

รายงานโอกาสและช่องทางธุรกิจของไทยในจีน

อุตสาหกรรมบริการจัดการขนส่งสินค้า

1. นิยามและขอบเขต

การผลิตสินค้าและการค้ามีความสำคัญมากกับการสร้างรายได้ให้กับประเทศ ซึ่งธุรกิจที่ช่วยสนับสนุนการผลิตและการค้าก็คือ ธุรกิจขนส่งสินค้า และด้วยสภาวะตลาดที่มีการเปิดกว้างให้มีการแข่งขันแบบเสรี ทำให้ผู้ประกอบการหลายรายหันมาพัฒนาและทำในสิ่งที่ตนถนัดเท่านั้น และตัดหน้าที่ในกิจกรรมอื่นๆ ที่ตนไม่ถนัดหรือไม่สำคัญมาก ไปว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกกระทำแทน ตามแนวปฏิบัติที่เรียกว่า “Outsourcing” ซึ่งการขนส่งสินค้านี้มักเป็นกิจกรรมลำดับต้นๆ ที่ผู้ประกอบการตัดสินใจว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกเป็นผู้รับผิดชอบในกิจกรรมดังกล่าวแทน ดังนั้น ธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าจึงเป็นธุรกิจที่ได้รับความสำคัญมากขึ้นในยุคปัจจุบัน

ตามกรอบการจำแนกธุรกิจบริการขององค์การการค้าโลก (WTO) ได้จัดประเภทธุรกิจบริการด้านการขนส่ง (Transport Service) ออกเป็น 9 ประเภท ตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ บริการขนส่งทางทะเล บริการขนส่งทางน้ำ บริการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางอวกาศ บริการขนส่งทางราง บริการขนส่งทางถนน การขนส่งทางท่อ บริการเสริมเพื่อการขนส่งทุกประเภท และบริการขนส่งประเภทอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ข้างต้น

ทั้งนี้ การให้บริการขนส่งในแต่ละรูปแบบผู้ให้บริการอาจจะเป็นผู้ให้บริการขนส่งด้วยตนเอง เช่น สายเรือหรือสายการบิน หรือเป็นผู้ให้บริการที่ทำหน้าที่เป็นแค่ตัวแทนในการจัดการด้านการขนส่งก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงโอกาสการลงทุนในธุรกิจบริการขนส่งสินค้าในจีนของผู้ประกอบการไทยแล้ว การลงทุนเป็นผู้ให้บริการเองในแต่ละรูปแบบของการขนส่งเป็นสิ่งที่ยากเนื่องจากกิจการขนส่งเกือบทุกรูปแบบรวมถึงการจัดการด้านคลังสินค้าภายในจีน ยังอยู่ภายใต้การดำเนินการของวิสาหกิจของรัฐบาลขนาดใหญ่ และการขนส่งกระจายสินค้าข้ามมณฑลจะมีเพียงวิสาหกิจที่สังกัดรัฐบาลปักกิ่งไม่กี่รายเท่านั้นที่ให้บริการได้ทั่วทั้งประเทศ นอกจากนี้ธุรกิจด้านการขนส่งและกระจายสินค้าภายในจีน ยังคงผูกขาดโดยวิสาหกิจของรัฐ 2-3 ราย เช่น กลุ่ม China National Foreign Trade Transportation หรือเรียกชื่อย่อว่า กลุ่ม SINOTRANS เป็นกลุ่มวิสาหกิจสังกัดรัฐบาลกลาง ที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าใหญ่ที่สุดและมีเครือข่ายการขนส่งหลากหลาย ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และกลุ่ม China Ocean Shipping หรือที่เรียกกันว่ากลุ่ม COSCO ถือเป็นวิสาหกิจของรัฐบาลที่ให้บริการขนส่งทั้งภายในและนอกประเทศ โดยเฉพาะด้านการขนส่งเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของกลุ่ม COSCO ถือเป็นอันดับ 1 ของจีน ส่วนอีกกลุ่มคือ China Shipping Group เป็นรัฐวิสาหกิจด้านพาณิชย์นาวีใหญ่เป็นอันดับ 2 ของจีน มีกองเรือมากกว่า 340

ลำ เป็นเรือบรรทุกตู้สินค้ามากกว่า 100 ลำ โดยในปัจจุบันมีเพียงบริษัทเอกชนต่างชาติรายใหญ่ไม่กี่ราย อย่างเช่น DHL และ Kerry Logistics ที่เริ่มมีบทบาทในการขนส่งสินค้าภายในจีน¹

การศึกษาในครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาในธุรกิจที่ผู้ประกอบการไทยพอจะมีศักยภาพที่จะดำเนินการได้และมีความเสี่ยงไม่มากนัก คือ ผู้ให้บริการที่เป็นแค่นายหน้าหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยมุ่งศึกษาที่อุตสาหกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarder) สาขาหนึ่งที่ไม่ได้ศึกษาผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศควบคู่ด้วย เนื่องจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญในเส้นทางและต้องมีความรู้ในรูปแบบและวิธีการของการขนส่งที่เหมาะสมกับภูมิประเทศท้องถิ่น รวมถึงต้องมีความสามารถในการรวบรวมสินค้าให้ได้ในปริมาณมากเพื่อความสามารถในการบริหารต้นทุน ซึ่งข้อจำกัดดังกล่าวถือเป็นจุดแข็งของผู้ให้บริการท้องถิ่น ดังนั้น การให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงน่าจะมีโอกาสมากกว่าสำหรับผู้ประกอบการไทย ทั้งนี้ตามกรอบการจำแนกธุรกิจบริการขององค์การการค้าโลกตั้งประเภทบริการที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น ได้จัดให้บริการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่ในบริการประเภทที่ 8 บริการเสริมเพื่อการขนส่งทุกประเภท

สำหรับมาตรฐานการจัดประเภทอุตสาหกรรมประเทศไทย (Thailand Standard Industrial Classification, TSIC) ได้จัดหมวดหมู่ของธุรกิจ “ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ให้อยู่ในหมวดใหญ่ I การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม กลุ่มย่อยบริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่ง อันหมายความว่า

“ผู้ให้บริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งมีได้จัดประเภทไว้ในที่อื่น เช่น นายหน้าขนส่งทางเรือและอากาศยาน ตัวแทนพิธีการทางศุลกากร การตรวจสอบสินค้า การขนถ่ายน้ำหนักรถและการชักตัวอย่างสินค้า”

โดยทั่วไปผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะมีหน้าที่ให้บริการแก่ผู้นำเข้า-ส่งออก โดยการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางเรือ หรืออาจรวมถึงการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transportation) เป็นผู้บริหารจัดการจัดรูปแบบการขนส่งและเป็นตัวกลางประสานงานระหว่างผู้ส่งสินค้าหรือผู้ขายและผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่งกับผู้รับสินค้าหรือผู้ซื้อ การให้บริการโดยทั่วไปของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในปัจจุบันมีดังนี้

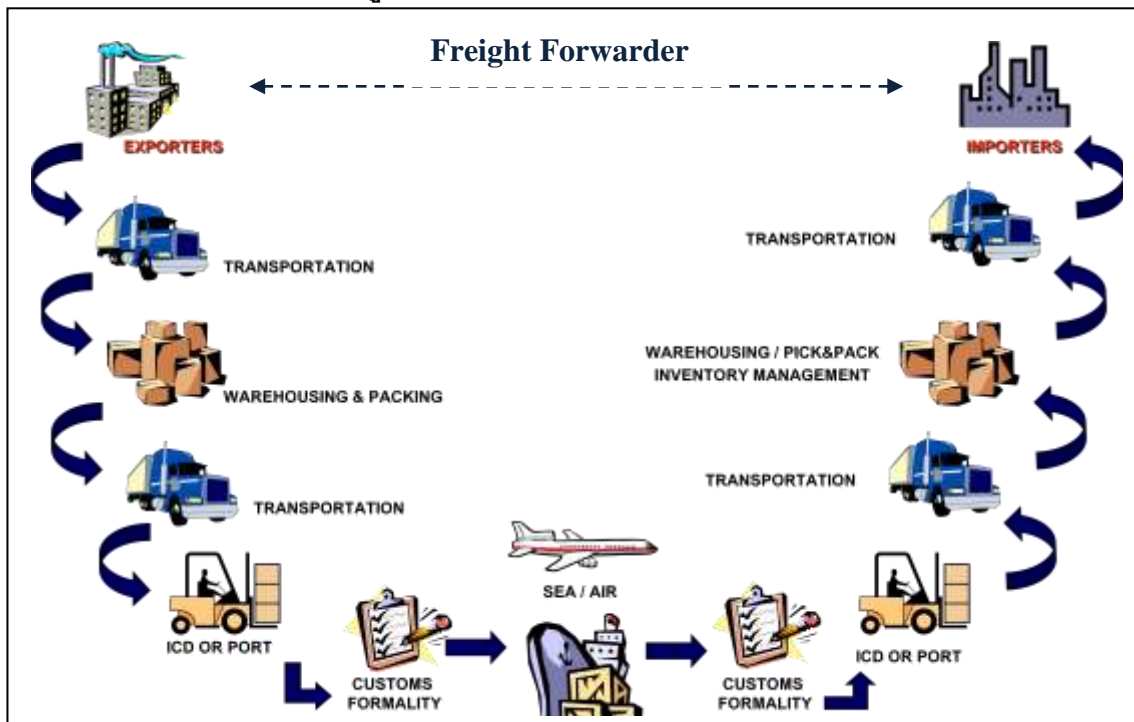
- 1) เป็นตัวแทนในการดำเนินการต่างๆกับธนาคาร
- 2) เป็นตัวแทนในการเดินพิธีการศุลกากรให้กับทั้งผู้ส่ง และ/หรือ ผู้รับมอบสินค้า
- 3) บริการจัดหาและติดต่อผู้รับขนส่งสินค้า

¹ โครงการ การศึกษาเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน

เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา สินค้าส่งออกไปยังจีน, ดร.เจริญชัย ไชยมพัตรภรณ์ และคณะ, 2551

- 4) บริการทางด้านคลังสินค้าในการจัดเก็บดูแลรักษา สินค้า เพื่อรอการจัดส่ง
- 5) บริการบรรจุหีบห่อสินค้า
- 6) ดำเนินการรับส่งสินค้าภายในประเทศ
- 7) ให้บริการและคำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารโลจิสติกส์
- 8) ให้บริการเกี่ยวกับการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งสินค้าหลายๆรายภายใต้ใบตราส่งใบเดียว
- 9) การให้บริการกระจายสินค้า
- 10) การให้บริการรับสินค้าจากตัวผู้ส่งไปส่งยังผู้รับสินค้าโดยตรง
- 11) บริการจัดการและวางแผนการขนส่งแบบบูรณาการโดยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

รูปที่ 1 ขั้นตอนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและขอบเขตการให้บริการ
ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



ที่มา : ปรับปรุงจากบทบรรยายเรื่องวิธีการคัดเลือกผู้รับจัดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพTIFFA

จากภาพพิจารณาได้ว่าบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือ การเป็นสะพานเชื่อมระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายสินค้า ในสองประเทศใดๆหรืออาจมากกว่าสองประเทศก็เป็นได้ อุตสาหกรรมบริการดังกล่าวจึงเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินการได้ด้วยดี นอกจากนี้ ยังเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนเงินตราจากต่างประเทศที่สำคัญ อันนำมาซึ่งการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศและของโลก

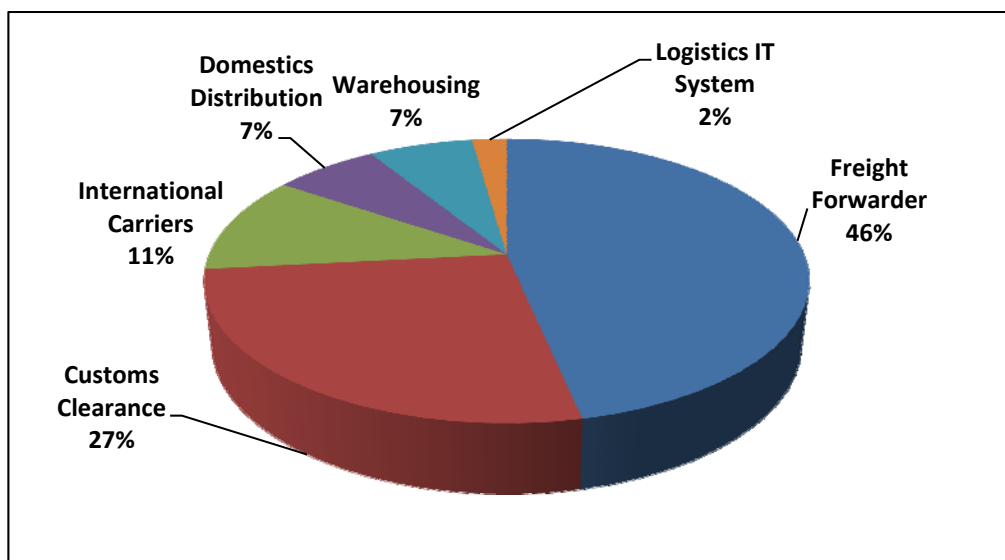
² สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. *โครงการพัฒนาผู้ประกอบการด้านการบริการทางการเงินทางการค้า*. บทที่ 3 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ.

2. ภาพรวมอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

2.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรมในประเทศไทย

จากการสำรวจโครงสร้างผู้ให้บริการในธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider) ในประเทศไทย พบว่าบริการที่เป็นธุรกิจหลักของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ คือ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รองลงมาได้แก่ ผู้ให้บริการดำเนินพิธีการผ่านศุลกากร (Customs Clearance) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Carriers) ผู้ให้บริการรับกระจายสินค้า (Domestic Distribution) ผู้ให้บริการรับฝากสินค้า (Warehousing) และผู้ให้บริการจัดการระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Logistics IT System) ตามลำดับ³

รูปที่ 2 สัดส่วนในแต่ละธุรกิจของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไทย

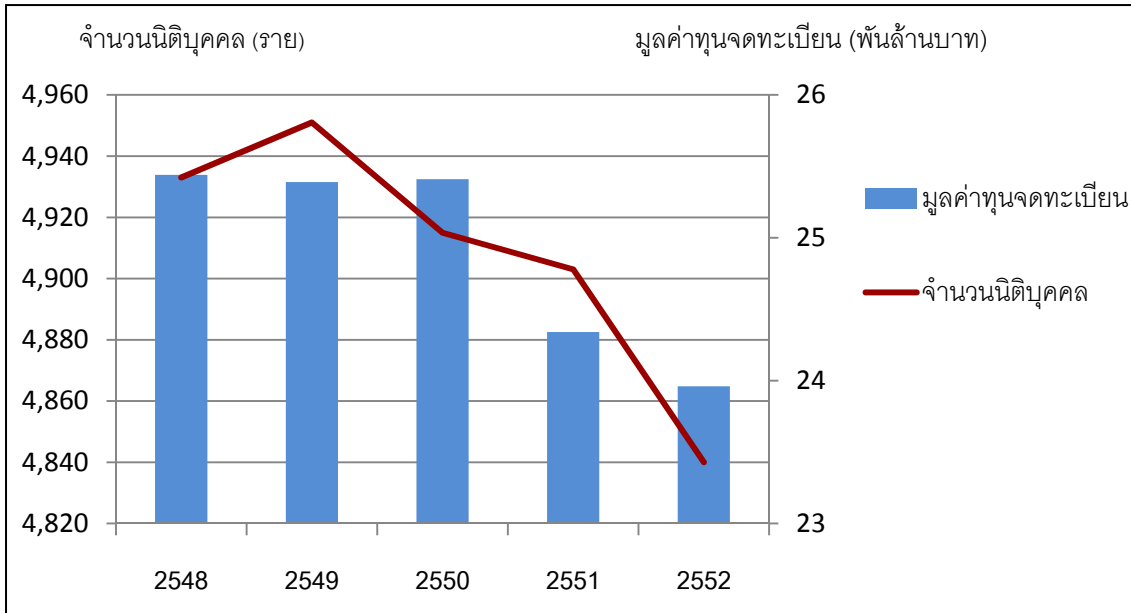


ที่มา : ศูนย์วิจัยด้านโลจิสติกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สำหรับข้อมูลด้านจำนวนผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไต้หวัน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ได้จัดประเภทผู้ให้บริการผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่ในหมวดใหญ่ 1 การขนส่ง การจัดเก็บสินค้าและการคมนาคม หมวดย่อย 63099 บริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่ง (ตั้งคำจำกัดความในมาตรฐานการจัดประเภทอุตสาหกรรมประเทศไทย) โดยในปี พ.ศ. 2552 มีจำนวนนิติบุคคลที่คงอยู่ในกลุ่มดังกล่าว 4,840 ราย มีมูลค่าทุนจดทะเบียนในกลุ่มอุตสาหกรรมทั้งสิ้น 23.96 พันล้านบาท ดังภาพ

³ โครงการศึกษาเรื่อง "มาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSP) เพื่อรองรับการเปิดเสรีการค้าไทย-จีน", ศูนย์วิจัยด้านโลจิสติกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

**รูปที่ 3 จำนวนนิติบุคคลและมูลค่าทุนจดทะเบียน
ในธุรกิจบริการอื่นซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของไทยในปี พ.ศ. 2549 -2552**



ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

นอกจากนี้ กรมพัฒนาธุรกิจการค้าได้มีการแบ่งขนาดผู้ประกอบการในกลุ่มดังกล่าวตามจำนวนสินทรัพย์รวม พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่มีการแสดงผลประกอบการทางการเงินเป็นนิติบุคคลขนาดกลาง ส่วนนิติบุคคลขนาดใหญ่และขนาดเล็กมีจำนวนผู้ประกอบการเท่ากัน ดังรายละเอียดในตาราง

ตารางที่ 1 จำนวนผู้ประกอบการในธุรกิจบริการอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง ในปี พ.ศ. 2550

ขนาด	จำนวนนิติบุคคล	เกณฑ์ (จำนวนสินทรัพย์ : บาท)
เล็ก (S)	1,029	จำนวนสินทรัพย์ ≤ 1,243,407 บาท
กลาง (M)	1,372	1,243,408 ≤ จำนวนสินทรัพย์ ≤ 7,353,120
ใหญ่ (L)	1,029	7,353,120 ≤ จำนวนสินทรัพย์
รวม	3,430	***ในปีดังกล่าวมีผู้ประกอบการที่ไม่แสดงผลประกอบการทางการเงิน 1,485 ราย

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (พ.ศ. 2552)

ทั้งนี้ ข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ไม่นับรวมผู้ประกอบการซึ่งไม่มีผลประกอบการทางการเงินแสดงจำนวน 1,485 ราย นอกจากนี้เมื่อพิจารณาถึงการลงทุนตามสถิติพบว่ามูลค่าการลงทุนจากสถิติไทยมีมากที่สุด อันดับสองได้แก่ สถิติชาติเบอร์มิวดา ซึ่งมีเพียงสองบริษัทที่เข้ามาลงทุน คือ บริษัทซีวา

เฟรท (ประเทศไทย) จำกัดและบริษัทยูไนเต็ด ไทย ชิปปิ้ง จำกัด รองลงมาได้แก่การลงทุนจากสัญชาติญี่ปุ่น และสิงคโปร์ ดังข้อมูลในตาราง ⁴

**ตารางที่ 1 ข้อมูลการลงทุนรวมแบ่งตามสัญชาติการลงทุน
ในธุรกิจบริการอื่นๆ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของไทยจนถึงปี พ.ศ. 2553**

ลำดับ	สัญชาติ	จำนวนนิติบุคคล (ราย)	มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	มูลค่าการลงทุน (%)
1	ไทย	3,331	16,311.27	85.18
2	เบอร์มิวดา	2	1,325.47	6.92
3	ญี่ปุ่น	63	611.14	3.19
4	สิงคโปร์	63	155.49	0.81
5	มาเลเซีย	34	143.49	0.75
6	จีน	54	113.31	0.59
7	รัสเซีย	3	83.14	0.43
8	สหรัฐอเมริกา	28	65.54	0.34
9	ไต้หวัน	25	33.67	0.18
10	ฮ่องกง	19	33.08	0.17
	อื่นๆ	180	273.51	0.01
	รวม	3,802	19,149.11	100

ที่มา : กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (ข้อมูล ณ วันที่ 13 มกราคม 2553)

⁴ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์. ฐานข้อมูลธุรกิจ, ข้อมูลการลงทุนตามสัญชาติ. สืบค้นเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2553 จาก <http://knowledgebase.dbd.go.th/DBD/Main/login.aspx>

2.2 วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

ธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย มีการพัฒนาควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเริ่มได้รับความสนใจและเริ่มพัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 จากการที่รัฐบาลได้กำหนดให้โลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติ สืบเนื่องมาจนถึงปัจจุบันแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554) ยังคงระบุถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างการผลิตให้สมดุลและยั่งยืน⁵ โดยในปีพ.ศ. 2548 ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 19 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ทั้งนี้รัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายการลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้อยู่ที่ร้อยละ 16 ภายในปี พ.ศ. 2554⁶

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังกล่าวทำให้ในปัจจุบันธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยมีผู้ให้บริการอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้สภาพแวดล้อมในตลาดมีสภาพการแข่งขันที่รุนแรง เนื่องจากมีผู้ให้บริการในตลาดหลายราย ซึ่งแต่ละรายต่างมีกลยุทธ์และบริการที่หลากหลายตามความต้องการของผู้ส่งสินค้า ทำให้ผู้ส่งสินค้ามีโอกาสในการเลือกผู้ให้บริการได้อย่างอิสระตามความต้องการของตน นอกจากนี้ จากการที่กลุ่มประเทศอาเซียนได้ประกาศอย่างชัดเจนในปี พ.ศ.2558 เป็นปีเป้าหมายในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) หรือ AEC และได้กำหนดให้เร่งเปิดเสรีภาคบริการใน 5 สาขาเร่งรัด ได้แก่ สาขาสุขภาพ สาขาคอมพิวเตอร์และโทรคมนาคม สาขาท่องเที่ยว สาขาขนส่งทางอากาศภายในปี พ.ศ.2553 และสาขาโลจิสติกส์ภายในปี พ.ศ.2556 ส่วนสาขาบริการอื่นๆ ให้เปิดตลาดเสรีภายในปี พ.ศ.2558 ตามลำดับ⁷ การเปิดเสรีดังกล่าวจะทำให้ตลาดขยายกว้างขึ้น ในขณะที่เดียวกันก็ทำให้การแข่งขันเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน

การพัฒนาในอุตสาหกรรมดังกล่าวส่งผลให้ผู้ประกอบการในธุรกิจผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของไทยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นโดยสามารถวิเคราะห์ถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการไทยในการขยายการลงทุนไปยังต่างประเทศได้ ดังข้อมูลในตารางด้านล่าง ทั้งนี้ การวิเคราะห์ดังกล่าวมุ่งวิเคราะห์เฉพาะกลุ่มผู้ให้บริการขนาดใหญ่ของไทย ซึ่งนับว่าเป็นกลุ่มที่มีความพร้อมต่อการออกไปลงทุนรวมถึงพร้อมต่อการแข่งขันกับต่างชาติ

⁵ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550-2554)*. สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2553, จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=139>

⁶ สำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (กุมภาพันธ์ 2550). *ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554)*. สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 จาก <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=118>

⁷ บทความ "ไทย" สร้างเครือข่ายบุกอาเซียน รับมือเปิดเสรีธุรกิจขนส่ง-โลจิสติกส์. สืบค้นเมื่อวันที่ 7 มกราคม 2553, จาก http://www.logisticsdigest.com/index.php?option=com_content&task=view&id=738&Itemid=72

**ตารางที่ 2 วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค
ของผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย**

จุดแข็ง	จุดอ่อน
<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ให้บริการรายใหญ่มักมีการปรับรูปแบบการบริการที่เป็นมาตรฐาน มีการปรับใช้มาตรฐานสากล (ISO) ในการกำหนดขั้นตอนการให้บริการเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ - การเสนอบริการที่ครอบคลุมและครบวงจร ตั้งแต่ต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง - ความเชี่ยวชาญในการกระจายสินค้าในประเทศไทย 	<ul style="list-style-type: none"> - การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ในการให้บริการ - ขาดเครือข่ายเป็นพันธมิตร ในต่างประเทศ ทำให้ขอบเขตการให้บริการยังสู้บริษัทต่างชาติไม่ได้
โอกาส	อุปสรรค
<ul style="list-style-type: none"> - การเปิดเสรีด้านบริการทั้งจากกรอบความตกลงของประเทศในกลุ่มอาเซียน และกรอบความตกลงอาเซียน-จีน ทำให้สามารถขยายการบริการได้อย่างเสรีมากขึ้น ตลาดมีขนาดใหญ่ขึ้น - การเปิดเสรีการค้าระหว่างประเทศจะทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างแต่ละประเทศมีมากขึ้น - การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ที่เชื่อมระหว่างประเทศจีน-เวียดนาม-ลาว-กัมพูชา-ไทย-พม่า ทำให้โอกาสการกระจายสินค้าข้ามแดนด้วยรถยนต์และรถไฟมีมากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> - การแข่งขันด้านราคาที่มีอย่างรุนแรง เป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาบริการที่มีคุณภาพ - ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง เช่น สายเรือ สายการบิน พัฒนาการให้บริการมาสู่รูปแบบของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้ามากขึ้น จึงเพิ่มการแข่งขันในธุรกิจให้รุนแรงขึ้น - การขยายธุรกิจของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากต่างชาติ ซึ่งมีเครือข่ายการขนส่งที่กว้างขวางและอำนาจต่อรองด้านการขนส่งก็สูงกว่าผู้ประกอบการทั่วไป

2.3 นโยบายการส่งเสริมของรัฐบาลไทยในอุตสาหกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สำหรับอุตสาหกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น รัฐบาลไทยยังไม่ได้มีนโยบายเฉพาะในการส่งเสริมผู้ประกอบการ แต่ได้มีการส่งเสริมในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ซึ่งได้ส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่องดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น ทำให้อุตสาหกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อันเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องจึงได้รับประโยชน์ด้วยแม้จะไม่ใช่ประโยชน์ทางตรงก็ตาม โดยผลประโยชน์ที่ผู้ให้บริการในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะได้รับ เช่น กระบวนการด้านการขนส่งที่สะดวกรวดเร็วขึ้น ปริมาณสินค้าในการขนส่งจากต่างประเทศที่เพิ่มขึ้นจากการมีสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับที่ดี รวมถึงโอกาสทางธุรกิจที่มากขึ้น โดยผู้ให้บริการบางรายอาจมีการขยายธุรกิจไปยังธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

นโยบายการสนับสนุนในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์นั้น กระทรวงอุตสาหกรรมโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ออกนโยบายส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ เช่น กิจกรรมเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ กิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย กิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย รายละเอียดของเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ดังตาราง⁸

**ตารางที่ 3 ประเภทกิจการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน**

ประเภท	เงื่อนไข	สิทธิประโยชน์
7.8.10 กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park)	<ol style="list-style-type: none"> จะต้องมีที่ดินขนาดไม่น้อยกว่า 200 ไร่ และมีการลงทุนก่อสร้างคลังสินค้าให้เช่าหรือขาย โดยมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 50,000 ตารางเมตร จะต้องตั้งในพื้นที่รัศมีไม่เกิน 50 กิโลเมตร จากบริเวณท่าเรือท่าอากาศยาน ด่านชายแดนศุลกากร สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot -ICD) หรืออยู่ในเขตประกอบการเสรีหรือเขตปลอดอากร (FreeZone) 	<ol style="list-style-type: none"> ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรทุกเขต ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ทุกเขต สิทธิและประโยชน์อื่นให้ได้รับตามหลักเกณฑ์ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 1/2543 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2543

⁸ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน.(15 ตุลาคม 2552). *บัญชีประเภทกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุน*. สืบค้นเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2553 จาก http://www.boi.go.th/thai/about/eligible_activities.asp

ประเภท	เงื่อนไข	สิทธิประโยชน์
	<ol style="list-style-type: none"> 3. จะต้องจัดให้มีพื้นที่บางส่วนหรือทั้งหมดเป็นเขตประกอบการเสรี หรือ เขตปลอดอากร (Free Zone) 4. จะต้องจัดให้มีสถานีเปลี่ยนถ่ายขึ้น-ลง ตู้คอนเทนเนอร์หรือสถานีรถบรรทุกและสถานีเก็บและรับฝากตู้คอนเทนเนอร์อย่างน้อยไม่ต่ำกว่า 50 ตู้ 5. จะต้องมีระบบโทรคมนาคมหลักที่มีการวางสายสื่อสารแบบความเร็วสูงจากเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ไปยังศูนย์กลางสื่อสารโทรคมนาคมในประเทศและระหว่างประเทศ 6. จะต้อง มีผู้ถือหุ้นไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน 7. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 	
<p>7.10 กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย (Distribution Center - DC)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. จะต้องเป็นศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัยควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ ตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ 2. รับฝากสินค้านำเข้าได้เฉพาะที่เสียภาษีอากรหรือของที่ใช้สิทธิและประโยชน์อื่นซึ่งผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว เช่น สินค้าที่ได้รับยกเว้นหรือลดหย่อนอากรขาเข้าตามมาตรการส่งเสริมการลงทุน หรือของอื่นๆ ที่อธิบดีกรมศุลกากรกำหนด 	<p>ให้ได้รับสิทธิและประโยชน์ทางภาษีอากรเฉพาะการยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรทุกเขต</p>

ประเภท	เงื่อนไข	สิทธิประโยชน์
<p>7.11 กิจกรรมศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center - IDC)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. จะต้องเป็นศูนย์กระจายสินค้าไปต่างประเทศที่ให้บริการขนส่ง / จัดส่ง เก็บรักษา บรรจุ และบริหารสินค้าคงคลังของลูกค้า 2. จะต้องกระจายสินค้าไปต่างประเทศไม่น้อยกว่า 5 ประเทศ 3. จะต้องมีอุปกรณ์จัดเก็บและขนถ่ายที่ทันสมัย 4. จะต้องมีระบบควบคุมบริหารคลังสินค้าด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีระบบติดตามสินค้าแบบOnline (Track & Trace) ตามที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ 5. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรทุกเขต 2. หากตั้งโรงงานในเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี หากตั้งโรงงานนอกเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 5 ปีทุกเขต <i>ทั้งนี้ รายได้ที่จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ต้องเป็นรายได้จากค่าบริหารจัดการเท่านั้น ไม่รวมถึงรายได้จากการขนส่งภายในประเทศ รายได้พิธีการศุลกากร และรายได้การจูงระวางเรือหรือเครื่องบิน</i> 3. กรณีตั้งโรงงานนอกเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หากยื่นคำขอรับการส่งเสริมภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ให้ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี ทุกเขต

