

รายงานวิเคราะห์

เส้นทางโลจิสติกส์ทางบกไทย-จีน : กรณีศึกษาการส่งออกผลไม้

โดย ดร.ธนิต โสรัตน์

รองประธานสภาองค์การนายจ้างผู้ประกอบการค้าและอุตสาหกรรมไทย

ประธานกรรมการบริษัทในเครือวี-เซอร์ฟ

วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เส้นทางโลจิสติกส์ไทย-จีน

ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นคู่ค้าสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ ปีพ.ศ.2564 มีมูลค่ารวมกัน 103,750.13 ล้านดอลลาร์สหรัฐหากเป็นเงินบาทมูลค่า 3.299 ล้านล้านบาท เป็นการส่งออกมูลค่า 1.172 ล้านล้านบาท จากผลกระทบการระบาดของไวรัสโควิด-19 จีนใช้นโยบาย “Zero Covid” กอปรทั้งวิกฤตพลังงานโลกทำให้เงินเฟ้อสูงสุดเป็นประวัติการณ์ คาดว่าการส่งออกไปจีนปีพ.ศ.2565 อาจมีมูลค่า 34,101.69 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 1.121 ล้านล้านบาท สำหรับการค้าทางบกผ่านด่านชายแดนปีพ.ศ.2564 มีมูลค่า 366,968 ล้านบาทโดยเป็นการส่งออกมูลค่า 1.948 แสนล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 59.71 คาดว่าปีนี้ตัวเลขจะลดลง สินค้าส่งออกผ่านชายแดนจากไทยไปจีนอันดับแรกคือผลไม้สด แช่เย็น และแห้งคิดเป็นร้อยละ 44.25 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด, อันดับรองลงมาเป็นยางพาราและผลิตภัณฑ์ยางสัดส่วนร้อยละ 24.15

เส้นทางโลจิสติกส์ถนนสายหลักจะเป็นการขนส่งผ่านสปป.ลาว ด้านหลัก ได้แก่ เชียงของ, หนองคาย, บึงกาฬ, มุกดาหาร และนครพนม เส้นทางถนนที่สำคัญ เช่น เส้นทาง R3A ปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักขนส่งสินค้า รวมถึงผักผลไม้เชื่อมโยงไทย-จีน เส้นทางจากอำเภอเชียงขอมข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ผ่านด่านห้วยทรายไปถึงด่านบ่อเต็นหรือโม่ฮานติดชายแดนจีนระยะทาง 245 กม.และจากด่านโม่ฮาน (จีน) ไปจนถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนานระยะทางอีกประมาณ 1,200 กม. อีกเส้นทางคือเส้นทางหมายเลข 9 “East-West Corridor” จากจังหวัดมุกดาหารผ่านแขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว)-ประเทศเวียดนามระยะทางประมาณ 300 กม. ไปออกเมืองด่งฮาและขึ้นเหนือไปเมืองลางซอนข้ามชายแดนเวียดนามตอนเหนือ “ด่านโหย่วอี้กวน” (Youyiguan Border Gate) ไปด่านผิงเสียง มณฑลกวางซีรวมระยะทางในเวียดนามอีกประมาณ 1,100 กม.

ปัจจุบันมีทางเลือกใช้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากคุนหมิง-โม่ฮาน-หลวงน้ำทา-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์ ระยะทาง 998.93 กม. และรัฐบาลไทยกำลังจะสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากกทม.-นครราชสีมาไปสถานีนาทา จังหวัดหนองคายระยะทางรวมกัน 609 กม. ไปเชื่อมกับเส้นทางในประเทศลาวซึ่งในอนาคตจะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์หลักในการขนส่งสินค้าทางบกจากไทยไปประเทศจีน คาดว่าจะแล้วเสร็จในปีพ.ศ.2570

