



การศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน

นางสาวอารยา ฉัตรเลิศมงคล

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาเอเชียศึกษา

คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ภาคการศึกษาปลาย ปีการศึกษา 2558

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

หัวข้อสารนิพนธ์	การศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน
ชื่อนักศึกษา	นางสาวอารยา นัตรเลิศมงคล
อาจารย์ที่ปรึกษา	อาจารย์ศุภฤกษ์ โออินทร์
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2558

บทคัดย่อ

การศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ ศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว และศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว โดยมีวิธีการศึกษาคือ นำข้อมูลทุติยภูมิจากบทความ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาวิเคราะห์เชิงพรรณนา แล้วจัดทำตารางและแผนภูมิประกอบ ผลการศึกษาสรุปได้ว่าท่าเรือชินโจวมีสภาพภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการจัดตั้งเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีระยะทางใกล้กับอาเซียนมากที่สุด ถือได้ว่าเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญต่อการเปิดประเทศของประเทศจีน ซึ่งนโยบายและกลยุทธ์ต่าง ๆ ของรัฐบาล ยกตัวอย่างเช่น การพัฒนาท่าเรือและเส้นทางเดินเรือทั้งในและต่างประเทศของเมืองชินโจว เพื่อให้เป็นเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 ทำให้ปัจจุบันเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจวมีศักยภาพที่เพียบพร้อม เป็นศูนย์กลางส่งทางน้ำระหว่างประเทศ ศูนย์โลจิสติกส์ และฐานแปรรูปเพื่อการส่งออก ส่งผลให้เศรษฐกิจของเมืองชินโจวมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ทั้งด้านความเป็นอยู่ของประชากร ด้านคมนาคมขนส่ง เป็นต้น อีกทั้งยังช่วยผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศจีนกับอาเซียนให้กว้างขวางยิ่งขึ้นอีกด้วย

คำสำคัญ: คลังสินค้าทัณฑ์บน, โลจิสติกส์

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ด้วยความเอาใจใส่ในการให้คำปรึกษาของอาจารย์ศุภฤกษ์ โออินทร์ อาจารย์ประจำภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่กรุณาเป็น ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ รวมถึงให้แนวทางในการศึกษา ค้นคว้า เรียบเรียง และแก้ไขปรับปรุงตลอด ระยะเวลาที่ผ่านมา ผู้วิจัยขอขอบพระคุณความกรุณาของอาจารย์ที่มีให้แก่ลูกศิษย์มา ณ ที่นี้

ขอขอบพระคุณครอบครัวและเพื่อน ๆ ที่เป็นกำลังใจให้ตลอดระยะเวลาที่จัดทำสารนิพนธ์ ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณอาจารย์ Ying Xia ที่ให้คำแนะนำในการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณหอสมุดพระราชวังสนามจันทร์ สำนักหอสมุดกลาง มหาวิทยาลัยศิลปากร และแหล่งข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตต่าง ๆ ที่มีส่วนสำคัญในการทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วง ไปได้ด้วยดี

สุดท้ายนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากรทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ต่างๆประสิทธิประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญภาพ	ฅ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภูมิ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
ขอบเขตการศึกษา	3
คำนิยาม	4
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	5
แนวคิดและทฤษฎี	5
- แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน	5
- การเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า	10
ข้อมูลที่ตั้ง	11
- การแบ่งพื้นที่การปกครอง	12

- การคมนาคมและ โลจิสติกส์	13
- เส้นทางทางน้ำ	14
- ท่าเรือเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวเป่ย์นู้	14
- ท่าเรือชิน โจว (Qinzhou Port)	15
ความรู้เกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บน	16
- สิทธิประโยชน์ในการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป	16
- กฎระเบียบว่าด้วยเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน	17
- เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชิน โจว	18
นโยบายของรัฐ	20
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของประเทศไทย	20
- นโยบายของเมืองชิน โจว	21
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	25
บทที่ 3 วิธีการดำเนินวิจัย	28
แหล่งที่มาของข้อมูล	28
การจัดทำข้อมูล	28
วิธีการศึกษา	28
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	29
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	32
เพื่อศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชิน โจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ	32
เพื่อศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาท่าเรือชิน โจว	38
เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชิน โจว	47

บทที่ 5 การสรุปและอภิปรายผล	52
ผลสรุป	52
การอภิปรายผล	53
ข้อเสนอแนะงานวิจัย	54
บรรณานุกรม	55
ประวัติผู้ศึกษา	61

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แผนที่ตั้งเมืองชินโจว	3
2.1 แผนภาพโซ่อุปทาน	6
2.2 Components of Supply Chains	7
2.3 โซ่คุณค่า (Value Chain)	7
2.4 โซ่คุณค่า (Value Chain) และ โซ่อุปทาน (Supply Chain)	9
2.5 กิจกรรมโลจิสติกส์แต่ละส่วนของโซ่อุปทาน	10
2.6 แผนที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง	12
2.7 ภาพที่ตั้งท่าเรือชินโจว	16
2.8 ภาพแผนผังของเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว	18
3.1 กรอบแนวความคิด (Conceptual Framework)	30
4.1 แผนผังท่าเรือชินโจว	33
4.2 ภาพดำเนินการขนส่งสินค้าในเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว	34

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.1 ตารางแสดงการวิจัย	31

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
4.1 แสดง GDP ของเมืองชินโจว ปี 2007 – 2015	36
4.2 แสดงยอดนำเข้าและส่งออกสินค้าของเมืองชินโจว ปี 2008 – 2014	37
4.3 แสดงการทำงานของประชากรเมืองชินโจว ปี ค.ศ. 2008 – 2014	47
4.4 แสดงอัตราการว่างงานของประชากรเมืองชินโจว ปี ค.ศ. 2008 – 2014	48
4.5 แสดงรายได้สุทธิต่อหัวต่อปีของประชากรเมืองชินโจว ปี ค.ศ. 2007 – 2015	49

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน โดยทิศเหนือติดมณฑลกุ้ยโจวและหูหนาน ทิศตะวันตกติดมณฑลยูนนาน ทิศตะวันออกติดมณฑลกวางตุ้ง และทิศใต้ติดทะเล (อ่าวตังเกี๋ย) และประเทศเวียดนาม มีพื้นที่ 236,660 ตารางกิโลเมตร (ประมาณ 46 % ของประเทศไทย) ใหญ่เป็นอันดับที่ 9 ของประเทศจีน (คิดเป็นสัดส่วน 2.5 % ของทั้งประเทศ) มีเส้นแนวชายฝั่งทะเลยาว 1,959 กิโลเมตร (มีเขตแดนติดกับประเทศเวียดนาม 1,020 กิโลเมตร โดยเป็นทางบก 460 กิโลเมตร) ทิศตะวันออกจรดทิศตะวันตกคิดเป็นระยะทาง 771 กิโลเมตร และทิศเหนือจรดทิศใต้ยาวคิดเป็นระยะทาง 634 กิโลเมตร (ศูนย์วิจัยกสิกรรมไทย, 2556)

เมืองชินโจว เมืองท่าเรือน้ำลึกใจกลางอ่าวเป่ยปู้ เป็นที่ตั้งของ “เขตท่าเรือสินค้าพัฒนาบนเมืองชินโจว” สำหรับการนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป และเครื่องดื่มน้ำอัดลมจากต่างประเทศที่ใหญ่ที่สุดของภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน และเป็นที่ตั้ง “เขตนิคมอุตสาหกรรมจีน - มาเลเซีย” เป็นฐานอุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมีที่สำคัญ ในภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของจีน (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง, 2556) อีกทั้งยังมีเส้นชายฝั่งทะเลน้ำลึกเป็นระยะทางยาว 63 กิโลเมตร ซึ่งเหมาะกับการพัฒนาท่าเรือขนส่งทางทะเล รัฐบาลจึงอนุมัติจัดตั้ง “เขตท่าเรือสินค้าพัฒนาบนเมืองชินโจว” เพื่อช่วยตอบสนองความต้องการและเสริมศักยภาพงานบริการด้านการขนส่งโลจิสติกส์ และช่วยประหยัดเวลาการขนส่งระหว่างท่าเรือในอ่าวเป่ยปู้กับประเทศสมาชิกอาเซียน รวมทั้งเสริมสภาพคล่องของเงินทุนหมุนเวียนและสินค้า และลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจได้เป็นอย่างมาก (กฤษณะ สุกันตพงศ์, 2557)

ท่าเรือชินโจว เป็นท่าเรือสินค้าพัฒนาแห่งเดียวในภาคใต้ของจีนในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง และใกล้ที่สุดระหว่างจีน - อาเซียนได้เปิดใช้งานอย่างครบวงจร รัฐบาลเมืองชินโจวหวัง