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

2.4 ผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย

ผู้ให้บริการในประเทศไทยซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนาดใหญ่ นั้น ส่วนใหญ่มักเป็นบริษัทที่มีการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติและตั้งเป็นบริษัทสาขาในประเทศไทย เพื่อสร้างเครือข่ายด้านการขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการของไทยซึ่งได้ขยายเครือข่ายให้ทัดเทียมบริษัทต่างชาติก็ยังมีเช่นกัน ดังข้อมูลในตาราง

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ขอบเขตการให้บริการ	ที่อยู่	หมายเหตุ
Leo Global Logistics Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) ทั้งทางอากาศ ทางทะเลและทางถนน - บริการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าประเภทของเหลวหรือก๊าซ สินค้าขนาดใหญ่ (Project & Heavy Lift) และสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (Perishable Goods) - บริการรับขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (Cross Boarder) - บริการประกันภัยสินค้า - บริการบรรจุสินค้า - บริการด้านคลังสินค้า - บริการด้านพิธีการศุลกากร 	<p>สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป และเอเชีย</p> <p><i>** บริษัท มี เครือข่าย พันธมิตรกว่า 250 บริษัท ทั่วโลก ทำให้สามารถ ให้บริการบริหารจัดการขนส่ง สินค้าได้ในประเทศสำคัญ ทั่วโลก โดยเฉพาะการส่ง สินค้าไปในทวีปอเมริกาเหนือและแคนาดา</i></p> <p><i>** บริษัท ยังไม่ได้มีการ ลงทุนในจีนโดยตรงแต่มี การให้บริการผ่านพันธมิตร ในเมืองต่าง ๆ ของจีน</i></p>	<p>ที่อยู่ : 251-251/1 ซอย หมู บ้านกักดี ถนน พระราม 3 แขวงบางค้อ แหลม เขตบางคอแหลม กรุงเทพมหานคร</p> <p>โทร : (662) 689-1122</p> <p>แฟกซ์ : (662) 689-1288-89</p> <p>E-mail: center@leogloballogistics.com</p> <p>Website : www.leogloballogistics.com</p>	<p>เทคโนโลยีที่นำมาปรับใช้</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>E-B/L Print</i> เป็นบริการ สำหรับสั่งพิมพ์ B/L ผ่านระบบอินเตอร์เน็ตทำให้ผู้ขายสามารถได้รับชำระเงินได้เร็วขึ้น - <i>ROMS and Tracking System</i> เป็นบริการ ติดตามสถานะการขนส่งสินค้าที่มีการขนส่ง - <i>E-sy Programe</i> เป็นบริการที่ช่วยลดขั้นตอนการทำ Booking และการจัดส่ง Shipping Particular

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ขอบเขตการให้บริการ	ที่อยู่	หมายเหตุ
V-SERVE Logistics Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) ทั้งทางอากาศ ทางทะเล ทางถนน และทางราง - บริการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) - บริการด้านพิธีการศุลกากร - บริการรับขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (Cross Border) - บริการด้านคลังสินค้า 	<p>บริษัทให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าไปยังประเทศสำคัญทั่วโลก และมีความเชี่ยวชาญในการส่งสินค้าข้ามแดนไปยังประเทศที่ติดต่อกับประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา พม่า เวียดนาม</p> <p><i>** บริษัทยังไม่ได้มีการลงทุนในจีนโดยตรงแต่มีการให้บริการผ่านพันธมิตรในเมืองต่าง ๆ ของจีน</i></p>	<p>ที่อยู่ : 709/57 ถนนอ่อนนุช แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250</p> <p>โทร : (662) 332-3940</p> <p>แฟกซ์ : (662) 332-0754</p> <p>E-mail: vserve@v-servegroup.com</p> <p>Website : www.v-servelogistics.com</p>	<p>บริษัทมีการจัดตั้งบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง 13 บริษัท เพื่อการให้บริการที่ครอบคลุมด้านการขนส่ง</p>
Profreight International Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) ทั้งทางอากาศ ทางทะเลและทางถนน - บริการบริหารจัดการขนส่งตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Door to Door) - บริการด้านพิธีการศุลกากร 	<p>บริษัทมีเครือข่ายพันธมิตร 80 บริษัททั่วโลก จึงสามารถให้บริการรับขนส่งสินค้าได้ในประเทศสำคัญ</p>	<p>ที่อยู่ : ชั้น 7 ตึก Modern Town เลขที่ 87/90-91 เอกมัยซอย 3 ถนน สุขุมวิท 63 แขวงคลองตัน เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110</p>	<p>บริการด้านเทคโนโลยีที่มีแก่ลูกค้า Quotation Request, Booking และ Track & Trace โดยลูกค้าสามารถดำเนินการได้ผ่านทางระบบอินเทอร์เน็ต</p>

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ขอบเขตการให้บริการ	ที่อยู่	หมายเหตุ
Profreight International Co., Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> - บริการด้านคลังสินค้าและการจัดกระจายสินค้า - บริหารจัดการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียภายใต้บริการชื่อ ARX (Asean Rail Express) - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Project & Heavy Lift) - บริการประกันภัยสินค้า 	** บริษัทยังไม่ได้มีการลงทุนในจีนโดยตรงแต่มีการให้บริการผ่านพันธมิตรในเมืองต่าง ๆ ของจีน	โทร : (662) 711-6111 แฟกซ์ : (662) 711-6112 E-mail: maildesk@profirtgroup .com Website : www.profirtgroup.com	

3. ภาพรวมอุตสาหกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน⁹

3.1 ภาพรวมของอุตสาหกรรมในจีน

การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของประเทศต่างๆ ได้พัฒนาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2493 กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศรวมไปถึงธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงได้เกิดขึ้น แต่สำหรับประเทศจีนแล้วอุตสาหกรรมให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่เริ่มต้นได้ไม่นานนักนับแต่จีนมีการเปิดประเทศ แต่ก็มีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว โดยในปีพ.ศ. 2551 ประเทศจีนมีต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 18.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ¹⁰

อุตสาหกรรมรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน ถือว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากขนาดทางเศรษฐกิจภายในประเทศของจีนเอง ประกอบกับปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศที่มีปริมาณมาก ทำให้ธุรกิจขนส่งซึ่งเป็นอุปสงค์สืบเนื่อง (Derived Demand) มีการเติบโตและมีมูลค่าสูงตามอันจะส่งผลให้อุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์มีมูลค่าสูงขึ้นในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ด้วยตลาดภายในประเทศซึ่งมีขนาดใหญ่และต้นทุนการผลิตโดยเปรียบเทียบของจีนก็ต่ำกว่าหลายๆ ประเทศ ทำให้จีนกลายเป็นแหล่งผลิตสินค้าที่สำคัญของโลก ซึ่งจะผลักดันให้จีนมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้

➤ การค้าระหว่างประเทศของจีน

ปริมาณการค้าระหว่างประเทศของจีนมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น จากการที่จีนเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกและเปิดประเทศทั้งด้านการค้าและการลงทุน โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 อันเป็นที่จีนเข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกพบว่ามูลค่าการค้าระหว่างประเทศของจีนเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่เนื่องจากปัญหาวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ทำให้ในปี พ.ศ. 2552 ประเทศจีนมีปริมาณการนำเข้า-ส่งออกลดลงร้อยละ 13.9 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2551 โดยมีมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกทั้งสิ้น 2.21 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ แบ่งเป็นมูลค่าจากการส่งออก 1.2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 16 มูลค่าจากการนำเข้าทั้งสิ้น 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 11.2 โดยมีประเทศคู่ค้า

⁹ China Industrial Competitive Intelligence Research, CHINACIR. (2009). *Annual Report of China Freight Forwarding Services Industry, 2009-2012*. China.

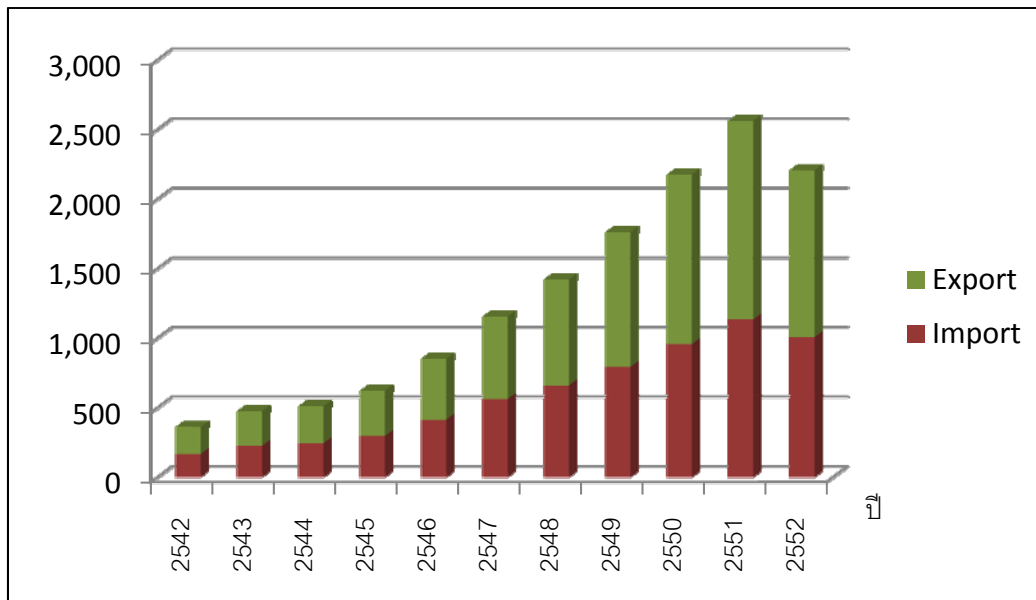
¹⁰ Research and Markets. (September 2009). *Research Report on Chinese Logistics Industry, 2009-2010*.

สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2553 จาก http://www.researchandmarkets.com/reportinfo.asp?report_id=1084183

ที่สำคัญคือ กลุ่มสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น มีมูลค่าการค้าระหว่างกัน 364.09 พันล้านเหรียญสหรัฐ 298.26 พันล้านเหรียญสหรัฐ และ 228.85 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตามลำดับ¹¹

รูปที่ 4 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกของประเทศจีนในปี พ.ศ. 2542 – 2552

(หน่วย : พันล้านเหรียญสหรัฐ)



หมายเหตุ : มูลค่าการส่งออกเป็นมูลค่าแบบ FOB มูลค่าการนำเข้าเป็นมูลค่าแบบ CIF

ที่มา : PRC National Bureau of Statistics and PRC General Administration of Customs, China's Customs Statistics

สินค้าสำคัญที่จีนมีการส่งออกไปต่างประเทศ เช่น เครื่องจักรและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องกำเนิดพลังงาน เครื่องนึ่งห่ม เหล็ก ส่วนสินค้าสำคัญที่จีนมีการนำเข้าจากต่างประเทศ เช่น เครื่องจักรและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เชื้อเพลิงและน้ำมัน แร่ธาตุ อุปกรณ์การแพทย์ เป็นต้น ดังข้อมูลในตาราง

ตารางที่ 4 สินค้าที่จีนมีการส่งออกมากเป็น 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2551

ประเภทสินค้า	มูลค่า (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (%)
Electrical machinery & equipment	342.0	13.9
Power generation equipment	268.6	17.5
Apparel	113.0	4.0
Iron & steel	101.8	32.9

¹¹ หัวข้อข่าวเรื่อง "China might become top world exporter, but weakness remains". สืบค้นเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2553 จาก http://news.xinhuanet.com/english/2010-01/10/content_12786073.htm

ประเภทสินค้า	มูลค่า (พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (%)
Optics & medical equipment	43.4	17.0
Furniture	42.8	19.0
Inorganic & organic chemicals	42.4	39.9
Vehicles, excluding railway	39.3	23.5
Toys & games	32.7	20.6
Mineral fuel and oil	31.6	52.0

ที่มา : PRC General Administration of Customs, *China's Customs Statistics*.

ตารางที่ 5 สินค้าที่จีนมีการนำเข้ามากเป็น 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2551

ประเภทสินค้า	มูลค่า (พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (%)
Electrical machinery & equipment	266.5	3.8
Mineral fuel & oil	169.1	61.1
Power generation equipment	138.9	11.8
Ores, slag & ash	86.4	59.9
Optics & medical equipment	77.7	11.7
Plastics & articles thereof	48.9	7.8
Inorganic & organic chemicals	48.5	8.3
Iron & steel	35.1	12.9
Vehicles other than railway	26.9	21.7
Copper & articles thereof	26.1	-3.9

ที่มา : PRC General Administration of Customs, *China's Customs Statistics*.

ประเทศที่จีนมีการส่งออกสินค้าไปมากที่สุดในปี พ.ศ. 2552 ได้แก่ การส่งออกไปประเทศสหรัฐอเมริกา ฮองกง ญี่ปุ่น เกาหลีใต้และเยอรมนี ตามลำดับ ส่วนประเทศที่จีนมีการนำเข้ามากที่สุด ได้แก่ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน สหรัฐอเมริกา เยอรมนี ตามลำดับและสำหรับประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 10 ของประเทศที่จีนมีการนำเข้ามากที่สุด

ตารางที่ 6 ประเทศปลายทางที่จีนมีการส่งออกมากเป็น 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2551

ลำดับที่	ประเทศ	มูลค่า (พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (%)
1	สหรัฐอเมริกา	252.3	8.4
2	ฮ่องกง	190.7	3.4
3	ญี่ปุ่น	116.0	13.8
4	เกาหลีใต้	74.0	31.0
5	เยอรมนี	59.2	21.5
6	เนเธอร์แลนด์	46.0	10.8
7	สหราชอาณาจักร	36.1	13.9
8	รัสเซีย	33.0	15.9
9	สิงคโปร์	32.3	7.9
10	อินเดีย	31.5	31.2

ที่มา : PRC General Administration of Customs, *China's Customs Statistics*.