กฎเกณฑ์การนำเข้าผักผลไม้ของจีน

ปัจจุบันรัฐบาลจีนอนุญาตให้การนำเข้าผักผลไม้ได้เฉพาะด้านที่กำหนด หากเป็นการขนส่งทางเรือ ต้องเข้าท่าเรือหลักทั้ง 9 แห่ง กรณีเป็นการขนส่งทางถนนจากสปป.ลาวอนุญาตให้ผ่านด่านทางถนนโมฮานและด่านทางรถไฟโมฮาน (มณฑลยูนนาน) และจากเวียดนามอนุญาตให้เฉพาะด่านโฮยว้อ๊กวานและด่านรถไฟผิงเสียงรวมถึงด่านเหอโข่ว, ด่านเทียนเป่า, ด่านสุยโข่ว ซึ่งช่วงโควิดระบาดจนถึงเดือนมิถุนายนปีนี้ มีการปิดชายแดนและมีโควต้าจำกัดรถบรรทุกเข้าประเทศ ด้านศุลกากรแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน หรือ “GACC” (General Administration of Customs China) เป็นหน่วยงานหลักในการควบคุมการนำเข้าและมาตรการสุขอนามัย สำหรับสินค้าเกษตรอาหารและผักผลไม้ ที่ผ่านมามีการ MOU ผลไม้ไทย 22 ชนิด เช่น มะม่วง, ทุเรียน, ลำไย, ลิ้นจี่, มังคุด, ผลชมพูสด, กัลย, มะพร้าว, สับปะรด, เงาะ, ส้มเขียว ฯลฯ โดยอนุญาตให้นำเข้าเฉพาะด้านที่กำหนด โดยสินค้าจะต้องได้รับมาตรฐาน GAP และ GMP รวมถึงต้องมีใบรับรองสุขอนามัยพืช (PC) ตามเกณฑ์ที่กำหนดมิฉะนั้นอาจถูกส่งกลับ

ผลกระทบการส่งออกผลไม้ทางบกภายใต้สถานการณ์โควิด-19

ช่วงโควิดระบาดตั้งแต่ปีพ.ศ.2562 จนถึงปัจจุบัน ทางจีนมีการเข้มงวดการเข้า-ออกทั้งของคนและสินค้าโดยเฉพาะการขนส่งทางถนน โดยนำมาตรการ “Covid-19 Food Safety” ทั้งผลไม้สดและแช่เย็น ผู้นำเข้าจะต้องมีคู่มือการควบคุมป้องกันและการฆ่าเชื้อในกระบวนการผลิตและประกอบธุรกิจสินค้าที่เกี่ยวกับพืชผักผลไม้จะต้องมีระบบการขนส่งตามมาตรฐาน Q-Mark และ Q-Cold Chain เป็นมาตรฐานสินค้าควบคุมอุณหภูมิตลอดโซ่อุปทานจากแหล่งผลิตไปจนถึงผู้บริโภคเพื่อป้องกันการปนเปื้อนของเชื้อไวรัสบนบรรจุภัณฑ์สินค้าและตู้คอนเทนเนอร์รวมถึงตัวรถบรรทุก หากพบผู้ติดเชื้อโควิด-19 ในการผลิตของผู้ส่งออกจะต้องระงับการส่งออก หากมีการพบภายหลังจะยกเลิกไม่ให้บริษัทดังกล่าวมีการนำเข้า (Lift Ban)

ระบบการตรวจสอบกรณีเป็นสินค้าควบคุมอุณหภูมิจะต้องมาตรฐาน Q-Cold Chain ซึ่งเป็นมาตรฐานผลิตภัณฑ์อาหารที่ผ่านห่วงโซ่ความเย็น มีการสุ่มตรวจตั้งแต่จากด่านไปจนถึงคลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า โดยมีใบรับรองจากศุลกากรแห่งชาติจีน (GACC) แม้แต่การนำเข้าสินค้าทางเรือช่วงที่ผ่านมาการปิดท่าเรือสำคัญ เช่น ท่าเรือเซียงไฮ้ ท่าเรือกว่างโจว ท่าเรือเซินเจิ้น ฯลฯ มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่จอดค้างเป็นพันลำ ทำให้สินค้าตักค้างกลายเป็น “Supply chain Disruption” ทั่วโลก