ว่าจะสร้างท่าเรือให้เป็นท่าเรือการค้าเสรีระหว่างความร่วมมือจีน - อาเซียน ศูนย์รวมด้านโลจิสติกส์สากลในภูมิภาค และเป็นฐานการค้าการแปรรูป โดยมีพื้นที่การวางแผน 10 ตารางกิโลเมตร ซึ่งประกอบด้วย 4 ส่วน ได้แก่ บริเวณท่าเทียบเรือ ศูนย์โลจิสติกส์สินค้าทัณฑ์บน การแปรรูปเพื่อการส่งออกและศูนย์บริหารจัดการโดยรวม หลังจากการเริ่มใช้งานปี ค.ศ. 2011 เป็นต้นมา ท่าเรือชินโจวได้มียอดการขนถ่าย 6,089 ล้านดอลลาร์สหรัฐ รวมตู้คอนเทนเนอร์ 1,856,200 ตู้ ในอนาคตท่าเรือสินค้าทัณฑ์บนชินโจวจะเน้นการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ นิคมอุตสาหกรรมการผลิตผ้าฝ้าย นิคมการแปรรูปอาหาร ฯลฯ นอกจากนี้แล้ว จะพยายามพัฒนารัฐกิจบริการทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น E – Commerce ข้ามชาติ การเงิน การเงิน Leasing เป็นต้น เพื่อผลักดันความร่วมมือทางการค้าระหว่างจีน - อาเซียนให้ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น และสร้างให้เป็นเวทีอันดับแรกที่รองรับอุตสาหกรรมการแปรรูปและเงินทุนต่างประเทศ (สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว, 2557)

การค้าระหว่างเขตปกครองตนเองกวางซีจ้วงกับประเทศไทย มีมูลค่า 491.29 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งขยายตัวร้อยละ 61.2 เขตปกครองตนเองกวางซีจ้วงนำเข้าจากไทย มูลค่า 284.86 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 261.7 คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 57.98 และเขตปกครองตนเองกวางซีจ้วงส่งออกไปไทย มูลค่า 206.42 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลงร้อยละ 8.7

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่าเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจวมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของเขตการปกครองตนเองกวางซีจ้วงอย่างมาก ด้วยปัจจัยทางภูมิศาสตร์ของเมืองชินโจวที่เอื้อต่อการขนส่งทางทะเลและเป็นประตูเปิดรับการค้าการลงทุนระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน ทำให้รัฐบาลจีนเริ่มให้ความสำคัญอย่างมากในการพัฒนาศักยภาพของเมืองชินโจวอย่างไม่สิ้นสุด ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษา “การพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน” เพื่อศึกษาความสำคัญและปัจจัยที่ทำให้เมืองชินโจวพัฒนาอย่างรวดเร็ว และเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศอีกด้วย

2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ
2. เพื่อศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว
3. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

3. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ
2. ทำให้ทราบนโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว
3. ทำให้ทราบผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

4. ขอบเขตของการศึกษา

1. ศึกษาเฉพาะพื้นที่ท่าเรือชินโจว
2. ศึกษาเนื้อหาด้านกายภาพ เศรษฐกิจและสังคมของเมืองชินโจว



ภาพที่ 1.1 แผนที่ตั้งเมืองชินโจว
(ที่มา: www.qztzcjw.com, 2558)

5. คำนิยาม

คลังสินค้าทัณฑ์บน คือ คลังสินค้าซึ่งใช้เป็นที่ตรวจของและเก็บรักษาของที่นำเข้าโดยให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ส่งออกให้ได้รับการงดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและขาออกแก่ของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อส่งออกไปยังนอกประเทศ ทั้งนี้ ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเหมือนเดิมที่นำเข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต ผสม หรือประกอบเป็นอย่างอื่นตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของคลังสินค้าทัณฑ์บน

โลจิสติกส์ คือกิจกรรมหรือการกระทำใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินค้าและบริการ รวมถึงการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้า จากแหล่งที่ผลิต จนสินค้าได้มีการส่งมอบไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทันสมัยบน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎีและหนังสือหรืองานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยจำแนกรายละเอียด ดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎี
2. ข้อมูลที่ตั้งของเขตปกครองกว้างซีจ้วงและท่าเรือชินโจว
3. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับคลังสินค้าทันสมัย
4. นโยบายของรัฐ
5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดและทฤษฎี

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

โซ่อุปทาน (Supply Chain) หรือเครือข่ายโลจิสติกส์ คือกระบวนการต่าง ๆ ที่ทำงานประสานกัน โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความพอใจให้กับลูกค้า โดยเริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ จัดหา การผลิต การเคลื่อนย้าย การขนส่ง การจัดเก็บ การจัดจำหน่าย การขาย รวมถึงการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการสนับสนุนกระบวนการต่าง ๆ ให้สามารถดำเนินการประสานกันได้อย่างคล่องตัว

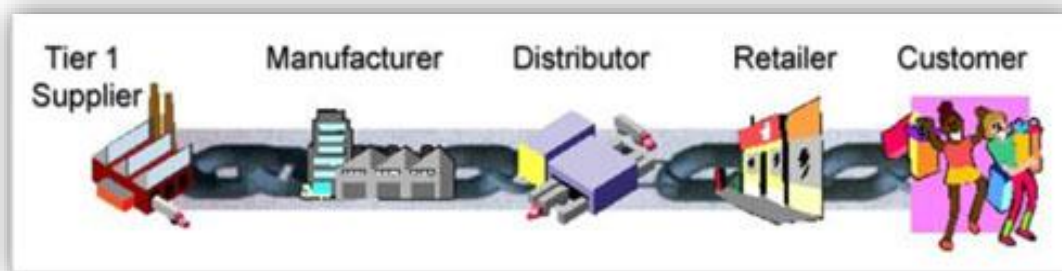
การจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) นั้นคือการรวบรวม การวางแผน และการจัดการของกิจกรรมการจัดการทั้งหมด ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโซ่อุปทาน ซึ่งรวมถึงการประสานงาน (Coordination) และการทำงานร่วมกัน (Collaboration) กับหุ้นส่วนต่างๆ ในโซ่อุปทาน ซึ่งจะเป็นผู้จัดส่งวัตถุดิบ ตัวกลางผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และลูกค้า แก่นสำคัญก็คือ การจัดการโซ่อุปทานจะบูรณาการ (Integrate) ทั้งการจัดการอุปสงค์และอุปทาน ซึ่งรวมถึงทั้งภายในและภายนอกบริษัท

โครงสร้างโซ่อุปทาน (Supply Chain Model) ลักษณะโครงสร้างของโซ่อุปทานมีอยู่หลายรูปแบบ ส่วนมากมีลักษณะที่คล้าย ๆ กัน ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งรูปแบบแรกจะมีการไหลในลักษณะของ Upstream จากภาพคือ ผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ (Supplier) ถึงผู้กระจายสินค้า (Distributor) และดาวน์สตรีม (Downstream) ผู้กระจายสินค้าถึงผู้บริโภค (Customer)

การระบุว่าจุดไหนคือ Upstream นั้น ให้ใช้ตำแหน่งของบริษัทที่พิจารณาเป็นหลัก ผู้กระจายสินค้าบริษัทที่อยู่ทางด้านซ้าย ทิศทางย้อนไปหาแหล่งวัตถุดิบ จะเรียกว่า Upstream และเรียกแต่ละจุดบน Upstream ว่า ผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ ในทางกลับกัน บริษัทที่อยู่ทางด้านขวาจะเรียกว่า Downstream และเรียกแต่ละจุดบน Downstream ว่า ผู้บริโภค

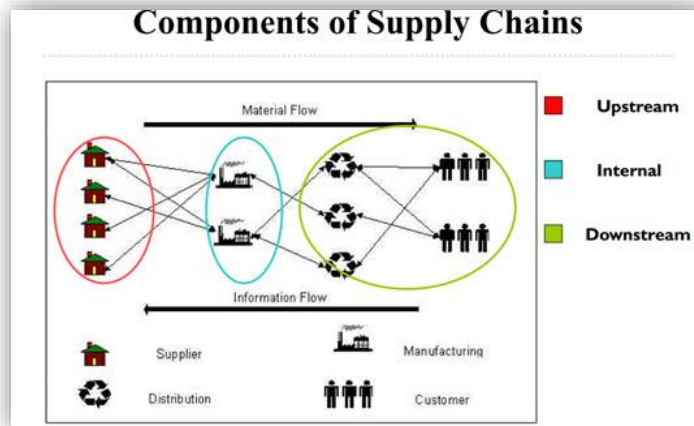
การเรียงลำดับส่วนประกอบของโซ่อุปทานจาก Upstream ไปยัง Downstream เรียงได้ดังนี้

1. ผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ/ส่วนประกอบ (Raw Material/Component Suppliers)
2. ผู้ผลิต (Manufacturers)
3. ผู้ค้าส่ง/ผู้กระจายสินค้า (Wholesalers/Distributors)
4. ผู้ค้าปลีก (Retailers)
5. ผู้บริโภค (Customer) (สำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร, ม.ป.ป.)