ตารางที่ 7 ประเทศต้นทางที่จีนมีการนำเข้ามากเป็น 10 อันดับแรกในปี พ.ศ. 2551

ลำดับที่	ประเทศ	มูลค่า (พันล้านเหรียญสหรัฐฯ)	สัดส่วนการเปลี่ยนแปลง เทียบกับปีก่อนหน้า (%)
1	ญี่ปุ่น	150.7	12.5
2	เกาหลีใต้	112.2	8.1
3	ไต้หวัน	103.3	2.3
4	สหรัฐอเมริกา	81.4	17.4
5	เยอรมนี	55.8	23.0
6	ออสเตรเลีย	37.4	44.8
7	มาเลเซีย	32.0	11.8
8	ซาอุดีอาระเบีย	31.0	76.6
9	บราซิล	29.7	62.2
10	ไทย	25.6	13.2

ที่มา : PRC General Administration of Customs, *China's Customs Statistics*.¹²

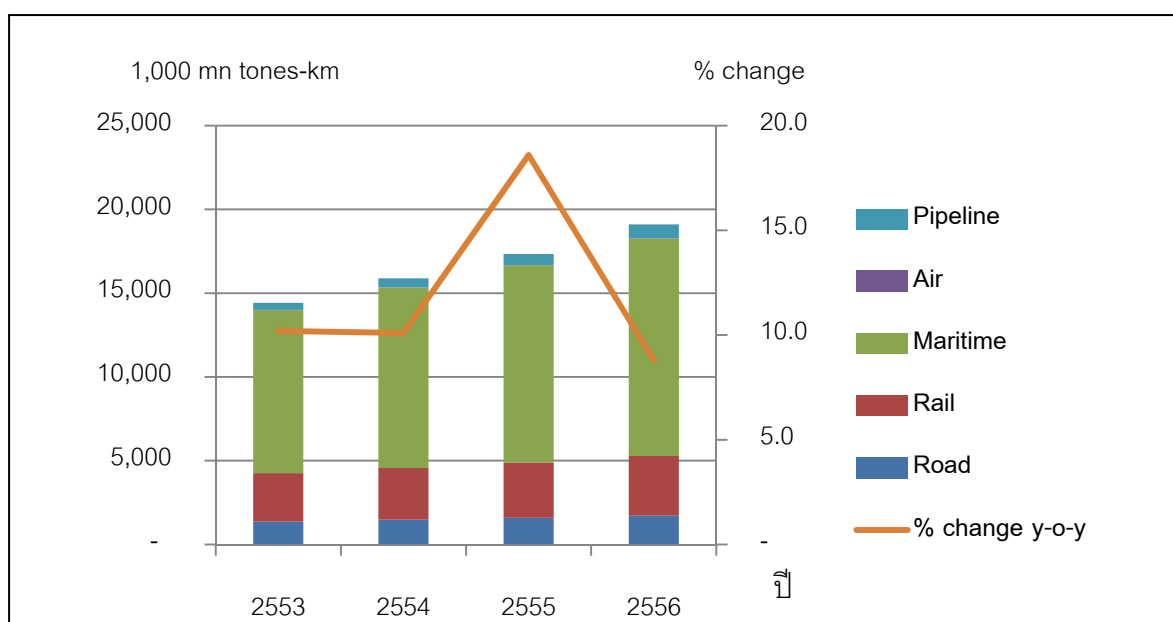
¹² The US-China Business Council. *Us-China Trade Statistics and China's World Trade Statistics*. สืบค้นเมื่อ
วันที่ 13 มกราคม 2553 จาก <http://www.uschina.org/statistics/tradetable.html>

ทั้งนี้ มีการประมาณการณ์ว่าภายในปีพ.ศ. 2563 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ของจีนจะเติบโตประมาณ 4 เท่าของปีพ.ศ. 2543 ซึ่งจะมีมูลค่าประมาณ 4 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ และคาดว่าปริมาณการค้าระหว่างประเทศของจีนในปีพ.ศ. 2563 ก็จะมีเติบโตประมาณ 4 เท่าของปีพ.ศ. 2543 เช่นกัน ซึ่งจะทำให้ปริมาณการค้าระหว่างประเทศในปีพ.ศ. 2563 มีมูลค่าประมาณ 2 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ

3.2 ภาพรวมในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศของจีน

จากการเพิ่มขึ้นของการค้าทำให้ศักยภาพในการพัฒนาด้านการขนส่งทั้งระหว่างประเทศและการกระจายสินค้าภายในประเทศมีโอกาที่เพิ่มขึ้นด้วย โดยคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าของจีนทั้งภายในและระหว่างประเทศในปีพ.ศ. 2553 จะเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 10.2 และจะเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10.1 ในปีพ.ศ. 2554¹³ ดังรูป

รูปที่ 5 ประมาณการณ์การขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศของจีน
ในปี พ.ศ.2553 – 2556



ที่มา : Business Monitor International : China Freight Transport Report Q4 2009

จากรูปจะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งส่วนใหญ่ของจีนใช้รูปแบบการขนส่งทางเรือ อันเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยจีนมีท่าเรือขนาดใหญ่ในหลายท่ากระจายอยู่ทั่วไปในทางตะวันออกของประเทศ โดยท่าเรือเหล่านี้จะเป็นจุดสำคัญในการพัฒนาบริการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีผู้ให้บริการจำนวนมากกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว

¹³ Business Monitor International.(July 2009). *China Freight Transport Report Q4 2009*. London UK. page 30.

นอกจากการเติบโตด้านการขนส่งระหว่างประเทศแล้วการขนส่งภายในประเทศของจีนก็มีปริมาณสูงขึ้นเช่นกัน โดยปริมาณการขนส่งภายในประเทศในปีพ.ศ. 2551 มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2550 ประมาณร้อยละ 10.44 รูปแบบการขนส่งหลักที่ใช้กระจายสินค้าภายในประเทศ คือ การขนส่งทางถนน ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 70 ของการขนส่งทั้งหมด รองลงมาคือ การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศตามลำดับ ทั้งนี้ ในปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งภายในประเทศทั้งหมดกว่าร้อยละ 80 เป็นสินค้าที่มีการขนส่งผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยในเดือนมกราคม-กันยายน พ.ศ. 2552 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศของจีนมีทั้งสิ้น 20.9 พันล้านตัน ในจำนวนนี้เป็น การขนส่งผ่านตัวแทน 17.7 พันล้านตัน คิดเป็นการขนส่งผ่านตัวแทนร้อยละ 84.6 ของการขนส่งทั้งหมด ดังข้อมูลในตาราง

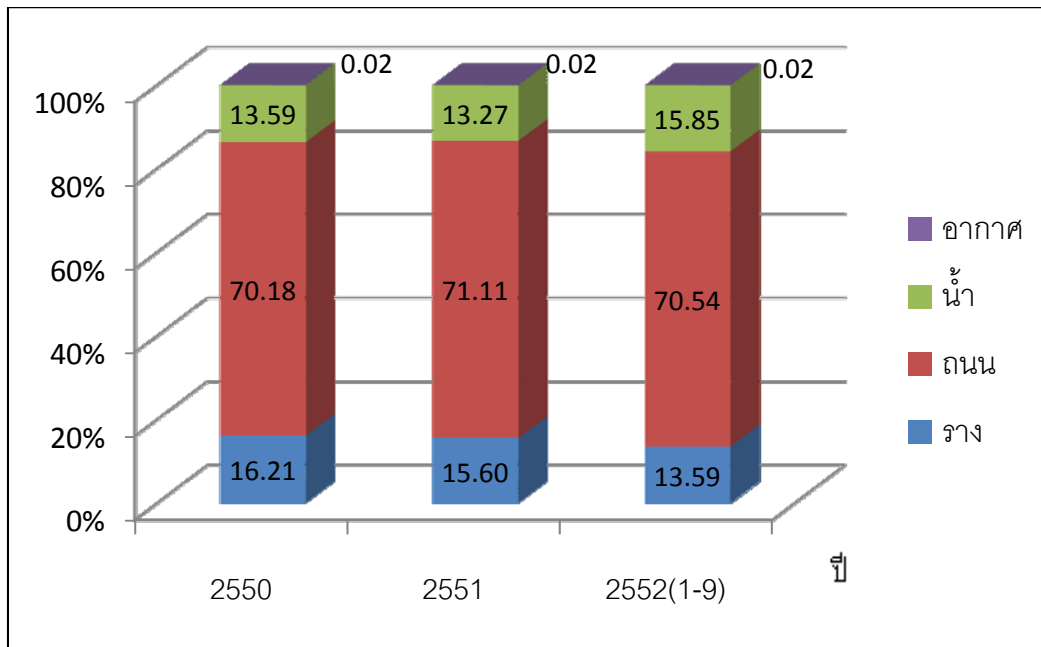
ตารางที่ 9 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศจีนและปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านตัวแทนในประเทศจีนในปี พ.ศ. 2550 – 2552 แยกตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง	ปี	ปริมาณการขนส่ง (ร้อยล้านตัน)		สัดส่วนการขนส่งผ่านตัวแทนเทียบกับการขนส่งทั้งหมด (%)
		การขนส่งทั้งหมด	การขนส่งผ่านตัวแทน	
ราง	2550	31.1	29.7	0.95
	2551	32.8	32.0	0.98
	2552(1-9)	24.6	24.1	0.98
ถนน	2550	162.8	128.6	0.79
	2551	181.8	145.8	0.80
	2552(1-9)	154.0	124.9	0.81
น้ำ	2550	27.3	24.9	0.91
	2551	29.7	27.2	0.92
	2552(1-9)	30.5	28.1	0.92
อากาศ	2550	0.040	0.038	0.95
	2551	0.040	0.039	0.98
	2552(1-9)	0.031	0.030	0.97
รวม	2550	221.2	183.2	0.83
	2551	244.3	205.0	0.84
	2552(1-9)	209.1	177.0	0.85

ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

โครงสร้างการขนส่งหลักในการกระจายสินค้าภายในประเทศจีนและเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการส่งผ่านตัวแทน ได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศตามลำดับ (พิจารณาจากการขนส่งในปีพ.ศ. 2550 – 2551)

รูปที่ 6 โครงสร้างการขนส่งสินค้าผ่านผู้จัดการขนส่งของจีนแบ่งตามรูปแบบการขนส่งในปี พ.ศ. 2550 - 2552

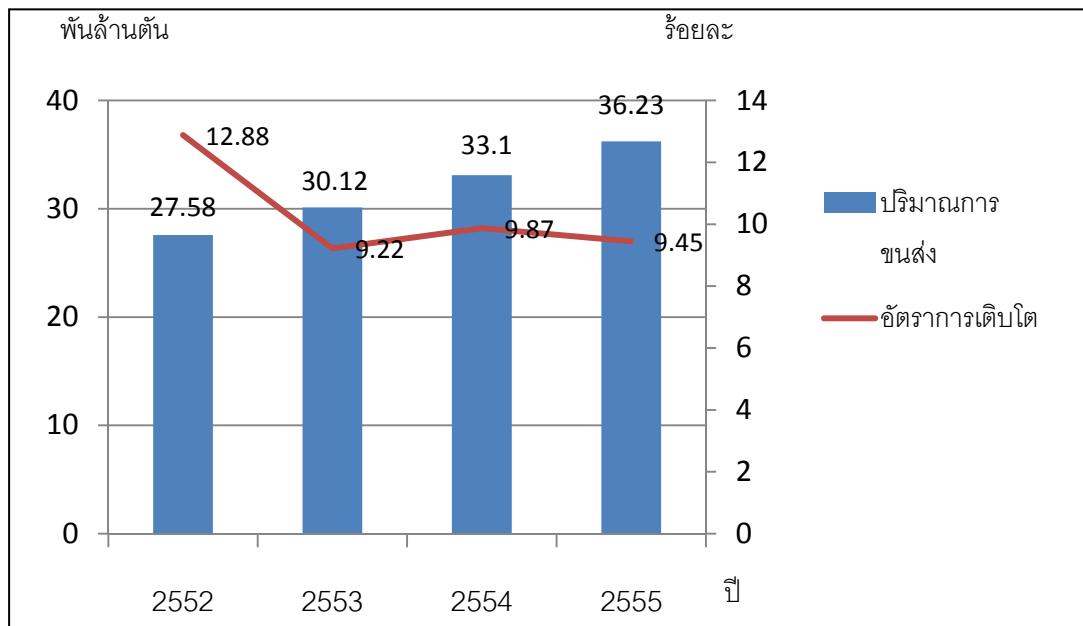


ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

3.3 แนวโน้มการขนส่งภายในประเทศของจีนและแนวโน้มการขนส่งผ่านผู้จัดการขนส่งสินค้า

จากการเติบโตของปริมาณการค้าและการผลิตจึงคาดการณ์ได้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศของจีนจะเพิ่มมากขึ้น โดยคาดการณ์ว่าปริมาณสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศจีนในปี พ.ศ. 2552 จะมีประมาณ 27.581 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 12.88 และปริมาณการขนส่งในปี พ.ศ. 2553 จะเพิ่มขึ้นเป็น 30.124 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.22 และในปีพ.ศ. 2554 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งจะมีประมาณ 33.098 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.87 และในปีพ.ศ. 2555 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งจะมีประมาณ 36.227 พันล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้าร้อยละ 9.45

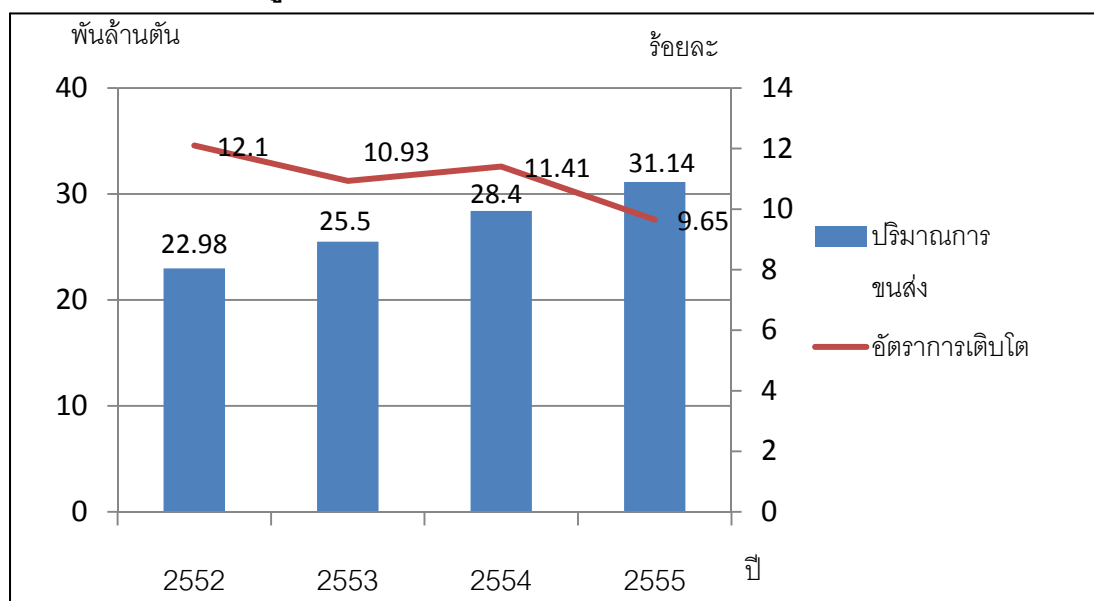
รูปที่ 7 ประมาณการณ์ปริมาณขนส่งสินค้าภายในประเทศของจีนในปี พ.ศ. 2552 – 2555



ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

ทั้งนี้ ในปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นคาดว่าจะมีการขนส่งสินค้าผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยคาดการณ์ว่าในปีพ.ศ. 2553 – 2555 ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีอัตราค่าเดบิตโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ซึ่งในปีพ.ศ. 2552 คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าที่ส่งผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้า 22.98 ล้านตัน และในปีพ.ศ. 2553 คาดว่าจะมีปริมาณสินค้า 25.5 ล้านตัน และเพิ่มเป็น 28.4 ล้านตันในปีพ.ศ. 2554 และในปีพ.ศ. 2555 คาดว่าจะมีปริมาณสินค้า 31.14 ล้านตัน

