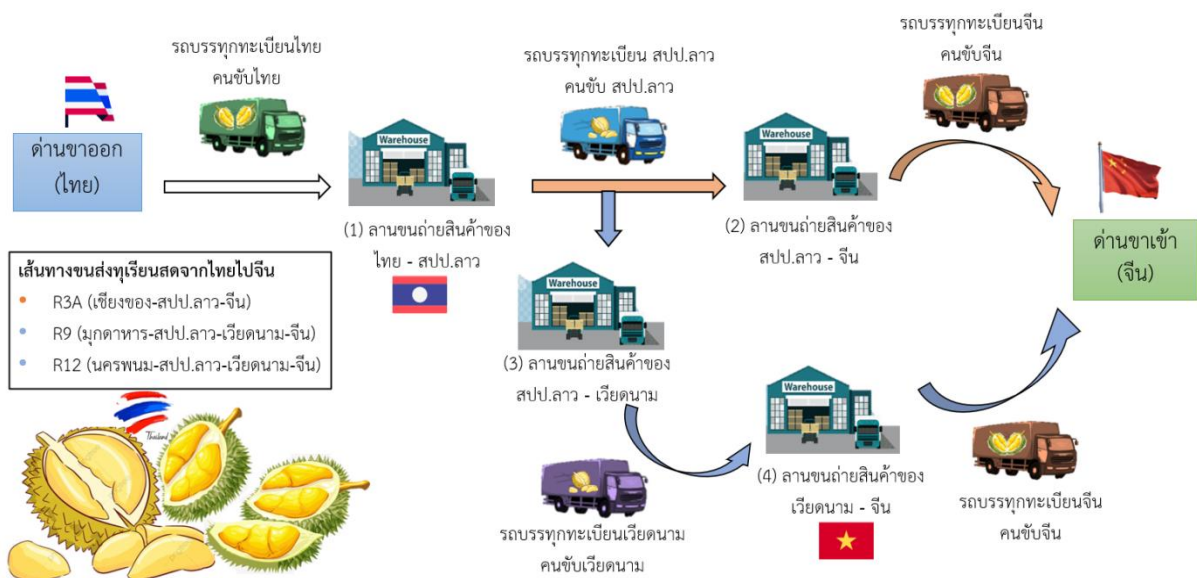
2) ในพิธีสารฯ กำหนดว่าในการขนส่งทางถนนผ่านประเทศที่สาม เจ้าหน้าที่ของไทยต้องตรวจปิดตราผนึกตู้คอนเทนเนอร์และล็อกซีลตู้คอนเทนเนอร์ ณ โรงคัดบรรจุ ที่ผ่านมาตรฐาน GMP ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนตามข้อกำหนดของกรมวิชาการเกษตร และสำนักงานศุลกากรจีน (General Administration of Customs China: GACC) โดยตู้สินค้าทุเรียนสดจะต้องไม่ถูกเปิดระหว่างการขนส่งผ่านประเทศที่สาม ตราผนึกตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งผลไม้ของกรมวิชาการเกษตรต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์จนถึงด่านนำเข้าของจีน หากด่านนำเข้าของจีนตรวจพบว่าไม่เป็นไปตามข้อกำหนด สินค้านั้นจะถูกปฏิเสธการนำเข้า ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ด่านตรวจพืช และด่านศุลกากร ทั้งนี้ จากข้อกำหนดดังกล่าว ทำให้เกิดอุปสรรคในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรไทย ในกรณีตรวจพบวัตถุต้องสงสัยเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรจะไม่สามารถเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อตรวจสอบได้ เพราะหากเปิดล็อกซีลแล้วด่านนำเข้าของจีนจะปฏิเสธการนำเข้าสินค้าตู้สินค้านั้น ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการเกิดความเสียหาย

3) จากข้อมูลทางสถิติของสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ปี 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เฉลี่ยร้อยละ 57.19 ต่อปี ดังภาพที่ 3.3 และมี

การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการขนส่งจากทางน้ำเป็นทางถนนเพิ่มขึ้น ดังภาพที่ 3.4 ที่กล่าวไว้ในบทที่ 3 ส่งผลให้ความต้องการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้น

4) ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางถนนผ่านประเทศที่สาม อาทิ สปป.ลาว และเวียดนาม รวมถึงการขนส่งภายในจีนด้วย ทำให้แต่ละประเทศออกมาตรการควบคุมการขนส่งผ่านแดนให้สอดคล้องกับการป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 ดังนี้

4.1) การขนส่งสินค้าผ่าน สปป.ลาว เวียดนาม และการขนส่งสินค้าในจีน จะต้องเปลี่ยนหัวลาก รถบรรทุก ป้ายทะเบียนและคนขับรถบรรทุกเป็นของประเทศนั้น ๆ อีกทั้งคนขับรถบรรทุกจะต้องลงทะเบียนในระบบและจะต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ขับรถผ่านแดนตามข้อตกลงของทั้งสองประเทศเท่านั้น จึงจะสามารถเข้าพื้นที่ขนส่งในแต่ละประเทศได้ ทำให้การบริหารจัดการต้นทุนค่าขนส่งและระยะเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น กระบวนการขนถ่ายสินค้าในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนผ่านประเทศที่สาม ดังภาพที่ 4.4 ถึงแม้ว่าการขนส่งทางถนนผ่านประเทศที่สามจะต้องเปลี่ยนหัวลาก ป้ายทะเบียน และคนขับ แต่มีข้อได้เปรียบที่สำคัญ คือ การขนส่งทางถนนสามารถขนส่งสินค้าไปถึงแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้โดยตรง เป็นการขนส่งรูปแบบเดียว (Single Mode Transportation) ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบระหว่างการขนส่ง และไม่จำเป็นต้องขนถ่ายสินค้า จัดเป็นการขนส่งรูปแบบเดียว ทำให้ต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนค่าขนส่ง และระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนรูปแบบระหว่างการขนส่ง ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งและระยะเวลาในการขนส่งสูง



ที่มา: จากการศึกษา

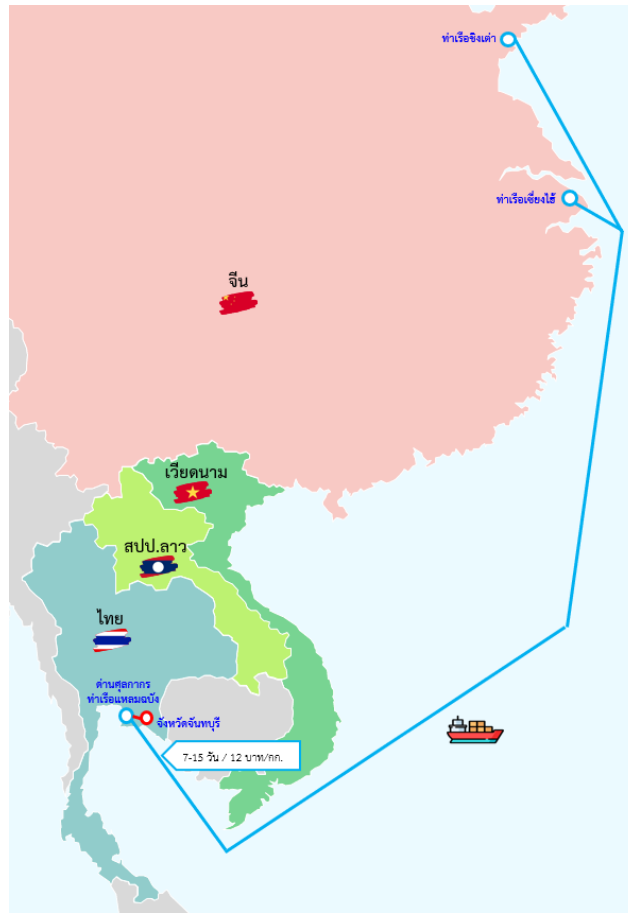
ภาพที่ 4.4 การขนถ่ายสินค้าในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

4.2) มาตรการ Zero Covid ของจีน กำหนดให้ด่านขาเข้าของจีนตรวจสอบสินค้านำเข้าอย่างเข้มงวด และเมื่อตรวจพบการปนเปื้อนของ Covid-19 จะสั่งปิดด่านนำเข้านั้น 3 - 5 วัน เพื่อทำความสะอาดฆ่าเชื้อและแจ้งข้อมูลมายังฝ่ายไทย ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในพิธีสารฯ ที่กำหนดให้แต่ละฝ่ายจะต้องแจ้งข้อมูลการนำเข้าให้อีกฝ่ายทราบโดยเร็วที่สุด เพื่อตรวจสอบหาสาเหตุของปัญหาและใช้มาตรการป้องกันแก้ไขให้เหมาะสม หลังจากที่จีนสั่งปิดด่านกะทันหันทำให้รถบรรทุกทุเรียนสดติดอยู่หน้าด่าน ส่งผลให้การจราจรหน้าด่านขาเข้าของจีนหนาแน่น ซึ่งอาจทำให้ทุเรียนเน่าเสียและทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตักค้าง หมุนเวียนกลับมาไม่ทันเวลา จนเกิดปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ทั้งนี้ มาตรการดังกล่าวทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการเปิด - ปิดด่านขาเข้าของจีน ส่งผลให้คลังและผู้ให้บริการขนส่งจะต้องเตรียมพร้อมเพื่อปรับแผนการขนส่งตามสถานการณ์รายวัน อย่างไรก็ตาม เมื่อจีนสั่งปิดด่านกะทันหันการขนส่งทางถนนที่มีความคล่องตัวสูงมีข้อได้เปรียบ คือสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งภายในประเทศ เพื่อเปลี่ยนเส้นทางไปด่านนำเข้าอื่น ๆ ของจีนได้ ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สินค้าจะไปติดอยู่หน้าด่านขาเข้าของจีนจนเกิดความเสียหายได้

