

## รายงานสรุปผล

### การจัดคณะเดินทางศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน

### ตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน

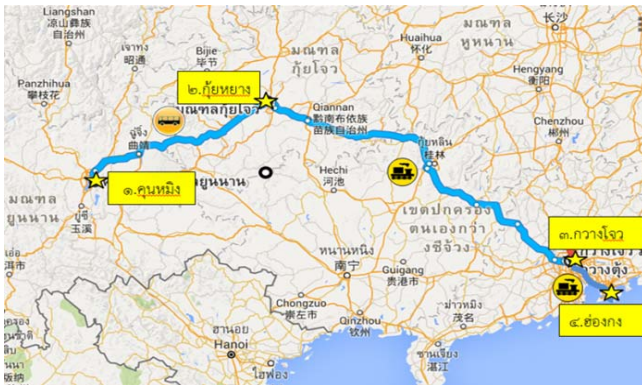
(คุนหมิง - กุ้ยหยาง - กว่างโจว - ฮ่องกง)

ระหว่างวันอังคารที่ ๓ - อังคารที่ ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙

\*\*\*\*\*

ตามที่กรมได้อนุมัติให้นางสาวรัตนา เขียววิศิษฐ์สกุล รองอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า นำคณะข้าราชการและผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เดินทางไปศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน ระหว่างวันที่ ๓ - ๑๐ พฤษภาคม ๒๕๕๙ คณะเดินทาง จำนวน ๒๐ คน ประกอบด้วย ผู้บริหารและข้าราชการ จำนวน ๕ คน ผู้ประกอบการธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๑๕ คน โดยมีกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

**๑. การสำรวจเส้นทางโลจิสติกส์ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน (คุนหมิง-กุ้ยหยาง-กว่างโจว-ฮ่องกง)**  
มีระยะทาง ๕,๑๖๖ กิโลเมตร เป็นเส้นทางโลจิสติกส์จากฝั่งตะวันตกไปยังฝั่งตะวันออกของจีนและลงสู่ทะเลที่ท่าเรือฮ่องกง เส้นทางดังกล่าวเป็นการต่อยอดการสำรวจเส้นทางโลจิสติกส์การค้า RmA ที่เชื่อมโยง (ไทย-ลาว-จีน) เริ่มต้นจากนครคุนหมิง เมืองหลวงของมณฑลยูนนาน เดินทางตามถนนไฮเวย์สู่นครกุ้ยหยาง เมืองหลวงของมณฑลกุ้ยโจว ระยะทางประมาณ ๕๒๔ กิโลเมตร ใช้เวลา ๗ ชั่วโมง พื้นที่สองข้างทางส่วนใหญ่จะเป็นภูเขา การทำเกษตรกรรมส่วนใหญ่เป็นการปลูกบนเนินเขาแบบขั้นบันได อีกสิ่งหนึ่งที่พบเห็น คือ อาคารและสิ่งปลูกสร้างจำนวนมากที่ไม่มีคนอาศัยอยู่ ซึ่งเป็นสัญญาณเตือนว่าอาจจะเกิดวิกฤติเศรษฐกิจหรือสภาวะฟองสบู่แตกสืบเนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่จะสร้างที่อยู่อาศัยเพื่อให้ประชาชนเช่า แต่ประชาชนไม่กล้าใช้จ่ายเพราะไม่มั่นใจสถานการณ์เศรษฐกิจ ทำให้เงินลงทุนของรัฐบาลจมอยู่กับโครงการเหล่านี้ หลังจากนั้นเดินทางจากนครกุ้ยหยางไปยังนครกว่างโจวด้วยรถไฟความเร็วสูง (ความเร็วเฉลี่ย ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง) เมืองหลวงของมณฑลกว่างต้ง และเดินทางต่อไปยังเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ระยะทางประมาณ ๙๓๘ กิโลเมตรและ ๒๑๙ กิโลเมตร ตามลำดับ