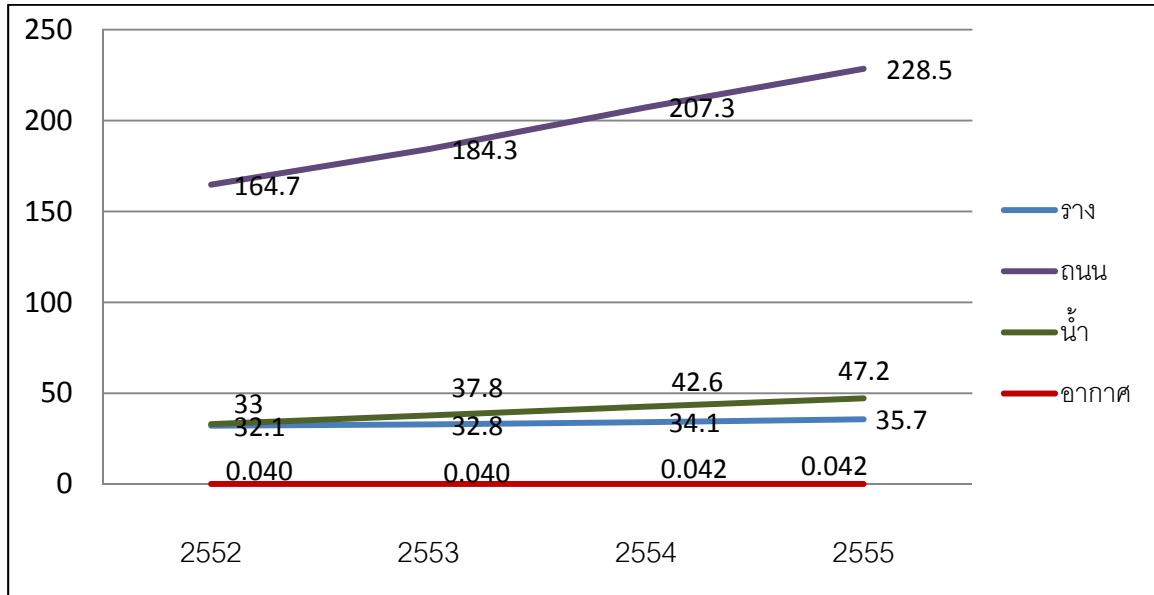
รูปที่ 8 ประมาณการณ์ปริมาณสินค้าภายในประเทศของจีนที่จะมีการส่งผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2552 – 2555



ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

ปริมาณสินค้าที่ขนส่งนั้น คาดว่าการขนส่งสินค้าทางถนนจะมีอัตราการเติบโตสูงสุดเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ โดยการขนส่งทางอากาศจะน้อยที่สุด สำหรับการกระจายสินค้าภายในประเทศ

รูปที่ 9 ประเมินการณปริมาณสินค้าภายในประเทศของจีนที่จะมีการส่งผ่าน
ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2552 – 2555 แยกตามรูปแบบการขนส่ง



ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

3.4 ผู้ให้บริการในตลาดบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน

ปัจจุบันประเทศจีนมีผู้ให้บริการในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 3,750 ราย แบ่งตามลักษณะการจัดตั้งบริษัทเป็น 3 กลุ่มซึ่งถือว่าเป็น 3 กลุ่มผู้เล่นหลักในตลาด ได้แก่

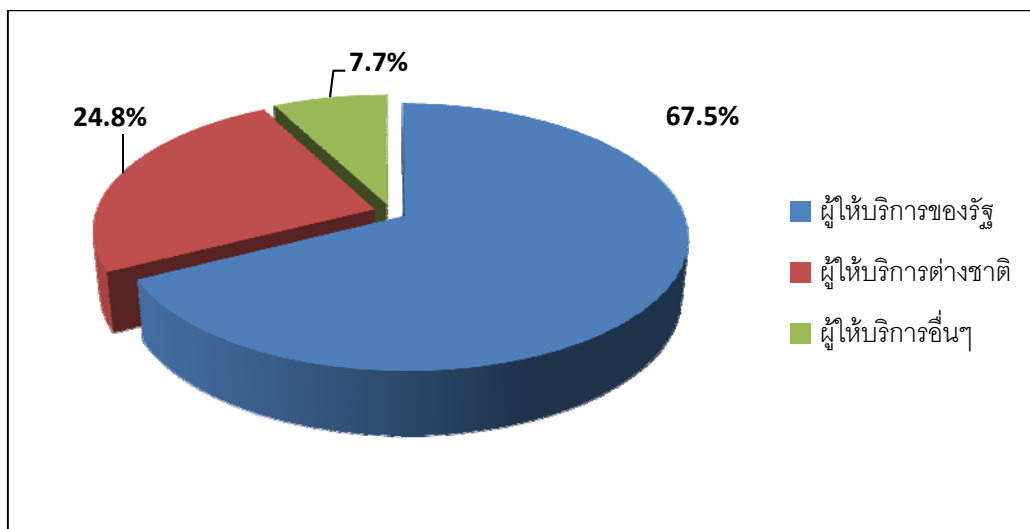
- 1) **ผู้ให้บริการที่เป็นของรัฐ :** ผู้ให้บริการกลุ่มนี้ถือว่าเป็นกลุ่มที่มีบทบาทมากที่สุดในการควบคุมตลาดบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน ตัวอย่างของบริษัทในกลุ่มนี้ เช่น Sinotrans COSCO China Shipping China Railway China Post เป็นต้น ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้เป็นผู้ให้บริการที่มีเงินทุนสูงและมีขนาดกิจการขนาดใหญ่ นอกจากนี้พบว่า ผู้ให้บริการยังได้มีการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของตลาดมากขึ้น โดยการเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการจากแบบเดิมเป็นบริการที่ครบวงจรและทันสมัย
- 2) **ผู้ให้บริการต่างชาติ :** ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้ถือว่ามึบทบาทต่อตลาดบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนสูง โดยผู้ให้บริการที่เป็นต่างชาติจะมีการลงทุนในจีน 3 รูปแบบ คือ การร่วมทุน การร่วมหุ้นและการลงทุนโดยต่างชาติล้วน ทั้งนี้ บริษัทต่างชาติหลายรายจะนิยมเข้ามาลงทุนแบบการร่วมทุนกับผู้ให้บริการท้องถิ่น ตัวอย่างบริษัทที่มีการร่วมทุน เช่น

DHL FedEx Sheners Eagle Bax Nippon เป็นต้น ลักษณะของผู้ให้บริการในกลุ่มนี้จะมีข้อได้เปรียบด้านภาษาโดยเฉพาะภาษาอังกฤษ มีรูปแบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานและคุณภาพการให้บริการสูง

- 3) ผู้ให้บริการท้องถิ่นของจีน : ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้แม้จะมีบทบาทไม่เท่าผู้ให้บริการของรัฐหรือทุนต่างชาติแต่ถือได้ว่าเป็นผู้เล่นสำคัญกลุ่มหนึ่ง เนื่องจากจำนวนผู้ให้บริการที่กระจายอยู่ทั่วไป โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ให้บริการขนาดเล็กและมีจำนวนพนักงานน้อย แต่ก็เป็กลุ่มผู้ให้บริการที่มีการปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว ผู้ให้บริการในกลุ่มนี้มักจะมีข้อจำกัดด้านเงินลงทุน การปรับใช้เทคโนโลยีและกระบวนการบริหารจัดการที่มีมาตรฐาน แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการกลุ่มนี้จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันโดยการรวมตัวกับผู้ให้บริการรายอื่นในลักษณะของเครือข่าย เช่น การสร้างพันธมิตร หรือการควบรวมกิจการ

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนโดยพิจารณาจากความเป็นเจ้าของแล้วพบว่า ผู้ให้บริการที่เป็นของรัฐมีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 67.5 รองลงมาได้แก่ ผู้ให้บริการต่างชาติ ร้อยละ 24.8 และผู้ให้บริการในกลุ่มอื่นๆ ร้อยละ 7.7 ดังภาพ

รูปที่ 10 โครงสร้างผู้ให้บริการในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน ในปี พ.ศ. 2552 (1-6) พิจารณาตามความเป็นเจ้าของ



ที่มา : China Industrial Competitive Intelligence Research

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงตำแหน่งที่ตั้งของสำนักงานและขอบเขตการให้บริการ พบว่าผู้ให้บริการส่วนใหญ่ร้อยละ 66.7 ให้บริการอยู่ในบริเวณชายฝั่งทางตะวันออกของประเทศ ส่วนอีกร้อยละ 33 เป็นผู้ให้บริการที่มีสำนักงานและขอบเขตการให้บริการภายในแผ่นดินใหญ่ สาเหตุที่ผู้ให้บริการส่วนใหญ่ให้บริการบริเวณชายฝั่งทางตะวันออกนั้น เนื่องจากเป็นแหล่งท่าเรือที่สำคัญ มีสินค้าผ่านเข้าออกใน

ปริมาณมาก ทั้งสินค้าที่ส่งออกจากภายในประเทศและสินค้าที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ตัวอย่างท่าเรือขนาดใหญ่และเป็นท่าเรือที่สำคัญของจีน เช่น ท่าเรือกวางโจว ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือเทียนจิน ท่าเรือต้าเหลียน ท่าเรือเซินเจิ้น ท่าเรือ หมิงโป เป็นต้น

รูปที่ 11 แผนที่ท่าเรือภายในประเทศจีนซึ่งแสดงถึงแหล่งที่ตั้งของผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ



ที่มา : China International Freight Forwarder Association¹⁴

ในจำนวนผู้ให้บริการที่มีอยู่มากมายนั้น สามารถสรุปลักษณะโดยรวมของตลาดในแง่ของการเปลี่ยนแปลงและจุดอ่อนของผู้ให้บริการ อันเป็นข้อสังเกตสำคัญได้ดังนี้

- 1) การลงทุนและพัฒนาด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการและการนำข้อมูลมาปรับใช้กับบริการยังมีน้อย : เนื่องจากข้อมูลถือเป็นสิ่งสำคัญต่อการนำมาปรับใช้ในการให้บริการ โดยปัจจุบันผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนยังมีข้อแตกต่างด้านการนำข้อมูลมาใช้อยู่มากเมื่อเทียบกับผู้ให้บริการจากต่างชาติขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ยังมีปัญหาการพัฒนาด้านมาตรฐานของซอฟต์แวร์ทั้งภาษาและวิธีการเข้าถึงข้อมูลจึงเป็นอุปสรรคต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับลูกค้าต่างชาติ

¹⁴ China International Freight Forwarder Association.Chinese Port Map. สืบค้นเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2553 จาก http://www.cifa.org.cn/cifa_En/map.asp

- 2) การพัฒนามาตรฐานบริการของผู้ประกอบการรายใหม่ : ปัจจุบันในตลาดผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนมีผู้ให้บริการรายใหม่เข้ามาเป็นจำนวนมาก ผู้ให้บริการเหล่านี้จะมีรูปแบบการให้บริการที่เป็นมาตรฐานและมักเสนอขายบริการกับผู้ส่งออกที่มีเทอมการค้าแบบ CIF (Cost, Insurance and Freight) ซึ่งถือเป็นกลุ่มลูกค้าหลักของผู้ให้บริการประเภทนี้
- 3) การลดลงของผู้ให้บริการที่ไม่มีใบอนุญาต : ด้วยข้อจำกัดหลายประการทำให้ผู้ให้บริการที่เป็นต่างชาติไม่สามารถดำเนินการในกิจกรรมต่างๆ ได้โดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการจากต่างชาติเป็นผู้ที่มีกลุ่มลูกค้าที่ขนส่งด้วยเทอมการค้าแบบ FOB เป็นฐานลูกค้าหลัก จึงทำให้เกิดความร่วมมือระหว่างผู้ให้บริการจากต่างชาติกับผู้ให้บริการรายใหม่ของจีน ส่งผลให้ผู้ให้บริการในตลาดที่ไม่มีใบอนุญาตมีจำนวนลดลง
- 4) ผู้ให้บริการส่วนใหญ่ของจีนเป็นผู้ให้บริการรายย่อย : เมื่อพิจารณาจากขอบเขตการให้บริการและเงินลงทุนแล้ว พบว่า บริษัทผู้ให้บริการของจีนมักเป็นบริษัทขนาดเล็ก มีรูปแบบการให้บริการที่ไม่ซับซ้อนและมักให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าเพียงรูปแบบการขนส่งเดี่ยว (Single Mode) โดยไม่สามารถให้บริการขนส่งแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ กล่าวคือ ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องมีการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่ง เช่น รถ-เรือ-รถ หรือ รถ-รถไฟ-รถ เป็นต้น
- 5) การขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ด้านโลจิสติกส์ : เนื่องจากทรัพยากรบุคคลถือเป็นทรัพยากรที่จำเป็นมากในอุตสาหกรรมบริการ โดยปัจจุบันบริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนยังมีข้อด้อยด้านบุคลากรมากทำให้บริษัทไม่สามารถพัฒนาการให้บริการได้อย่างเต็มที่ ประเด็นปัญหาด้านบุคลากร ได้แก่
 - ไม่มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ : จำนวนลูกจ้างในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนร้อยละ 80 มาจากผู้ประกอบอาชีพในอุตสาหกรรมอื่น ทำให้มีบุคลากรที่มีความรู้ทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติไม่มากนัก
 - ปัญหาด้านการสื่อสารในภาษาต่างประเทศ : บุคลากรส่วนใหญ่ของจีนยังมีปัญหาการสื่อสารในภาษาต่างประเทศ อันส่งผลกระทบต่อการทำงานติดต่อการค้าและธุรกิจระหว่างประเทศ ซึ่งปัญหานี้เป็นปัญหาหลักต่อการพัฒนาในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน

- แนวทางในการให้บริการยังแตกต่างกับแนวทางของต่างชาติสูง : แนวทางและรูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการจีนยังถือได้ว่าแตกต่างและดีกว่าการให้บริการของบริษัทจากต่างชาติ ในประเด็นด้านมาตรฐานของกระบวนการให้บริการ
- 6) ผู้ใช้บริการมีความซื่อสัตย์ต่อตราสินค้าลดลง : จากการที่ผู้ใช้บริการสามารถเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ได้ง่ายขึ้น การแลกเปลี่ยนข้อมูลสามารถทำได้ง่ายและสะดวก ประกอบกับพฤติกรรมของผู้ใช้บริการที่ให้ความสำคัญกับราคาและคุณภาพที่จะได้รับ ทำให้เกิดการเปรียบเทียบบริการจากผู้ให้บริการที่มีอยู่จำนวนมาก โดยผู้ใช้บริการจะเปลี่ยนไปใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นได้ทันที หากรู้สึกว่าบริการที่ได้รับดีกว่าและคุ้มค่ามากกว่า
- 7) การแข่งขันรุนแรงมากขึ้น : สถานะการแข่งขันในตลาดบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนมีการแข่งขันที่รุนแรงไม่ต่างไปจากประเทศไทยและประเทศอื่นๆ เหตุผลหนึ่งเนื่องจากสายเรือและสายการบิน รวมถึงผู้ให้บริการด้านการขนส่งอื่นๆ เช่น ท่าเรือ การรถไฟ ผู้ให้บริการคลังสินค้า ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริการสู่การบริการด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจร นอกจากนี้ยังมีการเข้ามาของผู้ให้บริการต่างชาติและการปรับตัวสู่มาตรฐานของบริษัทจีนทำให้สถานะการแข่งขันมีความรุนแรงมากขึ้น

