

ระบบการขนส่งและธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศจีน

ระบบการขนส่ง (Logistics System) ในจีน ถือว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความก้าวหน้าของชาติเป็นอย่างมาก ระบบขนส่งก็เปรียบเสมือนเส้นเลือดที่คอยลำเลียงสินค้าสู่ทั่วทุกภูมิภาคของจีนรวมถึงส่งออกไปทั่วโลก เนื่องจากจีนได้กลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรมของโลกที่ส่งสินค้ามากมายป้อนให้กับตลาดทั่วโลก ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนจึงได้รับความใส่ใจจากรัฐบาล เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือกับการเติบโตที่ต่อเนื่องและรวดเร็วของเศรษฐกิจของประเทศ

การทำธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศจีน มีอุปสรรคหลายๆ ประการ นอกจากการแข่งขันดุเดือดในตลาดโลจิสติกส์เองแล้ว ยังมีปัญหาด้านค่าใช้จ่ายและต้นทุนที่สูงมาก เนื่องจากจีนมีหลายมณฑล หลายเขตการปกครอง ทำให้เกิดภาวะทางภาษีที่ซับซ้อน ค่าผ่านทางที่แพง จากข้อมูลของสมาพันธ์โลจิสติกส์และการจัดซื้อของจีน (China Federation of Logistics and Purchasing) ต้นทุนด้านโลจิสติกส์คิดเป็นร้อยละ ๑๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศในปี ๒๐๑๐ ซึ่งสูงกว่าระดับสูงสุดของประเทศที่พัฒนาแล้วถึงสองเท่า

ด้วยเหตุนี้ รัฐบาลจึงพยายามผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านการขนส่งให้ครอบคลุมและตอบสนองต่อการค้ามากขึ้น โดยระหว่างแผนพัฒนาประเทศฉบับที่ ๑๑ (ค.ศ. ๒๐๐๖ - ๒๐๑๐) โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของจีนได้รับการปรับปรุงขึ้นอย่างมาก จีนเพิ่มการลงทุนในการก่อสร้างสาธารณูปโภคทั้งทางด่วน ทางรถไฟ และเส้นทางคมนาคมอื่นๆ เพื่อเสริมประสิทธิภาพให้กับธุรกิจนี้และเตรียมตัวที่จะก้าวสู่ประเทศมหาอำนาจทางโลจิสติกส์ของโลกในอนาคต

นอกจากนั้น ยังมีแผนปรับปรุงการขนส่งโดยรวมที่รู้จักกันในชื่อ **“ข้อบังคับแห่งชาติแปดประการ”** (Eight State Regulations) เป็นโครงการต่อยอดจากแผนพัฒนาประเทศฉบับที่ ๑๑ ประกาศใช้เมื่อปี ๒๐๑๑ ซึ่งเน้น ๘ เรื่องหลัก ดังนี้

- สิทธิพิเศษทางภาษี
- การสนับสนุนนโยบายเรื่องที่ดิน
- การปรับปรุงการจราจรทางบก
- การปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ
- การบูรณาการทรัพยากร
- นวัตกรรมด้านเทคโนโลยีและการประยุกต์ใช้
- การลงทุนของรัฐบาลและการสนับสนุนทางด้านสินเชื่อของธนาคาร
- การสนับสนุนโลจิสติกส์ด้านการเกษตร

แผนนำร่องเหล่านี้ได้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานใหม่ให้ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่การขนส่งจีน (Supply Chain) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑. การขนส่งทางบก การขนส่งทางบกของจีนแบ่งได้หลักๆ ดังนี้