ภาพที่ 2.1 แผนภาพโซ่อุปทาน

(ที่มา: www.agriman.doae.go.th, ม.ป.ป.)

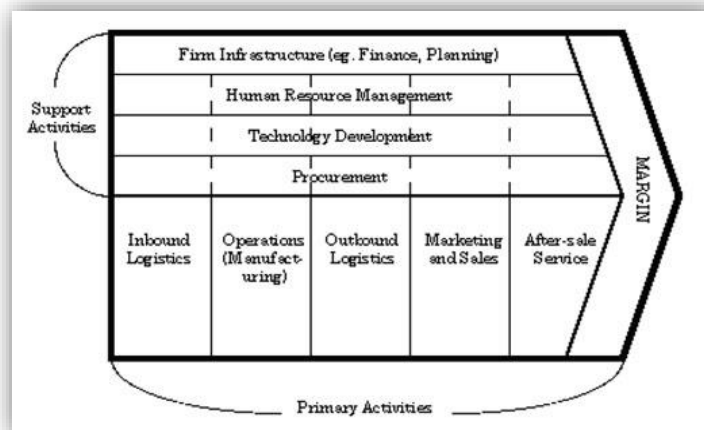


ภาพที่ 2.2 Components of Supply Chains

(ที่มา: www.agriman.doe.go.th, ม.ป.ป.)

ความสัมพันธ์ระหว่างโลจิสติกส์กับโซ่อุปทาน (Logistic and Supply Chain)

Michael E. Porter ได้ให้ทฤษฎีเกี่ยวกับการสร้างโซ่คุณค่า (Value Chain) ของบริษัท เพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันว่า เราสามารถแบ่งกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าได้เป็นสองส่วนด้วยกัน คือกิจกรรมหลัก (Primary Activities) และกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)



ภาพที่ 2.3 โซ่คุณค่า (Value Chain)

(ที่มา: Green Logistics Thai, 2553)

1. กิจกรรมหลัก (Primary Activities: Line Functions)

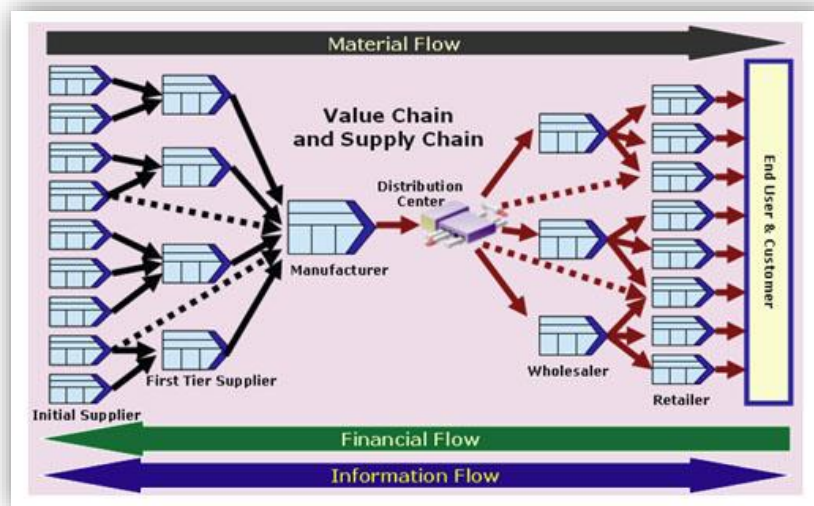
กิจกรรมหลัก จะประกอบด้วยภารกิจทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มของสินค้าตลอดกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็นการรับเข้า การผลิต การจัดส่งสินค้า การตลาด และการบริการหลังการขาย

- 1.1 Inbound Logistics เป็นกิจกรรมที่มีการนำวัตถุดิบหรือส่วนประกอบที่จะใช้สำหรับการผลิตเข้ามา เพื่อทำการเตรียมความพร้อม ประกอบไปด้วยการรับเข้า การจัดเก็บ และการวางแผนการผลิต
- 1.2 Operations เป็นขั้นตอนของการผลิตสินค้าและรวมถึงทุกกระบวนการในการเปลี่ยนสภาพของวัตถุดิบหรือส่วนประกอบดังกล่าว เป็นสินค้า หรือ Final Product กิจกรรมดังกล่าวยังรวมถึง การบรรจุหีบห่อ การควบคุมคุณภาพของสินค้าให้ตรงตามมาตรฐาน และการบำรุงรักษาเครื่องจักรให้พร้อมใช้งานอย่างสม่ำเสมออีกด้วย
- 1.3 Outbound Logistics คือการจัดเก็บและการจัดส่งสินค้าสู่ผู้ซื้อ
- 1.4 Marketing and Sales คือกระบวนการของการวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า และสนองความต้องการ เพื่อให้บริษัทสามารถขายสินค้าได้ สร้างรายได้ให้กับบริษัท
- 1.5 After - Sale Services ขั้นตอนหลังการขายสินค้า บริษัทจะต้องมีบริการหลังการขาย เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และเป็นโอกาสที่ดีในการสร้างการขายครั้งต่อไป เช่นการรับประกันสินค้า บริการตรวจสอบและซ่อมแซม ศูนย์บริการ เป็นต้น

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)

กิจกรรมสนับสนุน คือกิจกรรมที่จะช่วยให้กิจกรรมหลักดำเนินอย่างราบรื่น

- 2.1 Firm Infrastructure คือกิจกรรมหลัก ๆ ที่บริษัทจำเป็นต้องมี เช่นการบริหารการเงิน การวางแผนกลยุทธ์ โครงสร้างการบริหารจัดการ เป็นต้น
- 2.2 Human Resources Management การคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรในองค์กร รวมถึงการบริหารจัดการทั้งหมดเกี่ยวกับบุคลากร เช่นนโยบายการจ้างงานและการบริหารค่าตอบแทน
- 2.3 Technology Development ครอบคลุมถึงเทคโนโลยีที่จะสนับสนุนการดำเนินการของกิจกรรมหลักทั้งหมด เช่นระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง
- 2.4 Procurement การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบและเครื่องจักรสำหรับการผลิต



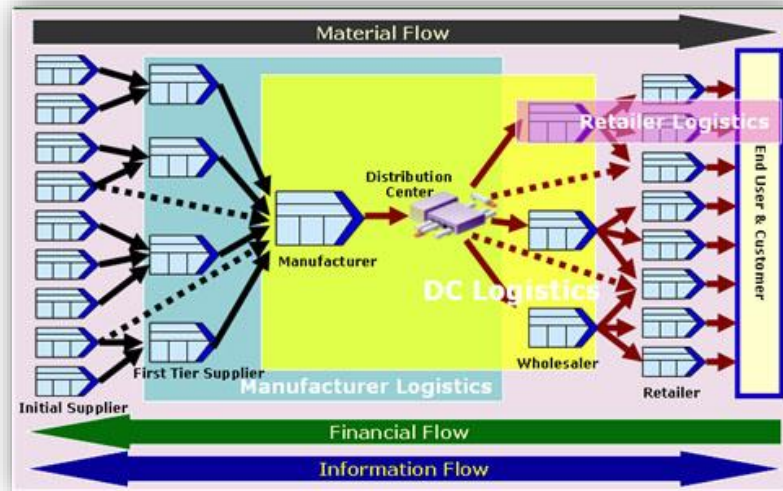
ภาพที่ 2.4 โซ่คุณค่า (Value Chain) และโซ่อุปทาน (Supply Chain)

(ที่มา: Green Logistics Thai, 2553)

จากภาพ แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นตลอดโซ่อุปทาน ตั้งแต่ผู้ผลิตวัตถุดิบ โรงงาน ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก และผู้บริโภค ซึ่งแต่ละบริษัทจะมีโซ่คุณค่าเป็นของตัวเอง ประกอบเป็น Supply Chain ทั้งระบบที่เชื่อมต่อกัน

การไหลของวัตถุดิบ (Material Flow) จะเริ่มจากผู้ผลิตวัตถุดิบและเปลี่ยนสภาพไปเรื่อยๆ จนเป็นสินค้าสำเร็จรูปและส่งไปยังลูกค้า ในขณะที่เงินหรือผลตอบแทนจากการขายสินค้า (Financial Flow) จะเคลื่อนที่จากผู้ซื้อขั้นสุดท้ายจนถึงผู้ผลิตวัตถุดิบขั้นแรก ระหว่างนั้นจะมีการไหลของข้อมูล (Information Flow) ทั้งไปและกลับ เช่น ข้อมูลของสินค้า ข้อมูลความต้องการของผู้บริโภค ตลอดโซ่อุปทาน ตามที่ได้แสดงให้เห็นเป็นลูกศรด้านบนและด้านล่าง

กิจกรรมโลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในโซ่อุปทาน โดยแต่ละบริษัทจะมีกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นของตนเอง หากนำรูปภาพข้างต้นมาพิจารณากิจกรรมโลจิสติกส์ของแต่ละส่วน จะแสดงได้ดังนี้



