

จากที่เราไปจีนกันมาพูดคุยกับผู้เชี่ยวชาญ เราได้โจทย์ใหญ่มาและกระจายเกี่ยวข้องกับทุก ๆ ฝ่าย ในที่สุดเราต้องการ Logistics Frame Work ว่าเราต้องศึกษาอะไร เราควรอยู่ตรงไหน ประเด็นใด ที่ขาดตกบกพร่อง หรือศึกษาเกินไป และต้องการนักวิจัยทำงานวิจัยด้วย เราไปดูงานวิจัยที่ทางมหาวิทยาลัยยูนนานเค้าทำพบว่า ประเทศจีนให้ความสำคัญและเตรียมพร้อมต่อสถานการณ์ FTA โดยเฉพาะระหว่างจีน – อาเซียนปี 2010 จีนพยายามจะเชื่อมโยงลงมาสู่อาเซียนโดยใช้คุนหมิงและประเทศไทยเป็น Gateway ขาขึ้นและขาลง มีการศึกษาถึงระบบขนส่งโดยวิเคราะห์ถึงระยะเวลาและต้นทุนจากจุดเริ่มต้นการขนส่งในประเทศจีนหลาย ๆ จุด หลาย ๆ mode มาสู่ไทยและมีการศึกษาถึงโครงสร้างพื้นฐานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จีนได้วางจุดต่าง ๆ ไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว จุดต่างๆ ที่จะลงมาอาเซียน จีนได้ศึกษาว่ามันเกิดอะไรขึ้นบ้างแล้ว มีจุดใดผ่านได้ ค่าใช้จ่ายต่อคอนเทนเนอร์เป็นเท่าไร ระยะเวลาเป็นอย่างไร ดู mode ของ Transport คืออะไร ดูแต่ละ route แต่ละเส้นทางที่จะขึ้นมาจะมีผลกระทบอย่างไร ดู Cost กับเวลา แต่ละเส้นทางเท่าไร เป็นอย่างไร และเส้นทางที่สั้นที่สุดถูกที่สุดคืออะไร เปรียบเทียบทางรถและทางรถไฟ ทางเรือ ท่าอากาศยานใหม่คุนหมิง เป็นท่าอากาศยานที่รองรับ FTA ที่จะเกิดขึ้น จีนค่อนข้างวางแผนได้ดี วางแผนเป็นเรียบร้อยแล้ว FTA ที่จะเกิดขึ้นเค้าจะทำตัวอย่างไร ส่วนเป้าหมายของจีนคือ ปี 2010 คุนหมิง จะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของเขตการค้าเสรีแห่งเอเชียตะวันออก

จากสมมติฐานแรกเราคิดว่าคุนหมิงมากกรุงเทพฯ เป็น Gateway ใช่หรือไม่ นั่น ซึ่งตัวขับเคลื่อนที่เราศึกษาคือ FTA ผลกระทบจากการมี FTA จีน – อาเซียน ว่าปริมาณ ชนิดและทิศทางการไหลของสินค้าต่าง ๆ จักเปลี่ยนแปลงหรือไม่อย่างไร Infrastructure โครงสร้างพื้นฐานที่เกิดขึ้นต่อไปในอนาคตอันใกล้ เช่น expressed way , ทางรถไฟ , สนามบิน , ท่าเรือ ที่จะสร้างจะมีผลต่อเส้นทาง และปริมาณการขนส่งที่จะเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อย่างไร โครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยเองควรเตรียมความพร้อมหรือเชื่อมต่ออย่างไร สิ่งที่เราควรจะทำคือ ดู Identify and study commodity flow in depth , Mode of transport , Transportation routes (scenario of possible alternatives) ทั้งหมด , DC/ICD/HUB , Performance objectives : cost, time , Infrastructures , Laws and Regulations

ในส่วนของ Border Trade เชียงรุ่งอยู่ทางตอนใต้ของนครคุนหมิง เป็นเมืองที่สามารถเชื่อมต่อทางบกและทางน้ำไปสู่ชายแดนจีน – พม่าได้ โดยใช้เส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งจีนไม่ได้เป็นสมาชิกใน แม่น้ำโขง River เส้นทางบกจะเป็นการขนส่งทางรถผ่าน 2 ด้านชายแดนคือ ด้าล้อ และต้าหมิงหลง ทางน้ำผ่านแม่น้ำ Lancang หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า แม่น้ำโขงโดยมีท่าเรือที่ขึ้นลงได้ 3 ท่า คือ เชียงรุ่ง กวานล่ย์ และม่งหนาน ปัจจุบันท่าเรือ เชียงรุ่งเป็นท่าเรือหลักเน้นการขนส่งคน ท่าเรือเชียงรุ่งเป็นท่าเรือกลางริมแม่น้ำ Lancang มีเรือวิ่งเข้าออกได้ 8(10) เดือน / ปี ปริมาณขนส่งประมาณ 220,000 คันต่อปี มีเรือขนส่ง 109 ลำ แต่เป็นเรือขนาดเล็ก ขนส่งได้ประมาณ 300 ตัน / ลำ สามารถวิ่งขนส่งตลอดลำน้ำโขง สินค้าส่งออกจากจีน – ไทย ส่วนมากเป็นเครื่องใช้ไฟฟ้า ผลไม้ (แอปเปิ้ล , สาลี่) และวัสดุก่อสร้าง, สินค้าจากไทย-จีน ส่วนมากเป็นลำไย ยางรถ และยางยืด ส่วนการขนส่งใช้เวลาประมาณ 1 วัน ในอนาคตท่าเรือเชียงรุ่งจะมุ่งเน้นการขนส่ง นักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยตั้งเป้าหมายไว้ที่ 400,000 คนปี และขนส่งสินค้าประมาณ 200,000 ตันปี ส่วนการขนส่งสินค้าหลักจะอยู่ที่ท่าเรือกวานล่ย์ ซึ่งจะมีการลงทุนการขนส่ง crane และ infrastructure สินค้าที่ต้องแช่เย็นและปิโตรเลียม โดยตั้งเป้าหมายไว้ที่การขนส่งสินค้า 400,000 ตันปี และนักท่องเที่ยว 100,000 คนปี ซึ่งมีการลงทุนสร้าง แล้ว 37 ล้านดอลลาร์ ส่วนท่าเรือม่งหนานเป็นท่าเรือขนาดเล็ก เป็นการขนส่งภายในระยะสั้น ๆ หรือข้ามฝั่งเท่านั้น เส้นทางขนส่งทางเรือจะมีรถติดบนเรือเป็นการจดทะเบียนหลายประเทศเพื่อขนคนขนของซึ่งจุดนี้ทำให้ไทยและจีนได้เปรียบเป็นอย่างมาก หลังจากไปดูท่าเรือก็ไปต่อที่ชายแดนจีน พม่า คือ ที่ด้าล้อ ห่างจากเชียงรุ่งประมาณ 80 กม. ใช้เวลาเดินทาง 3 ชั่วโมง ทางรถ เส้นทางมีขนาดเล็กและเป็นทางขึ้นลงเขาส่วนมาก รถจากพม่าจะวิ่งเข้าจีนโดยตรงไม่ได้ หรือจากจีนวิ่งเข้าพม่าโดยตรงไม่ได้ต้องใช้บริการของรถขนส่งสินค้าข้ามแดน (Cross border) ซึ่งมีค่าใช้จ่าย 350 หยวนต่อครั้ง ค่ารถขนส่ง 100 หยวนและการถ่ายสินค้าขึ้นลงอีก 250 หยวน ใช้เวลาประมาณ 10 –15 นาที ปริมาณการขนส่งในแต่ละคันไม่สูงมากและมีการสุ่มตรวจสินค้าก่อนผ่านแดนยังไม่มีคอนเทนเนอร์ โดยการสังเกตจุดผ่านแดนของไทยที่ใกล้ที่สุดจะอยู่ที่เชียงราย ผ่านพม่า ด้าล้อ ด้าหมิงหลง สินค้าที่ด้าล้อไม่มาก แต่คนคนมากกว่า

จากการได้ไปเยี่ยมชายแดนทำให้ตั้งประเด็นว่าด้านชายแดนน่าจะเป็นอีกเรื่องของการศึกษาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ Logistics Asean โดย framework ที่น่าทำ คือ การค้าที่ต้องมีการผ่านประเทศที่ 3 คือ ไทย จีน เพราะต้องผ่านพม่า หรือลาว โครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้บริการ กฎระเบียบต่าง ๆ ที่สร้างความปวดหัว สิ่งที่เกิดขึ้นมีข้อตกลงของสหประชาชาติ ADB มีการสนับสนุนในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง International trade Multilateral treaties เมื่อดูในภาพรวม ยังไม่มีอนุสัญญาใดที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เลย