ผลกระทบที่มีต่อผักผลไม้ภายใต้ “Zero Covid” ทำให้การส่งออกผลไม้ของไทยไปจีนได้รับผลกระทบแต่ปีที่แล้วยังสามารถทำรายได้ปีละ 1.402 แสนล้านบาท การส่งออกผักผลไม้ทุกประเภทที่มีการผ่านด่านเข้าจีน ต้องมีการตรวจสอบสินค้าอย่างละเอียดทำให้สินค้าเน่าเสียหายเป็นจำนวนมาก บางด่านมีการปิดระงับการนำเข้าโดยไม่แจ้งล่วงหน้าทำให้ผู้ส่งออกเสียหาย เช่น ที่ด่านโมฮาน, ด่านโฮยว้อ๊กวาน, ด่านผิงเสียง ฯลฯ ปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน 2565) ส่วนใหญ่ด่านนำเข้าทางบกของจีนมีการเปิดแล้วแต่ยังมีการควบคุมเข้มงวดเพื่อป้องกันการปนเปื้อนด้วยการนำมาตรฐาน GMP+Zero Covid ตั้งแต่ระดับสวน, ลัง, ศูนย์กระจายสินค้า, โลจิสติกส์, ผู้นำเข้าจนถึงผู้จัดจำหน่าย คาดว่าในครึ่งหลังของปีการนำเข้าอาจเข้าสู่ภาวะปกติ กรณีศึกษาของจีนคือฟิ่งพา

ตลาดส่งออกผลไม้ในสัดส่วนที่สูงมากจำเป็นที่จะต้องมีการบริหารความเสี่ยงโดยการกระจายไปตลาดอื่นๆ เพื่อลดการกระจุกตัวมีฉะนั้นนี้อาจเกิดเหตุคล้ายกับที่ผ่านมา

รถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว-ไทย : โอกาสสนับสนุนการส่งออกผักผลไม้ไทย

ปัจจุบันรถไฟไฮสปีดเทรนช่วงคุนหมิงผ่านชายแดนโมฮานจนถึงนครเวียงจันทน์ระยะทาง 998.93 กม. ใช้เงินลงทุนประมาณ 4.329 แสนล้านบาท เปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามาตั้งแต่เดือนธันวาคมปีที่ผ่านมา ขนส่งผู้โดยสารใช้ความเร็วประมาณ 250 กม./ชม. ระยะเวลาประมาณ 10 ชม.และขนส่งสินค้าใช้ความเร็วไม่เกิน 120 กม./ชม.ระยะเวลาประมาณ 15 ชม.แต่หากรวมระยะเวลาจากต้นทางในไทยใช้เวลา 3 วันเปรียบเทียบกับเส้นทางถนนเชียงของ-คุนหมิงใช้เวลา 3-4 วัน จากนครคุนหมิงซึ่งเป็น “Logistics Hub” กระจายสินค้าไปสู่เมืองใหญ่ทั้งฝั่งตะวันตกและตะวันออก เช่น ฉงชิ่ง, เชียงไฮ้, ปักกิ่ง, กว่างโจว ฯลฯ

อัตราค่าขนส่งสินค้ารถไฟจีน-ลาว รถหนึ่งขบวนมีจำนวน 26 แคร่แต่ละแคร่สามารถวางตู้คอนเทนเนอร์ได้ 5 ชั้น ระยะทางเวียงจันทน์-ด่านโมฮาน-นครคุนหมิงประมาณ 1,450 กม. โดยราคาค่า Refer Rail Freight ตู้ขนาด 20 ฟุต ราคา 19,937 หยวนหรือประมาณ 101,864 บาท/TEU ยังไม่รวมค่าขนส่งรถบรรทุกช่วงต้นทางและปลายทาง ค่ายกตู้ขึ้น-ลงและยังไม่รวมค่ามัดจำตู้อีกประมาณ 90,000 บาท

ด้วยระยะเวลาที่สั้นกว่าและการขนส่งด้วยระบบรถไฟจะทำให้ผักผลไม้ของไทยซึ่งเป็นที่ยอดนิยมของคนจีนจะเข้าสู่ตลาดได้เร็วขึ้นและมีคุณภาพที่ดีกว่าเส้นทางขนส่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงจึงเป็นโอกาส โดยเฉพาะในอีก 5 ปีข้างหน้าหรือพ.ศ.2570 จะสามารถเชื่อมเส้นทางจากกทม.-โคราช-หนองคายระยะทาง 609 กม.ใช้เงินลงทุนประมาณ 6.841 แสนล้านบาทจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานโดยเฉพาะผลไม้มีโอกาสสูงที่จะได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้ ทางกรมการค้าระหว่างประเทศว่าภายในปีค.ศ.2030 รถไฟช่วงคุนหมิง-เวียงจันทน์จะขนส่งได้ 1.7 ล้านตันต่อปี โดยในปีพ.ศ.2564 ไทยส่งออกผลไม้สดไปจีนมูลค่า 1.402 แสนล้านบาทและมีการขยายตัวในอัตราแบบก้าวกระโดด