ภาพที่ 2.5 กิจกรรมโลจิสติกส์แต่ละส่วนของโซ่อุปทาน
(ที่มา: Green Logistics Thai, 2553)

เมื่อมองกิจกรรมโลจิสติกส์ของผู้ผลิต (Logistics of Manufacturer) ในกรอบโซ่ปลาเล็ก ด้านซ้าย จะเห็นว่าการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ เริ่มจากการรับส่วนประกอบหรือวัตถุดิบจาก Suppliers เข้ามาเพื่อทำการผลิตสินค้า จนถึงการส่งสินค้าที่ผลิตเรียบร้อยแล้วสู่คลังกระจายสินค้า (Distribution Center) โลจิสติกส์ของผู้กระจายสินค้า (Logistics of Distribution Center) ในกรอบ โซ่ปลาใหญ่ เริ่มตั้งแต่การรับสินค้าจากโรงงาน การบริหารจัดการกระจายสินค้า และการส่ง สินค้าไปยัง ผู้ค้าส่ง ส่วน โลจิสติกส์สำหรับผู้ค้าปลีก (Logistics of Retailer) นับตั้งแต่ผู้ค้าส่งส่ง ของไปยังผู้ค้าปลีก จนกระทั่งผู้บริโภคไปเลือกซื้อ (Green Logistics Thai, 2553)

การพิจารณาเลือกทำเลที่ตั้งของคลังสินค้า เป็นการตัดสินใจขั้นต้นของการจัดการ คลังสินค้า (Warehousing Management) Edgar M. Hoover ได้เสนอแนวทางไว้ 3 แนวทาง ดังต่อไปนี้

1.2 การเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า

1.2.1 การเลือกทำเลใกล้แหล่งตลาด (Market-Positioned Strategy) กลยุทธ์นี้ กำหนดให้จัดตั้งคลังสินค้าใกล้กับลูกค้าลำดับสุดท้าย (Final Customer) วัตถุประสงค์เพื่อ ตอบสนองความพึงพอใจแก่ลูกค้า ด้วยระดับการให้บริการ (Service Level) สูง ซึ่งสิ่งที่น่าสนใจ พิจารณาคงคู่ ได้แก่ ระยะเวลาในการส่งสินค้า ปริมาณการสั่งซื้อสินค้า ลักษณะของผลิตภัณฑ์ ต้นทุนค่าขนส่ง ขนาดและจำนวนของพาหนะที่สามารถให้บริการลูกค้าในพื้นที่ที่ต้องการได้

ตัวอย่างของการนำกลยุทธ์ดังกล่าวนี้ไปใช้เหมาะกับธุรกิจค้าปลีก เพื่อสามารถเพิ่มความถี่ในการให้บริการกับลูกค้า

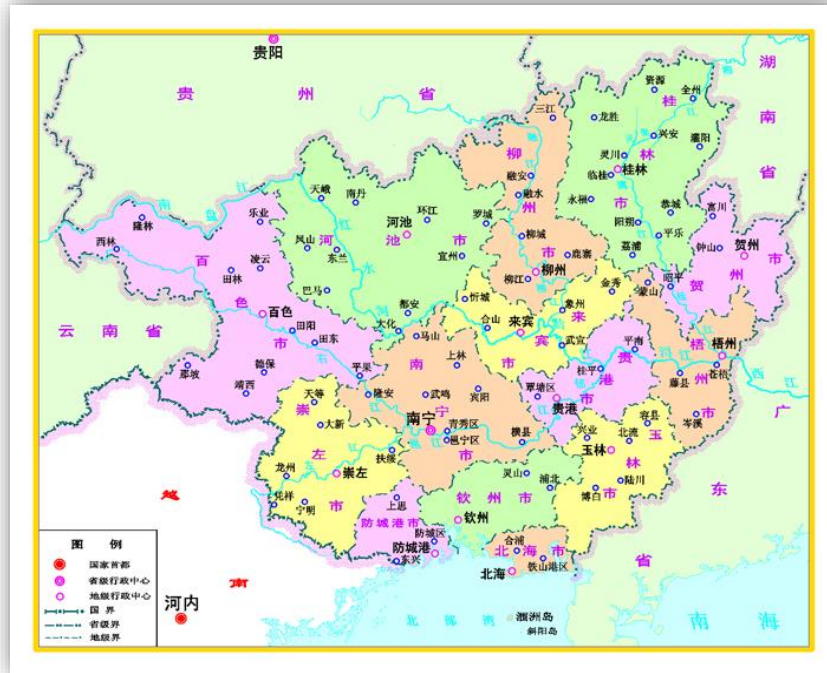
1.2.2 การเลือกทำเลที่ตั้งใกล้แหล่งผลิต (Production - Positioned Strategy) กลยุทธ์นี้กำหนดให้ตั้งคลังสินค้าใกล้กับแหล่งวัตถุดิบ เนื่องจากสภาพของวัตถุดิบเน่าเสีย และแปรสภาพง่าย หรือจำนวนวัตถุดิบที่เป็นส่วนผสมของผลิตภัณฑ์หลักค่อนข้างหลากหลาย วัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง

1.2.3 การเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ระหว่างกลาง (Intermediately - Positioned Strategy) กลยุทธ์นี้กำหนดให้ตั้งคลังสินค้าระหว่างแหล่งผลิตและตลาด ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าวนี้เหมาะสำหรับธุรกิจที่ต้องการให้บริการลูกค้าในระดับสูงและมีโรงงานผลิตหลายแห่ง (กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่, 2554)

2. ข้อมูลที่ตั้ง

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มีพื้นที่ 236,661 ตารางกิโลเมตร จัดอยู่ในอันดับ 9 ของประเทศ ตั้งอยู่ทางตะวันตกบริเวณชายฝั่งอ่าวเป่ย์ปู้ (Beibu Bay หรืออ่าวตังเกี๋ย) มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลเป็นระยะทาง 1,595 กิโลเมตร และเป็นมณฑลเดียวในภาคตะวันตกของจีนที่มีพื้นที่ติดชายฝั่งทะเล จึงมีความสำคัญมากตามนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและทำเรือนำเข้าและส่งออกสินค้า รัฐบาลกลางจึงมีนโยบายผลักดันให้กว่างซีมีบทบาทในการเป็น “ประตูสู่อาเซียน”

ทิศเหนือและทิศตะวันตกเฉียงเหนือติดกับมณฑลกุ้ยโจว ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับมณฑลหูหนาน ทิศตะวันออกติดกับมณฑลกว่างตง ทิศตะวันตกติดกับมณฑลยูนหนาน ทิศตะวันตกเฉียงใต้ติดกับเวียดนาม (637กิโลเมตร) และทิศใต้ติดกับอ่าวเป่ย์ปู้ (วันรุ่ย มิ่งมณฑินา คิน, 2549)



ภาพที่ 2.6 แผนที่เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง

(ที่มา: www.gxzf.gov.cn, 2554)

การแบ่งพื้นที่เขตปกครอง

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงเป็น 1 ใน 5 ของเขตปกครองตนเองของประเทศจีน (มีฐานะเทียบเท่าระดับมณฑล) เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 14 เมือง ดังนี้

1. นครหนานหนิง เป็นเมืองเอก และเป็นที่ตั้งของรัฐบาลและหน่วยงานภาครัฐในระดับมณฑล และเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจการค้าของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง
2. เมืองหลิวโจว เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ เศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 เป็นเมืองอุตสาหกรรมยานยนต์ และเครื่องจักรกลก่อสร้าง
3. เมืองกุ้ยหลิน เมืองท่องเที่ยวระดับนานาชาติ และเมืองอุตสาหกรรม
4. เมืองยี่หลิน มีชื่อในอุตสาหกรรมเซรามิก

5. เมืองอุ๋โจว เมืองท่าแม่น้ำที่สำคัญของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง และฐานอุตสาหกรรม วัสดุรีไซเคิล ตลอดจนพื้นที่เชื่อมต่อกับมณฑลกว่างต๋อง
6. เมืองซินโจว เป็น 1 ใน 3 ของเมืองท่ารอบอ่าวเป่ยปู้ มีเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตนิคม อุตสาหกรรมจีน - มาเลเซีย
7. เมืองไปเซ่อ เมืองชายแดนติดเวียดนาม และเป็น 1 ในฐานอุตสาหกรรมเหมืองแร่ที่สำคัญ ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง และของประเทศจีน
8. เมืองกู่ย่่าง เมืองท่าแม่น้ำที่สำคัญของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง เป็นฐานการผลิต ปูนซีเมนต์ขนาดใหญ่ที่สุดของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง
9. เมืองเหอฉือ เมืองแห่งอุตสาหกรรมเหมืองแร่ และเมืองท่องเที่ยว “หมู่บ้านอายุยืน”
10. เมืองหลายปิน มีชื่อในอุตสาหกรรมอลูมิเนียม และเป็นฐานการผลิตน้ำตาลที่สำคัญที่สุด ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง
11. เมืองเป่ย์ไห่ 1 ใน 3 เมืองท่ารอบอ่าวเป่ยปู้ ตั้งเป้าหมายที่จะเป็น “ซิลิคอนวัลเลย์” และมี เขตแปรรูปเพื่อการส่งออก
12. เมืองจงจั่ว เมืองการค้าชายแดนจีน - เวียดนาม ฐานการผลิตน้ำตาลที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ จีน และกำกับดูแลอำเภอระดับเมืองผิงเสียง ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของถนนที่เชื่อมประเทศ จีนกับอาเซียน รวมถึงประเทศไทย (R8 R9 R12)
13. เมืองฝางเฉิงก่า 1 ใน 3 เมืองท่ารอบอ่าวเป่ยปู้ มีท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดของเขตปกครอง ตนเองกว่างซีจ้วง และเมืองชายแดนติดเวียดนาม (ด่านตงซิง - หม่งก่า)
14. เมืองเฮ่อโจว ได้รับการกำหนดให้เป็นฐานรองรับการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมจากภาค ตะวันออก