3.5 กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน

เพื่อเป็นการรักษากฎระเบียบในธุรกิจผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รัฐบาลจีนภายใต้การดำเนินการของกระทรวงพาณิชย์ ได้ออกข้อกำหนดการปรับใช้กฎระเบียบเพื่อการจัดการในอุตสาหกรรมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Rules for Implementation of Regulations of the People's Republic of China on the Administration of International Freight Forwarding Industry) ซึ่งได้ประกาศใช้ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2541 และได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบดังกล่าวมาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศของจีน (Foreign Trade Law of People's Republic of China) และกฎระเบียบเพื่อการจัดการในอุตสาหกรรมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Provisions of the People's Republic of China on Administration of International Freight Forwarders) โดยการปรับปรุงข้อกำหนดการปรับใช้กฎระเบียบดังกล่าวได้มีการปรับปรุงเป็นครั้งที่ 17 ในวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 และได้ปรับปรุงแล้วเสร็จในวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2548 ซึ่งผู้ให้บริการทุกรายต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบดังกล่าวที่ได้กำหนดขึ้น

3.6 กฎหมายการลงทุนของต่างชาติในธุรกิจบริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในประเทศจีน

การลงทุนของต่างชาติในธุรกิจผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในประเทศจีน จะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่ชื่อว่า “The Measures Governing Foreign-funded International Freight Forwarding Agent Enterprises” ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2548 ประกอบด้วยข้อกำหนดทั้งสิ้น 19 มาตรา รูปแบบของการลงทุนจากต่างชาติที่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดนี้ ได้แก่ บริษัทร่วมทุนเรือนหุ้น บริษัทร่วมทุนตามสัญญาหรือบริษัทที่ลงทุนโดยต่างชาติด่วน ซึ่งเป็นบริษัทที่มีการให้บริการอันเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ได้กระทำการในนามผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า หรือกระทำในนามตนเองและคิดค่าบริการจากผู้รับหรือผู้ส่งสินค้า ข้อกำหนดบางประการที่สำคัญ เช่น

- ในการก่อตั้งธุรกิจหากผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรายใด มีการให้บริการในธุรกิจประเภทขนส่งสินค้าด่วนระหว่างประเทศ (International Express Delivery) ผู้ให้บริการต้องได้รับการตรวจสอบ การอนุมัติและการอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์จีน แต่หากเป็นการให้บริการในธุรกิจขนส่งประเภทอื่นๆ ผู้ให้บริการต้องได้รับการตรวจสอบ การอนุมัติและการอนุญาตจากหน่วยงานปกครองด้านพาณิชย์ในท้องถิ่นนั้นๆ (Commercial Administrative Departments)
- เงินทุนจดทะเบียนขั้นต่ำของบริษัทต้องไม่น้อยกว่า 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ
- ในกรณีที่ผู้ประกอบการต่างชาติในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้ดำเนินธุรกิจมาเป็นเวลา 1 ปีหรือมากกว่านั้น และได้ชำระทุนจดทะเบียนเรียบร้อยแล้ว ผู้ประกอบการสามารถยื่นขอจัดตั้งบริษัทสาขาในประเทศจีนได้ โดยขอเบ็ดเตล็ดการให้บริการของบริษัทสาขานั้นต้องอยู่ภายใต้ขอบเขตการให้บริการในรูปแบบเดียวกันกับบริษัทแม่ และ ความรับผิดชอบต่างๆ ของบริษัทสาขาจะตกเป็นความรับผิดชอบของบริษัทแม่ โดยทุนจดทะเบียนของบริษัทจะต้องเพิ่มขึ้น 500,000 หยวนต่อการจัดตั้งบริษัทในแต่ละสาขา

นอกจากนี้ ข้อกำหนดดังกล่าวยังได้กำหนดขอบเขตของการให้บริการสำหรับผู้ประกอบการต่างชาติในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น การจองระวาง การจัดเก็บสินค้า การจัดการด้านบรรจุภัณฑ์ การให้บริการด้านเอกสาร การดำเนินพิธีการศุลกากร การให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ การให้บริการคำปรึกษาด้านการขนส่ง เป็นต้น รวมถึงได้ระบุเอกสารที่ต้องใช้ในการขออนุญาตก่อตั้งบริษัท เช่น แบบฟอร์มการขอจัดตั้งบริษัท Feasibility Study Report รายชื่อกรรมการบริหาร เป็นต้น¹⁵

¹⁵ Ministry of Commerce, P.R.China, Investment Promotion Agency of MOFCOM .The Measures Governing Foreign-funded International Freight Forwarding Agent Enterprises. สืบค้นเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2553 จาก http://www.fdi.gov.cn/pub/FDI_EN/Laws/law_en_info.jsp?docid=51440

➤ นโยบายการส่งเสริมจากรัฐบาลในอุตสาหกรรมผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

รัฐบาลจีนได้ให้ความสำคัญและส่งเสริมการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนมีนาคม 2544 หน่วยงานต่างๆ ของรัฐบาลได้ร่วมกันออกร่างการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของจีนให้มีความทันสมัย โดยผลักดันให้มีการปรับใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ที่ทันสมัยในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ทั้งยังส่งเสริมให้เกิดเครือข่ายการบริการอย่างทั่วถึง มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐาน รวดเร็ว ต้นทุนต่ำและก่อให้เกิดความพึงพอใจแก่ผู้รับบริการ และต่อมาในเดือนสิงหาคม 2547 รัฐสภาได้อนุมัติร่างส่งเสริมการพัฒนาในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของจีน ซึ่งร่างฉบับดังกล่าวฉบับนี้เป็นเอกสารสำคัญที่หน่วยงานต่างๆ ของรัฐบาลนำไปต่อยอดในการออกนโยบายส่งเสริมด้านโลจิสติกส์ต่อไป

นโยบายส่งเสริมผู้ให้บริการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่ได้มีการออกประกาศมาแล้ว คือ นโยบายการลดหย่อนภาษี ภายใต้ประกาศชื่อ “Notice of State Administration of Taxation on income tax refund of new freight transportation enterprise” (Guo Shui 2006, No.249) ประกาศดังกล่าวระบุให้มีการลดหย่อนภาษีสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยผู้ประกอบการสามารถขอขลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลได้โดยตรง ทั้งนี้จำนวนเงินที่ขอขลดหย่อนต้องไม่สูงกว่าจำนวนภาษีเงินได้นิติบุคคลที่บริษัทได้นำส่งต่อรัฐบาลกลางในปีภาษีนั้นๆ แต่หากมีเงินส่วนเกินจากจำนวนดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับหน่วยงานด้านภาษีของแต่ละท้องถิ่นพิจารณา นอกจากนี้ ในเดือนมีนาคม 2552 รัฐบาลจีนได้มีการออกแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานด้านคมนาคม การรถไฟ กระทรวงอุตสาหกรรมและเทคโนโลยี กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง ได้ร่วมกันกำหนดกรอบการพัฒนาเพื่อการปรับใช้แผนการดังกล่าว โดยประเด็นที่ได้กำหนดให้มีการพัฒนา เช่น ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง โครงการโลจิสติกส์ปาร์ค ระบบการกระจายสินค้าในพื้นที่ชนบท เป็นต้น ทั้งนี้แผนพัฒนาดังกล่าวจะทำให้กระบวนการและรูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ศักยภาพในการพัฒนาของอุตสาหกรรมผ่านทาง การสนับสนุนของภาครัฐและการปรับตัวของเอกชนจึงนับได้ว่ายังคงมีศักยภาพสูงมากสำหรับการพัฒนาในอุตสาหกรรมด้านโลจิสติกส์ของประเทศจีน

ทั้งนี้ ด้วยการส่งเสริมจากรัฐบาลทำให้ในสามไตรมาสแรกของปีพ.ศ. 2552 มีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรด้านโลจิสติกส์ 1,659.6 พันล้านหยวน ซึ่งเพิ่มขึ้นกว่าสามไตรมาสแรกของปีก่อนหน้าร้อยละ 55.6 โครงการลงทุนขนาดใหญ่ เช่น การลงทุนสร้างคลังสินค้าเก็บน้ำมันและปิโตรเคมีของบริษัท Wuhan Nanshun Logistics(รัฐวิสาหกิจ) ในเขตมณฑลหูเป่ย์ มูลค่าการลงทุน 3.5 พันล้านหยวน การก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์ด้านตะวันตกเฉียงใต้ของบริษัท Guizhou Muqian Logistics (บริษัทเอกชน) ในเขตมณฑลกุ้ยโจว มูลค่าการลงทุน 3.5 พันล้านหยวน และการก่อสร้างคลังสินค้าของบริษัท Shanghai Linyigang International Logistics(บริษัทเอกชน) ในเขต Shanghai Lingang Xincheng Warehousing and Transport Logistics Park มูลค่าการลงทุน 4.01 พันล้านหยวน

3.7 ผู้ให้บริการรายใหญ่ในอุตสาหกรรมบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีน

ผู้ประกอบการรายใหญ่ของจีนมักเป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการที่มีเงินลงทุนสูงภายใต้การสนับสนุนของรัฐบาล ตัวอย่างผู้ประกอบการรายใหญ่ของจีน ดังตาราง

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ที่อยู่	หมายเหตุ
China National Foreign Trade Transportation (Group) Corporation (SINOTRANS)	<ul style="list-style-type: none"> - บริการขนส่งทางเรือ เช่น เรือสินค้าเทกอง เรือคอนเทนเนอร์ เรือTanker และเรือ Ro-Ro - รับจัดการขนส่งสินค้าในทุกรูปแบบการขนส่ง - บริการคำปรึกษาแบบครบวงจรด้านห่วงโซ่อุปทาน - บริการรับส่งสินค้าด่วน - บริการคลังสินค้าและการจัดการสินค้านำเข้า - การต่อเรือและซ่อมเรือ - บริการขนส่งสินค้าทางถนน 	<p>กรุงปักกิ่ง</p> <p>**บริษัทที่มีสำนักงานสาขา มากกว่า 1,000 สาขาในประเทศจีนและอีก 100 สาขาในต่างประเทศ เช่น ฮองกง เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น แคนาดา สหรัฐอเมริกา เยอรมนีและมีพันธมิตรด้านการขนส่งอีกกว่า 400 ราย</p>	<p>ที่อยู่ : Sinotrans Plaza A A43,Xizhimen Beidajie, Beijing 100044,China</p> <p>Tel : (8610) 62295900</p> <p>Fax : (8610) 62295901</p> <p>E-mail : office@sinotrans.com</p> <p>Website : www.sinotrans.com</p>	<p>ในปีพ.ศ. 2551 บริษัทมีผลประกอบการมากเป็นอันดับ 1 ในอุตสาหกรรมบริหารจัดการขนส่งสินค้าของจีน</p>
China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO)	<ul style="list-style-type: none"> - บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เช่น เรือLiner เรือสินค้าเทกอง เรือTanker เรือขนส่งสินค้าพิเศษ - รับจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ - บริการด้านโลจิสติกส์และการจัดการด้านห่วงโซ่อุปทาน - บริการจัดการสินค้านำเข้า - การต่อเรือและซ่อมเรือ - การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ 	<p>กรุงปักกิ่ง</p> <p>**บริษัทที่มีสำนักงานสาขา มากกว่า 1,000 สาขาใน 50 ประเทศทั่วโลก เช่น ฮองกง ญี่ปุ่น สิงคโปร์สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรปออสเตรเลีย เกาหลี แอฟริกาใต้และเอเชีย ตะวันตก</p>	<p>ที่อยู่ : Ocean Plaza,158 Fuxingmennei Street Beijing 100031,China</p> <p>Tel : (8610) 66493388</p> <p>Fax: (8610) 66492288</p> <p>Website : www.cosco.com</p>	<p>บริษัทได้รับการจัดอันดับเป็นผู้ให้บริการในการขนส่งสินค้าทางเรือประเภทคอนเทนเนอร์อันดับ 1 ของประเทศจีนและเป็นอันดับ 6 ของโลก</p>

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ที่อยู่	หมายเหตุ
China Shipping (Group) Company	<ul style="list-style-type: none"> - บริการขนส่งสินค้าทางเรือ เช่น เรือคอนเทนเนอร์ เรือขนส่งสินค้าทางทะเล เรือ Tanker เรือขนส่งผู้โดยสาร - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (ภายใต้บริษัท China Shipping Air Cargo) - บริการจัดการสินค้าหน้าท่า - บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ - การต่อเรือและซ่อมเรือ - การผลิตตู้คอนเทนเนอร์ 	<p>มหานครเซี่ยงไฮ้</p> <p>**บริษัทมีสำนักงานสาขากว่า 260 สาขาในต่างประเทศ</p>	<p>ที่อยู่ : No.700 Dong Da Ming Road, Shanghai 200080 , China</p> <p>Tel : (8621) 65966666</p> <p>Fax : (8621) 65966556</p> <p>Website : www.cnshipping.com</p>	<p>บริษัทมีการจัดตั้ง Holding Company ขึ้น 6 บริษัทใน 6 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป ฮังการี เอเชีย ตะวันตก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเกาหลี นอกจากนี้ยังไม่การจัดตั้งบริษัทและตัวแทนขายในประเทศญี่ปุ่นและออสเตรเลีย</p>
Kerry EAS Logistics Ltd.	<ul style="list-style-type: none"> - บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร - บริการให้คำปรึกษาด้านห่วงโซ่อุปทาน - บริการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทย มาเลเซีย สิงคโปร์ ลาว จีน เวียดนามและกัมพูชา - บริการจัดเก็บข้อมูลในทุกรูปแบบ (Records) 	<p>กรุงปักกิ่ง</p> <p>**บริษัทแม่ (Kerry Logistics) มีสำนักงานใหญ่ในประเทศฮ่องกง และสำนักงานสาขาใน 24 ประเทศทั่วโลก โดยในประเทศจีนมีสำนักงานสาขา 11 สาขาใน มณฑลต่างๆ ได้แก่ เหลียวหนิง ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้(3 สำนักงาน) ซานตง</p>	<p>ที่อยู่ : No 21, Xiaoyun Road Chao Yang District Beijing100027, China</p> <p>Tel : (8610) 64618899</p> <p>Fax: (8610) 6462 3262</p> <p>Email : contact.china@kerrylogistics.com</p>	<p>บริษัทฯ เริ่มต้นจากการตั้งสำนักงานสาขาในประเทศจีนก่อนในปีพ.ศ. 2545 จากนั้นจึงก่อตั้งบริษัท Kerry EAS Logistics Ltd. ในปี พ.ศ. 2548</p>

ชื่อบริษัท	ประเภทบริการ	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ที่อยู่	หมายเหตุ
Kerry EAS Logistics Ltd.	Management) - บริการจัดการด้านการค้าขายสินค้า (Trading & Merchandising) - บริการทำความสะอาดถังเก็บของเหลว ภายใต้อุณหภูมิ บริการชื่อ ISO Tank Solution	กวางตุ้ง(2 สำนักงาน) หุเป่ย์ ยูนนาน ผู้เจี้ยน	Website : www.kerrylogistics.com	
Danzas Z.F. Freight Agency Co., Ltd.	- บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทางทะเลและการกระจายสินค้าในภาคพื้นดิน - บริการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานในแต่ละอุตสาหกรรม - บริการด้านโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (End-to-End Logistics) - บริการด้านคลังสินค้า - บริการด้านการค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และการค้าระหว่างประเทศ (E-Commerce and International Trade) - บริการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์	กรุงเทพฯ ** บริษัทมีสำนักงานสาขา 28 สาขาในมณฑลต่างๆ ของประเทศจีน เช่น เชียงไฮ้ กวางตุ้ง เซ็งเจิ้น ซื่ออัน ชิงเต่า คุนหมิง	ที่อยู่ : Rm 2701, Tower A Eagle Run Plaza No. 26 Xiao Yun Road Beijing100016, China Tel : (8610) 84580331 Fax: (8610) 84580332 Website : www.cn.dhl.com/publish/cn/zh.high.html	บริษัท Danzas Z.F. Freight Agency เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท DHL และ SINOTRANS