ข้อมูลล่าสุดทาง “ร.ฟ.ท.” มีการเตรียมพื้นที่ 1.3 แสนตร.ม. เพื่อเป็นสถานีตรวจปล่อยสินค้าโดยจะแบ่งออกเป็น 6 แปลงเพื่อให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนพร้อมทั้งมีแผนพัฒนาศูนย์ ICD ที่สถานีนาทา เนื้อที่ 268 ไร่ รวมถึงกำลังวางแผนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เชื่อมต่อหนองคาย-เวียงจันทน์ห่างจากสะพานเดิมประมาณ 30 เมตรสามารถเดินรถไฟด้วยระบบราง 1 เมตรและ 1.435 เมตร ที่ต้องเร่งดำเนินการคือช่วงรอยต่อจากสถานีนาทาแล้งไปสถานีเวียงจันทน์ได้ เพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟที่สร้างเสร็จแล้วในสปป.ลาว นอกจากนี้ควรกำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐานของระบบการขนย้ายสินค้าให้เป็นมาตรฐานเดียวกันรวมถึงราคา ค่าระวาง ค่าบริการยกตู้และค่าใช้จ่ายแฝงโดยเฉพาะอย่าให้มีการผูกขาดผู้ให้บริการธุรกิจจีนอย่างที่เป็นอย่างอยู่ในปัจจุบัน

โอกาสและแนวโน้มส่งออกผลไม้ของไทยทางบกไปจีน

การส่งออกผลไม้สดและควบคุมอุณหภูมิของไทยไปจีนในปีพ.ศ.2564 มูลค่า 140,249.76 ล้านบาท แม้แต่ในปีที่จีนมีการปิดๆ เปิดๆ ด้านอัตราการขยายตัวร้อยละ 26.91 สัดส่วนการนำเข้าผลไม้ไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ ทูเรียนมูลค่า 1.207 แสนล้านบาท สัดส่วนสูงถึงร้อยละ 86 ตามมาด้วยลำไย, มะพร้าว, มังคุด และส้มโอ ด้านโลจิสติกส์ปีที่ผ่านมาเป็นการขนส่งทางถนนสัดส่วนถึงร้อยละ 48, ทางรางร้อยละ 4.46 และทางอากาศร้อยละ 0.54 ที่เหลือเป็นการขนส่งทางเรือ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงในอนาคตจะเป็นเส้นทางเลือก ในการขนส่งผักผลไม้เป็นการผสมผสานระบบรางและระบบรถบรรทุกที่เรียกว่า “Multimodal Transshipment”

ผลไม้ที่มีอนาคตและมีการขยายตัวในอัตราที่สูงคือทุเรียน, ลำไย และมะพร้าวอ่อน หากเป็นการส่งออกทางรางสินค้าจะเปลี่ยนจากรถบรรทุกไปขึ้นแคร่รถไฟที่สถานีเวียงจันทน์หลังจากข้ามพรมแดนจีนไปตรวจโรคพืชและโควิดที่ด่านโมฮานเพื่อเข้าสู่ศูนย์กระจายสินค้าที่นครคุนหมิง หากเป็นการขนส่งทางถนนเส้นทางที่สั้นที่สุดคือเชียงใหม่-หัวยทราย-โมฮาน-คุนหมิงซึ่งต้นทุนรวมจะต่ำกว่าการขนส่งทางรถไฟ ขณะที่การขนส่งทางเรือซึ่งเป็นการขนส่งต้นทุนต่ำสุดแต่ระยะเวลา 15-20 วัน ด้านหลัก ได้แก่ ท่าเรือเซินเจิ้น, ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในการขนส่งทุเรียนภายในของจีน โอกาสและความท้าทายคือการควบคุมคุณภาพ เช่น GMP/ HACCP และการมีระบบมาตรฐานป้องกันการติดเชื้อโดยเฉพาะโควิดที่จีนเข้มงวดมาก, มาตรฐานคุณภาพขนส่ง เช่น Q-Mark และ Q-Cold Chain