๑.๑ การขนส่งทางรถไฟ

การรถไฟเป็นหัวใจสำคัญสำหรับการขนส่งระยะไกลในประเทศ จีนได้ลงทุนมหาศาลกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการรถไฟทั้งเพื่อการขนส่งและการให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยพัฒนาทั้งทางรถไฟรางปกติและรถไฟความเร็วสูงควบคู่กันไป ปัจจุบันจีนเป็นประเทศอันดับ ๒ ที่มีความยาวทางรถไฟปกติมากที่สุดในโลก รองจากสหรัฐอเมริกา โดยในปี ๒๐๑๒ จีนมีเครือข่ายยาวกว่า ๙๘,๐๐๐ กิโลเมตร มีรางรถไฟสายหลักอยู่ทั้งหมด ๑๙ สาย นอกจากนั้น จีนยังเป็นประเทศที่ใช้ทางรถไฟขนส่งสินค้ามากกว่า ๑ ใน ๔ ของการขนส่งทางรถไฟทั่วโลก ปัจจุบันจีนพยายามที่จะพัฒนารางให้ทั่วทุกภูมิภาค ไม่เฉพาะแต่เพียงฝั่งตะวันออกหรือเขตเศรษฐกิจเท่านั้น เพราะจีนเชื่อว่าเส้นทางรถไฟจะนำความเจริญไปสู่ประเทศอย่างทั่วถึง



เครือข่ายเส้นทางทางรถไฟปกติของจีน ปี 2012

ส่วนเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail System) ก็ได้พัฒนาต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง โดยปี ๒๐๑๒ โครงการสร้างทางรถไฟความเร็วสูงได้สำเร็จไปแล้วกว่า ๔๙% มีเครือข่ายยาวกว่า ๙,๓๕๖ กิโลเมตร ส่วนในปี ๒๐๑๓ นั้น ทางรัฐบาลระบุว่าโครงการทางรถไฟความเร็วสูงมีเป้าหมายจะดำเนินการให้สำเร็จถึง ๖๙% และจะเสร็จสมบูรณ์ ๑๐๐% ในปี ๒๐๑๙-๒๐๒๐ นอกจากนั้นยังมีโครงการระยะยาวที่จะขยายเครือข่ายรถไฟรางปกติภายในปี ๒๐๕๐ ให้ถึง ๒๗๒,๐๐๐ กิโลเมตร เทียบเท่ากับมหาอำนาจทางรถไฟอันดับ ๑ อย่างสหรัฐอเมริกาที่ปัจจุบันมีความยาวทางรถไฟไป ๒๙๙,๐๐๐ กิโลเมตร

แน่นอนว่าการลงทุนพื้นฐานเหล่านี้ มีบทบาทสำคัญต่อการเติบโตของภาคธุรกิจโลจิสติกส์ของชาติ สังเกตได้จากช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การขนส่งสินค้าทางรถไฟในจีนเริ่มได้รับความนิยมมากขึ้น โดยมีอัตราการขยายตัวมากกว่าร้อยละ ๕ ในทุกๆ ปี และคาดว่าจะขยายตัวเพื่อขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวของเครือข่ายรถไฟ

อย่างไรก็ดี การที่จะเริ่มทำธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้นค่อนข้างปิดกั้น เนื่องจากการบริหารเป็นของรัฐบาลจะมีเพียงไม่กี่บริษัทที่สามารถได้รับสิทธิในการขนส่งทางรถไฟ นอกจากนั้น ยังมีกฎข้อบังคับในเรื่องการจำกัดประเภทของสินค้าในการขนส่งทางราง โดยสินค้าอันตราย เช่น วัตถุไวไฟ น้ำยา

และเคมีภัณฑ์ต่างๆ ไม่สามารถขนส่งทางรถไฟได้ เป็นต้น ทำให้บริษัทผู้ทำการขนส่งทางรถไฟจำเป็นต้องศึกษาและติดตามความเคลื่อนไหวของกฎระเบียบเป็นอย่างดี

๑.๒ การขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนเป็นภาคการขนส่งที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีน โดยอาศัยทางหลวงเป็นหลัก ซึ่งเหมือนกับในทวีปอเมริกาเหนือและทวีปยุโรป เครือข่ายการขนส่งทางถนนของจีนได้รับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มศักยภาพและปริมาณการขนส่ง โดยเฉพาะในเมืองชั้นสองและสาม การขยายเครือข่ายทางถนนถือเป็นภารกิจเร่งด่วนของรัฐบาลท้องถิ่น

จุดเปลี่ยนของการขนส่งทางถนนของจีน เริ่มเมื่อปี ๒๐๐๕ - ๒๐๐๗ จีนมีการก่อสร้างทางด่วนอย่างรวดเร็วแบบก้าวกระโดดเพื่อขยายเขตเมืองและเชื่อมทุกภูมิภาค ซึ่งในปี ๒๐๐๗ นั้น เป็นปีที่มีการสร้างทางด่วนมากที่สุดในประวัติศาสตร์ของจีน โดยมีการสร้างทางด่วนเพิ่มถึง ๘,๓๐๐ กิโลเมตร และจนถึงปี ๒๐๑๒ จีนมีระยะทางของทางด่วนรวมกว่า ๘๕,๐๐๐ กิโลเมตร ซึ่งเชื่อมโยงทุกเมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๒ แสนคนขึ้นไป