5) เส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทั้ง 3 เส้นทาง คือ R3A R9 และ R12 โดยคลังและผู้ให้บริการขนส่งเลือกใช้เส้นทาง R3A และ R12 เป็นหลัก ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้แทนด่านศุลกากรมุกดาหาร พบว่า ในปี 2565 ไม่มีการขนส่งทุเรียนสดไปจีนผ่านเส้นทาง R9 เนื่องจากคลังและผู้ให้บริการขนส่งเปลี่ยนไปใช้เส้นทาง R12 ซึ่งสามารถขนส่งไปยังด่านโหยวอ์กวนได้เช่นกัน แต่ระยะทางสั้นกว่า และใช้เวลาในการขนส่งน้อยกว่า

6) ราคาค่าขนส่งและระยะทางสังเกตได้ว่า การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A มีระยะทางไกลกว่าเส้นทาง R12 แต่มีค่าขนส่งที่ถูกกว่า เนื่องจากการขนส่งผ่านเส้นทาง R12 ต้องขนส่งผ่านสองประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว และเวียดนาม ขณะที่การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A จะขนส่งผ่าน สปป.ลาว เพียงประเทศเดียว ทำให้ค่าธรรมเนียมในการขนส่งของเส้นทาง R12 สูงกว่า อีกทั้งเส้นทาง R12 จะขนส่งสินค้าไปยังตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนานในนครกว่างโจวมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นศูนย์กระจายสินค้าผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในจีน มีพ่อค้าคนกลางจำนวนมากจึงมีความต้องการซื้อสินค้ามาก จึงนิยมขนส่งทุเรียนสดมาขายในตลาดนี้ ส่งผลให้ความต้องการขนส่งผ่านเส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น ผู้ให้บริการขนส่งจึงมีอำนาจต่อรองสูง ส่งผลให้ราคาค่าขนส่งผ่านเส้นทาง R12 สูงกว่าเส้นทาง R3A แต่การขนส่งผ่านเส้นทาง R3A มีข้อได้เปรียบที่สามารถเลือกใช้ตู้คอนเทนเนอร์ 45 ฟุต ได้ ซึ่งสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่าตู้ 40 ฟุต แต่ค่าขนส่งใกล้เคียงกัน ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยถูกลง

4.1.2 การขนส่งทางน้ำ โดยใช้เรือและตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิขนาด 40 ฟุต ซึ่งสามารถบรรจุลังทุเรียนขนาด 18 กิโลกรัม ได้สูงสุด 960 ลัง คิดเป็นน้ำหนักรวม 18 ตัน ขนส่งจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในจีน อาทิ ท่าเรือเซียงไฮ้ ท่าเรือชิงเต่า ใช้เวลาขนส่งประมาณ 7 - 15 วัน ค่าขนส่งต่อตู้เที่ยวละ 220,000 บาท คิดเป็นค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 12 บาท ดังภาพที่ 4.5



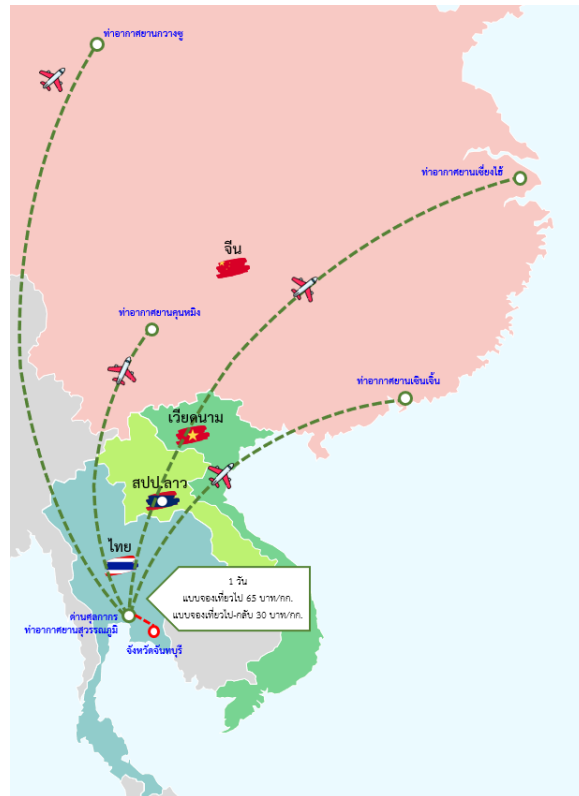
ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 4.5 เส้นทาง การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางน้ำ

การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางน้ำ มีค่าขนส่งเฉลี่ยต่ำที่สุด แต่ค่าขนส่งดังกล่าวครอบคลุม การขนส่งจากจังหวัดชลบุรีไปถึงท่าเรือในจีนเท่านั้น เนื่องจากโดยปกติแล้วล้งจะรับผิดชอบค่าใช้จ่าย การขนส่งถึงท่าเรือในจีน ส่วนคู่ค้าชาวจีนจะรับผิดชอบการขนส่งและการกระจายสินค้าไปยังตลาดปลายทางในจีน จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางน้ำมีข้อเสีย คือ ไม่สามารถขนส่งไปยังตลาดกระจายสินค้าในจีนได้โดยตรง ต้องเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยเริ่มจากใช้รถบรรทุกขนส่งจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดชลบุรีไปท่าเรือแหลมฉบัง และขนถ่ายสินค้าลงเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง แล้วจึงขนส่งไปยังท่าเรือในจีน จากนั้นขนถ่ายสินค้าจากเรือโดยใช้ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ อาทิ การขนส่งทางถนน และการขนส่งทางราง เพื่อขนส่งสินค้าไปยังแหล่งกระจายสินค้าในจีน ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบระหว่างขนส่งจะเพิ่มขึ้นตอนในการบริหารจัดการและทำให้ต้นทุนค่าขนส่ง ทางน้ำโดยรวมสูงขึ้น และอาจจะส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งทางน้ำสูงกว่าทางถนนได้ แต่การขนส่งทางน้ำยังมี ข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์เนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศอยู่ใกล้กับแหล่งผลิตที่สำคัญในจังหวัดชลบุรี ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งและต้นทุนค่า ขนส่งในประเทศต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

ภายใต้สถานการณ์แพร่ระบาดของ Covid-19 การขนส่งทางน้ำได้รับผลกระทบอย่างหนัก เนื่องจากในจีนมีการแพร่ระบาดสูงและแรงงานในอุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำติดเชื้อ Covid-19 จำนวนมาก เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด จีนจึงออกมาตรการลดจำนวนแรงงานในท่าเรือและเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้านำเข้าทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ ส่งผลให้การตรวจปล่อยสินค้าที่ท่าเรือในจีนล่าช้า ทำให้สินค้าจำพวกผักและผลไม้สดที่เน่าเสียง่ายเสียหาย และทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตักค้างหมุนเวียนกลับมาไม่ทันเวลา ทำให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ในระบบลดลงจนไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เกิดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ อีกทั้งการขนส่งทางน้ำยังเกิดปัญหาจากปลั๊กไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิบนเรือไม่เพียงพอ ทำให้พนักงานบนเรือต้องคอยสลับปลั๊ก ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายได้ ยิ่งไปกว่านั้นสัญญาในการขนส่งทางน้ำที่ทำกับบริษัทเดินเรือยังไม่ครอบคลุมความเสียหายของสินค้าที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง แต่ยังสามารถทำสัญญาเพื่อป้องกันสินค้าเสียหายระหว่างการขนส่งกับบริษัทผู้ให้บริการขนส่งหรือบริษัทประกันภัยเพิ่มเติมได้ ทั้งนี้ ลังทราบถึงปัญหาว่า การขนส่งทางน้ำในช่วงที่มีความต้องการส่งออกมากจะมีความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายสูง แต่ลังยอมรับความเสี่ยงดังกล่าวได้ เพราะเห็นว่าราคาทุเรียนในตลาดจีนสูงสามารถขายทำกำไรได้มาก