การคมนาคมและ โลจิสติกส์

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงกำลังเร่งพัฒนาระบบ โครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงการคมนาคม ขนส่งและ โลจิสติกส์ เพื่อให้เชื่อมต่อกับมณฑลข้างเคียง และประเทศอื่น ๆ (โดยเฉพาะประเทศ สมาชิกอาเซียน) ได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้นทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยตั้งเป้าหมายว่า เมื่อ ดำเนินการแล้วเสร็จ ต้นทุนด้าน โลจิสติกส์ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงจะลดลงเป็นอย่างมาก

จากที่เป็นอยู่ประมาณร้อยละ 20 ของ GDP ซึ่งถือว่าสูงมาก เมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 7 - 9

ในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง แนวทางหลักที่ทางการเขตจะเน้น คือ การปรับปรุงและขยายโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งมวลชน (ระบบรถไฟใต้ดิน และระบบรถไฟความเร็วสูง) และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อพื้นที่ภายในประเทศ ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิต (อาทิ เขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ และพื้นที่รอบข้าง) กับ “ประตู” การขนส่งหลัก (อาทิ ด้านชายแดนท่าเรือ และท่าเรือแม่น้ำ) และการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองชายแดน (ด้านพรมแดนสากล และด้านพรมแดนชั้น 2 ที่ตั้งอยู่ติดประเทศเวียดนาม) กับประเทศอื่นๆ (ผ่านการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและองค์ประกอบเสริมเพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่งภายในประเทศ เข้ากับระบบขนส่งระหว่างประเทศ เช่น ถนน ท่าเรือ และรถไฟข้ามประเทศ)

เส้นทางทางน้ำ

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงมีการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานบริเวณท่าเรือเลียบชายฝั่งทะเลและท่าเรือเลียบแม่น้ำผ่านกรอบความร่วมมือต่าง ๆ อาทิ “เขตเศรษฐกิจรอบอ่าวเป่ยปู้” และ “โครงการพัฒนาแม่น้ำซีเจียง” พร้อมทั้งบูรณาการระบบโครงข่ายคมนาคมด้านอื่น ๆ เข้าไว้ด้วยกัน

ปี ค.ศ. 2012 ท่าเทียบเรือต่างๆ เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงมีศักยภาพรองรับการขนส่ง 241 ล้านตัน ในจำนวนนี้ เป็นการขนส่งผ่านท่าเทียบเรือเลียบชายฝั่งทะเล 160 ล้านตัน (ที่เหลือเป็นท่าเทียบเรือแม่น้ำ)

ท่าเรือเลียบชายฝั่งทะเลอ่าวเป่ยปู้

เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงเส้นแนวชายฝั่งทะเลยาว 1,629 กิโลเมตร มีเมืองติดชายฝั่งทะเลอ่าวเป่ยปู้ 3 เมือง ได้แก่ เมืองเป่ยไห่ เมืองชินโจว และเมืองฝางเจิงก่าง ท่าเรือเลียบชายฝั่งอ่าวเป่ยปู้เป็นหัวใจสำคัญของ “เขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ยปู้กว่างซี” (Guangxi Beibu Gulf Economic Zone)

ครอบคลุมพื้นที่ 4 เมืองหลัก (นครหนานหนิง เมืองเป่ย์ไห่ เมืองชินโจว และเมืองฝางเจิงก่าง) พื้นที่ 42,500 ตารางกิโลเมตร และ 2 เมืองเสริมด้านโลจิสติกส์ (เมืองยวิ่หลิน และเมืองจงจั่ว)

ภายใต้ “แผนการพัฒนาท่าเรืออ่าวเป่ย์ชู่กวางซี” กำหนดพัฒนาเส้นทางสายทางทั้งท่าเรือยาว 267 กิโลเมตร แบ่งเป็น

- (1) เส้นทางท่าเรือเมืองฝางเจิงก่าง 105 กิโลเมตร (เส้นทางท่าเรือน้ำลึก 82 กิโลเมตร)
- (2) เส้นทางท่าเรือเมืองชินโจว 86 กิโลเมตร (เส้นทางท่าเรือน้ำลึก 54.49 กิโลเมตร)
- (3) เส้นทางท่าเรือเมืองเป่ย์ไห่ 88 กิโลเมตร (เส้นทางท่าเรือน้ำลึก 73 กิโลเมตร)

ท่าเรือชินโจว (Qinzhou Port)

ท่าเรือชินโจวตั้งอยู่ทางตอนเหนือของอ่าวเป่ย์ชู่ พื้นที่รวม 89.2 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นพื้นที่ดิน 34 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่ทะเล 55.2 ตารางกิโลเมตร มีแนวชายฝั่งทะเลน้ำลึก 63 กิโลเมตรสามารถสร้างท่าเทียบเรือที่มีขนาดบรรทุกระหว่าง 10,000 - 300,000 ตัน จำนวนกว่า 200 ท่า ซึ่งมีศักยภาพในการรองรับปริมาณการขนถ่ายได้กว่า 100 ล้านตันต่อปี ปัจจุบันท่าเรือชินโจวเป็นท่าเทียบเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ และท่าเทียบเรือสินค้าเทกอง (ซียูพีซี กำมะถัน ถ่านหิน โลหะนอกกลุ่มเหล็ก แร่เหล็ก และปิโตรเลียม) ปี ค.ศ. 2013 ท่าเรือชินโจวมีการขนถ่ายสินค้า 60.35 ล้านตัน (+ 7.3 %) เป็นตู้คอนเทนเนอร์ 6.01 แสน TEUs (+ 27 %)

จะเห็นได้ว่าท่าเรือชินโจวสามารถตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในพื้นที่ อาทิ อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและปิโตรเคมี อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมผลิตกระดาษ อุตสาหกรรมถลุงโลหะ และอุตสาหกรรมแปรรูปน้ำมันพืช

ความพิเศษประการสำคัญของท่าเรือชินโจว คือ การเป็นที่ตั้งของ “เขตท่าเรือสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจว” (Qinzhou Bonded Port Area) ซึ่งถือเป็นเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งแรกของพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศจีน (ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง, 2556)



ภาพที่ 2.7 ภาพที่ตั้งท่าเรือชินโจว

(ที่มา: <http://www.thaibizchina.com>, 2553)

3. ความรู้เกี่ยวกับคลังสินค้าทัณฑ์บน

คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนที่จัดตั้งเพื่อประโยชน์ในการเก็บรักษาของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ การบรรจุหรือแบ่งบรรจุ การขนถ่ายสินค้า การกระจายสินค้า และเพื่อกิจการอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ในการจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป

1. เป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนสาธารณะรับเก็บของเป็นการทั่วไป ของที่เก็บอยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปมีอายุการเก็บรักษา 2 ปี นับแต่วันนำเข้า โดยได้รับงดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและขาออก หากส่งออกนอกราชอาณาจักร
2. สามารถแบ่งทยอยนำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปเพื่อบริโภคภายในประเทศ โดยต้องชำระภาษีอากรให้ครบถ้วนเฉพาะของที่นำออกมานั้น โดยคำนวณตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ใช้อยู่ในเวลาที่ปล่อยของนั้นออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
3. สามารถโอนกรรมสิทธิ์ในของที่เก็บอยู่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนให้แก่ผู้อื่นทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน เพื่อให้ผู้รับโอนเป็นผู้ชำระภาษีอากรหรือใช้เอกสิทธิ์ทางการทูต หรือใช้สิทธิตาม

พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 หรือใช้สิทธิอื่นๆ ซึ่งผู้รับโอนมีสิทธิเสมือน
เป็นผู้นำเข้าเอง