จากนั้นไปดูโกดังขนถ่าย ของบริษัท Wan da Logistics ที่คุนหมิง เป็นบริษัทขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ มีศูนย์กลางขนส่งที่คุนหมิง เชียงไฮ้และ หังโจว โดยมีเครือข่ายขนส่งตามเมืองใหญ่ต่าง ๆ ให้บริการที่การขนส่ง โกดังขนถ่าย กระจายสินค้า loading และ unloading รวมถึงการให้บริการ logistics information ส่วนที่เข้าเยี่ยมชมคือ โกดังเปลี่ยนถ่ายสินค้าจาก รถขนส่ง-รถไฟ ซึ่งทำการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งจาก รถขนส่งซึ่งวิ่งมาจากทางใต้ มาเปลี่ยนรถไฟขึ้นสู่เชียงไฮ้ และเมืองอื่น ๆ สินค้าที่ขนส่งจากไทยและพม่าจะมาจากท่าเรือ (แม่น้ำโขง) ซึ่งส่วนมากเป็นไม้สัก (จากพม่า) ยางรวมคว้นและลำไย (จากไทย) ปริมาณการขนส่งทางรถไฟประมาณ 420 ตัน/วัน ซึ่ง 1 ตู้คอนเทนเนอร์ได้ 30 ตัน โดยเฉลี่ยจะขนส่งเข้าเชียงไฮ้ประมาณ 4 ตู้ต่อวันใช้เวลา 4 วัน ระยะทาง 2,600 กม. อัตราค่าขนส่ง 300 – 500 หยวน / ตัน สู่อำเภอเชียงไฮ้ และมีค่าบริการ loading – unloading 460 หยวน/ตู้

จากสิ่งที่เราไปดูเราสังเกตได้ว่า สินค้าที่ขึ้นผ่านทางเชียงไฮ้เข้าสู่ชายแดนจีนจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ที่มี demand ในแถบทางใต้ของยูนนาน ซึ่งมีปริมาณไม่สูงมาก ส่วน demand ผักผลไม้จะอยู่ทางเจียงหนาน ผักผลไม้ไทยจึงต้องใช้เส้นทางเดินเรือเข้าสู่ทางเจียงหนาน ส่วน demand ของผลิตภัณฑ์ประเภท spare parts หรือชิ้นส่วนสำหรับอุตสาหกรรมหนักจะใช้เส้นทางเดินเรือเข้าสู่ทางเชียงไฮ้ สู่ต้าเหลียน เพราะเป็นพื้นที่ผลิตอุตสาหกรรมหนักของประเทศ และแต่ละเส้นทางจะมีการขนส่งลำเลียงสินค้าที่ต่างกัน ขนส่งไปสู่ปลายทางที่ต่างกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับ Demand ของลูกค้า

หลังจากที่เรากลับมา เรามาศึกษาดูว่าสินค้าที่น่าจะเข้าและส่งออกว่ามีมูลค่าเท่าไร โดยสินค้าที่นำเข้ามาจากจีนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และไทยส่งไปจีนก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และส่งออกนำเข้าในกลุ่มอาเซียนก็เพิ่มขึ้นด้วย จากสรุปจะเห็นได้ว่า มูลค่านำเข้าจากจีนสูงขึ้น มากกว่านำเข้าจากอาเซียนทำให้เกิดประเด็นที่ว่า Demand Supply มันเพิ่มตรงไหน อยู่ตรงไหน

จากที่ไปดูงานที่ตลาดไท ไทยส่งออกจำนวนมากพอ ๆ กับจีน แต่ชนิดของผลไม้ต่างกัน จากทีมที่ไปจีนมา Mode ของการขนส่งจะเปลี่ยนไป ปริมาณเพิ่มขึ้นมาก ผักผลไม้ที่ส่งออกผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังไปทางทะเลแทน ทำให้เห็นว่าผักผลไม้ถูกเปลี่ยนแปลงการขนส่ง ประเด็นที่เจออีกอย่างคือ กว่าที่ผักผลไม้ของไทยต้องใช้เวลาตรวจ 7 วัน ถึงจะได้รับใบรับรองออกมา ตลาดไทได้เตรียมทำ option ต่าง ๆ ไว้ให้กับผู้ค้าส่งในตลาดไท เลือกว่าต้องการสิ่งใด แต่ปัจจุบันพบว่าจีนได้มีตัวแทนส่ง แคตตาล็อกผลไม้ให้กับผู้ค้าส่งรายใหญ่ในตลาดไท เลือกว่าจะต้องการสินค้าประเภทใดจำนวนเท่าไร จัดส่งได้ทันที จะเห็นได้ว่าจีนเข้ามามีบทบาทกับผู้ค้าส่งมากขึ้น และทางตลาดไท ได้ตั้งศูนย์ possec ขึ้นมา ซึ่งร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐหลายหน่วยงานขึ้น ทำ One stop service ขึ้น แต่ยังคงติดประเด็นที่ว่า cargo ที่ใช้ในปัจจุบันยังไม่เป็นมาตรฐานที่การบินไทยใช้ ดังนั้นผู้ค้าส่งมาแพ็คของที่ possec แล้วต้องไปแกะที่ท่าอากาศยานอีกทีเพื่อขนขึ้นตู้มาตรฐานอีกที ดังนั้นจึงน่าจะเป็นประเด็นที่ว่าน่าจะเกิด one stop service ทั้งการส่งออกและนำเข้าอยู่ที่จุดผ่านแดน

สรุปในประเด็นที่ 1 สมมติฐานแรกที่เราคิดว่าคุนหมิงมากกรุงเทพจะเป็น Gateway หรือไม่นั้น คงเป็น Scope of the study เท่านั้น แต่ข้อมูลที่เรารู้ได้ทำการศึกษามานั้นคงไม่เพียงพอ ประเด็นที่ 2 น่าสังเกต Demand จะเป็นปัจจัยตัวขับเคลื่อนที่ใช้เลือกเส้นทางและ HUB ของการขนส่ง ประเด็นที่ 3 ควรจะรองรับอย่างไร optimal route ไทยไปจีน จีนไปไทย มันคือเส้นทางใดกันแน่ แนวทางการวิจัยเป็น Framework ที่จัดทำคือ Phase แรกคือ การศึกษาสภาพสถานการณ์ปัจจุบัน คือการศึกษาเพื่อสำรวจสภาพทั้งหมดและสถานการณ์ที่เกิดขึ้นทั้งหมดออกมาให้ได้ก่อน กล่าวคือ ศึกษา Trade Flow / Commodity flow ทั้งปริมาณและชนิดสินค้าในทุก ๆ เส้นทางที่เชื่อมต่อกัน โดยพิจารณาถึงสถานการณ์ในปัจจุบันและพยากรณ์ถึงสิ่งที่จะเปลี่ยนแปลงในอีก 5 ปีข้างหน้า เมื่อมี FTA และโครงสร้างพื้นฐานที่เปลี่ยนไปเป็นตัวขับเคลื่อน ศึกษา DC/ICD ที่สำคัญที่ใช้ในปัจจุบันและที่