4.1.3 การขนส่งทางอากาศ โดยเครื่องบินสามารถขนส่งแบบไม่ควบคุมอุณหภูมิโดยใช้ถังบรรจุทุเรียนขนาด 18 กิโลกรัม ขนส่งจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรีผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังท่าอากาศยานในจีน อาทิ เซินเจิ้น กวางซู คุณหมิง เจิ้งโจว เซี่ยงไฮ้ และฮอังกง โดยปกติจะใช้เวลาขนส่งไม่เกิน 1 วัน รูปแบบการจองพื้นที่ขนส่งและการคิดค่าบริการ แบ่งเป็น 2 กรณี ได้แก่ 1) จองพื้นที่ขนส่งแบบเที่ยวเดียว (One Way Trip) โดยขนส่งจากไทยเพียงเที่ยวเดียวไปจีน ราคาค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 65 บาท และ 2) จองพื้นที่ขนส่งแบบไป - กลับ (Round Trip) หรือแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) โดยขนส่งทุเรียนไปจีนและขนส่งสินค้าจากจีนกลับมาไทย ราคาค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 30 บาท สำหรับการขนส่งไปเมืองเซินเจิ้น ค่าขนส่งเฉลี่ยกิโลกรัมละ 20 บาท ดังภาพที่ 4.6



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 4.6 เส้นทาง การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศมีจุดเด่น คือ 1) สามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็ว ใช้ระยะเวลาในการขนส่งทุเรียนสดจากฝั่งไปยังท่าอากาศยานปลายทางในจีนเพียง 1 วัน 2) ต้นทุนค่าขนส่งภายในประเทศต่ำกว่ารูปแบบอื่น เนื่องจากสามารถขนส่งได้รวดเร็ว การขนส่งภายในประเทศจากฝั่งไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะทางไม่ไกลมาก สามารถขนส่งด้วยรถกระบะแบบคอก รถ 6 ล้อ หรือ รถ 10 ล้อ แบบไม่ควบคุมอุณหภูมิ ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ 3) มีความสะดวกในการกระจายสินค้า เนื่องจากการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยเครื่องบินจะบรรจุทุเรียนในลังสินค้าขนาดเล็ก น้ำหนัก 18 กิโลกรัม ซึ่งสะดวกต่อการขนถ่ายและกระจายสินค้า และ 4) ไม่ต้องขนส่งไปยังตลาดกระจายสินค้าหลัก สามารถส่งไปยังสนามบินต่าง ๆ และกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคได้โดยตรง เนื่องจากการขนส่งทางอากาศจะใช้สำหรับส่งทุเรียนเกรดพรีเมียมที่มีราคาสูง ในช่วงต้นฤดูกาลผลิตและขนส่งในปริมาณน้อย

การขนส่งทางอากาศยังมีข้อจำกัดในการจองพื้นที่ขนส่ง เนื่องจากผู้ประกอบการส่วนมากเป็นผู้ส่งออกเพียงอย่างเดียว ไม่มีสินค้าที่ต้องการขนส่งกลับจากจีน จึงต้องจองพื้นที่ขนส่งแบบเที่ยวเดียว ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสูง ดังนั้น สิ่งที่ต้องการลดต้นทุนค่าขนส่งจากการจองพื้นที่ขนส่งแบบเที่ยวเดียว จึงเปลี่ยนวิธีการจอง โดยจะจองพื้นที่กับพ่อค้าชาวจีนที่เข้ามาล่ำเพื่อขนส่งสินค้าจากจีนมาไทย ซึ่งจะได้ราคาขนส่งถูกกว่าการจองแบบเที่ยวเดียว แต่สูงกว่าการจองแบบไป - กลับ เพื่อการบริหารจัดการการขนส่งทุเรียนสดทางอากาศให้มีประสิทธิภาพ ควรจัดทำฐานข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทางอากาศ โดยสำรวจและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผลไม้ทางอากาศ อาทิ เที่ยวบิน เส้นทาง ปริมาณที่สามารถรองรับการขนส่งได้ทั้งระบบ ปริมาณความต้องการใช้งานและผู้ให้บริการขนส่งทางอากาศ

รวมถึงจัดทำแอปพลิเคชันเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงข้อมูลและจองพื้นที่ขนส่งทางอากาศให้ง่ายขึ้น ทั้งนี้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้าไปส่งเสริม โดยทำความร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจคลังสินค้าในจีน เพื่อนำสินค้าขนส่งกลับมายังไทย ซึ่งจะช่วยให้ต้นทุนค่าขนส่งทางอากาศลดลง

จากผลการศึกษาข้างต้น สามารถเปรียบเทียบรูปแบบการขนส่งได้ดังนี้

1) รูปแบบการขนส่งทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ สามารถนำมาเรียงลำดับต้นทุนค่าขนส่งเฉลี่ยจากน้อยไปมากได้ดังนี้ ทางถนนค่าขนส่งจากจังหวัดจันทบุรีถึงตลาดจินหม่าเจิ้งซางในนครคุนหมิงและตลาดค้าส่งผลไม้เจียงหนาน นครกวางโจว เฉลี่ยกิโลกรัมละ 14 - 22 บาท ทางน้ำค่าขนส่งจากจังหวัดจันทบุรีถึงท่าเรือต่าง ๆ ของจีน เฉลี่ยกิโลกรัมละ 12 บาท และทางอากาศค่าขนส่งเฉลี่ยจากจังหวัดจันทบุรีถึงท่าอากาศยานต่าง ๆ ของจีน กิโลกรัมละ 65 บาท ตามลำดับ ซึ่งพบว่า การขนส่งทางอากาศมีต้นทุนค่าขนส่งสูงที่สุด ในขณะที่อัตราค่าขนส่งระหว่างทางน้ำและทางถนนแตกต่างกันไม่มากนัก

2) ระยะเวลาในการขนส่ง พบว่า การขนส่งทางอากาศสามารถขนส่งได้รวดเร็วที่สุด ใช้ระยะเวลาประมาณ 1 วัน รองลงมาคือ การขนส่งทางถนนใช้ระยะเวลาในการขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน และการขนส่งทางน้ำใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานที่สุดประมาณ 7 - 15 วัน

3) ทุเรียนสดที่จะส่งออกไปจีน จะมีความสุกร้อยละ 75 - 80 สามารถรักษาคุณภาพระหว่างการขนส่ง โดยบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งจะช่วยยืดอายุของทุเรียนได้ประมาณ 15 วัน การขนส่งทางน้ำจะใช้ระยะเวลาในการขนส่งยาวนาน 7 - 15 วัน ซึ่งหากเกิดความล่าช้าระหว่างการขนส่งจะมีความเสี่ยงที่ทุเรียนจะเน่าเสียมากกว่าการขนส่งทางถนนที่ใช้ระยะเวลาในการจัดส่งเพียง 2 - 3 วัน และเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น การประกาศปิดด่านขาเข้าของจีนกะทันหัน ส่งผลให้การจราจรหน้าด่านแออัด ดังนั้น การขนส่งทางถนนจะมีความคล่องตัวสูงกว่าในการปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งภายในประเทศ เพื่อส่งสินค้าไปยังด่านนำเข้าอื่น ๆ โดยทุเรียนไม่เกิดความเสียหาย

4) ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ Covid-19 และมาตรการปิดด่านหรือการตรวจปล่อยสินค้าที่เข้มงวดของจีน ส่งผลกระทบต่อ การขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทั้งทางน้ำและทางถนน อาทิ การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ จำนวนแรงงานขนย้ายในท่าเรือของจีนที่ลดลง การปิดด่านกะทันหัน ทำให้การจราจรหน้าด่านแออัด

4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

จากผลการวิเคราะห์รูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน นำข้อมูลมาวิเคราะห์และสรุปเป็นข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

รูปแบบการขนส่ง	ข้อดี	ข้อเสีย
ทางถนน	<ol style="list-style-type: none"> 1.ขนส่งได้อย่างรวดเร็วและสามารถขนส่งไปยังจุดกระจายสินค้าในจีน โดยไม่ต้องเปลี่ยนรูปแบบและไม่ต้องขนถ่ายสินค้า 2. มีความคล่องตัวสูงในการเปลี่ยนแปลงเส้นทางระหว่างขนส่งภายในประเทศ เมื่อด่านจีนปิดกะทันหัน 3. ผู้ประกอบการสามารถติดตามตรวจสอบสินค้าและปรับอุณหภูมิภายในตู้คอนเทนเนอร์ผ่านแอปพลิเคชันได้ตลอดเวลา 4. เป็นตัวเชื่อมในการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่สามารถไปถึงจุดหมายได้โดยตรง เช่น การขนส่งทางน้ำ และทางอากาศ 5. ไทยและ สปป.ลาว มีความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งทางถนน 6. ลังสามารถเลือกใช้ตู้คอนเทนเนอร์ได้ทั้งขนาด 40 และ 45 ฟุต ในการขนส่งผ่านเส้นทาง R3A 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ข้อกำหนดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 กำหนดให้เปลี่ยนหัวลากรถบรรทุกและคนขับ เป็นคนขับและรถบรรทุกทะเบียนของประเทศที่สาม (สปป.ลาว และเวียดนาม) เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนค่าขนส่ง 2. รัฐบาลจีนมีมาตรการตรวจเชื้อ Covid-19 ที่เข้มงวด ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนในการเปิด - ปิดด่าน ทำให้ผู้ประกอบการต้องติดตามสถานการณ์และปรับแผนการขนส่งตลอดเวลา 3. มีข้อจำกัดในการดำเนินการด้านเอกสารรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) เพื่อการส่งออก 1 shipment ต่อ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ 4. มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น
ทางน้ำ	<ol style="list-style-type: none"> 1. อัตราค่าขนส่งถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น 2. ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำ อยู่ใกล้กับจังหวัดจันทบุรีซึ่งเป็นแหล่งผลิตทุเรียนที่สำคัญในภาคตะวันออก 3. การขอเอกสารรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto) เพื่อการส่งออก 1 shipment สามารถขนส่งได้หลายตู้คอนเทนเนอร์ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้ระยะเวลาในการขนส่งนาน เมื่อเกิดความล่าช้าในการขนส่งมากจะทำให้สินค้าเน่าเสียได้ 2. ปลั๊กไฟบนเรือไม่เพียงพอสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ พนักงานบนเรือ ต้องหมุนเวียนปลั๊กไฟซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงที่สินค้าจะเสียหายได้