4. สามารถขนย้ายหรือโอนของไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภท โรงผลิตสินค้า ทั้งนี้ของที่
ขอ โอนจะต้องเป็นของที่นำไปผลิตเป็นของสำเร็จรูปในคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรง
ผลิตสินค้าที่ได้เคยยื่นสูตรการผลิตไว้แล้ว เพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศ
5. สามารถขนย้ายหรือโอนของไปยังคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปอื่น และสามารถขนย้ายหรือ
โอนของไปยังเขตอุตสาหกรรมส่งออก หรือ เขตปลอดอากร โดยถือเสมือนว่าไปส่งออกไป
นอกราชอาณาจักรในวันที่นำเข้าไปในเขตอุตสาหกรรมส่งออก หรือเขตปลอดอากร
6. งดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและขาออก สำหรับของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศเพื่อทำการบรรจุ
หรือแบ่งบรรจุในคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปเพื่อเป็นสินค้าส่งออก โดยสามารถแบ่งทยอย
ส่งออกได้ภายในเวลา 2 ปี
7. วัตถุดิบและสินค้าที่ได้นำเข้ามาเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป หากส่งออกไปนอก
ราชอาณาจักรไม่มีภาระภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่มให้อัตราศูนย์
8. ภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับวัตถุดิบและสินค้านำเข้าใช้การคำนวณกันขณะจัดตั้งคลังสินค้า
ทัณฑ์บนทั่วไปแทน
9. ของที่นำเข้าเก็บรักษาไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ซึ่งเสียหรือเสื่อมคุณภาพ สามารถขอ
ทำลายตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนด โดยได้รับยกเว้นอากร (กรมศุลกากร, 2547)

กฎระเบียบว่าด้วยเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน

เนื่องจากเดิมเขตท่าเรือและเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนมีกฎระเบียบที่ใช้ควบคุมแยกเป็นของ
แต่ละหน่วยงาน โดยไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้นรัฐบาลจึงได้กำหนดเขตท่าเรือคลังสินค้า
ทัณฑ์บนขึ้น เพื่อที่จะทำให้ประเทศจีนกลายเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางเรือที่สำคัญของโลก
แห่งหนึ่ง โดยเลือกทำเลที่ตั้งอยู่ในเมืองที่ติดทะเล ติดแม่น้ำ หรือเมืองที่มีอาณาเขตติดชายแดน โดย
คำนึงถึงการติดต่อกันมาช้านานประเทศได้สะดวก ทั้งนี้ ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ความ
รับผิดชอบให้เป็นเขตคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตแปรรูปเพื่อการส่งออก เขตการขนถ่ายสินค้าและด่าน
ศุลกากร รวมไปถึงทำหน้าที่เป็นคลังสินค้าบริษัทรถการค้าระหว่างประเทศ บริษัทจัดซื้อระหว่าง

ประเทศ ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์ตรวจสอบสินค้าและบริการหลังการขาย ศูนย์นิทรรศการงาน
แสดงสินค้า ศูนย์วิจัยและค้นคว้า ศูนย์การผลิตสินค้า และศูนย์รวมภารกิจของการทำเรื่องด้วย

เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนได้รับสิทธิพิเศษเป็นทั้งเขตปลอดภาษี และเป็นเขตแปรรูป
สินค้าส่งออก โดยมีรายละเอียดดังนี้ คือ

1. ยกเว้นเก็บภาษีสำหรับสินค้าที่เข้ามาในบริเวณท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน
2. สินค้าที่ส่งออกจากบริเวณเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน โดยมีการจัดจำหน่าย
ภายในประเทศ จะต้องเสียภาษีศุลกากรตามอัตราภาษีที่กำหนดให้กับสำนักงานศุลกากร
ของประเทศไทย
3. สินค้าที่ผลิตภายในประเทศและจัดส่งเข้าไปในเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนมีสิทธิในการ
เรียกคืนภาษีส่งออก
4. การซื้อขายสินค้าภายในเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนจะไม่มีภาษีมูลค่าเพิ่ม
(สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง, 2550)

เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนจีน โจว



ภาพที่ 2.8 ภาพแผนผังของเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนจีน โจว

(ที่มา: www.thaibizchina.com, 2552)

เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว เป็นเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งที่ 6 ของประเทศจีน ต่อจากหยางซานของเซี่ยงไฮ้ ตงเจียงของเทียนจิน ต้าเหยาوانของต้าเหลียน หยางฝูของไหหลำ และเหมยซานของหนิงโป ตามลำดับ การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง

คลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งนี้ มีพื้นที่ทั้งหมด 10 ตารางกิโลเมตร การก่อสร้างเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนในเขตท่าเรือชินโจว แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยระยะที่ 1 พื้นที่ก่อสร้าง 2.5 ตารางกิโลเมตร ได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี ค.ศ. 2008 หน้าที่หลักประกอบด้วย งานเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ งานจัดซื้อระหว่างประเทศ งานกระจายสินค้าระหว่างประเทศ งานส่งสินค้ากลับคืนระหว่างประเทศ และอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออก เป็นต้น

รัฐบาลได้กำหนดตำแหน่ง (Positioning) การพัฒนาของเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว ดังนี้

1. การเป็น “ฐานศูนย์กลาง” ของการบุกเบิกพัฒนาเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้
2. การเป็น “ฐานความร่วมมือ” ระหว่างจีน-อาเซียน
3. การเป็น “ศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศระดับภูมิภาค” ที่เปิดสู่ภายนอก
4. การเป็น “ศูนย์กลางโลจิสติกส์”
5. การเป็น “ฐานการแปรรูปเพื่อการส่งออก”

เป้าหมายการพัฒนาของเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน คือ

1. สร้างอ่าวเป่ย์ปู้บริการ 3 ได้ (ภาคตะวันตกเฉียงใต้ ภาคใต้ และภาคใต้ตอนกลางของประเทศจีน) เปิดสู่อาเซียน
2. สร้างศูนย์กลางการจัดสรรทรัพยากรและศูนย์กลางโลจิสติกส์ระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก โดยการดำเนินงานมีประสิทธิภาพสูงสุด มีฟังก์ชันครบถ้วน สมบูรณ์และเปิดเสรีสูงสุด

3. ส่งเสริมผลักดัน “ท่าเรืออ่าวเป่ย์ปู้” ให้กลายเป็น “ศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศภูมิภาค” (กฤษณะ สุกันตพงศ์, 2552)

4. นโยบายของรัฐ

- 4.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของประเศจีน ฉบับที่ 12 (ค.ศ. 2011 - 2015)

4.1.1 สร้างระบบการคมนาคมแบบครบวงจร

การพัฒนาการคมนาคมขนส่งในระดับประเทศนั้น มุ่งเน้นพัฒนาระบบคมนาคมและการขนส่งให้มีความครอบคลุมและมีความหลากหลายรูปแบบ อาทิ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงและเส้นทางถนนไฮเวย์ที่เชื่อมโยงพื้นที่ต่าง ๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกัน ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำ อาทิ แม่น้ำฉางเจียงที่เชื่อมโยงภูมิภาคทางด้านตะวันตกเฉียงใต้ในเขตปกครองตนเองทิเบต ผ่านพื้นที่ตอนกลางของประเทศ และไหลสู่ทะเลทางทิศตะวันออก ในเขตเทศบาลนครเซี่ยงไฮ้ อีกทั้งพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางทะเล พัฒนาท่าเรือให้มีความทันสมัย อีกทั้งมุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางการบินให้ประเทศจีนสามารถกลายเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาค สำหรับในระดับท้องถิ่นนั้น มุ่งเน้นพัฒนาการคมนาคมและการขนส่งให้มีระบบที่ทันสมัย และได้มาตรฐาน อาทิ การพัฒนารถไฟฟ้า การพัฒนารถไฟใต้ดิน รถราง ให้มีเส้นทางครอบคลุมพื้นที่ในเขตเมือง เป็นต้น

4.1.2 ผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล

การพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเลเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาทางบกและทางทะเลเข้าด้วยกัน โดยการพัฒนายุทธศาสตร์ทางทะเลต้องดำเนินอยู่บนการวางแผนทางวิทยาศาสตร์ ในการพัฒนาทางทะเล การพัฒนาและแสวงหาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติ นอกจากชายฝั่ง การประมงและอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทะเล นอกจากนี้ ยังรวมถึงการวางมาตรการในการปกป้องพื้นที่บนเกาะ พื้นที่บริเวณรอบชายฝั่ง และสิ่งแวดล้อมทางทะเล และรักษายุทธศาสตร์การเดินเรือเพื่อรักษาสิทธิและผลประโยชน์ของประเทศจีนไว้สูงสุด (เรวัต, ม.ป.ป.)

