

บทคัดย่อ

การศึกษาเส้นทางการขนส่งตามแนวเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง-กรุงเทพ-นครปฐมที่มีอยู่เดิมเพื่อศึกษาการเชื่อมต่อเส้นทาง ราชบุรี-อำเภอสวนผึ้ง-ช่องตะโกบน ในมิติของโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพื่อเป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งและถ่ายเทสินค้าซึ่งจะเป็นการเปิดเส้นทางใหม่ไปยังชายแดนทางช่องตะโกบนของจังหวัดราชบุรีเพื่อเชื่อมต่อถนนหมายเลข 9. ของประเทศเมียนมาร์ โดยการศึกษาแนวเส้นทางดังกล่าว นั้นประกอบด้วยมุมมองความเป็นไปได้ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์โดยเน้นให้จังหวัดราชบุรีเป็นศูนย์กระจายสินค้าและผลิตภัณฑ์ได้จากพืชเศรษฐกิจหลักคืออ้อยและมันสำปะหลัง(ในรูปของน้ำตาลและแป้งมัน สำหรับเป็นผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก) รวมถึงปัจจัยด้านผลกระทบของการพัฒนาด้านชายแดนเศรษฐกิจช่องทางตะโกบนและการรองรับด้านผลกระทบของการเคลื่อนย้ายแรงงานสู่การเป็นประชาคมอาเซียน

จากการศึกษาและออกแบบแนวทางเลือกที่ 1. (ระยะทางจาก กม.0+0.000 – กม.91+174 รวมระยะทาง 91.174 กิโลเมตร) และแนวทางเลือกที่ 2. (ระยะทางจาก กม.0+0.000 – กม.93+219 รวมระยะทาง 93.219 กิโลเมตร) ทางด้านวิศวกรรมพบว่า แนวทางเลือกที่ 1. มีระยะทางที่สั้นกว่าแนวทางเลือกที่ 2. ประมาณ 2.04 กิโลเมตรและมีลักษณะทางด้านเรขาคณิตที่ดีกว่าเนื่องเพราะว่าการที่มีโค้งทางราบน้อยกว่าแสดงว่ามีเส้นทางคดเคี้ยวที่น้อยซึ่งจะผู้ขับขี่สามารถใช้เส้นทางได้สะดวกและปลอดภัยมากกว่า ส่วนโค้งดิ่งนั้นมีจำนวนเกือบเท่ากัน อีกทั้งมีความลาดชัน-ความคดเคี้ยว การตัดผ่านทางน้ำธรรมชาติและความยาวรวมของสะพาน รวมถึงงานป้องกันเสถียรภาพคันทางและการป้องกันกัดเซาะของแนวทางเลือกที่ 2. นั้นมีปัจจัยที่มากกว่าแนวทางเลือกที่ 1.

อย่างไรก็ตามปัจจัยมูลค่าก่อสร้างด้านเศรษฐศาสตร์การลงทุนของโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ (ถนน) ที่ได้จากการออกแบบความเป็นไปได้ของการก่อสร้างเบื้องต้นโดยใช้ราคาวัสดุจากแหล่งในจังหวัดราชบุรี ดังนั้นเมื่อรวมวัสดุทุกรายการแล้วราคาค่าก่อสร้างถนนของแนวที่ได้รับการคัดเลือก พบว่าแนวทางเลือกที่ 2. นั้นมีราคาค่าก่อสร้างสูงกว่าซึ่งทำให้ราคาค่าก่อสร้างรวมทั้งโครงการสูงตามไปด้วย ดังนั้นหากเปรียบเทียบปัจจัยด้านการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพียงปัจจัยเดียวจึงสามารถสรุปได้ว่า ทางเลือกที่ 1. มีความเหมาะสมมากกว่าแนวทางเลือกที่ 2. ที่จะใช้เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งตามแนวเส้นทาง ท่าเรือแหลมฉบัง – นครปฐม – ถนนเพชรเกษม(ทางหลวงหมายเลข 4, AH2) – จ.ราชบุรี – แยกเจดีย์หัก – เส้นทางหลวง 3087 – ด้านเศรษฐกิจตะโกบน สอดคล้องกับปัจจัยด้านต้นทุนวงจรชีวิตผลิตผลเศรษฐกิจอ้อยและมันสำปะหลัง(ในรูปของน้ำตาลและแป้งมัน สำหรับเป็นผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออก) ในพื้นที่จังหวัดราชบุรีและสินค้าอื่นพบว่าตลอดแนวเส้นทางเลือกที่ 1. ซึ่งเป็นแนวทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับใช้เป็นเส้นทางขนส่งด้านโลจิสติกส์ และมีมูลค่าของการลงทุนด้านการก่อสร้างประมาณ 4,311.80 ล้านบาท สำหรับฝั่งไทยและจากการวิเคราะห์ดังกล่าวทำให้ทราบว่าเมื่อรัฐบาลไทยจะลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ นอกจากฝั่งไทยแล้วอาจจะต้องพิจารณาถึงโครงสร้างพื้นฐานชายแดนในฝั่งของเมียนมาร์อีกประมาณ 1,379 ล้านบาท ซึ่งทางรัฐบาลไทยอาจจะต้องมีการพิจารณาการให้กู้ที่ดอกเบี้ยต่ำ ดังนั้นเมื่อพิจารณาปัจจัยด้านต่างๆในบริบทของเศรษฐศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ทั้งฝั่งไทยและเมียนมาร์แล้วพบว่าการพัฒนาช่องทางตะโกบน จังหวัดราชบุรี สำหรับเป็นด่านชายแดนเศรษฐกิจถาวรมีมูลค่า 5,690.80 หรือประมาณ 5,691 ล้านบาทเศษ กล่าวคือ