ตารางที่ 4.2 ข้อดี - ข้อเสีย ของรูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน (ต่อ)

รูปแบบการขนส่ง	ข้อดี	ข้อเสีย
	4. มีความปลอดภัยสูงเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้งานมาอย่างยาวนานและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	3. ภายใต้อาคารการกักกันการแพร่ระบาดของ Covid-19 ในช่วงที่มีความต้องการส่งออกมากเกิดปัญหาขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งทางเรือเพิ่มขึ้น 4. สัญญาการขนส่งไม่ครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง 5. ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงผู้บริโภคปลายทางได้โดยตรง ต้องใช้ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งทางถนนและทางราง 6. ช่วงหน้าแล้ง น้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ เพราะเรืออาจจะเกยตื้นได้
ทางอากาศ	1. เป็นรูปแบบที่ขนส่งได้รวดเร็ว จึงไม่จำเป็นต้องขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ 2. เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่าย จำเป็นต้องถึงปลายทางอย่างรวดเร็ว 3. เหมาะกับการขนส่งทุเรียนต้นฤดู ซึ่งสามารถจำหน่ายในตลาดจีนได้ราคาสูง 4. การขนถ่ายสินค้าจากสนามบินไปยังศูนย์กระจายสินค้าปลายทางไม่ยุ่งยาก เนื่องจากปริมาณการขนส่งน้อย 5. เนื่องจากมีเที่ยวบินตรงในการขนส่งสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีน ทำให้สามารถเลือกกระจายสินค้าไปยังตลาดปลายทางในจีนได้อย่างหลากหลาย	1. ต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่าประเภทอื่น 2. ไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงผู้บริโภคปลายทางได้โดยตรง ต้องใช้ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น การขนส่งทางถนนและทางราง 3. หากสภาพอากาศแย่มากสนามบินปิด จะไม่สามารถขนส่งทางเครื่องบินได้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุป

การศึกษาารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาารูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน พร้อมทั้งพิจารณาข้อดี - ข้อเสียของเส้นทางในแต่ละรูปแบบ โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Analysis) ที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนตลอดโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ และคัดเลือกจังหวัดจันทบุรีซึ่งมีพื้นที่ปลูกทุเรียนมากที่สุดในประเทศเป็นพื้นที่เป้าหมายในการศึกษา และได้ลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์แบบเฉพาะเจาะจงใน 3 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1) ผู้ประกอบธุรกิจโรงคัดบรรจุที่รวบรวมผลผลิตและส่งออกทุเรียนสดไปจีน 2) ผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ และ 3) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดจากไทยไปจีน ได้แก่ ด้านศุลกากรและด้านตรวจพืช สามารถสรุปได้ดังนี้

5.1.1 รูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า การขนส่งทางน้ำจากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านท่าเรือแหลมฉบังของไทยไปยังท่าเรือเซียงไฮ้และชิงเต่าของจีน มีอัตราค่าขนส่งต่ำสุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 12 บาท ขณะที่การขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกมีอัตราค่าขนส่งอยู่ที่กิโลกรัมละ 14 - 22 บาท ขึ้นอยู่กับการเลือกใช้เส้นทาง หากใช้เส้นทาง R3A จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ไทย) บ่อเต็น (สปป.ลาว) - ด่านโมฮาน (สิบสองปันนา/จีน) - มณฑลยูนนาน (จีน) - Kunming (จีน) อัตราค่าขนส่งเริ่มต้นอยู่ที่กิโลกรัมละ 14 บาท และหากใช้เส้นทาง R12 จากโรงคัดบรรจุในจังหวัดจันทบุรี ผ่านด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม (ไทย) - ผ่านด่านน้ำพาว (สปป.ลาว) ผ่านด่านจาลอ (เวียตนาม) - ผ่านด่านโฮยอ๊กวน (จีน) - มณฑลหนานหนิง (จีน) อัตราค่าขนส่งอยู่ที่กิโลกรัมละ 22 บาท สำหรับการขนส่งทางอากาศ จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังท่าอากาศยานต่าง ๆ ของจีน มีอัตราค่าขนส่งสูงที่สุดอยู่ที่กิโลกรัมละ 65 บาท

5.1.2 ข้อดี - ข้อเสียของรูปแบบและเส้นทางการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ขึ้นอยู่กับรูปแบบ เส้นทาง ระยะทาง ปริมาณสินค้า และระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งจะมีผลต่อค่าใช้จ่ายในการขนส่ง โดยการขนส่งทางถนนสามารถขนส่งสินค้าไปถึงแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้โดยตรง ไม่ต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบระหว่างการขนส่ง และไม่จำเป็นต้องขนถ่ายสินค้า ทำให้ต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนค่าขนส่ง และระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งต่ำ ซึ่งจัดเป็นการขนส่งรูปแบบเดียว (Single Mode Transportation) ขณะที่การขนส่งทางน้ำและทางอากาศจำเป็นต้องใช้การขนส่งรูปแบบอื่นร่วมด้วย เช่น รถบรรทุก - เรือ - รถบรรทุก หรือรถบรรทุก - เครื่องบิน - รถบรรทุก ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งและระยะเวลาในการขนส่งโดยรวมสูง ซึ่งจัดเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation)

อัตราค่าขนส่งระหว่างทางน้ำและทางถนนแตกต่างกันไม่มากนัก แต่การขนส่งทางน้ำไม่สามารถขนส่งไปยังแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้โดยตรง จำเป็นต้องใช้การขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกเพิ่มเติม ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนค่าขนส่งโดยรวมสูงกว่าทางถนนได้ สำหรับการขนส่งทางอากาศ มีอัตราค่าขนส่งสูงที่สุด แต่ใช้ระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด จึงเหมาะสำหรับขนส่งสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าสูงแต่เน่าเสียง่าย อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางอากาศยังคงมีข้อจำกัด คือ ไม่สามารถขนส่งไปยังแหล่งกระจายสินค้าในจีนได้ จำเป็นต้องใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่นเดียวกับการขนส่งทางน้ำ

5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) **หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง** ควรหารือร่วมกันเพื่อหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ดังนี้

1.1) จัดทำฐานข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน โดยร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เช่น การจัดทำฐานข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

1.2) จัดทำความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับกลุ่มธุรกิจไทยและจีน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการสินค้าที่จะนำเข้า - ส่งออก โดยมีระยะเวลาพักคอยน้อยที่สุด

1.3) เจรจาขอเปิดด่านนำเข้าและส่งออกผลไม้ทางถนนระหว่างไทยและจีนภายใต้พิธีสารไทย - จีน เพื่อเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าและลดความแออัดของการจราจรหน้าด่าน รวมถึงรองรับการปรับเปลี่ยนเส้นทางเมื่อจีนปิดด่านกะทันหัน

2) **ผู้ประกอบการธุรกิจโรงคัดบรรจุ (ล้าง)** ควรเลือกใช้รูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับปริมาณผลผลิตตามฤดูกาลผลิตและความต้องการบริโภคของตลาดจีน ดังภาพที่ 5.1 ดังนี้

1.1) ล้างควรเลือกใช้การขนส่งทางอากาศในช่วงต้นฤดูกาลผลิตเนื่องจากมีผลผลิตออกสู่ตลาดน้อยและผู้บริโภคชาวจีนมีความต้องการบริโภคทุเรียนสดคุณภาพดีเกรดพรีเมียม ทำให้ขายได้ราคาสูง