## ๒. การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

### ๒.๑ กงสุลใหญ่ไทย ณ นครกว่างโจว

คณะข้าราชการเข้าพบและหารือร่วมกับ นายวศิน เรื่องประทับแสง กงสุลใหญ่ ณ นครกว่างโจว เกี่ยวกับข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ในมณฑลกว่างตุง จากสถิติในปี ๒๕๕๘ มณฑลกว่างตุงเป็นมณฑลที่มีระบบโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุด โดยมีมูลค่าการขนส่งสินค้ากว่า ๑๕๔ ล้านล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ ๘.๔ ของ GDP ทั้งประเทศ มณฑลกว่างตุงยังเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ที่รู้จักกันภายใต้ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” ซึ่งมุ่งเน้นให้จีนเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าไปยังตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ทั้งนี้ กงสุลใหญ่ขอให้กรมพัฒนาธุรกิจการค้าช่วยผลักดันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนส่งสินค้ามายังนครกว่างโจวเพิ่มขึ้น โดยเน้นไปที่การขนส่งทางอากาศ (Air Freight) เพราะการบินไทยมีเที่ยวบินมาที่นี่ ๒ ครั้ง/วัน แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศยังน้อยอยู่ ถ้าสามารถผลักดันได้จะเป็นประโยชน์อย่างมากกับหลายฝ่าย ไม่ว่าจะปริมาณการส่งออกสินค้าไทยที่เพิ่มขึ้นหรือการสนับสนุนการบินไทยไม่ให้ขาดทุนด้วย



## ๒.๒ กรมการค้า มณฑลกุ้ยโจว

รองอธิบดีกรมการค้า (Mr. Ma Lei) และผู้อำนวยการกองความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการลงทุน จากต่างประเทศ (Mr. Yang Jian) ประชุมหารือร่วมกับคณะถึงบทบาทและหน้าที่ของกรมการค้าในการส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการ โดยรัฐบาลกลางทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการค้าและการลงทุนของประเทศ รวมถึงการควบคุมปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ทำให้การขับเคลื่อนและแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจของประเทศเป็นไปในทิศทางเดียวกันและมีประสิทธิภาพ ในด้านการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการ กรมไม่ได้เข้าไปพัฒนาผู้ประกอบการโดยตรง แต่ให้การช่วยเหลือในรูปแบบอื่น เช่น ด้านการเงิน (มอบเงินช่วยเหลือแก่บริษัทโลจิสติกส์ต่างๆ ๕ ปี และลดหย่อนภาษี) ด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน (การสร้างถนน การพัฒนาท่าเรือ ส่งเสริมนิคมอุตสาหกรรม)



### ๒.๓ เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีเมืองกุ้ยหยาง

นิคมอุตสาหกรรมอันดับ ๑ ของมณฑลกุ้ยโจวและเป็นอันดับต้นๆของประเทศ มีบริษัทขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า ๑๐๐ ล้านหยวน จำนวนกว่า ๔๕ บริษัท นิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ มุ่งเน้นการพัฒนาทางด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ การค้นคว้าวิจัย และการพัฒนาด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ตั้งอยู่บนเนื้อที่กว่า ๘๓ ตารางกิโลเมตร มีจุดเด่นด้านการคมนาคมขนส่งที่สะดวก ห่างจากสนามบินเพียงแค่ ๑๑ กิโลเมตร มีรถไฟสายหลัก ๔ สาย ได้แก่ ซื่อฉวน-กุ้ยโจว กุ้ยโจว-คุนหมิง หูหนาน-กุ้ยโจว กุ้ยโจว-กว่างซี และยังมีรถไฟความเร็วสูง (ความเร็วเฉลี่ย ๒๕๐ กิโลเมตร/ชั่วโมง) เช่น เส้นทางกุ้ยโจว-กว่างโจว ใช้เวลาเพียง ๔ ชั่วโมง รวมทั้งเส้นทางขนส่งไปเมืองเฉิงตู เมืองคุนหมิง และเมืองฉางซา โดยแต่ละแห่งใช้เวลาเดินทางประมาณ ๒ ชั่วโมง