กำลังจะเกิดขึ้น ศึกษาโครงสร้างพื้นฐาน ภูมิศาสตร์ และเทคโนโลยีที่จะเปลี่ยนไปศึกษา Laws & Regulations ทั้งในและระหว่างประเทศ ศึกษาธรรมชาติศักยภาพและความสามารถในการขนส่งของ Service providers ทั้งในจีนและไทย ผลกระทบและอุปสรรคและความพร้อมของการดำเนินการของ Service provider จาก phase แรกเสร็จก็ไป Phase 2 ตามการศึกษาใน Phase I จะทำการศึกษาถึงต้นทุนและระยะเวลา ทั้งการขนส่งขาขึ้น (จากไทย) และขาลง (จากจีน) ในทุก ๆ เส้นทาง และทุก ๆ mode การขนส่งที่ป่งที่ควรจะเป็นใน Phase I โดยการวิเคราะห์ถึงสิ่งที่ควรจะเป็น ด้านการวิเคราะห์เส้นทางขนส่งที่เหมาะสม โดยมี origin and destination point เป็นข้อกำหนด ในขั้นตอนนี้จะควรวิเคราะห์เส้นทางและทางเลือกการขนส่งที่ดีที่สุดออกมา ทั้งการวิเคราะห์ความเสี่ยง การประเมินเปรียบเทียบเส้นทาง และหาทางเลือกบนข้อแม้ต่าง ๆ การเลือกพื้นที่ตั้งของ one-stop-service สำหรับการส่งออกในเส้นทางหรือจุดที่มีการรับเข้า-ส่งออกสินค้าต่างประเทศที่มีปริมาณมากในระดับนัยสำคัญ ที่นอกเหนือจากแหลมฉบังการพัฒนาเครื่องมือหรือห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์ที่จำเป็นสำหรับการตรวจสอบสินค้าเข้า-ออกที่สามารถทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้บริโภคเป็นปัจจัยสำคัญ ด้านการพัฒนา รูปแบบของ IT ที่จะใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ของ 3PL ด้านกฎระเบียบและข้อปฏิบัติที่ควรจะเป็น จากนั้นก็ทำ Action Plan เมื่อทราบทางเลือกที่ควรจะเป็นบนข้อแม้ต่าง ๆ แล้ว จะนำไปสู่แนวทางที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันผ่าน Service provider โครงสร้างพื้นฐาน และการวางตำแหน่ง DC/HUB ที่ควรจะเป็นให้กับประเทศไทย การวางตำแหน่ง one-stop-service unit การจัดตั้ง/ขยายห้องปฏิบัติการทางวิทยาศาสตร์ การอบรมบุคลากรในบริษัท 3PL และ shipping company ต่าง ๆ ให้เข้าใจถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ในการเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าของประเทศต่าง ๆ

สรุปความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมอาจารย์อักษรรศวี พานิชสาส์น

จีนซื้อสินค้าที่เป็นสินค้าลักษณะต้นน้ำจากเราและไป Value Added เข้าไปเพื่อจะส่งออกไปขาย และในส่วนของ การส่งสินค้าไปขาย ไม่ว่าจะเป็นทางเรือ ทางรถ จีนจะมีข้อจำกัดอยู่ 1 อย่างคือ เราสามารถส่งสินค้าถึงด่านได้ แต่ปัญหาถ้าเราอวงจรวจรชีวิตสินค้า FTA จะช่วยวงจรช่วงต้นของสินค้าคือ สินค้าที่ด่าน ช่วงวงจรชีวิตสินค้าช่วงกลางและช่วยปลายจะไหลเข้าจีน ลำบากมาก บริษัทขนส่งส่วนใหญ่ถูกผูกขาดโดยรัฐวิสาหกิจ เพราะฉะนั้น การศึกษาเรื่องนี้ ลักษณะของจีนเราไม่สามารถนำตำรากระแสหลักมาใช้ว่าเข้าไปจีนแล้วจะไหลได้ต่อเนื่อง แต่จะมีข้อจำกัดของแต่ละมณฑลนั้น ๆ

ผลที่ได้รับจากการทำ workshop

การแบ่งกลุ่มทำ Workshop มีจุดประสงค์เพื่อระดมสมองหาหัวข้อวิจัย ในกลุ่มนั้น ๆ การแบ่งกลุ่มจัดเป็น 5 กลุ่มการวิจัย จากข้อมูลเบื้องต้นที่ศึกษาเกี่ยวกับโลจิสติกส์จีนและไทยอ้างอิงเขตพื้นที่ที่มีอิทธิพลต่อระบบโลจิสติกส์จีน-ไทย 3 กลุ่มคือ

- 1) การค้าข้ามพรมแดน คุณหมิง – เชียงราย (Border Trade)
- 2) การค้ากลุ่มอุตสาหกรรมหนัก เช่น ชื่นส่วนประกอบต่าง ๆ เขตแย่งไ้ (Yangtze River Delta)
- 3) การค้ากลุ่มผักผลไม้ เขต กวางเจา กวางสี (Pearl River Delta)

และประเด็นสำคัญอีก 2 กลุ่ม คือ

- 4) การเตรียมตัวของผู้ประกอบการขนส่ง (Service Provider)
- 5) การศึกษาโซ่คุณค่าในภูมิภาคนี้ (Value Chain)

ประเด็นที่ได้รับจากแต่ละกลุ่มมีดังนี้

1) กลุ่ม Border Trade

ประเด็น : - การค้าชายแดน - การค้าผ่านแดน

- ต้องการหาผู้สนใจทำการศึกษาผลกระทบ FTA ต่อการค้าชายแดน - การค้าผ่านแดน

ผศ.ดร.รุธิร์ ได้กล่าวถึงสินค้า และผู้ค้าใน Border Trade จะแตกต่างกับการค้าทั่ว ๆ ไปซึ่งเป็นเรื่องที่นำศึกษา แต่เดิมนั้น สกว. และ Asean Development Bank (ADB) ศึกษาโดยเน้นสมมติฐานที่ว่า คุณหมิงเป็น Gateway และเมื่อลงไปศึกษาจริงๆ ก็เห็นว่า จำเป็นต้องขยาย Scope ในการศึกษาซึ่งในการเดินทางไปศึกษาที่ผ่านมาได้ดูแต่การค้าทางชายแดน พม่า - จีน แต่สำหรับทาง ลาว - จีน ยังไม่ได้มีการศึกษา นอกเหนือจากเรื่องการค้า อาจจะต้องศึกษาเรื่องคนหรือเรื่องประชากรด้วย โดยเราต้องทำความเข้าใจกับจีนว่า มุมมองของการดำเนินการของจีนเป็นอย่างไรปัญหาคือ มีการตกลงกันระหว่างชายแดน ไทย-จีน แต่กรอบกว้างๆ แต่ในรายละเอียดการปฏิบัติไม่มี หรือไม่สามารถเป็นที่ยอมรับกันได้โดย logistic แบบกองทัพหมด ในสินค้าพวกหนึ่งภาษีถือว่า เป็นกรณีที่น่าศึกษาเพราะมีความยืดหยุ่นและตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงได้สูง

ผศ.ดร.รัตนพร (ม.พายัพ) กล่าวถึงคนทั่วไปมักจะคุ้นกับชื่อ ยูนนาน และเข้าใจว่า เป็นมณฑลการค้า แต่จริงๆ แล้วไม่ได้เป็นเป้าหมาย มีผลกระทบน้อยมากเพราะมองๆ ไปแล้วมีกลุ่มลูกค้าที่มีกำลังซื้อน้อยมาก จีนตั้งใจจะขยายตลาดมายังไทย โดย Transit ผ่านทาง พม่า/ลาว นอกจากปัญหาเรื่องของสินค้าแล้ว เรื่องของคนที่อยู่พรมแดนเข้ามา ก็เป็นเรื่องหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะไม่ใช่ว่าจีนแผ่นดินใหญ่แต่เป็นชนกลุ่มน้อยของจีนตอนใต้ที่พูดภาษาไทยได้ลักลอบเข้ามาทำงานในประเทศ ไทยเรา อยากให้มองว่าเราควรจะทำอะไรเพื่อเตรียมรับมือกับการรุกของจีน นอกจากที่จะมองแค่ จะทำอย่างไรจึงจะค้าขายหรือส่งสินค้าไปจีนได้ ต้องศึกษาถึงผลประโยชน์โดยรวมที่จะได้รับ และตั้งรับให้ทันกับการขยายตลาดของจีนด้วย

คุณ พงศ์อมร ศุกลการ (อดีตนายด่านแม่สาย 2 ปี) กล่าวถึง มองในมุมของการท่องเที่ยว ตั้งเป้าว่านักท่องเที่ยวที่จะเข้ามาเที่ยวควรทำอย่างไร ที่จะอำนวยความสะดวกในการเดินทางผ่านชายแดนโดยให้ผู้เข้ามาอย่างถูกต้อง ได้รับความสะดวกที่สุด และหากมีการเปิดด่านชายแดนให้เป็นสากล จะดีกว่า ด่านชั่วคราวที่เปิดๆ ปิดๆ เพราะจะมีการควบคุมได้ ซึ่งจะดีกว่าให้มีลักลอบเข้ามา ถ้าต้องการให้ชาวจีน มาเที่ยวไทยมากขึ้น การออก Border Pass จะดีกว่าการทำ Passport ต้องมีมาตรฐานการผ่านแดนที่ควบคุมได้และเป็นสากล เรื่องการค้าชายแดนไทย-จีน นั้นต้องทำการตกลงแบบไตรภาคีขึ้นไปเพราะก่อนจะผ่านจีนได้นั้นยังมีประเทศลาวกับพม่าอยู่ด้วยซึ่งหากทำการตกลงกันเองเฉพาะแค่ ไทย - จีน ข้อตกลงนั้นก็ยากที่จะสำเร็จหรือเป็นที่ยอมรับได้