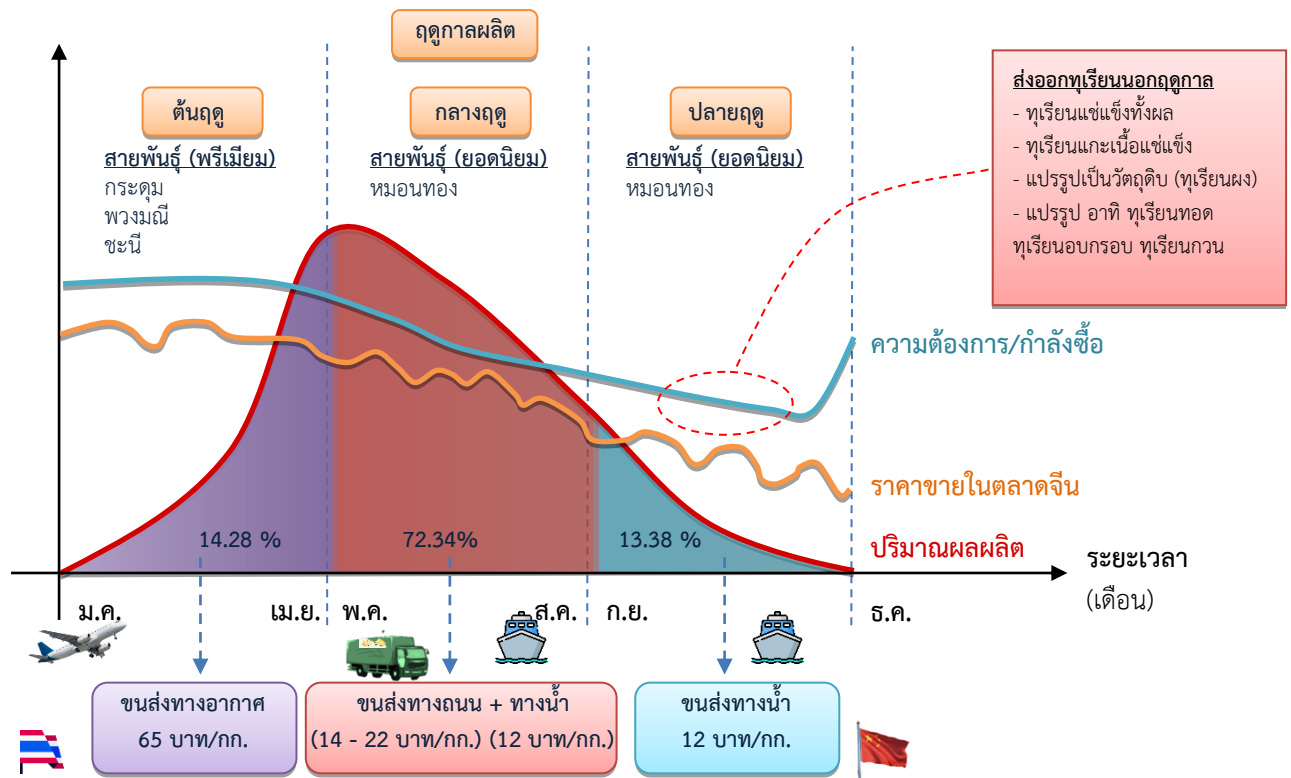
1.2) ล้างควรเลือกใช้การขนส่งทางถนนควบคู่กับการขนส่งทางน้ำในช่วงกลางฤดูกาลผลิตเนื่องจากมีผลผลิตออกสู่ตลาดมากและล้างต้องการส่งออกในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดความแออัดของการจราจรหน้าด่านและทำให้ขนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาดจีนได้อย่างต่อเนื่อง รวมถึงสามารถกระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ของจีนได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น

1.3) ล้างควรเลือกรูปแบบการขนส่งทางน้ำในช่วงปลายฤดูกาลผลิตเนื่องจากมีผลผลิตออกสู่ตลาดลดลง ประกอบกับความต้องการบริโภคและราคาทุเรียนในตลาดจีนลดลง เพื่อเป็นการบริหารต้นทุนค่าขนส่งให้ต่ำที่สุด

5.2.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อทางเลือกรูปแบบและเส้นทางในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีนของผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุทุเรียนสด เพื่อเป็นข้อมูลให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนำไปใช้กำหนดมาตรการหรือนโยบาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งต่อไป

2) ศึกษาต้นทุนค่าขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนค่าขนส่งและนำไปใช้เป็นแนวทางในการลดต้นทุนค่าขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน



ที่มา: จากการศึกษา

ภาพที่ 5.1 การเลือกรูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับฤดูกาลผลิต

บรรณานุกรม

- กรมการขนส่งทางบก. (2565). *คู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม)*. โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <http://www.thaitruckcenter.com/tdsc/index>
- กรมศุลกากร. (2565). *กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง* [ออนไลน์]. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <http://itd.customs.go.th/igtfd/decree.do?param=main>
- กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2564). *โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน*. Cross - border Logistics. ปีที่ 4 ฉบับที่ 3 เดือนกันยายน - เดือนธันวาคม.
- คมสวัสดิ์ คงดี. (2558). *การศึกษาเส้นทางขนส่งระหว่างจังหวัดเชียงรายและนครคุนหมิง*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ภูวนาท พิภพเกตุ. (2563). *การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตรไทย-จีน: กรณีศึกษาเส้นทางขนส่งมณฑลยูนนาน-ไทย ในเส้นทางแม่น้ำโขงและเส้นทางขนส่ง R3A*. วารสารวิทยาการจัดการ ปีที่ 15 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม-ธันวาคม 2563.
- ราชกิจจานุเบกษา. (2565). *ประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่องการขอใบรับรองสุขอนามัยพืชสำหรับผลไม้ส่งออกจากราชอาณาจักรไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ.2564* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 18 สิงหาคม 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ http://www.ratchakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search_result.jsp?SID=5293F068FC55C689D85CD2CF4F4F0D23
- _____. (2565). *ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร : การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดีสำหรับพืชอาหารตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 (2565, กุมภาพันธ์ 21)* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 22 กันยายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ http://www.ratchakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search_result.jsp?SID=5293F068FC55C689D85CD2CF4F4F0D23
- _____. (2565). *ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร: การปฏิบัติที่ดีสำหรับโรงคัดบรรจุผักและผลไม้สดตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) (2564, สิงหาคม 19)* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 18 สิงหาคม 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ http://www.ratchakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search_result.jsp?SID=5293F068FC55C689D85CD2CF4F4F0D23
- _____. (2565). *ประกาศกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เรื่อง กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตร : ทุเรียน ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 (2557, กุมภาพันธ์ 13)* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 22 กันยายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ http://www.ratchakitcha.soc.go.th/RKJ/announce/search_result.jsp?SID=5293F068FC55C689D85CD2CF4F4F0D23

- วุฒิปภาค พูลบัว. (2561). *การพัฒนาแบบจำลองรูปแบบการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยไปประเทศจีนภายใต้ นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง:กรณีศึกษาการส่งออกทุเรียน*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร. (2565). *สรุป การส่งออก/นำเข้า/ดุลการค้า* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 22 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <https://traderreport.moc.go.th/TradeThai.aspx>
- สถาบันขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2563). *รายงานการวิเคราะห์การขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ*. โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ.
- สำนักงานจังหวัดจันทบุรี. (2565). *คำสั่งจังหวัดจันทบุรีที่ 1208/2565 ลงวันที่ 13 เมษายน 2565 เรื่อง มาตรการควบคุมและตรวจสอบการดำเนินการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในสถานประกอบกิจการค้าส่งผลไม้/โรงคัดบรรจุผลไม้ (ล้ง)*. ประกาศและคำสั่ง [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 22 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <https://covid.chanthaburi.go.th/announce/detail/150>
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2565). *สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- _____ (2565). *สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2563* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- _____ (2565). *สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2564* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2565). *สารสนเทศเศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2562* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- _____ (2565). *สารสนเทศเศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2563* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- _____ (2565). *สารสนเทศเศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2564* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 5 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ www.oae.go.th/view/1/เอกสารเผยแพร่ย้อนหลัง/TH-TH
- สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรที่ 6. (2565). *บัญชีรายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ 9 ชนิด ส่งออกไปจีน* [ออนไลน์]. สืบค้นข้อมูลวันที่ 22 เมษายน 2565 เข้าถึงได้จากเว็บไซต์ <https://www.doa.go.th/oard6/>
- อารีรัตน์ นวลน้อย. (2562). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อการส่งออกทุเรียนพันธุ์หมอนทองในเขตจังหวัดชุมพร*. การค้นคว้าอิสระหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต. วิชาเอกการจัดการโลจิสติกส์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- David, E. (1965). *A Systems Analysis of Political Life*, New York: Wiley & Sons, Inc. pp. 175-179.

- Kast, F.E. & Rosenzweig, J.E. (1985). *Organization and Management: A Systems Approach*. (4 th ED.). New York: McGraw-Hill.
- Krebs, N. and Panichakarn, B. (2019). *Optimal Route in International Transportation of Thailand – Guangxi (China)*. GATR Global Journal of Business Social Sciences Review 7(1): pp.33-47.
- Sarder, MD.H. (2021). *Intermodal Transportation*. Logistics Transportation System. Cambridge: Elsevier. Pp.109 - 112.
- Wei, Y., Ntapat, W. and Prompanyo, M. (2020). *Route Selection of Thai Fruit Maritime Logistics between Thailand and southern China*. Journal of Administrative and Management Innovation, 8(2), May-August.