นอกจากนี้ ตามประกาศของคณะรัฐมนตรี จีนได้กำหนดแผนการพัฒนาเครือข่ายทางด่วนระยะยาวในประเทศระหว่างปี ๒๐๐๕ - ๒๐๒๐ รวม ๑๖ ปี โดยมีเป้าหมายสร้างเครือข่ายทางด่วนภายในประเทศเป็นระยะทางทั้งสิ้น ๑๐๐,๐๐๐ กิโลเมตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพด้านการขนส่งทางถนนและพัฒนาความเจริญให้ทั่วถึง โดยเครือข่ายเส้นทางจะประกอบ ๓ เส้นทางหลัก ดังนี้

- เส้นทางจากเมืองสำคัญทั่วจีนวิ่งตรงเข้าสู่เมืองปักกิ่ง ๗ สาย
- เส้นทางแนวตั้งเหนือ - ใต้ ๙ สาย
- เส้นทางแนวขวางตะวันออก - ตก ๑๘ สาย

รวมทั้งสามเส้นทางเรียกว่า “เครือข่าย ๗๙๑๘” และถ้าหากโครงการเครือข่ายเส้นทางด่วนนี้สำเร็จเรียบร้อยในปี ๒๐๒๐ จีนจะกลายเป็นมหาอำนาจด้านการขนส่งทางถนน ทัดเทียมกับประเทศมหาอำนาจตะวันตก



แผนที่ทางด่วน “เครือข่าย 7918”

แม้ว่าการขนส่งทางบกจะได้รับความนิยมและมีอุปสงค์มากขึ้น แต่ก็มีประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายและต้นทุนหลักๆ ที่ผูกอยู่กับราคาน้ำมัน โดยค่าขนส่งทางรถไฟถูกกว่าทางถนนร้อยละ ๒๐-๓๐ และถ้าใช้เรือลำเลียงจะถูกกว่าประมาณร้อยละ ๕๐ ด้วยเหตุนี้หลายฝ่ายจึงเชื่อว่าเครือข่ายการขนส่งที่บูรณาการ

เส้นทางแบบต่างๆ เข้าด้วยกัน จะเป็นแนวโน้มใหม่ที่ครองตลาดการขนส่งในจีนในอนาคต ดังนั้น บรรดาบริษัทโลจิสติกส์จีนยุคใหม่ จึงต้องมีการศึกษาเส้นทางการขนส่งให้หลากหลายและเน้นการบริหารจัดการมากขึ้น เพื่อใช้ประโยชน์จากเส้นทางการขนส่งด้านต่างๆ ที่พัฒนาไปอย่างไม่หยุดยั้ง

๒. การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางน้ำของจีนแบ่งได้หลักๆ ดังนี้

๒.๑ การขนส่งทางเรือทะเล

ปริมาณการลงทุนของจีนในท่าเรือต่างๆ นั้นมากกว่าประเทศใดๆ ในโลก เฉพาะแผนพัฒนาประเทศ ๕ ปี ฉบับ ๑๑ จีนได้ลงทุนในท่าเรือถึง ๓๕๗ พันล้านหยวน จีนมีท่าเรือทะเลน้ำลึกรวมถึงท่าเรือแม่น้ำมากถึง ๒๐๐๐ ท่า โดย ๑๓๐ ท่าเปิดให้บริการสำหรับเรือขนส่งของต่างชาติ