โอกาสและอนาคตของการส่งออกผลไม้ไทยไปตลาดจีน ผลไม้ไทยเริ่มมีบทบาทสำคัญในสินค้าเกษตรส่งออกของไทยซึ่งภาพรวมปีพ.ศ.2564 มีมูลค่า 2.754 แสนล้านบาท ตัวเลขนี้รวมถึงสินค้าเกษตร ปศุสัตว์ และประมง ตัวเลขการส่งออกผลไม้มีมูลค่า 5.7 พันล้านดอลลาร์หรือประมาณ 1.966 แสนล้านบาท ในช่วง 10 ปีเพิ่มขึ้นถึง 6 เท่า สำหรับการส่งออกผลไม้ไปตลาดจีนในปีเดียวกันนั้นทั้งที่จีนมีมาตรการ “Zero Covid” แต่การส่งออกมีมูลค่าถึง 140,249.76 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.91 ของการส่งออกสินค้าเกษตรรวมกัน

หากเจาะลึกลงไปข้อมูลพบว่าการส่งออกทุเรียนมีปริมาณ 875,097 ตันคิดเป็นมูลค่าถึง 109,205 ล้านบาท (บางข้อมูลระบุ 1.207 แสนล้านบาท) ขยายตัวร้อยละ 68.4 สูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยภาพรวมผลไม้ของไทยสามารถครองตลาดจีนมีมาร์เก็ตแชร์ อันดับหนึ่งสัดส่วนร้อยละ 40 รองลงมาเป็นประเทศซีลี สัดส่วนร้อยละ 15 และเวียดนามสัดส่วนร้อยละ 6 ทั้งนี้เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมาบริษัทวิสาหกิจจีนและกระทรวงวางแผนและการลงทุนของประเทศลาวได้ลงนามโครงการปลูกทุเรียนเนื้อที่ 16,667 ไร่ เพื่อปลูกทุเรียนและพื้นที่อีก 12,500 ไร่ สำหรับปลูกผลไม้เมืองร้อน

แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของผลไม้ไทยในรูปแบบต่างๆ ทั้งที่เป็นผลไม้สดและควบคุมอุณหภูมิ ด้านการส่งเสริมทางกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีการตั้ง “Fruit Board” มีรมว.กระทรวงเกษตรฯ เป็นประธาน ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการและประสานงานแบบครบวงจรทั้งในระดับประเทศและผู้ส่งออกโดยเฉพาะจีนและประเทศสปป.ลาวซึ่งเป็นเส้นทางที่ไทยต้องใช้เส้นทางผ่าน