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

แบบสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง

1.1 แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียน

แบบสอบถามเพื่อการศึกษา (ล้ง/สหกรณ์)

เรื่อง การศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำโดย ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ คำตอบของท่านจะใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานการศึกษาเท่านั้น ไม่มีผลต่อการประกอบกิจการของท่าน แต่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำผลการศึกษามาใช้เป็นฐานข้อมูล เพื่อปรับปรุงและพัฒนาการวางแผนเชิงนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

2. แบบสอบถามการขนส่งทุเรียนชุดนี้มี 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 แบบเติมข้อความ ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบเลือกตอบและเติมข้อความ ข้อมูลการรวบรวมและการขนส่งทุเรียนสด

ตอนที่ 3 แบบเติมข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการ

3. โปรดอ่านแบบสอบถามให้ละเอียด

4. โปรดกรอกข้อความหรือเติมเครื่องหมาย √ ลงใน () ตรงกับข้อความที่ท่านพิจารณาเลือก

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 ชื่อสถานประกอบการ..... สถานที่ตั้ง

1.2 รูปแบบการดำเนินธุรกิจ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() มีสวนปลูกเองและขายเอง	สัดส่วน	(%)
() รวบรวมผลผลิต	สัดส่วน	(%)
() แปรรูป	สัดส่วน	(%)
() อื่น ๆ	สัดส่วน	(%)

1.3 รูปแบบการค้า (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ค้าปลีก	สัดส่วน	(%)
() ค้าส่งในประเทศ	สัดส่วน	(%)
() ส่งออก	สัดส่วน	(%)
() อื่น ๆ	สัดส่วน	(%)

1.4 ระยะเวลาดำเนินธุรกิจปี

1.5 ผลประกอบการเฉลี่ย (รายได้)บาทต่อปี

ตอนที่ 2 ข้อมูลการรวบรวมและการขนส่งทุเรียนสด

2.1 กิจการของท่านรวบรวมสินค้าเกษตรชนิดใดบ้าง

() ทุเรียนสด	สัดส่วน (%)
() มังคุดสด	สัดส่วน (%)
() ลำไยสด	สัดส่วน (%)
() อื่น ๆ	สัดส่วน (%)

2.2 มีการคาดการณ์/วางแผนเกี่ยวกับปริมาณรับซื้อทุเรียนสดในแต่ละปีจาก

- () ปริมาณคำสั่งซื้อล่วงหน้าจาก Exporter
- () คาดการณ์จากข้อมูลปริมาณการส่งออกของปีที่ผ่านมา
- () ข้อมูลสถานการณ์การผลิตของเกษตรกร แหล่งข้อมูลได้แก่.....
- () อื่นๆ โปรดระบุ*.....

2.3 การรับซื้อทุเรียนเข้าล้ง/สหกรณ์

1) วิธีการรับซื้อทุเรียนเข้าล้งโดย

วิธีการ	สัดส่วน (%)	ปริมาณเฉลี่ยต่อปี (ตัน)	ราคาเฉลี่ยต่อกิโลกรัม
() รวบรวมจากแปลงของเกษตรกร (ตอบข้อ 2)			
() เกษตรกรนำมาส่งที่ล้ง (ตอบข้อ 3)			
() อื่น ๆ.....			

ปริมาณรับซื้อสูงสุด.....ตัน/วัน (ในกรณีเต็มศักยภาพของล้ง/สหกรณ์)

2) กรณีรวบรวมจากแปลงของเกษตรกร มีวิธีการอย่างไรบ้าง (รวบรวมด้วยตนเองหรือให้ชาวสวน/พ่อค้ารายย่อยรวบรวมให้ ระยะเวลาที่ใช้ในการติดต่อรับซื้อล่วงหน้า วิธีการขนส่งมาที่ล้ง การสูญเสียระหว่างทาง และอื่น ๆ)

.....

.....

.....

.....

.....

3) กรณีเกษตรกรนำทุเรียนมาส่งที่ล้ง มีวิธีการอย่างไรบ้าง (มีการแจ้งล่วงหน้า การคัด/ล้าง/ตัดแต่ง/บรรจุภัณฑ์ การสูญเสียระหว่างทาง และอื่น ๆ)

.....

.....

.....

4) เกณฑ์การรับซื้อทุเรียน

พันธุ์	คุณภาพ	%ความสุก	ราคาเฉลี่ย (บาท/กิโลกรัม)	ฤดูกาล/ช่วงเวลา ที่รับซื้อ

5) ระยะเวลาขนส่งจากแปลงมาล้าง/สหรณ.....ชั่วโมง

6) การสูญเสีย/ความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งจากแปลงมาล้าง/สหรณ

- น้ำหนักที่หายไประหว่างการขนส่ง กิโลกรัม จากทั้งหมด..... กิโลกรัม

- ความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง กิโลกรัม จากทั้งหมด..... กิโลกรัม

2.4 กระบวนการเตรียมทุเรียนสดในล้าง/สหรณ

1) ขั้นตอนการเตรียมทุเรียนสดในล้าง/สหรณ (คัด/ล้าง/ตัด/แต่ง/บรรจุภัณฑ์เพื่อส่งออก)

.....

2) การสูญเสีย/ความเสียหายที่เกิดจากกระบวนการเตรียมทุเรียนในล้าง/สหรณ

- น้ำหนักที่หายไประหว่างเตรียมการ กิโลกรัม จากทั้งหมด..... กิโลกรัม

- ความเสียหายที่เกิดจากการเตรียมการ กิโลกรัม จากทั้งหมด..... กิโลกรัม

3) มีขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าก่อนส่งออก อย่างไร

2.5 วิธีการส่งออก

1) ท่านส่งออกโดย

() ส่งออกเองจนถึงปลายทางที่จีน.....

() ส่งออกเองโดยใช้ Shipping ของบริษัท

() ส่งออกผ่าน Exporter โดยบริษัท.....

() อื่นๆ

2) กรณีส่งออกเอง / ส่งออกเองโดยใช้ Shipping / ส่งออกผ่าน Exporter มีวิธีการอย่างไรบ้าง

.....

3) ท่านส่งออกทุเรียนสด ไปประเทศใดบ้าง สัดส่วนเท่าใด

() จีน.....% () ฮองกง.....% () เวียดนาม.....% () อื่น ๆ

4) ท่านส่งออกทุเรียนไปที่เมืองใดของประเทศจีนโดยลำดับ (ตอบโดยลำดับได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ฮองกง.....% () กว่างโจว.....% () นานหนิง.....%

() เซียงไฮ้.....% () คุณหมิง.....% () ปักกิ่ง.....%

() อื่นๆ โปรดระบุ*.....%

5) ปริมาณการส่งออกทุเรียนสด

5.1) ปริมาณการส่งออก ต้นต่อปี

ลักษณะตู้	ขนาด	ปริมาณต่อเที่ยว (ตัน)	ราคา (บาท/ตัน)
() ตู้แบบควบคุมอุณหภูมิ	() 20 ฟุต		
	() 40 ฟุต		
	() อื่น ๆ		

5.2) ช่วงเวลาที่มีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์มากที่สุด คือ เดือน.....ปริมาณ.....ตู้

2.6 รูปแบบการขนส่งสินค้า/การขนถ่ายสินค้า

1) รูปแบบการขนส่งสินค้า

() ขนส่งเอง () จ้างผู้ให้บริการขนส่ง () อื่นๆ

2) ท่านใช้รูปแบบการขนส่งเฉลี่ยต่อปีแบบใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ขนส่งทางบก% () ขนส่งทางน้ำ% () ขนส่งทางอากาศ%

3) ท่านเลือกใช้การขนส่งผ่านเส้นทาง และเหตุผลใด

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปริมาณต่อเที่ยว (ตัน)	ราคาต่อเที่ยว (บาท)	ระยะเวลาขนส่ง (วัน)
ทางบก				
R3A (เชียงใหม่-สปป.ลาว-จีน)				
R9 (มุกดาหาร-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)				
R12 (นครพนม-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)				
ทางน้ำ				
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จ.เชียงราย				
ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี				
ท่าเรือกรุงเทพ จ.กรุงเทพมหานคร				
ทางอากาศ				
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ				

4) เหตุผลใดที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้เส้นทางการขนส่ง (ตอบโดยเรียงลำดับจากมากไปน้อย)

- () ระยะทางสั้นกว่ารูปแบบอื่น
- () ง่ายต่อการรักษาอายุสินค้าขณะขนส่ง
- () ระยะเวลาในการขนส่งรวดเร็ว
- () อัตราการสูญเสียระหว่างทางต่ำที่สุด
- () ต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่า
- () อื่น ๆ
- () สามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก

5) ท่านใช้การขนส่งแบบมีทางเลือกหลายขั้นตอน (Multimodal Transportation) หรือไม่ หากใช้มีกระบวนการขนส่งอย่างไร

.....