ท่าเรือทะเลน้ำลึกรวมถึงท่าเรือแม่น้ำที่สำคัญทางการค้าที่เรือเดินทะเลสามารถเข้าถึง ได้แก่ Beihai, Dalian, Dandong, Fuzhou, Guangzhou, Shenzhen, Haikou, Hankou, Huangpu, Lianyungang, Qingdao, Qinhuangdao, Jiujiang, Nanjing, Nantong, Ningbo, Rizhao, Sanya, Shanghai, Shantou, Tianjin, Weihai, Wenzhou, Xiamen, Yangzhou, Yantai และ Zhanjiang ซึ่งในบรรดาท่าเรือเหล่านี้ มีถึง ๘ ท่าเรือที่ติดรายชื่อ ๕๐ ท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในโลก ได้แก่ Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Tianjin, Guangzhou, Xiamen, Ningbo และ Dalian โดยแต่ละท่าเรือมีปริมาณการขนส่งสูงกว่า ๑๐๐ ล้านตัน/ปี



แผนที่ท่าเรือทะเลน้ำลึกที่สำคัญของจีน

๒.๒ การขนส่งสินค้าทางแม่น้ำและเส้นทางน้ำระยะสั้นในประเทศ

การขนส่งทางน้ำระยะสั้นเริ่มมีความสำคัญมากขึ้นต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจในเขตตะวันตก และเขตตอนกลางของจีน เหตุผลหลักประการแรก คือ อุตสาหกรรมการผลิตแบบเดิมได้ย้ายฐานการผลิตไปทางตะวันตก เนื่องจากเมืองทางตะวันออกมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ประการที่สอง คือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมโลจิสติกส์พยายามขยายขีดความสามารถทางการขนส่ง โดยพยายามบุกเบิกช่องทางการขนส่งใหม่ๆ ในประเทศ และประการสุดท้าย คือ เรื่องทำเลทางภูมิศาสตร์ ซึ่งพื้นที่ในจีนตอนกลางและเขตตะวันตกไม่ได้ติดกับทะเล จึงทำให้ต้องพึ่งการขนส่งทางถนนและทางแม่น้ำเป็นหลัก และถึงแม้ว่าทางถนนจะได้รับความนิยมมากกว่า แต่เมื่อไม่กี่ปีที่ผ่านมา การขนส่งทางแม่น้ำและเส้นทางน้ำระยะสั้นก็

เริ่มได้รับความนิยมมากขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า และรัฐบาลก็มีนโยบายพัฒนาการขนส่งแบบบูรณาการ ซึ่งการขนส่งทางน้ำก็ได้รับอานิสงส์นี้ โดยมีการเพิ่มท่าเรือและมีการขุดลอกแม่น้ำเพื่อให้เรือสินค้าขนาดใหญ่ผ่านได้สะดวกขึ้น

๓. การขนส่งทางอากาศ

ขณะที่ปริมาณสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องประมาณร้อยละ ๖ ทุกปี แต่ก็ไม่อาจเทียบกับตลาดโลจิสติกส์ทั้งหมดของจีนได้ เพราะการขนส่งทางอากาศในจีนใช้เพื่อขนส่งสินค้ามูลค่าสูงหรือขนาดกะทัดรัดเท่านั้นเนื่องจากราคาค่าขนส่งที่สูง อย่างไรก็ตาม ในภาคการขนส่งนี้ ปัจจุบันบริษัทการบินของจีน นอกจากขนส่งผู้โดยสารแล้ว ก็เริ่มหันมาสนใจธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเครื่องบิน ทำให้บริษัทโลจิสติกส์ข้ามชาติรายใหญ่ๆ กำลังเผชิญกับการแข่งขันที่ดุเดือดจากสายการบินท้องถิ่น เช่น สายการบินไชน่าเซาท์เทิร์น (China Southern Airlines) สายการบินหลักของภูมิภาคทางใต้ของจีน ซึ่งเป็นผู้นำด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของจีน ในปี ๒๐๑๒ นั้น มีรายได้เพิ่มขึ้นถึง ๒๒% เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ขณะที่บริษัทโลจิสติกส์ข้ามชาติอย่าง UPS จากสหรัฐอเมริกา มีรายได้เติบโตเพียงร้อยละ ๑๐ ในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศของจีน

สถานการณ์ของธุรกิจโลจิสติกส์ในจีน

ปัจจุบันธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในจีนได้มีการขยายตัวและเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ตลอดจนมีการสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง เครื่องมือเครื่องใช้ ระบบการเก็บสินค้า เครือข่ายทางธุรกิจ ระบบการจัดการขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ และบริการแบบครบวงจร การพัฒนาโลจิสติกส์ในเขตตะวันออกและชายฝั่งทะเลตะวันออกเฉียงใต้ของจีนก็ก้าวสู่ระดับแนวหน้าของโลก จนกล่าวได้ว่า ปัจจุบันจีนถือว่าเป็นหนึ่งในประเทศชั้นนำของโลกที่มีความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรมโลจิสติกส์แบบก้าวกระโดด