4 วิเคราะห์โอกาสการลงทุนของไทยในจีนในอุตสาหกรรมบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มในการพัฒนาของตลาดบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนแล้วพบว่าตลาดยังสามารถเติบโตได้อีกมาก ด้วยเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ

- 1) การขยายตัวของตลาด : ประเทศจีนนับได้ว่าเป็นศูนย์กลางทั้งการผลิตและการค้าที่สำคัญ โดยจีนมีปริมาณการค้ามากเป็นอันดับสามของโลก นอกจากนี้ประเทศจีนยังเป็นแหล่งผลิตสินค้ารายใหญ่ เป็นศูนย์กลางของการพัฒนาผลิตภัณฑ์และศูนย์กลางในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าเพื่อรองรับตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ทำให้การพัฒนาในห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมต่างๆ มีศักยภาพในการพัฒนาสูง ธุรกิจด้านโลจิสติกส์อันหมายรวมถึงธุรกิจบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงมีโอกาและศักยภาพในการพัฒนาสูงตามเช่นกัน
- 2) การพัฒนาการค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-commerce) : ปัจจุบันปริมาณการค้าผ่านอิเล็กทรอนิกส์มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นมาก โดยในปีพ.ศ. 2541 ปริมาณการค้าผ่านอิเล็กทรอนิกส์ของโลกมีมูลค่า 43 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และเพิ่มเป็น 900 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปีพ.ศ. 2544 โดยคาดว่าในปีพ.ศ. 2553 ปริมาณการค้าหนึ่งในสามของโลกจะเป็นการค้าที่มีการซื้อขายผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ แม้การค้าขายสามารถกระทำการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แต่การจัดส่งสินค้านั้นไม่สามารถกระทำในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ เมื่อมีการค้าขายเกิดขึ้นจึงเกิดเป็นอุปสงค์สืบเนื่องด้านการขนส่งตามมา การขยายตัวเช่นนี้จึงทำให้ตลาดของอุตสาหกรรมบริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกว้างขึ้น โอกาสทางธุรกิจจึงมากขึ้น
- 3) การปรับปรุงบริการแบบ *third-party logistics* : ด้วยการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ผู้ผลิตและผู้ให้บริการหลายรายหันมาให้ความสำคัญและเลือกดำเนินการเฉพาะกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมทางธุรกิจหลักของบริษัท (core-business) โดยกิจกรรมเสริมหรือกิจกรรมที่ไม่ได้ถนัดจะมีการว่าจ้างให้ผู้ให้บริการรายอื่นเป็นผู้ดำเนินการแทน เพื่อประสิทธิภาพในการแข่งขันและการประหยัดต้นทุนการผลิต ซึ่งกิจกรรมด้านโลจิสติกส์จะเป็นกิจกรรมหนึ่งที่ผู้ประกอบการเลือกจะว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอก เช่น การส่งสินค้า การจัดส่งสินค้า การดูแลสินค้าคงคลัง เป็นต้น นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ประกอบการมีแนวโน้มจะหันไปใช้บริการจากผู้ให้บริการที่ครบวงจรหรือเป็นบริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (one stop service) และเหมาะสมกับธุรกิจของตนเองโดยเฉพาะ เพื่อการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของตนให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงความพร้อมของผู้ประกอบการไทยในการออกไปลงทุนยังต่างประเทศและต้องให้บริการแข่งขันกับผู้ประกอบการจากหลายๆ ชาติในตลาดที่มีการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะตลาดในประเทศจีน อันเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่ทุกบริษัทต้องการสร้างส่วนแบ่งทางการตลาดให้ได้นั้น จากการพิจารณาความพร้อมของผู้ประกอบการไทย พบว่า ผู้ประกอบการไทยหลายรายโดยเฉพาะผู้ประกอบการรายใหญ่ ซึ่งมีความพร้อมด้านเงินลงทุนและมีเครือข่ายพันธมิตรด้านการขนส่งดี ก็สามารถออกไปแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติได้เช่นกัน แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการที่จะออกไปแข่งขันกับต่างชาตินั้นต้องมีความพร้อมในระดับสูง โดยผู้ประกอบการควรพิจารณาในประเด็นต่างๆ เช่น รูปแบบการลงทุน การกำหนดกลยุทธ์การแข่งขันและแนวทางการให้บริการ

4.1 รูปแบบการลงทุน

การลงทุนในธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในจีนนั้น ผู้ประกอบการสามารถเข้าไปลงทุนได้ทั้งรูปแบบของการลงทุนโดยต่างชาติล้วนและการร่วมทุนกับผู้ประกอบการรายอื่น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้ประกอบการจะเข้าไปลงทุนในรูปแบบใดก็ต้องพิจารณาที่ความพร้อมและเป้าหมายทางธุรกิจของแต่ละราย แต่อย่างไรก็ตามแนวทางหนึ่งที่ต้องการเสนอแก่นักลงทุน คือ การเข้าไปร่วมทุนกับผู้ประกอบการจีนท้องถิ่น สาเหตุที่เสนอเช่นนี้เนื่องจากเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ

- 1) เพื่อลดความเสี่ยงจากการลงทุน : ธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้านั้นแม้จะเป็นธุรกิจที่มีความต้องการสูง แนวโน้มการขยายตัวมาก แต่ก็มีการแข่งขันที่รุนแรงโดยเฉพาะการที่จีนได้เปิดให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนและแข่งขันได้อย่างเสรี จึงมีผู้ให้บริการทั้งรายเก่าที่มีอยู่เดิมและรายใหม่ที่ต้องการเข้าไปอีกเป็นจำนวนมาก การร่วมทุนกับผู้ประกอบการรายอื่นจึงเป็นแนวทางหนึ่งในการลดความเสี่ยงของธุรกิจลงได้ ซึ่งการร่วมทุนนั้นนอกจากจะเป็นผลดีต่อผู้ประกอบการแล้วยังเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมในภาพรวมอีกด้วย
- 2) เพื่อรวบรวมฐานลูกค้าท้องถิ่น : ผู้ประกอบการท้องถิ่นจีนมักเป็นผู้มีเครือข่ายในท้องถิ่นเป็นอย่างดี ทั้งเครือข่ายของลูกค้าและเครือข่ายพันธมิตรด้านการขนส่ง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการท้องถิ่นจะเป็นผู้เชี่ยวชาญในการจัดกระจายสินค้าภายในท้องถิ่นและภายในประเทศจีน และยังเป็นผู้เข้าใจวัฒนธรรมและแนวทางในการดำเนินธุรกิจของคนในพื้นที่เป็นอย่างดี โดยผู้ให้บริการท้องถิ่นของจีนยังไม่มีผู้เชี่ยวชาญด้านการปรับใช้เทคโนโลยีและการให้บริการที่เป็นมาตรฐาน รวมถึงการบริการประเภทขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งผู้ประกอบการไทยอาจใช้ข้อได้เปรียบในด้านเหล่านี้ในการเจรจาเพื่อการร่วมทุน

4.2 การกำหนดกลยุทธ์การแข่งขัน

ปัจจัยด้านกลยุทธ์ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องกำหนดให้แน่ชัด เพื่อการวางตำแหน่งทางการแข่งขันและการรูปแบบการให้บริการที่เหมาะสม สอดคล้องและไปในทิศทางเดียวกัน โดยทั่วไปแล้วในธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถแบ่งประเภทผู้ให้บริการตามลำดับในการแข่งขัน (Competitive Priorities) ได้ดังนี้

- 1) ผู้ให้บริการที่แข่งขันด้วยต้นทุน : ผู้ให้บริการประเภทนี้จะมุ่งเน้นความได้เปรียบในเชิงธุรกิจที่ราคาสินค้าเป็นสำคัญ และในทางเดียวกันผู้รับบริการก็พิจารณาเลือกใช้บริการจากราคาที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้นเป้าหมายและทิศทางในการดำเนินการทั้งหมดของกิจการจะมุ่งเน้นไปที่การควบคุมต้นทุนโดยรวมของกิจการให้ต่ำลง ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายทางตรงและ ค่าใช้จ่ายทางอ้อม กลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการประเภทนี้ มักจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่ขนส่งสินค้ามูลค่าต่ำ สินค้ามีโอกาสในการเกิดความเสียหายน้อย และไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง โดยในปัจจุบันกลยุทธ์ประเภทนี้ถือได้ว่าเป็นกลยุทธ์หลักที่ผู้ประกอบการหลายรายใช้ในการแข่งขัน ซึ่งพบว่าผู้ประกอบการที่สามารถบริหารต้นทุนได้ดี มักเป็นผู้ประกอบการที่มีเครือข่ายในการรับสินค้าจำนวนมาก มีการประหยัดจากขนาดทำให้สามารถบริหารเรื่องต้นทุนได้ดี หรือผู้ประกอบการที่มีเครือข่ายพันธมิตรที่ดีทำให้เกิดการประหยัดจากการใช้ทรัพยากรร่วมกัน
- 2) ผู้ให้บริการที่แข่งขันด้วยคุณภาพ : ผู้ให้บริการประเภทนี้จะมุ่งเน้นคุณภาพของบริการให้เหนือกว่าผู้ให้บริการรายอื่น โดยคุณภาพที่กล่าวถึงอาจหมายถึงรวมถึง ความปลอดภัยของสินค้า การรับและส่งสินค้าที่ตรงตามเวลา ความถูกต้องแม่นยำเรื่องเอกสารประกอบการขนส่ง หรือบริการลักษณะใดๆ ที่ผู้รับบริการมีความพอใจสูงสุด ซึ่งทั่วไปแล้วราคาค่าบริการของผู้ให้บริการกลุ่มนี้มักจะสูงกว่าผู้ให้บริการกลุ่มอื่นๆ ลูกค้าที่เลือกใช้บริการจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่ต้องการความน่าเชื่อถือของการขนส่งสูงหรืออาจเป็นการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่ามาก ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่เน้นการให้บริการด้านคุณภาพในปัจจุบันมักจะนิยมนำความรู้ด้านเทคโนโลยีมาปรับใช้กับการให้บริการ เพื่อการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว เช่น ระบบการจองระวางและออก B/L ระบบติดตามสถานะของสินค้าผ่านทางอินเทอร์เน็ต เป็นต้น
- 3) ผู้ให้บริการที่แข่งขันด้วยความรวดเร็ว : ผู้ให้บริการประเภทนี้จะมุ่งเน้นที่ความเร็วในการขนส่งเป็นสำคัญเมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาขนส่ง (Lead Time) ของผู้ให้บริการรายอื่น โดยกลยุทธ์ประเภทนี้สามารถปรับใช้ได้ดีกับผู้ให้บริการที่มียานพาหนะเป็นของตนเองหรือมีเครือข่ายพันธมิตรด้านการขนส่งที่ดี เนื่องจากสามารถปรับแผนการให้บริการได้ง่าย สามารถเสนอเส้นทางขนส่ง

ที่หลากหลายให้กับลูกค้าได้ รวมถึงต้องเป็นผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งหลายรูปแบบในการ ผสานรูปแบบการขนส่งแต่ละอย่างเข้าด้วยกันเพื่อให้ได้ระยะเวลาการขนส่งที่สั้นที่สุด กลุ่มลูกค้าที่ ใช้บริการมักเป็นผู้ขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูงหรือสินค้าที่มีอายุการขายสั้นหรืออาจเป็นสินค้าที่มีการ เน่าเสียได้

- 4) **ผู้ให้บริการที่แข่งขันด้วยความยืดหยุ่น** : ผู้ให้บริการประเภทนี้จะมุ่งเน้นที่การตอบสนองของ ความต้องการของลูกค้าเป็นสำคัญ ให้บริการที่หลากหลายและครอบคลุม มีความยืดหยุ่นในการปรับ แนวทางการให้บริการให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าแต่ละราย ผู้ให้บริการที่สามารถใช้ กลยุทธ์ประเภทนี้ได้ต้องเป็นผู้ให้บริการที่มีความพร้อมทั้งด้านสินทรัพย์และกำลังคน หรืออาจจะมี เครือข่ายพันธมิตรที่ดี กลุ่มตัวอย่างลูกค้าที่เลือกใช้บริการในกลุ่มนี้อาจจะเป็นกลุ่มลูกค้าเฉพาะ ตามแต่ละอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มยานยนต์ กลุ่มสินค้าขนาดใหญ่ กลุ่มสินค้าอันตราย เป็นต้น¹⁶

ทั้งนี้ ในการนำกลยุทธ์แต่ละอย่างไปปรับใช้นั้น ผู้ประกอบการต้องพิจารณาถึงความพร้อมและจุด แข็งของบริษัทของตน รวมถึงพิจารณาลักษณะของตลาดที่ต้องการจะเข้าไปลงทุนด้วย โดยเฉพาะการ ลงทุนในประเทศจีนซึ่งเป็นประเทศที่มีพื้นที่ที่กว้างขวาง ลักษณะการดำเนินธุรกิจของคนในแต่ละพื้นที่ก็จะ แยกต่างกัน ลักษณะและรูปแบบของบริการที่ควรจะเสนอขายจึงแตกต่างกันไป

4.3 แนวทางการให้บริการ

จากข้อสังเกตเกี่ยวกับผู้ให้บริการของจีนพบว่ายังมีจุดอ่อนด้านการบริการอยู่หลายประการ โดย ผู้ประกอบการไทยสามารถใช้โอกาสดังกล่าวในการขยายตลาดสู่จีนได้ โดยผู้ประกอบการไทยต้องปรับ รูปแบบของการให้บริการเพื่อสร้างความสามารถทางการแข่งขันโดยเฉพาะการแข่งขันกับผู้ประกอบการ ต่างชาติ ดังนี้

- 1) **พัฒนาและปรับใช้ระบบเทคโนโลยีในการบริการ** : เทคโนโลยีนับได้ว่าเป็นสิ่งที่จำเป็นต่อการทำ ธุรกิจในปัจจุบันเพื่อความสะดวก ความรวดเร็วและควมมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ซึ่งผู้ ให้บริการหลายรายได้นำประเด็นดังกล่าวมาเป็นจุดแข็งในการสร้างความได้เปรียบของบริการ เทคโนโลยีที่สามารถนำมาปรับใช้ในระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า เช่น ระบบการติดตามสินค้า ระบบการจองระวางและออกใบตราส่งผ่านทางอินเทอร์เน็ต โดยปัญหาด้านเทคโนโลยีที่ผู้ ให้บริการจีนยังประสบนอกจากความหลากหลายในการนำมาปรับใช้ คือ ความสอดคล้องของ ระบบและรูปแบบการจัดวางข้อมูล รวมถึงภาษาที่ใช้ในการจัดเก็บข้อมูลที่มีกับบันทึกเป็นภาษาจีน

¹⁶กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2552). *คู่มือธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ*.