ปัญหาและอุปสรรคของการส่งออกผลไม้ไทยไปจีน

1. มาตรการด้านควบคุมคุณภาพของจีนมีความเข้มงวด ภายใต้มาตรการควบคุมอาหารและห่วงโซ่อุปทาน “Q-Cold Chain” เกี่ยวข้องตั้งแต่ด้านควบคุมคุณภาพทั้งโซ่อุปทานตั้งแต่สวน, ล้าง, ศูนย์กระจายสินค้าของผู้ส่งออก, ระบบเซฟตี้โลจิสติกส์ และศูนย์กระจายสินค้าของผู้นำเข้าซึ่งจะต้องดำเนินการตามมาตรฐานและสามารถเลือกดูข้อมูลย้อนหลัง พร้อมทั้งต้องมีใบรับรองถึง 3 ฉบับจึงสามารถจัดเก็บและวางจำหน่ายได้
2. การส่งเสริมผลไม้ไทยควรจะแยกเป็นคลัสเตอร์และโซนนิ่งตลาดให้ชัดเจน เพราะแต่ละประเทศจะมีมาตรการคุมเข้มแตกต่างกัน ตลอดจรรยาบรรณการบริโภคที่ไม่เหมือนกัน ตัวอย่าง เช่น ทูเรียนส่งออก รวมกันมูลค่าประมาณ 1.207 แสนล้านบาท ในช่วงสูงสุดราคาทูเรียนหมอนทอง 43-92 หยวนต่อชั่ง และทูเรียนก้านยาว 90-95 หยวนต่อชั่ง (1 ชั่ง=500 กรัม) อัตราการขยายตัวอยู่ในอันดับสูงและครองตลาดทูเรียนทั้งโลกถึงร้อยละ 76 นอกจากนี้ผลไม้ที่มีศักยภาพ เช่น ลำไย, มะพร้าวอ่อน, มังคุด, ส้มโอ, ชมพู่, มะม่วง ฯลฯ
3. การกระจุกตัวของตลาดส่งออกผลไม้ไทยพึ่งพิงตลาดจีนในสัดส่วนที่สูง หลายประเทศที่เป็นแหล่งผลิตต่างพยายามช่วงชิงเข้าถึงตลาด อีกทั้งจีนมีการลงทุนเพาะปลูกทูเรียนและผลไม้เมืองร้อนในสปป.ลาว ซึ่งอนาคตจะส่งผลกระทบต่อตัวเลขการส่งออก จึงควรส่งเสริมการตลาดให้ขยายไปประเทศต่างๆ ให้มากขึ้น
4. การป้องกันการสวมสิทธิ์ผลไม้ไทย เช่น จากประเทศลาว, เวียดนาม, กัมพูชา, จะมีแนวทางป้องกันอย่างไร ตลอดจนใบรับรองสุขอนามัยพืชปลอมหรือข้อมูลไม่ครบถ้วน เพราะนักธุรกิจจีนเข้าไปดำเนินการในประเทศเหล่านั้นโดยการสวมสิทธิ์ว่าเป็นผลไม้จากไทยซึ่งคุณภาพและมาตรฐานต่ำกว่า อาจเป็นปัญหาทำให้ผู้บริโภคจีนขาดความเชื่อมั่น
5. การเปลี่ยนรถบรรทุกในฝั่งลาวทำให้เกิดการล่าช้า การส่งออกสินค้าจีนผ่านสปป.ลาว กระทรวงโยธาธิการและขนส่งของลาวออกกฎข้อบังคับให้สินค้าที่ขนส่งเข้าสปป.ลาวทุกด่านชายแดนจะต้องทำการเปลี่ยนรถในเขตที่ลาวกำหนด ยกเว้นสินค้าบางประเภท เช่น น้ำมันหรือจุดหมายปลายทางอยู่ในเขตอุตสาหกรรมพิเศษ ทำให้เพิ่มค่าใช้จ่ายและเพิ่มระยะเวลาในการขนส่ง นโยบายนี้ทางสปป.ลาวคาดหวังส่งเสริมให้ใช้รถขนส่งลาวโดยอ้างการติดเชื้อโควิดเพราะที่ผ่านมาผู้ประกอบการสินค้าโลจิสติกส์ของลาวได้รับผลกระทบอย่างหนักจากรถบรรทุกของไทย จีน เวียดนาม เข้ามาแย่งสินค้าในราคาที่ถูกลงและบริการดีกว่า แต่ข้อเท็จจริงจำนวนรถของผู้ประกอบการลาวไม่เพียงพอต่อผู้ประกอบการทำให้สินค้าต้องรอรถลาว

กรณีศึกษา :

- ด้านหนองคาย เปลี่ยนถ่ายสินค้าใช้รถลาวที่ “ฉาง” ณ ท่านาแล้งซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า
- ด้านเชียงของ สินค้าประเภทผลไม้จากไทยจะต้องไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เมืองห้วยทรายเพื่อไปด่านโมฮานชายแดนจีน
- ด้านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานีให้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า “วังเต่า”
- ด้านมุกดาหาร ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแล้วให้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า “สะพานนะเขต”