สำหรับวิธีการขนส่งแบบดั้งเดิม เช่น ทางรถไฟและทางแม่น้ำก็ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นในฐานะทางเลือกที่สำคัญ โดยมีการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อปรับปรุงและขยายเส้นทาง ด้วยเหตุนี้ มีการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งทางรถไฟจะเติบโตเร็วกว่าเดิม เนื่องจากการขยายระบบรางรถไฟอย่างรวดเร็วและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ซึ่งรัฐบาลจีนได้ออกนโยบายที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น รวมทั้งมาตรการเชิงบวกเพื่อการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ

สาเหตุอีกประการหนึ่ง ที่มีส่วนสำคัญในการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จีนในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา คือ การปรับปรุงและการจัดระเบียบด้านภาษีการขนส่งและด้านศุลกากรต่างๆ ไม่ให้ซ้ำซ้อนและเป็นไปตามความเป็นจริงมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทโลจิสติกส์ทั้งในและข้ามชาติก็ได้รับแรงจูงใจทางภาษีมากขึ้นจากการปรับนโยบายต่างๆ ของรัฐบาล เช่น มีการให้อัตราพิกัดศุลกากรแบบพิเศษโดยรัฐบาลท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมการส่งออกเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายหลักของประเทศ เป็นต้น ดังนั้น บริษัทต่างๆ จึงต้องมีความรู้ กระตือรือร้น และมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับท้องถิ่น เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบและมาตรการจูงใจต่างๆ

จากข้อมูลสถิติของสมาพันธ์โลจิสติกส์และการจัดซื้อของจีน (China Federation of Logistics and Purchasing) พบว่าธุรกิจโลจิสติกส์จีนมีอนาคตที่สดใสและเติบโตอย่างมาก โดยในปี ๒๐๑๑ มูลค่าของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จีนสูงถึง ๒๕.๙ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ เติบโตเพิ่มขึ้น ๑๒.๓% (YoY) เมื่อเทียบกับปี ๒๐๑๐ ส่วนในปี ๒๐๑๒ นั้น ก็ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องที่ ๒๘.๓ ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ขยายตัวที่อัตรา ๙.๘% (YoY) และทางสมาพันธ์ฯ คาดการณ์ว่าสิ้นปี ๒๐๑๓ อัตราการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมการขนส่งจีนจะขยายตัวไม่ต่ำกว่า ๑๐% ทั้งนี้เป็นผลมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนในภาพรวม

World Ranking

Logistics Performance Index, 2012

Economy	Rank in 2012	Rank in 2010	Economy	Rank in 2012	Rank in 2010	Economy	Rank in 2012	Rank in 2010
Singapore	1	2	Austria	11	19	South Korea	21	23
Hong Kong SAR	2	13	France	12	17	Norway	22	10
Finland	3	12	Sweden	13	3	South Africa	23	28
Germany	4	1	Canada	14	14	Italy	24	22
Netherlands	5	4	Luxembourg	15	5	Ireland	25	11
Denmark	6	16	Switzerland	16	6	China	26	27
Belgium	7	9	United Arab Emirates	17	24	Turkey	27	39
Japan	8	7	Australia	18	18	Portugal	28	34
United States	9	15	Taiwan	19	20	Malaysia	29	29
United Kingdom	10	8	Spain	20	25	Poland	30	30

Source: World Bank

ในปี ๒๐๑๒ จากข้อมูลการจัดอันดับของธนาคารโลก จีนยังได้เลื่อนขึ้นมาอยู่ที่ ๒๖ ของประเทศที่มีการพัฒนาประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ จากเดิมอยู่อันดับที่ ๒๗ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความพยายามในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของรัฐบาลจีน ไม่ว่าจะออกมาในรูปของนโยบายหลักและเร่งด่วนในแผนพัฒนาประเทศฉบับต่างๆ โครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานต่างๆ ที่กระจายกว้างออกไปไม่กระจุกเฉพาะตัวเมือง รวมไปถึงการเริ่มพัฒนาเอาเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาช่วยเสริมการจัดการให้มีประสิทธิภาพ ได้ส่งผลให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์จีนก้าวหน้าอย่างไม่หยุดยั้ง