การค้าจะต้องมีข้อตกลงเรื่องเงื่อนไขการผ่านแดน

ดร.อภิชาติ (ม.เชียงใหม่) กล่าวถึงสิ่งสำคัญที่เราควรจะมองตอนนี้ คือ ปัจจุบันนี้ความพร้อมในด้านต่างๆ เกี่ยวกับการค้าของไทยเราเป็นอย่างไร จีนได้สร้างความพร้อมแล้วโดยได้ สร้างถนน - เส้นทางมาถึงไทยเรา แต่ยังติดเรื่อง การดำเนินการ และ นโยบายของไทยเราเอง

ท่านรองผู้ว่ากรรณไพลาวัณย์ จีน เคยมาคุยกับลาว ในการต่อทางรถไฟ เรื่องงบประมาณหากมองในเรื่องของแรงงาน เรื่องความขยันและ Skill ไทยและลาว ยังเสียเปรียบจีน

อาจารย์รุธิร์ (ม.พายัพ) กล่าวถึงเรื่องการสร้างนิคมอุตสาหกรรมที่เชียงรายที่แรกมีโครงการจะสร้างที่ อ.เชียงแสน แล้วก็ย้ายไปที่ อ.เชียงของ แล้วพอสร้างเสร็จแล้ว ทางจีนจะเอาคนงานจีนเข้ามา 8 แสนคน แล้วคนงานไทยจะเป็นอย่างไรต่อไป ซึ่งต้องศึกษาให้ดีก่อนจะมีการตกลงสร้าง ทำเรื่องของรัฐบาล ที่เชียงแสน ปัจจุบันมีเรือสินค้าเข้ามาน้อยยังสามารถรองรับได้อีกแต่ถ้าไม่ถึงต้องจะไปสร้างที่ใหม่อาจจะเป็นเรื่องของผลประโยชน์ของคนบางกลุ่มแต่ก็กระทบกับคนทั้งชาติ

ในแง่ของงานวิจัย เราต้องมีข้อเท็จจริง เกี่ยวกับระบบ Infrastructure ที่มีอยู่และต้องศึกษาก่อนที่จะทำอะไรเพิ่ม เพราะการตอบรับของผู้บริหารแต่ไม่ได้มีการศึกษาให้ดีเสียก่อนอาจทำให้เกิดการสูญเสียด้านงบประมาณ และควรทำ Audit ว่า อะไรที่ควร-ไม่ควร

ควรศึกษาว่าการที่เราเป็น Gateway เราจะได้อะไรบ้าง คุ่มหรือไม่ ที่จะต้องพัฒนาเพื่อรองรับตรงนี้ รวมทั้งศึกษาถึงผลดีผลเสียที่จะตามมาด้วย ควรจะต้องมีการป้องกัน ว่า ขอมให้เข้าต่างชาติมาได้แค่ไหน เฉพาะเขตชายแดน หรือว่า ทั้งหมดเพราะตอนนี้จีนเข้ามาถึงเราได้หมด ตั้งแต่การเพาะปลูก การตลาด แต่เราเข้าไปจีนได้แค่ เขตชายแดนควรมี องค์การกลางในการซื้อขายสินค้าเพื่อให้ไทยเราไม่ติดราคากันเอง Border Trade มีอะไรบ้างที่เป็นสินค้าที่ค้าในระดับ ชายแดน เพราะสินค้าหลักๆอาจจะไปใช้เส้นทางอื่นๆ เช่น ทางเรือ เป็นต้น การส่งสินค้าไปทางทะเล แทนการส่งไปทางแม่น้ำ - ยูนนาน ทำให้มีโอกาสที่จะกระจายออกสู่ตลาดอื่นๆ มากขึ้นและมีต้นทุนน้อยกว่า

อ.อนันต์ กล่าวถึง Demand - Supply ประเทศเพื่อนบ้านเราค่อนข้างจะมีรายได้น้อยกว่าเรา จึงยากที่เราจะเอาสินค้าไปค้าขายชายแดน ในทางกลับกันการทะลักของสินค้าชายแดนจากประเทศเพื่อนบ้านจะจ่ายกว่ามาก Demand ของแต่ละ มณฑลในจีน กระทรวงต่างประเทศกำลังส่งทีมวิจัยเข้าไปศึกษา เพราะเป็น Fragmented Market

กระทรวงพาณิชย์ กล่าวถึง กฎระเบียบของส่วนกลางของ จีน และ แต่ละมณฑล และการปฏิบัติที่ต่างกันออกไป ดังนั้นควรศึกษาให้ดีในแต่ละมณฑล ไทยเราน่าจะได้เปรียบในเรื่องของการขนส่งทางอากาศ และควรศึกษาเรื่อง illegal business ด้วย เมื่อเรามองเฉพาะ Scope ของ Logistic แล้ว เราก็จะสามารถเน้นไปที่ สินค้าเป็นหลัก และเรื่องคนในบาง ประเด็นได้(คน ในแง่ของการท่องเที่ยว ก็ต้องมองเรื่องวัฒนธรรมด้วย) มุมมอง จะมองแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ Border Trade , Transit Trade

สรุปประเด็นหลักๆ

1. Demand - Supply Analysis

แยก Border Trade กับ Transit trade

* วิเคราะห์ การเลือกเส้นทางของจีน เพื่อจะได้รู้ว่าควรพัฒนาเส้นทางใด และ เส้นทางใดควรจะหยุด

* มอง Mode หลักๆที่ใช้ และจุดไหนเป็นควรจะเป็น hub

2. Infrastructure Analysis

ทำการ Audit Facility และ Infrastructure ว่า สิ่งที่มีอยู่ในแต่ละ Mode มีข้อดีข้อเสียอย่างไร

(มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เสนอที่จะวิจัยเรื่อง Infrastructure)

3. Policy and Regulation

ศึกษา ทำความเข้าใจกับ กฎระเบียบทั้งในมุมของ ทวิภาคี ไตรภาคี multilateral ส่วนกลางของจีน และ แต่ละมณฑล

(มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เสนอที่จะวิจัยเรื่อง Illegal Business)

4. Trader and Service Provider

ศึกษาผลประโยชน์ ของผู้ประกอบการ และ ผู้ให้บริการในประเทศ
(มหาวิทยาลัยกายัพ เสนอที่จะวิจัยเรื่องผลประโยชน์ของผู้ประกอบการ)

2) กลุ่มอุตสาหกรรมหนัก

ประเด็นที่สัมมนา คือ หาหัวข้องานวิจัยที่ควรทำที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมหนัก และ Logistics ซึ่งอุตสาหกรรม แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. อุตสาหกรรมที่ผลผลิตเน่าเสียได้
2. อุตสาหกรรมที่ผลผลิตไม่เน่าเสีย

อุตสาหกรรมหนักที่สนใจจะศึกษา คือ อุตสาหกรรมที่ผลผลิตไม่เน่าเสีย คือ Industrial Products และใน phase : AS-IS จะทำการเลือกสินค้ามา 20 รายการเพื่อนำมาทำการศึกษา

Research Topics คุณสิทธิเดช และอาจารย์ธนกรณ์ เสนอให้มีการทำวิจัย เรื่อง

- Logistics Cost ของแต่ละอุตสาหกรรม เป็นเท่าไร ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับจากงานวิจัย คือ ลดค่าใช้จ่ายทางด้าน Logistics ทั้งภายในและภายนอกประเทศ

คุณสิทธิเดช เสนอถึงปัจจัยต่างๆที่มีผลกับต้นทุนทางด้าน Logistics ดังนี้

- ค่าขนส่งขาออกสูง เนื่องจาก มีสินค้าขาเข้าน้อยกว่าขาออก
- ไม่มีการตรวจสอบที่ท่าเรือ บริษัทขนส่งต้องรับผิดชอบเอง ยกเว้นขาเข้า สุ่มตรวจ 10%
- รัฐบาลไม่สามารถควบคุมค่าขนส่งระหว่างประเทศได้ ซึ่งขณะนี้ เป็นไปตามกลไกของ Demand Supply