6. ช่วงระบอบโควิดการขนส่งสินค้าไปจีนทำได้ยาก เนื่องจากจีนเข้มงวดเรื่องการเข้า-ออกด่านชายแดนทั้งคนและรถ การดำเนินการต้องอาศัยคอนเนกชั่นส่วนบุคคลมากกว่าระบบที่เป็นมาตรฐาน ทำให้ต้องพึ่งพาบริการของโลจิสติกส์จีนซึ่งมีสายสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรของจีน โดยเฉพาะช่วงโควิดระบอบจนถึงเดือนมิถุนายน 2564 มีการปิดชายแดนและมีโควต้าจำกัดรถบรรทุกเข้าประเทศจีน ด่านที่จีนอนุญาตให้ผลไม้ของไทยผ่าน เช่น
- การขนส่งทางถนน R3A จากอำเภอเชียงของทางสปป.ลาวอนุญาตให้ผ่านด่านโมฮาน
 - การขนส่งทางรถไฟไฮสปีด จากเวียงจันทน์ผ่านด่านรถไฟโมฮาน (มณฑลยูนนาน)
- การขนส่งทางถนน R9/R12 (จังหวัดมุกดาหาร/นครพนม) ผ่านสปป.ลาวและประเทศเวียดนาม ทางกรจีนอนุญาตให้เฉพาะด่านโหย่วอี๋กวางและด่านรถไฟผิงเสียงรวมถึงด่านเหอโข่ว, ด่านเทียนเป่า, ด่านสุ่ยโซ่ว
7. การส่งเสริมการขนส่งทางรางเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงยูนนาน-เวียงจันทน์ ประเด็นนี้เป็นโอกาสของไทย เพราะว่าราคาขนส่งทางรถจากพื้นที่ EEC ไปเปลี่ยนรถไฟที่เวียงจันทน์ไปถึงคุนหมิงเบ็ดเสร็จประมาณ 4,514.5 USD./TEU หรือประมาณ 155,752 บาทระยะเวลาประมาณ 3 วันเศษ ขณะที่การขนส่งทางถนนจากพื้นที่ภาคตะวันออก (EEC)-เชียงของ-โมฮาน-คุนหมิง ค่าใช้จ่ายเบ็ดเสร็จประมาณ 3,701 USD./TEU หรือ 127,688 บาท ระยะเวลาประมาณ 3-4 วันซึ่งเป็นอัตราที่ใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ขนส่งทางรางยังไม่รวมค่าขนส่งรถบรรทุกจากต้นทุนและปลายทางเมื่อรวมกันจะสูงกว่าการขนส่งทางถนนแต่การขนส่งทางรางมีความปลอดภัยมากกว่าจึงเป็นทางเลือกของผู้ประกอบการ

เปรียบเทียบค่าใช้จ่ายขนส่ง

หน่วย : บาท

ค่าขนส่งทางรถไฟ (พื้นที่ EEC-หนองคาย-เวียงจันทน์-คุนหมิง)		ค่าขนส่งทางถนน (พื้นที่ EEC-เชียงของ-ห้วยทราย-โมฮาน-คุนหมิง)	
ค่าใช้จ่ายฝั่งไทย :		ค่าใช้จ่ายฝั่งไทย :	
ค่ายกตู้เพื่อบรรจุ CY/CY	1,688	ค่ายกตู้เพื่อบรรจุ CY/CY	1,688
ค่ารถบรรทุก EEC-ท่านาแล้ง	46,500	ค่ารถบรรทุก EEC-เชียงของ-ห้วยทราย	53,000
ค่าใช้จ่ายสปป.ลาว :		ค่าใช้จ่ายสปป.ลาว :	
ค่าเปลี่ยนรถ ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ใต้	4,200	ค่าเปลี่ยนรถ ห้วยทราย-โมฮาน	40,000
ค่ายกตู้สถานีท่านาแล้ง	1,500		
ค่าใช้จ่ายรถไฟจีน :		ค่าใช้รถบรรทุกจีน :	
ค่าระวางรถไฟ เวียงจันทน์-คุนหมิง (Freight Charge 19,937 หยวน/TEU)	101,864	ค่าเปลี่ยนรถโมฮาน-คุนหมิง-ผู้รับสินค้า	33,000
รวม	155,752	รวม	127,688

หมายเหตุ : 1. ขนส่งทางรางไม่รวมค่าขนส่งต้นทาง/ปลายทางและค่ายกตู้รวมถึงยังไม่รวมค่ายกตู้ 90,000 บาท/TEU

ระยะเวลาประมาณ 3 วัน

2. การขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นแบบ Door to Door ระยะเวลา 3-4 วัน

3. ค่าขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือชิงซู-คุนหมิง เบ็ดเสร็จ 2,713 USD./TEU หรือ 93,598 บาท

ต่อตู้ ระยะเวลา 15-20 วัน