นอกจากนี้สองอันดับแรกในปี ๒๐๑๒ ยังตกเป็นของประเทศทางเอเชีย จากข้อมูลการตารางจะเห็นได้ว่า สิงคโปร์มาเป็นอันดับ ๑ จากเดิมอยู่อันดับ ๒ และฮ่องกงครองอันดับ ๒ จากเดิมอยู่อันดับที่ ๑๓ โดยเฉพาะฮ่องกงนั้นถือว่าเป็นการเติบโตและพัฒนาด้านโลจิสติกส์แบบก้าวกระโดด ซึ่งแน่นอนว่าเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของจีนแผ่นดินใหญ่ด้วยเช่นกัน สิ่งเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียโดยรวม ที่เริ่มเน้นการสร้างประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถด้านระบบการขนส่งและต่อยอดด้านสาธารณูปโภค พร้อมกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

แนวโน้มและอนาคตของธุรกิจโลจิสติกส์ในจีน

การขนส่งแบบบูรณาการ (Integrated Transport) เป็นกระแสการขนส่งที่กำลังมาแรงในจีน โดยมีการผสมผสานเส้นทางทั้งทางทะเล ทางแม่น้ำและทางบก รวมถึงบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งภายในและต่างประเทศ ธุรกิจการขนส่งแบบนี้เรียกอีกอย่างว่า *ธุรกิจการบริการฟอร์เวิร์ด (Freight*

Forwarder) หรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร (one stop service) กำลังเป็นที่นิยมและมีผู้ประกอบการทั้งในและข้ามชาติเข้ามาทำกิจการในจีนเป็นจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ ในอดีตบริษัทบริการฟอร์เวิร์ด (Freight Forwarder) คือ ตัวแทนของผู้ส่งสินค้า (Shipper/Consignor) ดำเนินกิจกรรมเพื่อนำสินค้าจากผู้ส่งสินค้าไปส่งมอบให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะ (Common Carrier) เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะดำเนินการขนส่งสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า แต่สำหรับปัจจุบัน เนื่องจากสภาพการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เข้มข้นและดุเดือด บรรดาบริษัทบริการฟอร์เวิร์ดได้มีการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการกว้างขวางมากขึ้นกว่าเดิม

ปัจจุบันบริการที่บริษัทบริการฟอร์เวิร์ดสามารถมอบให้กับลูกค้า ได้แก่ เป็นตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแต่ดำเนินงานในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า (Forwarding Business), เป็นตัวแทนของสายการบินให้บริการรับขนส่งสินค้า หรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าเองในกรณีที่เส้นทางทะเลและ/หรือเป็นผู้รับขนส่งทางถนนด้วย (Transportation Provider), รับผิดชอบบรรจุหีบห่อ รวมไปถึงบรรจุภัณฑ์ (Packing), ให้บริการด้านโกดัง หรือ โรงพักสินค้า (Warehouse), ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport), ให้บริการทางด้านแรงงานเพื่อการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Stevedoring) รวมถึงเป็นผู้ให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก (Business Consultant) ซึ่งบางบริษัทอาจจะมีบริการครบทั้งหมดหรือเพียงบางบริการก็ได้

สำหรับบริษัทบริการฟอร์เวิร์ดของจีนนั้น ก็มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมีการให้บริการที่ครบถ้วนสำหรับลูกค้าบริษัทต่างชาติที่เข้ามาทำธุรกิจในจีน บริษัทบริการฟอร์เวิร์ดของจีนเหล่านี้ยังเปิดสาขาในสหรัฐอเมริกา ยุโรป และประเทศอื่นๆ เพื่อช่วยบริษัทต่างชาติให้ทำการค้ากับจีนได้อย่างใกล้ชิดและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น Kerry Logistics ซึ่งมีสำนักงานใหญ่ในฮ่องกง ก็เป็นตัวอย่างของการขยายตัวการให้บริการ ๓PL (๓rd Party Logistics Provider) ของจีนในประเทศแถบเอเชียแปซิฟิกและในยุโรป ปัจจุบัน บริษัทบริการฟอร์เวิร์ดแบบครบวงจรที่จดทะเบียนในประเทศจีนนั้นมีจำนวนกว่า ๔๐๐๐ ราย ซึ่งคาดว่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีสำนักงานใหญ่อยู่ในเมืองเศรษฐกิจและเมืองท่าใหญ่ๆ ของจีน เช่น Shanghai, Shenzhen, Guangzhou, Beijing, Xiamen และ Ningbo เป็นต้น