คุณสิทธิเดช และอาจารย์ศิริวรรณ ให้ข้อมูลต่างๆ ดังนี้

- การขนส่งจากไทยไปจีนส่วนใหญ่ออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง(มากกว่า 50%) รองลงมา คือ ท่าเรือคลองเตย และส่งไปลงที่ท่าเรือ เซี่ยงไฮ้มากที่สุดด้วยโดยใช้ระบบ EDI ในการส่งออก
- Mode : รถ, เรือ
- Packaging : Container, Bulk, Bag
- สินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด ได้แก่
 1. เม็ดพลาสติก มีแหล่งผลิตอยู่ที่ มาบตาพุด
 2. ข้าว แฉะววงจระ มีแหล่งผลิตอยู่ที่ พิจิตร พิษณุโลก อุทัยธานี อีสาน
 3. ชิ้นส่วน Electronic มีแหล่งผลิตอยู่ที่ สมุทรปราการ
 4. เหล็ก โลหะ มีแหล่งผลิตอยู่ที่ ระยอง
- ข้อมูลเกี่ยวกับการนำเข้าที่เราต้องการทราบคือ Origin, Product, Port/Departure, Packaging, Destination (ข้อมูลส่วนนี้ต้องทำการหาเพิ่มเติม)
- แหล่งข้อมูลที่สามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมได้
- สถาบันปิโตรเลียม อยู่ที่ บริษัท ปตท. จำกัด(มหาชน) สำนักงานใหญ่
- BSA : Bangkok Ship Owner Agent Association

สรุป scope import ของกลุ่มอุตสาหกรรมหนัก ศึกษาสินค้าที่นำเข้าจากจีน ได้แก่

1. Computer+Parts
2. เหล็ก+เหล็กกล้า ??? (เริ่มมีมูลค่าสูง เมื่อปี 47)
3. เคมีภัณฑ์
4. ผ้าผืน

วัตถุประสงค์

1. ศึกษา Mode+Package ในการขนส่ง
2. Logistics Cost
3. Constrains ของระบบ Logistics
2. นโยบายของภาครัฐในการสร้างนิคมอุตสาหกรรม กับ port ต่างๆ

สรุป scope export ของกลุ่มอุตสาหกรรมหนัก ศึกษา Industrial Products ที่ไปเป็น input ของจีน จากตาราง สรุปว่าจะศึกษา

1. Computer+Parts
2. ยางพารา
3. เม็ดพลาสติก

วัตถุประสงค์

1. ศึกษา Mode+Package ในการขนส่ง
 2. Logistics Cost
 3. Constrains ของระบบ Logistics
- Benchmarking : Time, Cost, Quality กับจีน

3) กลุ่มผักและผลไม้

Road Map

- Policy & operation
- Trade flow
- Commodity flow
- DC/ICD
- Laws & Regulations
- Service Providers

Brain Storm

ดร.นิกร กล่าวถึง กลุ่มผลิตภัณฑ์ยางพารา ไม้ ผลิตภัณฑ์จากยางปัจจุบันใช้การขนส่งทางบก ควรมีการเปรียบเทียบการขนส่งทางเรือกับทางบกต่อโครงสร้างต้นทุน

คุณสมบัติ (กรมส่งเสริมการส่งออก) กล่าวถึง ปัญหาของผู้ส่งออก

- ปัญหาในการขนส่ง ทำให้สินค้าเน่าเสีย
- กฎระเบียบ
- Warehouse การขนส่งทางอากาศสินค้าต้องการ space ในการวางสินค้าที่เพียงพอ
- ข้อน้ำหนัก
- รวบรวมปัญหาการส่งออกผักผลไม้ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน
- Survey สินค้าที่ส่งออกจากไทยไปจีน โดยดูจาก carrier เพื่อดูว่าสินค้าถูกส่งไปทางไหน ปริมาณเท่าไร destination ที่ไหน

คุณประเสริฐกล่าวถึง ปัจจุบันการเปิด FTA ประเทศไทยยังได้ดุล ควรมีการ contact กับสมาคมผู้ส่งออกผัก & ผลไม้ เพื่อให้ทราบปริมาณการส่งออก ปัญหาการส่งออก รวมทั้ง destination

ผศ.ดร.ดวงพรณกล่าวถึงสารพิษตกค้างในกรณีสินค้าเข้า เนื่องจากกรมศุลกากรตรวจไม่ทัน เกิดจากกระบวนการ set up ทำให้สินค้ากระจายไปยังผู้บริโภคมก่อนทราบผลการตรวจ

เขาออกมีด่านกักกันสินค้าออก ควรตรวจสอบว่าประเทศที่ต้องการนำสินค้าเข้ามีกฎของการกักกัน cover แค่ไหน เนื่องจากปัจจุบันกระบวนการกักกันพืชและวิธีการตรวจไม่ชัดเจน

คุณสมศักดิ์

เทคโนโลยีในการรักษาและขนส่งผลไม้ ตู้เย็นที่ไม่ได้มาตรฐานทำให้สินค้าเสียหาย ควรมีการศึกษา black box ที่ใช้ในการตรวจสอบคุณภาพตู้เย็นว่าอุณหภูมิเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ เพื่อป้องกันสิ่งปนเปื้อน เพราะการที่สินค้าไม่ได้มาตรฐานทำให้ถูกกีดกันทางการค้า แต่ระหว่างไทย - จีนยังไม่เน้นในเทคโนโลยีด้านนี้ ส่งผลให้สินค้าเมื่อไปถึงจีนเกิดการเน่าเสีย ควรมีการเจรจาเพื่อหาข้อตกลง

ปัจจุบันจีนแบ่งเป็นมณฑล ซึ่งมีระเบียบของแต่ละมณฑล ควรมีการกำหนด strategic partners เพื่อเคลียร์ปัญหาทางเศรษฐกิจ และลดความเสียหาย หรือการกำหนดวิธีการขนส่ง ซึ่งยังเป็นไปได้ค่อนข้างยาก

สรุปปัญหาและประเด็นวิจัยได้ดังนี้

ปัญหา	ประเด็นวิจัย
1. ระเบียบของแต่ละพื้นที่ในจีน	● รูปแบบ strategic partners ● ศึกษา Law ของแต่ละมณฑลของจีน ● Supply Chain Model - จัดหา/จัดซื้อ - จัดส่ง - แลกเปลี่ยน information
2. ระยะเวลาการขนส่งไม่เพียงพอ	● เปรียบเทียบ cost ขนส่งรวมเวลาของการขนส่งทางเรือ บก อากาศ ● Supply forecasting ● Demand forecasting ● Warehouse capacity
3. เทคโนโลยี - การขนส่ง - packaging - container - รักษาสภาพ	● ศึกษางานวิจัยด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ

4) กลุ่ม Service Provider

ความคิดรวบยอดเกี่ยวกับ Logistics Service Provider

Logistics คือ กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย, จัดเก็บ, ควบคุมและกระจายสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำไปจนถึงปลายน้ำ โดย Logistics Service Provider จะทำหน้าที่ในฐานะผู้ให้บริการสิ่งเหล่านี้กับลูกค้า

ประเภทของ Logistics Service Provider

1. Service Provider ผู้ให้บริการในด้านการเช่ารถ, เช่าพื้นที่ต่างๆ แต่ไม่มีบริการพิเศษเพิ่ม
2. Contact Provider (Third Party Logistics : 3PLs) เป็นผู้ให้บริการในด้านการติดต่อทางด้านโลจิสติกส์
3. Fourth Party Logistics (4PLs) เป็นผู้ให้บริการที่บูรณาการ Source จากต่างประเทศมาเพื่อให้บริการลูกค้า เช่น DHL และ UPS

สภาพปัจจุบันของไทย : ผู้ประกอบการไทยเป็นเพียงผู้รับ Contact จากต่างชาติในการดำเนินการ

มิติของ Logistics Service Provider

1. มิตินอก เป็นมิติที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์โดยเฉพาะ
2. มิติใน ได้แก่ Freight Forwarder, Shipping

ทั้งสองมิตินี้จะต้องสัมพันธ์กันอย่างเหนียวแน่น

การให้บริการของ Logistics Service Provider

1. การขนส่ง
2. ให้เช่า
3. เริ่มให้บริการ Post Production เช่น การหีบห่อ, ติดฉลากสินค้า
4. การบริการให้คำปรึกษา ทางด้านซอฟต์แวร์

สภาพปัจจุบันของไทย : บริการด้านการบริการให้คำปรึกษา ทางด้านซอฟต์แวร์ ปัจจุบันตกเป็นของบรรษัทข้ามชาติ คนไทยจะมีส่วนได้น้อยมาก