เมืองชินโจว (Qinzhou City) เป็นเมืองชายฝั่งทะเลน้ำลึกรอบอ่าวเป่ย์ปู้ (อ่าวตังเกี๋ย) มีความสำคัญในฐานะจุดเชื่อมโยง “เส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21” (21st Maritime Silk

Road) รัฐบาลกลางให้การสนับสนุนเมืองแห่งนี้ด้านการพัฒนาและเปิดสู่ภายนอก เช่น นิคมอุตสาหกรรมจีน(จีนโจว) - มาเลเซีย (China-Malaysia Qinzhou Industrial Park) เขตท่าเรือสินค้าทัณฑ์บนเมืองจีนโจว (Qinzhou Bonded Port Area) ด่านนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Vehicle Import Ports) เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีท่าเรือจีนโจว (Qinzhou Port Economic and Technology Development Zone) และนิคมนวัตกรรมเกษตรกรไต้หวันเมืองจีนโจว (Qinzhou Taiwan Farmers Innovation Park) เป็นต้น รัฐบาลได้มีนโยบายดังนี้

1. หลักการสำคัญ คือ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อกระตุ้นการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน การให้ความสำคัญกับการเร่งผลักดันความเป็นระบบอุตสาหกรรม (Industrialization) และระบบความเป็นเมือง (Urbanization) การบูรณาการระบบโครงสร้างพื้นฐาน การส่งเสริมความร่วมมือและเปิดสู่ภายนอกกับอาเซียน และเน้นพัฒนาเศรษฐกิจของธุรกิจภาคเอกชน โดยมีแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

1.1 เน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยแบบบูรณาการ เช่น ได้แก่

- ทางรถไฟ: โดยสร้างเส้นทางเลียบริมชายฝั่งเพื่อเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นของประเทศ
- ทางถนน: ก่อสร้างเพิ่มเติมและขยายโครงการทางหลวงพิเศษไปเมืองสำคัญ
- ทางทะเล: ก่อสร้างและขยายโครงการท่าเรือรอบอ่าวเป่ย์จู๋กว้างซี (จีนโจว เป่ย์จู๋ ฝางเจิงก่าง)
- ทางอากาศ: พัฒนาสู่ “ศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาคอาเซียน-จีน” และการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบิน การพัฒนาเส้นทางการบินเชื่อมโยงทั่วประเทศจีนและอาเซียน รวมทั้งก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ในเมืองสำคัญ เช่น หานหนิง กุ้ยหลิน อุ๋โจว ยวีหลิน

1.2 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์จู๋ เขตพื้นที่ทรัพยากรอุดมสมบูรณ์กว้างซี ตะวันตกและแถบเศรษฐกิจแม่น้ำซีเจียง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาระดับอนุภูมิภาค โดยยกระดับการ

เปิดสู่ภายนอกแบบรอบด้านของ “เศรษฐกิจอ่าวเป๋ยง” การผลักดันความร่วมมือระหว่างวิสาหกิจทำเรือและบริษัทเดินเรือทั้งในและต่างประเทศ การพัฒนาเส้นทางเดินเรือเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ การพัฒนางานบริหารกิจการทำเรือ การต่อยอดห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมสำคัญ (ปิโตรเคมี อิเล็กทรอนิกส์ วัสดุใหม่กระดาษ โลหะที่ไม่ใช่เหล็ก) การดึงดูดอุตสาหกรรมเชิงยุทธศาสตร์ (ชีวภาพ การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีขั้นสูง) การพัฒนาอุตสาหกรรมบริการ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆในอาเซียน การผลักดันระเบียบเศรษฐกิจหนานหนิง - ลิงโป้ และ การพัฒนา “เขตเศรษฐกิจอ่าวเป๋ยง” เป็น “เขตสาธิตความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างจีน - อาเซียน”

1.3 การใช้โอกาสใหม่เป็นแรงผลักดัน ยกระดับความร่วมมือและเปิดสู่ภายนอกมากขึ้น

การอาศัยจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และแรงสนับสนุน “การเปิดสู่ภายนอก” จากรัฐบาลกลาง เน้นส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือกับอาเซียน การจัดตั้งกลไกความร่วมมือเชิงสร้างสรรค์ การบูรณาการกรอบความร่วมมือ โดยเฉพาะการเกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกันระหว่างเมืองเลียบชายฝั่งทะเล เมืองเลียบฝั่งแม่น้ำ และเมืองตามแนวชายแดนกับเมืองอื่น ๆ ในกว้างซี

2. เป้าหมายสำคัญของเมืองซินโจว

2.1 ฐานการค้าและกระจายสินค้านำเข้าส่งออกกับอาเซียน เมืองซินโจวจะสร้างตลาดสินค้าเกษตรจีน - อาเซียน เมืองศูนย์กลางธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศจีน - อาเซียน และเมืองศูนย์กลางรถยนต์ระหว่างประเทศอ่าวเป๋ยง

2.2 ศูนย์กลางการบริการภาคการเงินระดับภูมิภาค ซึ่งเน้นธุรกิจการเงินระหว่างประเทศเป็นหลัก เช่น การพัฒนานวัตกรรมการเงินระหว่างประเทศ การบริการทางการเงินพิเศษเฉพาะสาขา (การขนส่งทางทะเล การค้า และรถยนต์) การดึงดูดและจัดตั้งสถาบันการเงินเฉพาะ (ธนาคารภายใต้ความร่วมมือระหว่างจีนกับมาเลเซีย บริษัทพันธบัตรจีน - มาเลเซีย บริษัทการเงิน ลิสซิง) (วีระศักดิ์ ภาพพา, 2557)

ยุทธศาสตร์สำคัญของเมืองชินโจว มีอยู่ 3 ด้าน ดังนี้

1. ท่าเรือขนาดใหญ่ - ช่องทางออกสู่ทะเลของพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้

ท่าเรือชินโจว เป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติที่หาได้ยาก ซึ่งสามารถสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกรองรับเรือขนาด 10,000 - 300,000 ตัน ได้จำนวน 200 กว่าท่า ซึ่งสามารถรองรับปริมาณขนถ่ายสินค้าได้มากกว่า 500 ล้านตันต่อปี อีกทั้งเมืองชินโจวมีท่าเทียบเรือขนาดหมื่นตันขึ้นไปจำนวน 98 ท่า และท่าเทียบเรือขนาด 1 แสนตันขึ้นไป อีกกว่า 10 ท่า โดยเขตปฏิบัติการท่าเรือต้าหล่านผิง (Da Lan Ping Port Area, 大榄坪港区) ในท่าเรือชินโจว ถือเป็นท่าเทียบเรือที่มีความทันสมัยระดับสากล อีกทั้งยังให้บริการเส้นทางเดินเรือขนส่งภายในประเทศสู่ท่าเรือหลักๆทั่วประเทศจีน และเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศครอบคลุมเมืองฮ่องกง ไต้หวัน และประเทศสมาชิกอาเซียน

เมืองชินโจวเป็นจุดเชื่อมต่อของเส้นทางรถไฟ 8 สาย และทางหลวงพิเศษ 5 สาย ระบบการกระจายสินค้าของท่าเรือได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เมืองชินโจวกลายเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลเชื่อมสู่อาเซียนที่มีความสะดวกรวดเร็วที่สุดของพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางตอนล่าง

2. นิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ – พื้นที่ศูนย์รวมอุตสาหกรรม (เลียบชายฝั่งทะเล)

รัฐบาลกลางได้ทยอยอนุมัติการจัดตั้งกลไกการพัฒนาและเปิดสู่ภายนอกในระดับประเทศ เพื่อส่งเสริมสนับสนุนความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมจีน(ชินโจว) - มาเลเซีย (China-Malaysia Qinzhou Industrial Port Area, 中马钦州产业园区) เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจว (QinZhou Bonded Port Area, 钦州保税港区)ด่านนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (Vehicle Import Ports, 整车进口口岸) เขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีท่าเรือชินโจว (Qinzhou Port Economic and Technology Development Zone, 钦州港经济技术开发区) และนิคมนวัตกรรมเกษตรกรไต้หวันเมืองชินโจว (Qinzhou Taiwan Farmers Innovation Park, 钦州台湾农民创业园) ซึ่งบทบาทของท่าเรือชินโจวในการ

เป็นศูนย์รวมอุตสาหกรรมเลียบชายฝั่งทะเลที่มีความชัดเจนมากขึ้น ยกตัวอย่างเช่น เขตท่าเรือ คลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจว มีวิสาหกิจเข้ามาลงทุนแล้ว 132 ราย

ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยีท่าเรือชินโจวเป็นฐานโรงกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม ขนาด 10 ล้านตันของ CNPC (China National Petroleum Corporation) และกลุ่มอุตสาหกรรมปลายน้ำที่เกี่ยวข้อง

3. โครงการความร่วมมือ - ความเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือช่วยส่งเสริมความร่วมมือด้านอื่นๆ ระหว่างกัน