	Company Name
1	Sinotrans
2	COSCO International Freight Co Ltd
3	China National Materials Storage and Transportation Co
4	Orient International Logistics (Holding) Co Ltd
5	Kerry EAS Logistics Ltd
6	DHL Global Forwarding
7	Sinosteel Shipping & Forwarding Company
8	Centrans Ocean Shipping Logistics Group Co Ltd
9	Tianjin Zhenhua Logistics Group Co Ltd
10	Shaanxi Sunshine Cargo Service Co Ltd

ตาราง Top Ten China's Freight Forwarding 2011

จากบริษัทบริการฟอร์เวิร์ดทั้งระดับท้องถิ่นและระดับบริษัทข้ามชาติที่มีผลประกอบการสูงสุด ๑๐ อันดับแรกในประเทศจีนประจำปี ๒๐๑๑ จะพบว่า มีเพียงบริษัทเดียวที่เป็นบริษัทข้ามชาติชื่อดังระดับโลกจากสหรัฐอเมริกา คือ DHL Global Forwarding ส่วนที่เหลือจะเป็นบริษัทรัฐวิสาหกิจจีน บริษัทร่วมทุนระหว่าง

นักธุรกิจจีนและต่างชาติ และบริษัทท้องถิ่นของจีนเอง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทท้องถิ่นของจีนเองก็มีระบบการจัดการโลจิสติกส์และความเชี่ยวชาญไม่ด้อยไปกว่าบริษัทสากลเลย นอกจากนี้ ปี ๒๐๑๒ ที่ผ่านมา ในระดับโลก มีถึง ๒ บริษัทบริการพอร์เวิร์ดสัญชาติจีน ที่ติด ๒๕ อันดับแรกที่มีรายได้สูงสุดของโลก ได้แก่ Sinotrans (อันดับที่ ๖) เป็นบริษัทขนส่งรัฐวิสาหกิจของจีน มีรายได้รวมที่ ๖.๓ พันล้านเหรียญสหรัฐ และ Kerry Logistic (อันดับที่ ๒๑) เป็นบริษัทเอกชนของฮ่องกง ที่มาขยายฐานธุรกิจในประเทศจีนภายใต้ชื่อ Kerry EAS Logistic มีผลประกอบการรวมที่ ๑.๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ

สำหรับบริษัทต่างชาติ อาจกล่าวได้ว่ายุคนี้เป็นยุคทองของธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศจีน ถึงแม้ว่าต่างชาติโดยเฉพาะประเทศตะวันตก จะไม่คุ้นชินและไม่ยอมรับที่ธุรกิจโลจิสติกส์มีการแทรกแซงหรือชี้นำโดยรัฐบาล แต่เป็นไปได้อย่างยิ่งว่านโยบายและการควบคุมดูแลของรัฐบาลจีนนั้น กลับจะสนับสนุนกิจกรรมและโครงการที่เกี่ยวข้องกับภาคโลจิสติกส์อย่างเข้มแข็ง เห็นชัดว่าจีนเล็งเห็นศักยภาพในการเติบโตของธุรกิจนี้ และต้องการสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและยกระดับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สู่ระดับโลก เพื่อให้บรรลุเป้าหมายนี้ จีนยินดีที่จะลงทุนด้วยเม็ดเงินมหาศาลในแต่ละปี ผลที่ตามมาคือ โอกาสอันมหาศาลสำหรับบริษัททั้งในและต่างประเทศที่มีความมุ่งมั่น มีกลยุทธ์ มีเครือข่ายและมีขีดความสามารถในการดำเนินการที่แข็งแกร่ง รวมทั้งมีไหวพริบในเรื่องการจัดการด้านอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมนี้

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว
พฤศจิกายน ๒๕๕๖