### ๒.๔ บริษัท Yunnan Express Logistics จำกัด

เป็นบริษัทโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ในมณฑลยูนนาน มีพื้นที่กว่า ๕๐ ไร่ แบ่งเป็นคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และจุดขนถ่ายสินค้าซึ่งสามารถจอดรถบรรทุกได้ถึง ๕๐ คัน ใช้ทุนในการก่อสร้างสูงถึง ๗๕๐ ล้านบาท สินค้าจาก ๓๑ มณฑลจะมารวมกันที่คลังเก็บสินค้าแห่งนี้และจะกระจายไปยังลูกค้าในมณฑลยูนนานต่อไป ลูกค้าส่วนใหญ่ของบริษัทจะเป็นการซื้อขายผ่าน E-Commerce และ Walmart จุดเด่นของบริษัทอยู่ที่การให้บริการที่รวดเร็ว การส่งของในมณฑลยูนนานใช้เวลาเพียง ๑ วันสำหรับการขนส่งแบบไป-กลับ บริษัทมีการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยด้วย แต่ติดปัญหาที่ด่านบ่อเต็นซึ่งเป็นด่านชายแดนฝั่งลาวที่ติดกับจีน เนื่องจากทางลาวไม่ให้บริการรถบรรทุกของจีนผ่านเข้าไปส่งสินค้ายังประเทศไทย ทำให้รถบรรทุกต้องไปจอดขนถ่ายสินค้ากัน บางครั้งทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าพวกผัก ผลไม้ หรืออาหารแช่แข็ง และเกิดความล่าช้าในการขนส่งเพราะต้องย้ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์ของจีนไปยังตู้คอนเทนเนอร์ของไทย ทางบริษัทจึงเห็นว่า ถ้าผู้ประกอบการไทยมีความสนใจที่จะทำธุรกิจร่วมกัน อาจจะดำเนินการในรูปแบบของการเปลี่ยนหัวลาก (Hook & Drop) เพื่อลดปัญหาความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้า (Load & Unload) ขึ้น-ลงจากตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งบริษัท นิมซีเส็ง โลจิสติกส์ จำกัด มีความสนใจที่จะร่วมดำเนินการธุรกิจกับทางบริษัทในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน แต่ต้องมีการหารือในเรื่องของรายละเอียดเพิ่มเติม เพราะการแลกตู้คอนเทนเนอร์มีปัญหาอุปสรรคหลายอย่าง เช่น สินค้าที่ใส่มาในตู้คอนเทนเนอร์นั้น หากเป็นสารเคมีหรือสารอันตราย การจะนำตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ในการขนส่งผัก ผลไม้ หรือสินค้าอุปโภคบริโภค จะต้องมีการวิธีในเรื่องของความปลอดภัยเพิ่มเติม รวมทั้งการที่ตู้คอนเทนเนอร์จะต้องถูกใช้ขนส่งไปทั่วประเทศอาจจะทำให้เกิดความเสียหายหรือชำรุดระหว่างการเดินทางได้