จากความคิดรวบยอดดังกล่าว ถ้าจำเป็นจะต้องทำวิจัยเพื่อพัฒนา Logistics Service Provider ให้มีศักยภาพในการแข่งขัน จะต้องเปิดประเด็นใดที่เป็นปัญหาซึ่งเรายังไม่รู้

ปัญหา & ข้อคิดเห็น

1. งานวิจัยเกี่ยวกับ Logistics Service Provider ในประเทศไทย ขณะนี้นี้น้อยมาก
2. Logistics Service Provider ของไทยจะแข่งกับต่างชาติ เช่น DHL, Exel ได้ยาก เพราะไม่สามารถติดต่อกับต่างประเทศได้ เรื่องภาษาเป็นเรื่องสำคัญ
3. Networking ของไทยผู้ต่างชาติไม่ได้ ต้องพึ่ง Agent ต่างๆ การที่ส่วนแบ่งการตลาดของไทยมีมูลค่าเป็นรอง Oversea Network ในด้าน Freight Forwarder นั้นเป็นเพราะเราไม่มีการอัปเดต status ของสินค้าในขณะที่ผ่านไปยังจุดต่างๆที่ลูกค้าต้องการ
4. ลูกค้าต้องการทำ contact กับผู้ประกอบการรายเดียว แต่เป็นไปไม่ได้ที่จะตั้งสายการเดินเรือข้ามประเทศจากต้นน้ำไปยังปลายน้ำให้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดได้
5. Logistics Service Provider ในไทยทำได้ดีไม่แพ้ต่างชาติ ทำอย่างไรจึงจะแข่งขันได้
 - โครงสร้างบริษัท, ความใหญ่, Network สู้ไม่ได้
 - แก้โดยการเพิ่ม Value Added ให้กับสถานะของผู้ประกอบการ และรวมกลุ่ม
6. เงินทุน

7. การพัฒนาการให้บริการต้องทำให้ถูกต้องและสอดคล้องระหว่างผู้ให้บริการกับลูกค้า เพราะไม่แน่ว่าการส่งสินค้าเร็วที่สุดจะเป็นวิธีที่ดีที่สุดถ้าลูกค้าไม่ต้องการเพราะจะทำให้ต้นทุนสูงขึ้น
8. ทางด้านการพัฒนา IT ต้องใช้ต้นทุนที่สูง ในขณะที่ผู้ให้บริการต่างชาติมีทุนมาก เวลาประมวลก็จะแพ้เพราะขาดระบบ IT
9. แตรระบบ IT เมื่อพิจารณาด้านความคุ้มทุนในส่วนของบริษัทแล้วมี Margin ต่ำมาก บางครั้งทำแล้วไม่ได้ใช้เป็นอุปสรรคหนึ่งในการพัฒนา IT ในผู้ประกอบการไทย
10. IT โดยมากมักมีปัญหาในเรื่องของบุคลากรขาดความรู้ แต่จริงๆแล้วในเรื่องการใช้ Application ของ IT เช่น EDI ไม่ได้ยากเลย ที่บุคลากรไม่มีความรู้เป็นเพราะไม่มีโอกาสได้ใช้มากกว่า
11. นอกจากไม่มีโอกาสได้ใช้แล้ว ส่วนหนึ่งยังไม่มี Business Process ที่แน่ชัด ไม่รู้กฎหมาย ทำให้โดนยึดส่วนแบ่งทางการตลาด ผู้ประกอบการไทยจึงหมดหนทางสู้
12. แต่อย่างไรก็ตาม IT ยังเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งยวด เพราะถ้าไทยไม่พัฒนาตรงจุดนี้ก็จะสู้ต่างชาติไม่ได้ ผู้ที่มีระบบ IT เป็นของตนเอง จะมีต้นทุนที่ถูกลงเรื่อยๆ ในที่สุดผู้ประกอบการไทยก็จะอยู่ด้วยตัวเองไม่ได้ ต้องพึ่งพาต่างชาติสูง
 - จุดนี้รัฐบาลช่วยแก้ไขได้ด้วยการให้โอกาสกับผู้ประกอบการไทย
13. ควรจะเลือกยุทธศาสตร์อย่างไรในการปรับใช้ฐานข้อมูลที่มีอยู่ และฐานข้อมูลที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตให้มีประโยชน์ธุรกิจการให้บริการด้านโลจิสติกส์ มิใช่ทำเพื่อสนองความต้องการเฉพาะองค์กรของตนเองเท่านั้น ต้อง Share กัน เพื่อนำไปใช้ เน้นไปที่ลูกค้า
14. Logistics Service Provider ของญี่ปุ่นอยู่ได้เพราะการรวมตัว ดังนั้นไทยควรจะต้องจัดตั้งและรวบรวมกลุ่มเกี่ยวกับ logistics ในประเทศไทย
15. เรื่องการควบคุมค่า Freight ต้องมี Freight Center เพื่อเป็นศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลของผู้ประกอบการให้แก่ลูกค้า เพราะ หากไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ ผู้ประกอบการเกือบทุกรายต้องซื้อ Space เอาไว้ ถึงแม้ไม่มีของจะส่งก็ต้องซื้อ ทำให้ต้นทุนในการประกอบการสูงขึ้น ส่งผลให้การคิดราคากับลูกค้าสูงขึ้นไปด้วย
16. ในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ อยากให้รัฐบาลช่วยลดค่า Air Time ในพวงระบบ Track & Trace และ Real Time
17. ต่างชาติมีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจ แต่น่าเสียดายที่ไม่มีการ Transfer มายังผู้ประกอบการไทย
18. การขนส่งในปัจจุบันพบว่าขาดประสิทธิภาพการใช้ระบบขนส่งที่มี ทั้งทั้งที่ระบบการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางบกอยู่มาก แต่การพัฒนาการขนส่งทางน้ำยังถูกละเลย อยากให้มีการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำมากขึ้น หลากหลายมากขึ้น มีจุดเชื่อมต่อในการขนส่งสินค้า
19. ในด้านภาษี ผู้ประกอบการด้านเรือของไทย จะต้องแบกรับภาษีมูลค่าเพิ่มในการเช่าตู้คอนเทนเนอร์แต่ต่างชาติไม่ต้องเสีย ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ไทยสูงขึ้น

สรุปขอบเขตในการค้นคว้าและพัฒนางานวิจัย

1. Human Resource

- Knowledge
- Language (English)

2. Logistics + Business Network (Door to Door)

3. Investment Support

- Financial

- Opportunity

4.ICT

- EDI/ XML
- Applications

5.Database

6.Knowledge Transfer

7.Current Status

- Problem/ Difficulties
- Suggestions/ Requests

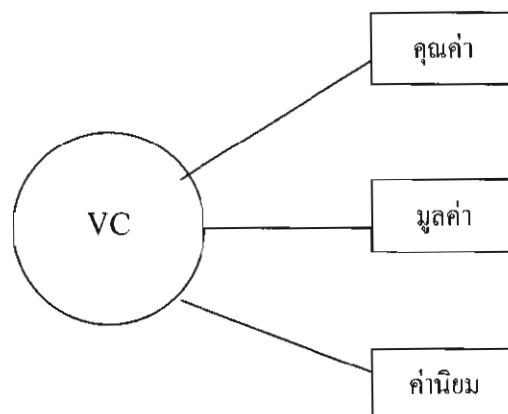
5) กลุ่ม Value Chain

ความหมายของ Value Chain (VC)

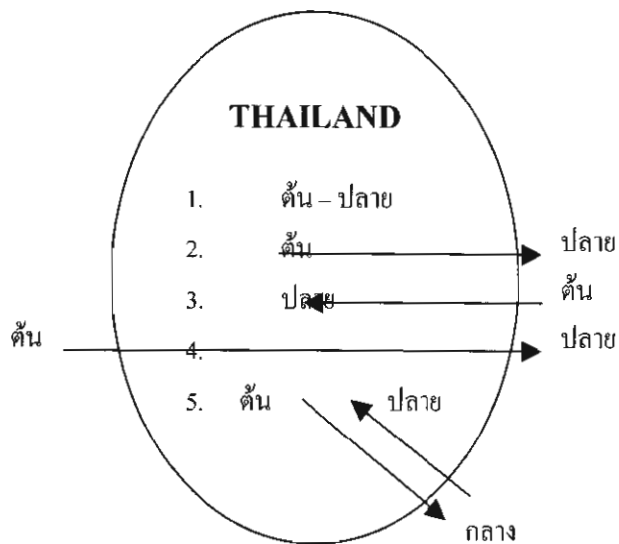
Porter กล่าวไว้ว่า Value Chain นั้นเป็นมูลค่า (จ่ายเงินเพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้า) แต่ถ้ามองในแง่ของลูกค้า Value Chain จะเป็น functional