.....

.....

6) กระบวนการขนส่งที่ท่านมีการขนถ่ายสินค้า (Transfer Goods) ระหว่างการขนส่งหรือไม่
 () มี โดยมีขั้นตอน และค่าขนถ่ายสินค้าอย่างไร

.....

() ไม่มี

7) บริษัทขนส่ง

7.1) บริษัทขนส่งที่ท่านเลือกใช้ประจำ คือ

7.2) ปัจจัยในการเลือกใช้บริการบริษัทขนส่ง (ตอบโดยเรียงลำดับจากมากไปน้อย)

- () ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ
- () มีความปลอดภัยสูง/มีประกันภัย
- () ความเสียหายของสินค้าจากการขนส่งต่ำ
- () รวดเร็ว ลดระยะเวลาในการขนส่ง
- () ตั้งอยู่ในพื้นที่/พื้นที่ใกล้เคียง
- () มีประสบการณ์ในการขนส่งยาวนานและมีชื่อเสียง

8) ประสบการณ์จากการใช้บริการบริษัทขนส่งของท่าน

.....

9) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยประมาณ

(1) ค่าขนส่งต่อเที่ยวโดยประมาณบาท

(2) ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาทิ ค่าผ่านแดน ค่าพิธีการศุลกากร ค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้า.....บาท

ตอนที่ 3 แบบเต็มข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการ

3.1 ปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน เช่น มาตรการ Zero Covid ของจีน การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น เป็นต้น

.....

3.2 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

ขอขอบพระคุณอย่างยิ่ง

1.2 แบบสัมภาษณ์ผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

แบบสอบถามเพื่อการศึกษา (LSP)

เรื่อง การศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำโดยส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ คำตอบของท่านจะใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานผลการศึกษานั้น ไม่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจของท่าน แต่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำผลการศึกษามาใช้เป็นฐานข้อมูล เพื่อปรับปรุงและพัฒนาการวางแผนเชิงนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน

2. แบบสอบถามการขนส่งทุเรียนชุดนี้มี 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 แบบเติมข้อความ ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบเลือกตอบและเติมข้อความ ข้อมูลการขนส่งสินค้า

ตอนที่ 3 แบบเติมข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการ

3. โปรดอ่านแบบสอบถามให้ละเอียด

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 ชื่อบริษัท..... สถานที่ตั้ง

1.2 การให้บริการขนส่ง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ) () ขนส่งสินค้า (LSP) () Shipping () อื่น ๆ

บริการ	สินค้า	รูปแบบ	สัดส่วน
() ขนส่งภายในประเทศ		() ทางถนน	สัดส่วน (%)
		() ทางน้ำ	สัดส่วน (%)
		() ทางอากาศ	สัดส่วน (%)
			สัดส่วน (%)
() ขนส่งระหว่างประเทศ		() ทางถนน	สัดส่วน (%)
		() ทางน้ำ	สัดส่วน (%)
		() ทางอากาศ	สัดส่วน (%)

1.3 ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ ปี

1.4 ผลประกอบการเฉลี่ย (รายได้) บาทต่อปี

ตอนที่ 2 ข้อมูลการขนส่งสินค้า

2.1 กระบวนการทำงานของ ผู้ให้บริการขนส่ง (LSP)

(ล้ง – ต่ำนภายในประเทศ - ต่ำนปลายทางในจีน) / (การตรวจสอบและแนะนำเส้นทางขนส่งให้ล้ง)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2.2 กิจการของให้บริการขนส่งสินค้าเกษตรชนิดใดบ้าง

() ทุเรียนสด	สัดส่วน	(%)
() มังคุดสด	สัดส่วน	(%)
() ลำไยสด	สัดส่วน	(%)
() อื่น ๆ	สัดส่วน	(%)

2.3 บริษัทให้บริการขนส่งทุเรียนสดไปประเทศใดบ้าง

() จีน	สัดส่วน	(%)
() เวียดนาม	สัดส่วน	(%)
() ฮองกง	สัดส่วน	(%)
() อื่น ๆ	สัดส่วน	(%)

2.4 บริษัทส่งออกทุเรียนสดไปที่เมืองใดของประเทศจีน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ปลายทาง	ร้อยละ (%)	หมายเหตุ
() ฮองกง		
() กว่างโจว		
() หนานหนิง		
() เซียงไฮ้		
() คุนหมิง		
() อื่น ๆ		

2.5 รูปแบบและเส้นทางที่ให้บริการ

รูปแบบและเส้นทาง	ขนาดตู้คอนเทนเนอร์	ปริมาณต่อเที่ยว (ตัน)	ราคาต่อเที่ยว (บาท)	ระยะเวลาขนส่ง (วัน)
ทางบก				
R3A (เชียงของ-สปป.ลาว-จีน)				
R9 (มุกดาหาร-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)				
R12 (นครพนม-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน)				
ทางน้ำ				
ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จ.เชียงราย				
ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี				
ท่าเรือกรุงเทพ จ.กรุงเทพมหานคร				
ทางอากาศ				
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ				

2.6 ปัจจัยในการพิจารณาเลือกขนาดตู้คอนเทนเนอร์ (40 ฟุต / 45 ฟุต)

.....

.....

2.7 ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาทิ ค่าผ่านแดน ค่าพิธีการศุลกากร ค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น (บาท)

.....

.....

.....

2.8 เพราะเหตุใดท่านจึงเลือกใช้รูปแบบและเส้นทางในข้อ 2.6

- () การเปิด - ปิด ด้านที่ไม่แน่นอนเนื่องจากมาตรการป้องกัน Covid - 19
- () การบริหารจัดการง่ายสะดวก รวดเร็ว
- () ระยะทางสั้นกว่ารูปแบบอื่น
- () ระยะเวลาในการขนส่งรวดเร็ว
- () สามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก
- () ต้นทุนค่าขนส่งต่ำ
- () ง่ายต่อการรักษาอายุสินค้าขณะขนส่ง
- () เงื่อนไขสัญญาในการขนส่ง
- () มาตรการทางด้านภาษีของจีน

2.9 ท่านมีการขนถ่ายสินค้า (Transfer Goods) หรือใช้การขนส่งแบบมีทางเลือกหลายขั้นตอน (Multimodal Transportation) ระหว่างการขนส่งหรือไม่ อย่างไร

- () มี โดยมีขั้นตอน
-
-

- () ไม่มี

2.10 เกิดการสูญเสีย/สินค้าเสียหาย (Loss) ในกระบวนการขนส่งมากน้อยเพียงใด

- () น้อยกว่า 3 % () 3 – 5 % () 5 – 10 % () อื่น ๆ

ตอนที่ 3 แบบเต็มข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการ

3.1 ปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน เช่น มาตรการ Zero Covid ของจีน การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ปลักเสียตู้คอนเทนเนอร์บนเรือไม่เพียงพอ เงื่อนไขสัญญาการขนส่งทางเรือ และต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ผู้ประกอบการ (ล้ง) ไทยไม่สามารถจองพื้นที่ขนส่งทางเครื่องบิน ได้โดยตรง เป็นต้น

.....

.....

.....

3.2 ท่านคิดเห็นว่าการเลือกใช้ รูปแบบการขนส่ง (ทางบก/ทางน้ำ/ทางอากาศ) ในการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน มีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงอย่างไร

.....

.....

.....

3.3 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณอย่างยิ่ง

1.3 แบบสัมภาษณ์ด้านตรวจพืช/ด้านศุลกากร

แบบสอบถามเพื่อการศึกษา (ด้านตรวจพืช)

เรื่อง การศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
คำชี้แจง

1. แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำโดย ส่วนนโยบายและแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์การเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ คำตอบของท่านจะใช้ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลในรายงานการศึกษาเท่านั้น ไม่มีผลต่อการปฏิบัติหน้าที่ขององค์กรหรือหน่วยงานของท่าน แต่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการนำผลการศึกษามาใช้เป็นฐานข้อมูล เพื่อปรับปรุงและพัฒนาการวางแผนเชิงนโยบายเกี่ยวกับการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

2. แบบสอบถามการขนส่งทุเรียนชุดนี้มี 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 แบบเติมข้อความ ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 แบบเลือกตอบและเติมข้อความ ขั้นตอนการดำเนินงานของด้านตรวจพืช

ตอนที่ 3 แบบเติมข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของหน่วยงาน

3. โปรดอ่านแบบสอบถามให้ละเอียด

4. โปรดกรอกข้อความหรือเติมเครื่องหมาย √ ลงใน () ตรงกับข้อความที่ท่านพิจารณาเลือก

ตอนที่ 1 ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 ชื่อหน่วยงาน สถานที่ตั้ง

1.2 ผู้ให้ข้อมูล ชื่อ ตำแหน่ง

สังกัด โทร.