### ๒.๕ บริษัท Loxley Intertrade (GuangZhou) จำกัด

เป็นบริษัทไทยที่ค้าขายอยู่ในตลาดจีน สินค้านำเข้าหลักเป็นสินค้าเกษตร ซึ่งขณะนี้มุ่งเน้นในการทำตลาดข้าว การนำเข้าสินค้าใช้การขนส่งทางเรือมาลงที่นครกว่างโจวและกระจายไปทั่วประเทศด้วยการขนส่งทางรถและรถไฟ บริษัทแนะนำว่า การจะเข้ามาค้าขายในตลาดจีนนั้น ควรจะมีคู่ค้า (partner) หรือ ตัวแทนจำหน่าย (distributor) เนื่องจากตลาดจีนเป็นตลาดใหญ่และมีความหลากหลายมาก การเข้าสู่ตลาดและการตั้งราคาสินค้าในแต่ละมณฑลมีความแตกต่างกันเพราะค่าครองชีพที่ไม่เท่ากัน ฉะนั้นการมีคู่ค้าหรือตัวแทนจำหน่ายจะสามารถช่วยได้ ตลาดจีนมีโอกาสรู้อย่างกว้างแต่ควรศึกษาความเสี่ยงที่จะต้องเจอด้วย อาทิ การปลอมแปลงและเลียนแบบสินค้า กฎระเบียบและมาตรฐานสินค้า มาตรการทางการค้า เช่น ภาษีและโควตา ซึ่งรัฐบาลกลางกำหนดโควตาการนำเข้าข้าวไว้ไม่เกิน ๔ ล้านตัน/ปี ภาษีนำเข้าผักผลไม้ที่สูงถึง ๑๓% รวมถึงระบบการฝากขาย (consignment) ที่ใช้ในตลาดเจียงหนาน (จุดกระจายสินค้าหลักของผลไม้ไทย) ซึ่งเป็นวิธีการค้าที่มีมานาน อาศัยความไว้นื้อเชื่อใจระหว่างผู้ส่งออกไทยกับผู้นำเข้าจีน โดยไม่มีการเปิด L/C ผู้นำเข้าจะนำผลไม้ไปขายต่อกับพ่อค้าจีนตามเมืองต่างๆ ในลักษณะเงินเชื่อในลักษณะสินเชื่อ การค้าดังกล่าวมีข้อดี คือ ผลไม้ไทยได้อาศัยเครือข่ายและอิทธิพลของพ่อค้าคนกลางชาวจีนในการเข้าสู่ตลาดโดยไม่ต้องสร้างเครือข่ายเอง แต่มีข้อเสีย คือ ผลไม้ไทยต้องตกอยู่ภายใต้กลไกที่ผู้ประกอบการจีนเป็นผู้กำหนด ไม่ว่าจะราคาซื้อขาย ชนิดและปริมาณการนำเข้าผลไม้



### ๓. การศึกษาดูงาน

#### ๓.๑ บริษัท Changhe Changyuan Logistics จำกัด

มีระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานการขนถ่ายสินค้าใช้ระบบทางเดียว คือ สินค้าถ่ายลงที่ท่าเปลี่ยนถ่ายสินค้าขาเข้า (cross dock) สินค้าจะถูกคัดแยกตามปลายทางของผู้รับ ส่งไปตามสายพานลำเลียง (conveyor belt) เพื่อไปรอที่ท่าเปลี่ยนถ่ายสินค้าขาออกเพื่อรอบรรจุและขนส่งต่อไป ทั้งนี้ มีการนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ โดยมีจอ LCD ขนาดใหญ่แสดงข้อมูลการสั่งซื้อ ปริมาณสินค้า และมีระบบ GPS ทำให้สามารถตรวจสอบได้ว่าขณะนี้สินค้าที่จัดส่งอยู่ที่ไหน และใช้เวลาอีกเท่าไร ซึ่งได้รับความสนใจอย่างมาก



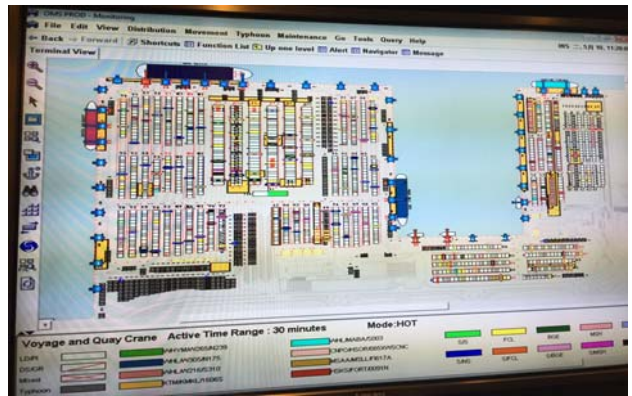
#### ๓.๒ บริษัท Shuanglong Logistic and Trading จำกัด