EIRR	=	สูงกว่า 12% ทั้ง 3 กรณี
NPV (อัตราส่วนลด 12%)	=	เป็นบวก
B/C ratio (อัตราส่วนลด 12%)	=	สูงกว่า 1 ทั้ง 3 กรณี

โดยทั่วไปโครงการที่มี EIRR สูงกว่า 12%, NPV เป็นบวก และ B/C ratio สูงกว่า 1 เป็นโครงการที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

ด้านการเคลื่อนย้ายแรงงานต่างด้าวของการรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทั้ง 3 สัญชาติที่ขออนุญาตทำงานในจังหวัดราชบุรี จำแนกตามประเภทกิจการโดยมีแรงงานประเทศเมียนมาร์ 89.27% กัมพูชา 6.96% และ ลาว 3.77% ตามลำดับ ซึ่งเมื่อพิจารณาเฉพาะแรงงานเมียนมาร์ตามประเภทกิจการเนื่องจากเกี่ยวข้องกับงานวิจัยโดยตรงพบว่ามีการทำงานในกิจการเกษตรและปศุสัตว์ 33.95% เนื่องจากประชาชนในจังหวัดราชบุรีมีอาชีพเกษตรและปศุสัตว์เป็นหลักและมีการทำงานในกิจการประมง 0.04% พิจารณาตามอำเภอ พบว่ามีการทำงานที่อำเภอเมือง 26.49% และทำงานที่อำเภอวัดเพลงน้อย 0.52% เนื่องจากเป็นอำเภอที่มีพื้นที่การประกอบอาชีพไม่หลายหลายสาขาวิชาชีพเนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ในการเพาะปลูกพืชทางการเกษตรและมากกว่า 90% เป็นแรงงานประเภทไม่มีฝีมือ (Unskill labour)

เช่นเดียวกันประเด็นด้านสังคมสำหรับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานตามแนวเส้นทางโลจิสติกส์ของจังหวัดราชบุรี พบว่าประชาชนมีความต้องการที่จะให้มีการเปิดด่านการค้าระหว่างประเทศเพราะจะทำให้ภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม รวมไปถึงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดราชบุรีมีแนวโน้มการเติบโตทางด้านธุรกิจมากยิ่งขึ้นและที่สำคัญควรมีการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้กับประชาชนและผู้เกี่ยวข้องให้รับรู้ถึงข้อมูลข่าวสารในทุกๆด้านและที่สำคัญภาคเกษตรกรรมเป็นภาคส่วนที่ต้องการให้มีการเปิดด่านการค้าชายแดนที่ช่องตะโกบนเพื่อเป็นช่องทางหนึ่งในการส่งสินค้าทางภาคการเกษตรไปยังต่างประเทศ

The existing transport route starting from Lamchabang sea port – Bangkok - Nakhonpathom province was studied in the terms of logistic and supply chain. An extend from the previous route, the new route starting from Ratchaburi- Suanpuang- Chong-Tagobon border will be studied which will be promoted to be the new transportation and transfer of goods route from Thailand to Myanmar via Chong-Tagobon border checkpoint, Ratchaburi province to the Highway No.9 of Myanmar. The study of the routes includes such a possibility of infrastructure and logistic systems which focuses on promoting Ratchaburi province as a distribution center, particularly the main agriculture products for export such as sugarcane (sugar) and cassava (cassava flour). The study includes the impact of border economic development via Chong-Tagobon and labor migration towards the ASEAN Community.

However, the value of construction investment in economic infrastructure, logistics (road) from the preliminary construction design using materials from a source in the Ratchaburi province is investigated. Comparing the cost of all materials used for the road construction shows that the route No.2 is higher than route No.1 which makes the cost of overall construction project is also higher than that of route No.1. Then, if considers only the investment in infrastructure, it can be concluded that the route No.1 is more appropriate than route No.2 which could be used as the logistic route from Laemchabang port- Nakhonpathom-Highway No.4 – Ratchaburi - Jedeehak intersection- Highway No. 3087 and Chong-Takobon border checkpoint. For economic analysis, it can be seen that route No.1 is the most appropriate choice with the value of the investment approximately 4,311.80 million baht. Also, such analysis indicates that if the government of Thailand decides to invest in this project, it is not only for Thailand side but also they should consider investing in the important infrastructure in the border area including at Myanmar side which can be calculated as approximately 1,379 million baht to support the connection of the two countries in economy. Thus, when considering various factors in the system of economics, infrastructure, logistics both Thailand and Myanmar, it found that to develop the Chong -Tagoban border, Ratchaburi province as a permanent economic border, the total value of investment is about 5,690.80 million baht. For the project evaluation found that:

EIRR	=	>12% for 3 cases
NPV (rate 12%)	=	positive
B/C ratio (rate 12%)	=	>1 for 3 cases

จ

Generally, the project, which EIRR value is higher than 12%, NPV is positive and B/C ratio is higher than 1, is worth to invest.

For the labor mobility factor, there are three nationalities to be allowed to work in Ratchaburi which are Myanmar 89.27 %, Cambodia 6.96% and Laos 3.77 % respectively. However, considering only labor from Myanmar with different business type, the research shows that they have worked in agriculture and livestock sectors as equal to 33.95 % and the fishery sector as equal to 0.04 %. When consider in the term of the working place, it found that a large number of worker is working at the capital district (26.49 %) and at Wat PlenkNoi district (0.52 %).

For social issues, the development of infrastructure along the logistic route of Ratchaburi, it found that people have a need to open the border trade because it could expand the business in agriculture sector, industrial sector and tourism industry of Ratchaburiprovince. Therefore, the first government responsibility is to distribute information to the public and related stakeholders to recognize the information in all aspects. Particularly, agriculture sector want to open this border because they want to have a new route to deliver the agricultural product to overseas.