ตอนที่ 2 ข้อมูลการขนส่งทุเรียนสด

2.1 ขั้นตอน/พิธีการศุลกากร ในการตรวจปล่อยสินค้าเกษตรผ่านด้านตรวจพืช มีขั้นตอนโดยสังเขปอย่างไรบ้าง
.....
.....

2.2 ความสามารถรองรับการส่งออกสูงสุด (Max. Capacity)ตู้คอนเทนเนอร์/วัน

2.3 สามารถรองรับการขนส่งแบบห้องเย็น (Cold Chain) สูงสุดตู้คอนเทนเนอร์/วัน

2.4 ชนิดสินค้าเกษตรที่ส่งออกผ่านด่านส่วนใหญ่เป็นสินค้าอะไรบ้าง

สินค้า	ปริมาณการส่งออก (ตันต่อปี)	สัดส่วน (%)
ทุเรียนสด		
มังคุดสด		
ลำไยสด		
อื่นๆ.....		

2.5 มีการส่งออกทุเรียนสด ไปประเทศใดบ้างและสัดส่วนการส่งออกในแต่ละประเทศเป็นเท่าใด

() จีน.....% () ฮองกง.....% () เวียดนาม.....% () อื่น ๆ

2.6 การส่งออกทุเรียนไปที่เมืองใดของจีนตามลำดับ (ตอบโดยลำดับได้มากกว่า 1 ข้อ)

() ฮองกง () กวางโจว () หานหนิง () เซียงไฮ้ () คุณหมิง () ปักกิ่ง

() อื่นๆ โปรดระบุ.....

2.7 ลักษณะตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ส่งออกทุเรียนสด

() ตู้แบบควบคุมอุณหภูมิ

() ขนาด 40 ฟุต% () ขนาด 45 ฟุต% () อื่น ๆ

2.8 ระยะเวลาที่ใช้ในพิธีการต่างๆ ของด่านตรวจพืช

1) การแจ้งให้เจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชตรวจ ณ จุดรวบรวม ก่อนส่งออกต้องแจ้งล่วงหน้า.....วัน
โดยดำเนินการผ่านช่องทาง () ระบบอิเล็กทรอนิกส์ () โทรศัพท์ () ระบบการจองคิว
() อื่นๆ

2) เจ้าหน้าที่ด่านตรวจพืชใช้เวลาตรวจสอบ ชั่วโมงต่อตู้

3) ระยะเวลาการรอคอย ณ ท่าเรือแหลมฉบังจนกระทั่งส่งออก

() 1 – 3 ชั่วโมง () 3 – 6 ชั่วโมง () 6 – 12 ชั่วโมง

() 12 – 24 ชั่วโมง () 1 – 3 วัน () อื่น ๆ

2.9 ปริมาณการส่งออกทุเรียนสดผ่านด่าน

1) ปริมาณการส่งออก ตันต่อปี

2) ปริมาณการใช้ตู้ในช่วง Peak เฉลี่ย ตู้คอนเทนเนอร์ต่อเดือน

3) ปริมาณในการขนส่งต่อวันโดยประมาณ

() ขนาด 40 ฟุต ตู้คอนเทนเนอร์ () ขนาด 45 ฟุต..... ตู้คอนเทนเนอร์

2.10 ค่าใช้จ่ายในการผ่านด่านมีอะไรบ้าง และมีวิธีการคิด/เรียกเก็บ อย่างไร

รายการค่าใช้จ่าย	ปริมาณ (ตัน)	ราคา (บาท/ตัน)	มูลค่า (บาท/ตัน)	วิธีการ (ผ่านระบบ NSW หรือ อื่น ๆ เป็นต้น)

ตอนที่ 3 แบบเต็มข้อความ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของด่านตรวจพืช

3.1 ท่านคิดว่า ข้อจำกัด/อุปสรรค ในการขนส่งทุเรียนสดของไทยไปจีน คืออะไรบ้าง

.....

.....

.....

.....

.....

3.2 จากการประกาศใช้มาตรการ Zero Covid ของจีน ทำให้เกิดการปิดด่านชายแดนหลายแห่งส่งผลกระทบต่อ การขนส่งผ่านด่านหรือไม่ อย่างไร

.....

.....

.....

3.3 ความหนาแน่นของการขนส่งผ่านด่านในช่วงเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 เป็นอย่างไร

.....

.....

.....

3.4 ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 ด่านตรวจพืษซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐ มีมาตรการอำนวยความสะดวก ช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่งในด้านใดบ้าง

.....

.....

.....

3.5 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณอย่างยิ่ง

ภาคผนวก 2

รายชื่อโรคภัยบรรจุน้ำมันส่งออกจีนและรายชื่อผู้ให้บริการขนส่ง

รายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ส่งออกไปจีน

รายชื่อผู้ประกอบการธุรกิจโรงคัดบรรจุทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง จำนวน 9 แห่ง จากบัญชีรายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ 9 ชนิด ส่งออกไปจีน (ณ วันที่ 25 เมษายน 2564) ดังนี้

ตารางผนวกที่ 1.1 รายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ส่งออกไปจีนในจังหวัดจันทบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์

ลำดับ (NO.)*	ชื่อโรงคัดบรรจุ (Name of Packing House)	เลขทะเบียน (Packing House Registered Number)	ที่อยู่ (Address)
1483	บริษัท มอนโค ฟรุต (ไทยแลนด์) MONCO FRUIT (THAILAND) CO., LTD.	DOA 50000 08 011856	61/7 Moo. 9 Khaowua Sub-District, Thamai District, Chanthaburi 22120
1316	บริษัท ปันเพลินฟรุต อินเตอร์ฟรุต เอ็กพอร์ท จำกัด PAUNPLOEN INTERFRUIT EXPORT CO., LTD. (BRANCH 2)	DOA 50000 99 011679	64/4 Moo. 6 Tapon Sub-District, Khlung District, Chanthaburi 22110
360	บริษัท ดรากอน เฟรช ฟรุต จำกัด DRAGON FRESH FRUITS CO., LTD.	DOA 50000 99 010617	44 Moo. 2 Makhm Sub-District, Makhm District, Chanthaburi 22150
194	บริษัท ริชฟิลด์ เฟรชฟรุต จำกัด RICHFIELD FRESH FRUIT CO., LTD.	DOA 45000 00 130344	369/10 Moo. 1 Thapsai Sub-District, Pongnamron District, Chanthaburi 22140
969	บริษัทหอมหมื่นลี้ แอนด์ เจที จำกัด HOMMUENLEE AND JT CO., LTD.	DOA 50000 99 011279	Morakot Market 438/1 Building 9 Moo. 5 Wangtako Sub-District, Lang Suan District, Chumphon 86110
184	ลิ่งป้าอิม THAI CROWN GROUP CO., LTD. (BRANCH 1)	DOA 50000 99 010332	76/16 Moo. 4 Khaowua Sub-District, Thamai District, Chanthaburi 22120
515	ลิ่งสมชาย-เจ้หนิง MR. SOMCHAI KRONGTHAM	DOA 50000 99 010781	99/8 Moo. 9 Bo Sub-District, Khlung District, Chanthaburi 22110
739	ลิ่งโกอาร์ - เจ้สาว R.S.K. KO-R - JASAO (R.S.K.)	DOA 50000 99 011042	33/5 Moo. 3 Khaowua Sub-District, Thamai District, Chanthaburi 22120
1089	บริษัท พรีเมียร์ เฟรช ฟรุต จำกัด PREMIER FRESH FRUIT CO., LTD.	DOA 17000 04 121411	22/1 Moo. 11 Wangtakor Sub-District, Langsuan District, Chumphon 86110

หมายเหตุ * คือ เลขลำดับในตารางอ้างอิงตาม “บัญชีรายชื่อโรงคัดบรรจุผลไม้ 9 ชนิด ส่งออกไปจีน” ซึ่งมีโรงคัดบรรจุผลไม้รวม 1,588 แห่ง

ที่มา: สำนักวิจัยและพัฒนาการเกษตรเขตที่ 6, 2565

ตารางผนวกที่ 1.2 รายชื่อผู้ให้บริการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน

ลำดับ	รายชื่อ	ที่อยู่
1	บริษัท โปรเฟรท อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	19 ถ.ศรีนครินทร์ แขวงบางนาเหนือ เขตบางนา กรุงเทพมหานคร 10260 โทรศัพท์: (+66) 02-338-7488 อีเมล: maildesk@profrtgroup.com หรือ info@profrtgroup.com เว็บไซต์: www.profrtgroup.com/about-us-profreet/
2	บริษัท อเมซซิ่งโลจิสติกส์ แอนด์ซัพพลายเชน จำกัด	2922/204 อาคารชาญอิสสระ ทาวเวอร์ 2 ชั้นที่ 11 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร. 02 034 3789 อีเมล: infm@amazing-lsc.com เว็บไซต์: www.amazing-lsc.com/

หมายเหตุ บริษัทเป็นสมาชิกของสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Thai Logistics Service Provider: TLSP)



สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

OFFICE OF AGRICULTURAL ECONOMICS

e-mail: logistics.oae@gmail.com TEL: 0 2579 1751