มีการทำโครงการ “เมืองโลจิสติกส์การค้า” บนเนื้อที่กว่า ๒,๐๐๐ ไร่ แบ่งออกเป็น ๓ เฟส โดยเฟสแรกมีเนื้อที่ ๔๘๐ ไร่เป็นโลจิสติกส์ครบวงจรประกอบด้วย ศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า ห้องเย็นขนาด ๗๐,๐๐๐ ตารางเมตร และรองรับรถบรรทุกได้ถึง ๑,๕๐๐ คัน เฟสที่สองเป็นเขตค้าขายประกอบด้วยตลาดสด ร้านค้าส่ง ค้าปลีก ร้านอาหาร ธนาคาร ประกันภัย และที่พักสำหรับคนที่มาขายของ เป็นการดำเนินการแบบครบวงจร เฟสที่สามเป็นเขตท่องเที่ยว มีการแสดงทางศิลปะ และวัฒนธรรม เมืองโบราณ และโรงแรมที่พักสำหรับนักท่องเที่ยว



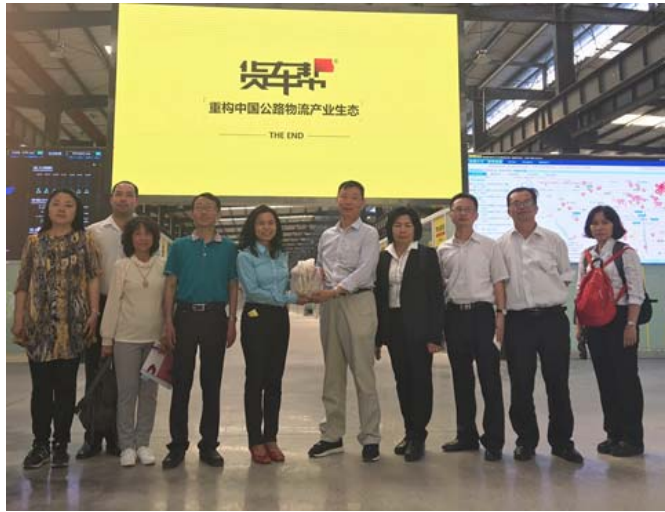
### ๓.๓ ท่าเรือฮ่องกง

เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่เป็นอันดับ ๕ ของโลก ปริมาณการขนส่ง ๑๒ ล้าน TEUs/ปี มีสถานีรับส่งสินค้า ๙ สถานี ครอบคลุมพื้นที่ ๒.๗ ตารางกิโลเมตร ภายใต้การบริหารงานของ ๕ บริษัท คือ Modern Terminal (MTL)/ Dubai Port International Terminals (DPI)/ COSCO Information & Technology (COSCO)/ Asia Container Terminals (ACT)/ Hong Kong International Terminals (HIT) ท่าเรือฮ่องกงมีลักษณะเป็นท่าเรือที่ใช้พักสินค้าเพื่อส่งออก (Transit) สินค้าที่เข้ามายังท่าเรือแห่งนี้ ๗๐% เป็นสินค้ารอการส่งออก (Re-export) ถ้าสินค้า transit ภายใน ๓ วัน จะไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่ม จุดเด่นอีกอย่างหนึ่งของท่าเรือแห่งนี้คือการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการบริหารจัดการทั้งเรื่องของระบบเข้า-ออกท่าเรืออัตโนมัติ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการขนถ่าย รถที่เข้ามาส่งของเริ่มต้นจากประตูหน้างานจนเสร็จและกลับออกมาจะใช้เวลาไม่เกิน ๑ ชั่วโมง ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ระหว่างสายการบินเรือและผู้ประกอบการท่าเรือ เช่น ใบขนส่งสินค้า ทำให้ท่าเรือทราบรายละเอียดของสินค้าที่จะเข้าท่าก่อน ทำให้การจัดเรียงคอนเทนเนอร์เพื่อการขนย้ายสะดวกและรวดเร็วขึ้น เนื่องจากฮ่องกงมีความแปรปรวนทางสภาพภูมิอากาศ เนื่องจากภูมิประเทศที่เป็นเกาะส่งผลให้ในหนึ่งวันอากาศเปลี่ยนแปลงได้ตลอด รวมถึงมีลมกรรโชกแรงเพื่อความปลอดภัย จึงไม่อนุญาตให้มีพนักงานเข้าไปทำงานในบริเวณลานตู้คอนเทนเนอร์ (Voyage) การจัดเรียงคอนเทนเนอร์ต้องใช้งานของเครื่องจักรควบคุมด้วยระบบคอมพิวเตอร์ (OMS-PROD)