Porter บอกว่า Value Chain นั้นเป็น linear แต่ในความเป็นจริงมันจะมี interaction ภายใน มูลค่าถูกกำหนดโดยคุณค่าของมัน โดย function มองเห็นแรงงาน, Skill, investment คือต้องมอง interaction ของแต่ละ Value Chain

Value Chain นั้นคือการที่จะทำอย่างไรให้สามารถแข่งกับคนอื่นได้ นั่นคือเราต้องรู้ต้นทุนปลาย และต้องรู้ว่าเราเป็นอย่างไรก่อน (Just know ourselves)



Value Chain ในประเทศไทย มี 5 แบบดังรูป



แบบที่ 1: ทั้งต้นน้ำและปลายน้ำอยู่ในประเทศไทย กล่าวคือ ทั้งกินและใช้ภายในประเทศ อาทิพวกสินค้าเครื่องใช้อุปโภคบริโภค

แบบที่ 2: ต้นน้ำอยู่ในประเทศ และปลายน้ำอยู่ต่างประเทศ คือผลิตในประเทศแล้วส่งออกไปต่างประเทศ ส่วนมากจะเป็นสินค้าทางการเกษตร แล้วแปรรูป (value added) แล้วส่งออก

แบบที่ 3: ต้นน้ำอยู่นอกประเทศ แล้วนำเข้ามาใช้ในประเทศ นั่นคือ end users อยู่ในประเทศ

แบบที่ 4: ต้นน้ำและปลายน้ำอยู่นอกประเทศ ตรงกลางระหว่างต้นน้ำและปลายน้ำเป็น Cluster คือผ่านกระบวนการรับจ้างประกอบภายในประเทศแล้วเอามาส่งต่อ

แบบที่ 5: ต้นน้ำอยู่ในประเทศ ส่วนกลางอยู่นอกประเทศ และส่วนปลายอยู่ข้างใน จากนั้นก็ส่งออกไปอีกที่

สำหรับประเทศไทยควรที่จะเพิ่มหรือพัฒนาในแบบที่ 2 และแบบที่ 4 เพราะเราทำไปมีส่วนใน Global Supply Chain ในแบบที่ 4 นี้พยายามจะสร้าง value chain ในประเทศเพื่อให้ต่างชาติมาลงทุนมาก Value chain ของโลก จริงๆมันวิ่งผ่านประเทศไทยเยอะ เพราะบริษัทต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทยมาก

แนวทางการศึกษา Value Chain ของไทย

- พยายามหา product 1 ตัวมาเป็น case study จากนั้นจะได้ model ขึ้นมา เพื่อที่จะได้เป็น framework ในการศึกษา Value Chain เป็นอะไรที่สามารถใช้ได้แบบสากลและสามารถนำไปปรับเข้ากับแต่ละอุตสาหกรรมได้ นั่นคือสร้าง model ขึ้นเพื่อที่จะนำไปประยุกต์ใช้ในทุกๆ product หา model หลักเพื่อเป็น template หรือ framework เพื่อให้มัน dynamic
- Value Chain ควร develop model ขึ้นมาเพื่อให้ทราบถึง movement การเดินทางของแต่ละ product เพราะแต่ละ product มีรูปแบบการขนส่งที่ต่างกัน อาจทำเป็น Cluster วิเคราะห์ Value Chain ขึ้นมาว่ามันเดินทางอย่างไร เพื่อที่จะได้รู้ว่าสินค้าควรจะเดินทางไปยังอย่างไรบ้าง เพราะลักษณะสินค้ามันต่างกัน
- มันมี 2 กลุ่มใหญ่ คือ 5 กลุ่มอุตสาหกรรมหลักของไทย และ Gray Infrastructure น่าจะเลือกของเมื่อไทยและของจีนมาอย่างละอัน แล้วค่อยลงลึกในแต่ละตัว

- ต้องมี Criteria ในการเลือก product จาก 20 products อาทิ จำนวนส่งออก, life cycle (ต้น, ปลาย, ล้น, ยาว), จำนวนการผลิต ว่าอะไรมีมูลค่าสูงสุด
- กำหนด position ของไทยที่ไปแข่งกับจีน ควรดูว่าตัวไหนเป็นจุดแข็ง จริงๆมีตัวแปรบางตัวที่เรา control ไม่ได้ที่มันมีผลต่อ Value Chain ของไทย เราต้องดูจุดแข็งของไทย
- อาจใช้ SWOT Analysis ในการวิเคราะห์ โดยจะวิเคราะห์ product แต่ละตัวเพื่อที่จะทำให้เห็นภาพรวม
- ขั้นตอนในการศึกษามีดังนี้ : เลือกมา 1 product จากนั้นทำ framework และสุดท้ายคือการพิสูจน์ framework ที่ได้ดูว่ามันใช้ได้หรือไม่
- น่าจะมี Research ที่มาสะท้อนให้ครบทุก area เพื่อดูว่า Definition ของ Value Chain คืออะไร เราต้องดูให้ครบ และสุดท้ายเราต้องการที่จะพัฒนาและปรับปรุงระบบ Value Chain ของประเทศไทย
- ถ้าโยกกับประเทศจีน อาจยก Model ผักและผลไม้ขึ้นมา ควรออกมาในแนว methodology ในการศึกษา Value Chain ในหลายๆมุม
- ดูว่า The whole working definition ของแต่ละคนเหมือนกันหรือไม่
- สิ่งสำคัญนั้นจะต้องรู้โครงสร้างของ Value Chain ว่ามีอะไรบ้าง อยู่ตรงไหน ดูตั้งแต่ upstream จนถึง downstream

Research Direction

1. Based on National Strategy
2. Product Selection
3. Complexity Analysis
4. Value Chain Modeling
5. Dynamic Modeling
6. Focus on China
7. From Analysis to Strategy
8. From Strategy to Policy & Deployment

OUTPUT: Research Framework on Value Chain

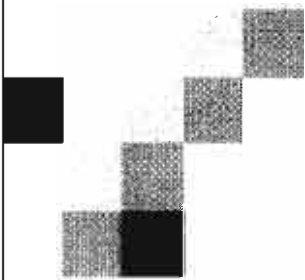
To – Be : Knowledge Based Value Chain

- Create mutuality of value chain
- Scenario analysis for each value chain by events
- Routinely updated (live)

ภาคผนวก

สรุปประเด็นวิจัย

- 1)กลุ่ม Border Trader
- 2)กลุ่มอุตสาหกรรมหนัก
- 3)กลุ่มผัก ผลไม้
- 4)กลุ่ม Service Provider
- 5)กลุ่ม Value Chain



Border Trade

กรอบการวิจัย

■ Demand - Supply Analysis

แยก Border Trade กับ Transit trade

* วิเคราะห์ การเลือกเส้นทางของจีน เพื่อจะรู้ว่าควรพัฒนาเส้นทางใด และเส้นทางใดควรจะหยุด

* มอง Mode หลักๆที่ใช้ และจุดไหนเป็น hub

■ Infrastructure Analysis

ทำการ Audit Facility และ Infrastructure

ว่าสิ่งที่มีอยู่ในแต่ละ Mode มีข้อดีข้อเสียอย่างไร

กรอบการวิจัย (ต่อ)

■ Policy and Regulation

ศึกษาทำความเข้าใจกับ กฎระเบียบทั้งในมุมของ ทวิภาคี ไตรภาคี multilateral ส่วนกลางของจีน และ ของแต่ละมณฑล

■ Trader and Service Provider

ศึกษาผลประโยชน์ ของผู้ประกอบการ และ ผู้ให้บริการในประเทศ

อุตสาหกรรมหนัก

สรุป scope import ของกลุ่มอุตสาหกรรมหนัก

ศึกษาสินค้าที่นำเข้าจากจีน ได้แก่

1. Computer+Parts
2. เหล็ก+เหล็กกล้า ??? (เริ่มมีมูลค่าสูง เมื่อปี 47)
3. เคมีภัณฑ์
4. ผ้าผืน

วัตถุประสงค์

1. ศึกษา Mode+Package ในการขนส่ง
2. Logistics Cost
3. Constrains ของระบบ Logistics
4. นโยบายของภาครัฐในการสร้างนิคมอุตสาหกรรม กับ port ต่างๆ