ทำให้ไม่สอดคล้องกับระบบของผู้ให้บริการต่างชาติ นำมาซึ่งปัญหาการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ดังนั้นผู้ให้บริการที่ต้องการเข้าไปลงทุนที่จีนจะต้องตระหนักและวางแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว

- 2) **ให้บริการในลักษณะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator : MTO) :** เนื่องจากผู้ให้บริการของจีนแต่ละรายมักเชี่ยวชาญการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว เช่น ทางถนนหรือทางเรือ กล่าวคือ ยังไม่มีผู้ให้บริการในลักษณะบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมากนัก ในขณะที่ตลาดการค้าขายจะขยายตัวแบบไร้พรมแดน โดยมีข้อตกลงด้านการค้าเสรีระหว่างประเทศเป็นปัจจัยผลักดันที่สำคัญ ทำให้แนวโน้มด้านการขนส่งจากพื้นที่ไกลหรือการขนส่งที่ต้องมีการบูรณาการรูปแบบการขนส่งมีมากขึ้น เพื่อประสิทธิภาพทางการขนส่งทั้งด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่าย ผู้ประกอบการที่ต้องการขยายการลงทุนออกไปจึงต้องมีความรู้ด้านการขนส่งในทุกูปแบบรวมถึงต้องมีเครือข่ายพันธมิตรด้านการขนส่งที่ดี ทั้งเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศและเครือข่ายการขนส่งภายในจีน โดยผู้ประกอบการไทยอาจใช้ข้อเสนอด้านการสร้างเครือข่ายในประเทศไทยเป็นจุดเด่นในการเจรจาเพื่อการร่วมทุน ซึ่งประเทศไทยมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในการกระจายสินค้าต่อไปยังประเทศในเอเชียรวมถึงการส่งต่อไปยังประเทศอินเดีย

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีศักยภาพในการรับสินค้าที่จะมีการส่งด้วยรถไฟหรือรถยนต์ผ่านเส้นทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Corridors) ที่เชื่อมระหว่างประเทศจีน-เวียดนาม-ลาว-กัมพูชา-ไทย-พม่า โดยเส้นทางดังกล่าวประกอบด้วย 3 กลุ่มเส้นทางหลัก คือ เส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก(East West Economic Corridor) ที่เชื่อมระหว่างประเทศเวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน เส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้(North South Economic Corridor) เชื่อมระหว่างประเทศไทย-พม่า/ลาว-จีน(เมืองคุนหมิง) เส้นทางเศรษฐกิจตอนใต้(Southern Economic Corridor) เชื่อมระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม¹⁷ โดยปัจจุบันกลุ่มเส้นทางดังกล่าวได้เริ่มเปิดใช้แล้ว แต่การขนส่งก็ยังประสบปัญหาหลายประการ เช่น กระบวนการผ่านศุลกากร และการทำรายการรถยนต์ผ่านแดน ซึ่งมักประสบปัญหาด้านอัตราค่าธรรมเนียมผ่านทางที่ไม่มาตรฐาน เป็นต้น¹⁸ แต่อย่างไรก็ตาม หากเส้นทางดังกล่าวได้รับการพัฒนามาตรฐานในทุกกระบวนการของการขนส่งแล้ว คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าที่ผ่านทางใน

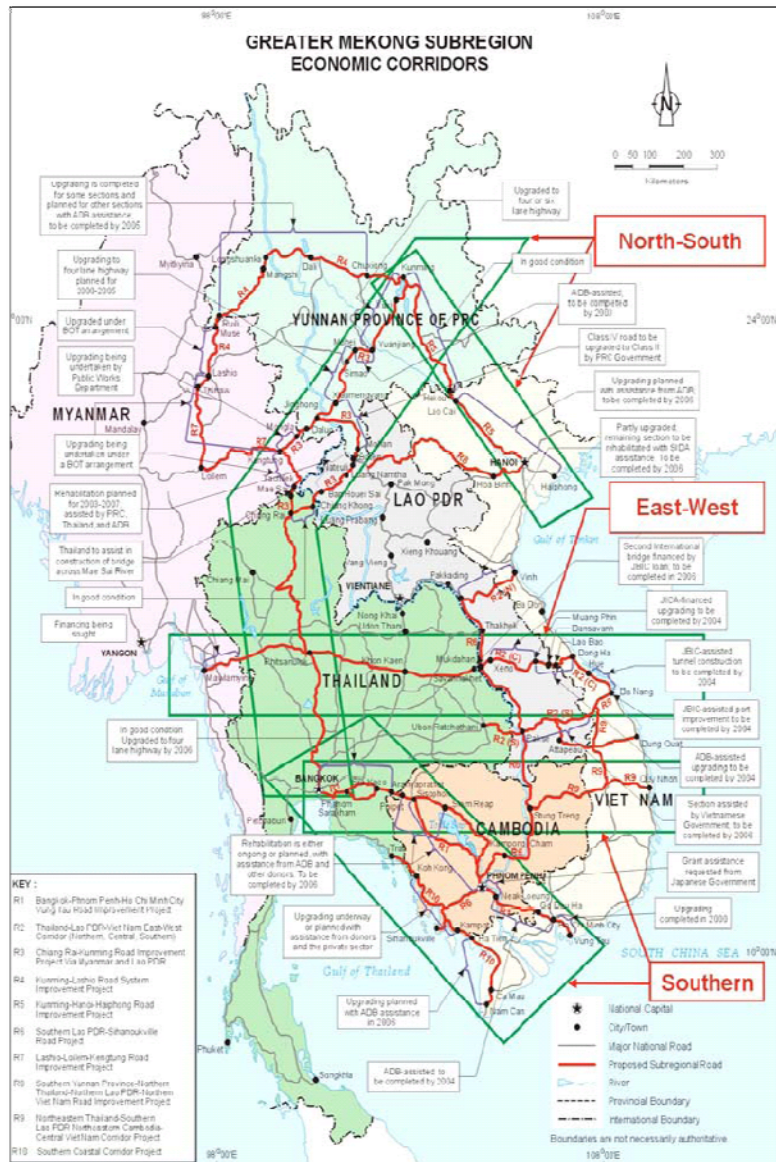
¹⁷ สำนักอาเซียน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์(ตุลาคม 2550). แนวพื้นที่เศรษฐกิจ(Economic corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง(GMS). สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2553 จาก http://www.thaifita.com/ThaiFTA/Portals/0/GMS_Corridor.pdf

¹⁸ หนังสือพิมพ์เดลินิวส์(10 กุมภาพันธ์ 2552). แจ้งเกิดเส้นทางเศรษฐกิจ 'อาร์3เอ' 'ไทย-ลาว-จีนตอนใต้' ใครดีใครได้. สืบค้นเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2553 จาก

<http://www.thaishipper.com/content/content.asp?Archives=true&ID=26231>

ปริมาณมาก เนื่องจากเป็นทางที่สั้นทำให้ระยะเวลาการขนส่งน้อย โดยมีศักยภาพในการเป็นเส้นทางหลักของการกระจายสินค้าในภูมิภาคได้อีกด้วย

รูปที่ 12 เส้นทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา : กระทรวงการต่างประเทศ

- 3) **พัฒนาคุณภาพและสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value added) ในการบริการ** : เนื่องจากกิจกรรมการบริการเป็นรูปแบบของนามธรรมซึ่งไม่สามารถจับต้องได้ ดังนั้นการกำหนดว่าสิ่งใดคือคุณภาพของการบริการจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถระบุชี้ชัดได้ แต่โดยทั่วไปแล้วคำว่าคุณภาพสำหรับการบริการหมายถึง สิ่งใดก็ตามที่ผู้รับบริการรู้สึกพึงพอใจ ประทับใจ และพูดถึงอยู่เสมอเมื่อได้ใช้บริการ โดยความพึงพอใจของผู้รับบริการจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อบริการที่ได้รับจริงมีค่าสูงกว่าหรือดีกว่าบริการที่

ตนคาดหวังไว้ ดังนั้นสิ่งแรกที่ผู้ประกอบการควรดำเนินการในการพัฒนาคุณภาพของการให้บริการ คือ การหาความต้องการของลูกค้า เพื่อให้ทราบว่าลูกค้าต้องการบริการรูปแบบใด ความคาดหวังของลูกค้าเป็นอย่างไร สำหรับบริการขนส่งแล้วความต้องการของลูกค้าประกอบด้วย 5 องค์ประกอบหลัก คือ

1. ต้องเป็นบริการที่จับต้องได้และมีรูปธรรม (Tangibles) เช่น คุณภาพของเครื่องมือและอุปกรณ์การให้บริการ ความพร้อมของสภาพรถและอุปกรณ์ประจำรถ เป็นต้น
2. ต้องเป็นบริการที่ไว้ใจได้ (Reliabilities) บริการนั้นต้องมีความน่าเชื่อถือ มีความถูกต้องแม่นยำทุกครั้งที่ใช้บริการ เช่น การรับและส่งสินค้ายังสถานที่ที่ถูกต้องตามที่ระบุไว้ภายในได้เวลาที่กำหนด
3. ต้องเป็นบริการที่มุ่งมั่นตั้งใจในการให้บริการ (Responsiveness) ผู้ให้บริการต้องมีความรับผิดชอบต่อบริการของตน มีการให้บริการตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ รวมถึงต้องมีความพร้อมในการให้บริการอยู่เสมอ
4. ต้องเป็นบริการที่น่าเชื่อถือ (Assurance) พนักงานที่ให้บริการต้องมีความรู้ ความชำนาญ มีเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกแก่การให้บริการครบครัน อันจะทำให้ผู้รับบริการมีความเชื่อมั่นต่อบริการที่ตนได้รับ
5. ต้องเป็นบริการที่เข้าใจและเอาใจใส่ลูกค้า (Empathy) พนักงานต้องเอาใจใส่และเห็นอกเห็นใจผู้รับบริการ มีการดูแลลูกค้าที่ดีทั้งในขั้นตอนการให้บริการรวมถึงการแก้ปัญหา ให้ลูกค้าเกิดความรู้สึกว่าพนักงานให้บริการและช่วยเหลือประหนึ่งว่าบริษัทของลูกค้าเป็นบริษัทของพนักงานเอง

เมื่อทราบความต้องการของลูกค้าแล้ว ผู้ให้บริการต้องปรับรูปแบบและกระบวนการให้บริการให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้าให้มากที่สุด โดยต้องมีการตรวจสอบและพัฒนาการให้บริการอยู่เสมอ¹⁹ แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากจีนเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่ รูปแบบวัฒนธรรมและแนวทางในการดำเนินธุรกิจของคนในแต่ละพื้นที่จะแตกต่างกัน ผู้ให้บริการต้องคำนึงถึงความต้องการของลูกค้าให้มากที่สุดและควรสร้างมูลค่าเพิ่ม(Value added) ให้กับบริการที่น่าเสนอ ด้วยการขยายขอบเขตการบริการสู่บริการประเภทที่เกี่ยวข้อง เช่น บริการจัดการด้านคลังสินค้า บริการด้านบรรจุภัณฑ์ บริการจัดหาสินค้า บริการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ และหากผู้ประกอบการมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์สูง มีความพร้อมด้านเครื่องมือ เทคโนโลยีและเงินลงทุน รวมถึงมีเครือข่ายด้านการขนส่งระดับโลก (Global Network) ก็สามารถเสนอบริการในลักษณะ Third Party Logistics(3PL) ได้ ซึ่งจะเป็นการให้บริการด้านโลจิสติกส์แก่ผู้รับบริการ

¹⁹ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ (2552). *คู่มือธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางถนน*.

อย่างแท้จริงมีการเชื่อมโยงและบูรณาการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและดำเนินการในลักษณะตัวแทนของผู้รับบริการ

5 พื้นที่การลงทุนที่มีศักยภาพ

เนื่องจากธุรกิจให้บริการด้านการขนส่งเป็นธุรกิจที่เติบโตควบคู่กับอุตสาหกรรมการผลิต การนำเข้า และการส่งออก ดังนั้นเองพื้นที่ที่เหมาะสมจึงควรเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมดังกล่าวหรือพื้นที่ใกล้เคียง สำหรับการลงทุนด้านธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในจีนมีพื้นที่ที่มีศักยภาพดังต่อไปนี้

- 1) **พื้นที่ด้านตะวันออกของประเทศ :** พื้นที่ด้านตะวันออกของประเทศจีนถือเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นประตูสู่การขนส่งทางทะเลอันเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสำคัญมากต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีท่าเรือที่สำคัญ เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ท่าเรือกวางเจา ท่าเรือต้าเหลียน พื้นที่นี้แม้จะมีผู้ให้บริการอยู่เป็นจำนวนมากก็ตาม แต่ก็มีบทบาทเป็นผู้ประกอบการควรเข้าไปหาเครือข่ายพันธมิตรด้านการขนส่งในพื้นที่ดังกล่าว กิจกรรมที่จะเกิดขึ้นตามมาที่ผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าสามารถให้บริการได้ เช่น การผ่านพิธีการศุลกากร การจัดการกระจายสินค้าออกจากท่าเรือให้ผู้รับสินค้าแต่ละรายจากตู้สินค้าประเภท LCL การรวบรวมสินค้าและการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น
- 2) **พื้นที่ด้านตะวันตกของประเทศ :** จาก "นโยบายมุ่งตะวันตก" (Go-West Policy) ของรัฐบาลจีน เพื่อกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่ในภาคตะวันตกของประเทศให้มีความทัดเทียมกับพื้นที่ในภาคตะวันออก รัฐบาลได้ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทั้งด้านสาธารณูปโภค การคมนาคม และการสื่อสาร รวมทั้งการชักจูงและส่งเสริมการลงทุนจากต่างชาติเพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี พื้นที่ด้านตะวันตกจึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพทั้งด้านการผลิตและการบริโภคที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีมณฑลที่สำคัญต่อการพัฒนา เช่น มณฑลส่านซี มณฑลเสฉวน มหานครฉงชิ่ง มณฑลหนิงเซี่ย มณฑลยูนนาน ทั้งนี้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่ไม่ติดต่อกับทะเล (Landlocked) ผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าจึงควรมีความเชี่ยวชาญในการขนส่งทั้งรูปแบบทางถนน ทางราง หรือทางอากาศรวมถึงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ
- 3) **พื้นที่ในแนวเส้นทางเส้นทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง :** เส้นทางดังกล่าวถือเป็นเส้นทางศักยภาพที่จะพัฒนาขึ้นในอนาคต เส้นทางหนึ่งที่ผู้ประกอบการไทยควรให้ความสำคัญคือ เส้นทาง R12 ซึ่งเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดของไทยผ่านทางจังหวัดนครพนม เชื่อมต่อไปยังประเทศลาว เวียดนามและเขตปกครองตนเองกวางสีของประเทศจีนอันเป็นประตูการค้าอาเซียน-จีน โดยเส้นทางดังกล่าวนับได้ว่าจะมีความสะดวก ไม่คดเคี้ยวและมีสภาพเส้นทางดี ทั้งยังเป็นเส้นทางที่สั้น

ที่สุดสำหรับการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ-หนานหนิง เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทาง R8 และ R9²⁰ ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของไทยที่ต้องการให้บริการในพื้นที่ดังกล่าวต้องมีความเชี่ยวชาญในการขนส่งข้ามแดนโดยเฉพาะกฎหมายการขนส่งของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง

²⁰ ดร.อักษรศรี พานิชสาสน์, ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ (ERTC) คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. (2552).เอกสารประกอบการบรรยายเรื่องอีสานไทยไม่ไกลจีน.