### ๓.๔ บริษัท Guiyang Trucks & Technology จำกัด

เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของจีนที่ได้รับเงินลงทุนจากรัฐบาล ๑,๖๐๐ ล้านหยวน เพื่อศึกษาและพัฒนาด้านเทคโนโลยีและระบบคอมพิวเตอร์ที่ควบคุมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ มีการทำแอปพลิเคชัน (Application) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อระหว่างผู้ส่งสินค้าและผู้ให้บริการขนส่งสินค้า แอปพลิเคชันนี้เป็นลักษณะให้ทั้งสองฝ่ายเข้ามาเขียนข้อความไว้ เช่น ผู้ส่งของต้องการจะขนของอะไรไปที่ไหน เมื่อไหร่ ผู้รับให้บริการขนส่งเข้ามาเขียนว่า มีรถบรรทุกกี่คัน ขนส่งของไปที่ไหน ค่าบริการเท่าไร ซึ่งถ้าตกลงกันได้ ก็จะต้องวางมัดจำในการขนส่งเป็นเงิน ๕๐๐ หยวน หลังจากขนส่งเรียบร้อยแล้วจะตัดเงินของผู้ส่ง และจ่ายให้แก่ผู้ขนส่งภายใน ๕ วัน หลังจากขนส่งเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันมีคนขับที่ลงทะเบียนเอาไว้กว่า ๑,๕๐๐,๐๐๐ ราย และมียอดการทำธุรกรรมถึง ๕,๐๐๐,๐๐๐ transactions/วัน



#### ๔. ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ

##### ๔.๑ ความร่วมมือด้านโลจิสติกส์

เห็นควรผลักดันความร่วมมือกันระหว่างไทย – จีน ในการขนส่งสินค้าผ่านแดนตามเส้นทางโลจิสติกส์ RmA ซึ่งทางบริษัท Yunnan Express Logistics จำกัด เสนอให้มีการแลกเปลี่ยนหัวลากกันเพื่อประหยัดเวลา ลดค่าใช้จ่ายและความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและทางบริษัท นิมซีเส็ง โลจิสติกส์ จำกัด เห็นด้วยกับแนวคิดดังกล่าว แต่ต้องหารือในรายละเอียดเพิ่มเติมว่าควรจะร่วมมือกันในรูปแบบใด อาจจะเป็นการเซ็นสัญญา หรือทำ MOU ร่วมกัน กองส่งเสริมและพัฒนารุกิจเห็นว่า หากการเซ็นสัญญาครั้งนี้ประสบความสำเร็จก็จะ เป็นต้นแบบให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่นในการทำสัญญาความร่วมมือกับบริษัทของจีนต่อไป ดังนั้นกรมควรเป็น ตัวกลางในการเชื่อมโยงทั้งสองบริษัท และขอความร่วมมือจากสำนักงานการค้าต่างประเทศ ณ นครคุนหมิง ประสาน รายละเอียดและนัดหมายกับผู้ประกอบการจีนต่อไป

##### ๔.๒ ความร่วมมือด้านเทคโนโลยี

ผู้ประกอบการไทยสนใจนำเทคโนโลยีมาช่วยในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของบริษัทเพื่อลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ รวมทั้งได้สอบถามความน่าจะเป็นหากจะให้กรมพัฒนารุกิจการค้าช่วยศึกษา และพัฒนาโปรแกรมในลักษณะนี้ เพื่อนำมาช่วยพัฒนาผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

\*\*\*\*\*

กองส่งเสริมและพัฒนารุกิจ

มิถุนายน ๒๕๕๙