สรุป scope export ของกลุ่มอุตสาหกรรมหนัก

ศึกษา Industrial Products ที่ไปเป็น input ของจีน จากตาราง สรุปว่าจะศึกษา

1. Computer+Parts
2. ยางพารา
3. เม็ดพลาสติก

วัตถุประสงค์

1. ศึกษา Mode+Package ในการขนส่ง
2. Logistics Cost
3. Constrains ของระบบ Logistics
4. Benchmarking : Time, Cost, Quality กับจีน

ผัก & ผลไม้

สรุปปัญหาและประเด็นวิจัยได้ดังนี้

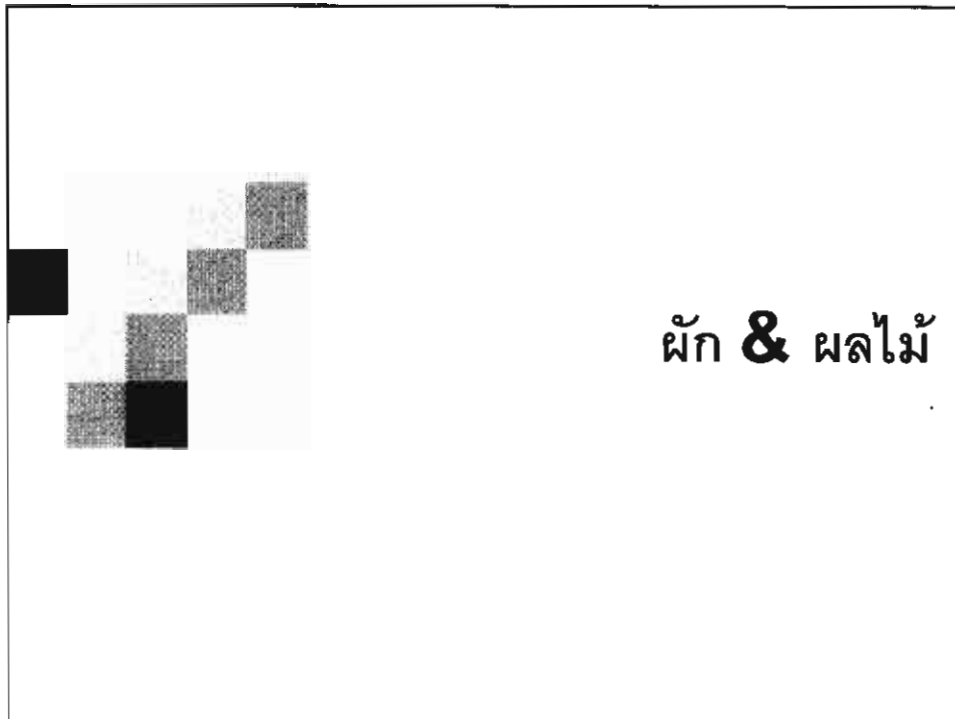
ปัญหา	ประเด็นวิจัย
1. ระเบียบของแต่ละพื้นที่ในจีน	- รูปแบบ strategic partners - ศึกษา Law ของแต่ละมณฑลของจีน - Supply Chain Model - จัดหา/จัดซื้อ - จัดส่ง - แลกเปลี่ยน information
2. ระยะเวลาขนส่งไม่เพียงพอ	- เปรียบเทียบ costขนส่งรวมเวลาของการขนส่งทางเรือ ทางบก และทางอากาศ - Supply forecasting - Demand forecasting - Warehouse capacity
3. เทคโนโลยี - การขนส่ง - รักษาสภาพ - container - packaging	ศึกษางานวิจัยด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ

TO-BE

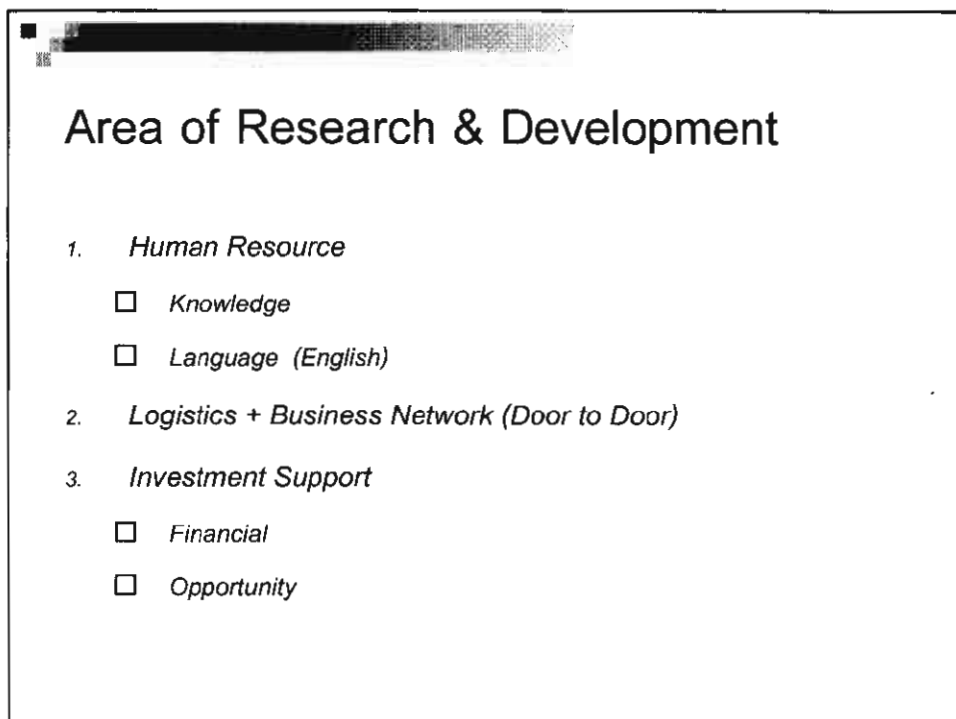
■ Knowledge Based Value Chain

- ☐ Create mutuality of value chain
- ☐ Scenario analysis for each value chain by events
- ☐ Routinely updated (live)

A Value Chain has multi-perspectives.

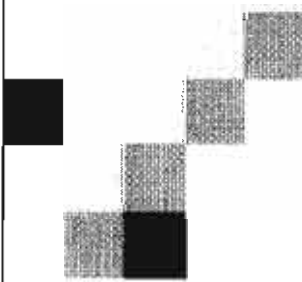


สรุปปัญหาและประเด็นวิจัยได้ดังนี้	
ปัญหา	ประเด็นวิจัย
1. ระเบียบของแต่ละพื้นที่ในจีน	- รูปแบบ strategic partners - ศึกษา Law ของแต่ละมณฑลของจีน - Supply Chain Model -จัดหา/จัดซื้อ -จัดส่ง -แลกเปลี่ยน information
2. ะบวนการขนส่งไม่เพียงพอ	- เปรียบเทียบ cost ขนส่งรวมเวลาของการขนส่งทางเรือ ทางบก และทางอากาศ - Supply forecasting - Demand forecasting - Warehouse capacity
3. เทคโนโลยี - การขนส่ง - container - รักษาสภาพ - packaging	ศึกษางานวิจัยด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ



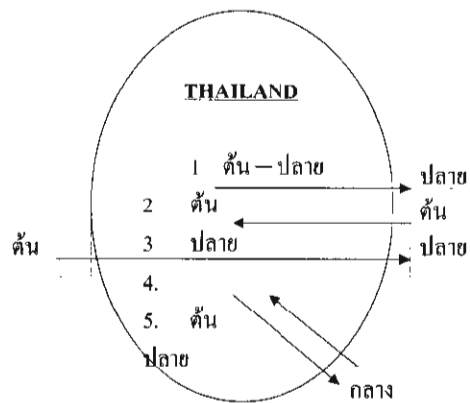
Area of Research & Development

4. *ICT*
 - ☐ *EDI/ XML*
 - ☐ *Applications*
5. *Database*
6. *Knowledge Transfer*
7. *Current Status*
 - ☐ *Problem/ Difficulties*
 - ☐ *Suggestions/ Requests*



VALUE CHAIN

VALUE CHAIN IN THAILAND



RESEARCH DIRECTION

- Based on National Strategy
- Product Selection
- Complexity Analysis
- Value Chain Modeling
- Dynamic Modeling
- Focus on China
- From Analysis to Strategy
- From Strategy to Policy & Deployment

OUTPUT: Research Framework on Value Chain

TO-BE

■ Knowledge Based Value Chain

- ☐ Create mutuality of value chain
- ☐ Scenario analysis for each value chain by events
- ☐ Routinely updated (live)

A Value Chain has multi-perspectives.