การพัฒนาความร่วมมือด้านกิจการทางทะเล และโครงการเชื่อมโยงทางทะเล เป็น สาระสำคัญของความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์ระหว่างจีนกับอาเซียน และเป็นกลไกสำคัญในการสร้าง “เส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21” เมืองชินโจวได้นำเสนอแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการ พัฒนาเครือข่ายความร่วมมือระหว่างเมืองท่าของจีนกับอาเซียน ก่อนที่จะเริ่มมีการดำเนินการอย่าง จริงจังในงานมหกรรมแสดงสินค้าจีน - อาเซียน ครั้งที่ 9 (9th CAEXPO) (วีระศักดิ์ ภาพพา, 2557) มาตรการพิเศษของเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว

ศุลกากรแห่งชาติจีน มีแผนนำมาตรการพิเศษ 14 รายการของเขตการค้าเสรีเซี่ยงไฮ้ไปใช้ ในเขตการควบคุมพิเศษของศุลกากรทั่วประเทศจีน ซึ่งได้ผลตอบรับเป็นอย่างดี เขตคลังสินค้าทัณฑ์ บนชินโจว เป็นเขตการควบคุมพิเศษของศุลกากรแห่งหนึ่งที่น่ามาตรการดังกล่าวมาใช้ และได้ ดำเนินการแล้ว 6 รายการดังนี้

1. ปลดปล่อยสินค้าเข้าก่อน ค่อยแจ้งพิธีการศุลกากรทีหลัง เดิมจะดำเนินการตรวจสอบก่อน สินค้าเข้ามาเก็บในคลังสินค้า เปลี่ยนเป็นปล่อยสินค้าเข้าคลังก่อน แล้วค่อยดำเนินการ ตรวจสอบตามพิธีศุลกากร
2. การจัดแสดงสินค้าปลอดภาษีในเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนเป็นห้องจัดแสดงสินค้าโดยเฉพาะ
3. ลดขั้นตอนความยุ่งยาก ลดลงจากตรวจสอบ 46 รายการ เหลือเพียง 29 รายการ
4. การขนส่งสินค้าเข้า - ออกหลายครั้ง แจ้งพิธีทางศุลกากรครั้งเดียวต่อเดือน เดิมต้อง ดำเนินการทุกครั้ง

5. การตรวจสอบและปล่อยสินค้าแบบทันสมัย หากมีการดำเนินการจำหน่ายสินค้าจะสามารถตรวจเช็คข้อมูลอย่างรวดเร็ว ทำให้กระบวนการเข้าออกสินค้าสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
6. การดำเนินระบบพิธีศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (แบบไร้เอกสาร) ให้กับผู้นำเข้า - ส่งออก เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้า และลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ

ภายหลังจากการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้มูลค่าสินค้าในเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนจีนโจว เพิ่มขึ้น 3.26 เท่า และสามารถช่วยผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนได้มากกว่า 6 ล้านบาทรวมทั้งระยะเวลาในการดำเนินการด้านพิธีศุลกากรยังลดลงโดยเฉลี่ย 3 - 5 วันอีกด้วย (กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, 2557)

5. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จินต์ พันธุ์ชัยโย และ สถาพร โอภาสานนท์ (2552) ได้ทำการวิจัย เรื่องการเลือกท่าเรือที่เหมาะสมเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างลำเรือ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยใช้การวิเคราะห์ต้นทุนของแต่ละท่าเรือ เพื่อเลือกท่าเรือที่เหมาะสมต่อการเป็นท่าเรือศูนย์กลางของภูมิภาค โดยแบ่งต้นทุนออกเป็น 3 ส่วน คือ ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับเรือแม่ ต้นทุนที่เกิดขึ้นกับเรือลำเลียง และต้นทุนในการขนถ่ายตู้สินค้า จากการวิจัยพบว่า ท่าเรือ โฮจิมินห์ซิตี เป็นท่าเรือที่เหมาะสมกับการเป็นท่าเรือศูนย์กลางในเส้นทางเอเชีย - ยุโรปและเส้นทางรอบโลก และท่าเรือเกาซุง เป็นท่าเรือที่เหมาะสมกับการเป็นท่าเรือศูนย์กลางในเส้นทางเอเชีย - อเมริกากลาง

อุไรพรรณ เจนวาณิชยานนท์ และคณะ (2554) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การศึกษาพัฒนาการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำ กรณีศึกษา บริษัทชาวจินโพนทะเลในไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติพัฒนาการและปัญหาอุปสรรคของการดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำของบริษัทชาวจินโพนทะเลในไทย โดยใช้แนวคิดและทฤษฎีเรื่องการศึกษาประวัติศาสตร์ และแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ประกอบด้วยตัวแบบอ้างอิง โซ่อุปทานเชิงปฏิบัติการ บทบาทและความสำคัญของโลจิสติกส์ ลำดับขั้นวิวัฒนาการธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำ การขยายตัวของธุรกิจต่างชาติทางด้านโลจิสติกส์ และปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำ และทฤษฎีการขนส่งทางน้ำ จากการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาธุรกิจทางด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำของบริษัท ได้แก่ ประการแรก

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมและวัฒนธรรม จะมีผลต่อการพัฒนาธุรกิจ ทางด้าน โลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำของบริษัทในแต่ละยุคสมัย ประการที่สอง ความวิริยะ อุตสาหะของชาวจีนโพ้นทะเลในไทย ประการที่สาม ประสบการณ์ที่ยาวนานทำให้บริษัทสามารถ แก้ไขปัญหาอุปสรรคต่างๆ ได้ และประการสุดท้าย เครือข่ายทางธุรกิจทั้งภายในและต่างประเทศ ทำให้ขอบเขตการดำเนินธุรกิจของบริษัทขยายตัวออกไปได้อย่างกว้างขวาง

บุญทริกา เสนิงส์ ณ อยุธยา และ วรพจน์ มีถม (ม.ป.ป.) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การกำหนด ปัจจัยในการประเมินศักยภาพของท่าเรือด้านการขนส่งสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อกำหนด ปัจจัยที่มีผลต่อการประเมินศักยภาพของท่าเรือด้านการขนส่งสินค้า โดยทำการรวบรวมข้อมูลจาก งานวิจัยทั้งในและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการประเมินท่าเรือ และสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญทางการ ขนส่งสินค้าทางเรือ โดยสามารถรวบรวมปัจจัยได้ 40 ปัจจัย จากนั้นนำปัจจัยที่ได้มายืนยันความ สอดคล้อง โดยใช้ค่าความสอดคล้องของปัจจัยกับวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย (Index of Consistency: IOC) จากผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์การทำงานเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางเรือ จากนั้นนำปัจจัยมาใช้เครื่องมือวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis) เพื่อที่จะจัดกลุ่มปัจจัยที่อาจมี ความสัมพันธ์กันให้อยู่ในกลุ่มเดียวกัน จากการศึกษาพบว่า สามารถจัดประเภทของปัจจัยได้ 2 ประเภท คือ ปัจจัยเชิงกายภาพ และปัจจัยเชิงสถิติ โดยปัจจัยเชิงกายภาพ แบ่งเป็น 2 ด้าน คือปัจจัย ด้านคุณลักษณะของท่าเรือ และปัจจัยด้านการเชื่อมต่อของการขนส่งสินค้าทางเรือ และปัจจัยเชิง สถิติ แบ่งเป็น 2 ด้าน คือปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือของท่าเรือ และปัจจัยด้านระยะเวลาในการ ดำเนินการ

Mao Yu Zhong และ Yang Guang Ming (ม.ป.ป.) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ความรู้เกี่ยวกับการ จัดการห่วงโซ่อุปทานและระบบขนาดการสั่งซื้อที่ประหยัด EOQ โดยมีวัตถุประสงค์คือ เพื่อศึกษา การจัดการห่วงโซ่อุปทานในเขตพื้นที่คลังสินค้า เพื่อศึกษาการกำหนดกลไกและรูปแบบของการ จัดการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อวิเคราะห์รูปแบบระบบขนาดการสั่งซื้อที่ประหยัด (EOQ) ที่เกี่ยวข้องกับ ผู้ประกอบการในเขตพื้นที่คลังสินค้า และอภิปรายเกี่ยวกับความคิดการสร้างฐานอุตสาหกรรม ภายใต้สถานการณ์ใหม่ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการในเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้นจะได้เปรียบ ในการยกเว้นภาษีอากร การลดหย่อนการจัดการสินค้าคงคลังนั้น การจัดซื้อสินค้านำเข้าครั้งเดียวจะ

ส่งผลให้มีต้นทุนสูง การวิเคราะห์ในรูปแบบนี้ก็จะเห็นได้ว่า การจัดการห่วงโซ่อุปทานมีความสำคัญมากกับผู้ประกอบการ ดังนั้นการกำหนดกลไกและรูปแบบของการจัดการห่วงโซ่อุปทานมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหาที่มีอยู่ได้

จากการทบทวนวรรณกรรมดังที่ได้กล่าวไปในข้างต้น จะเห็นได้ว่าแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนฉบับที่ 12 ซึ่งมีนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการคมนาคมและเศรษฐกิจทางทะเลของภูมิภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน โดยเมื่อพิจารณาจากแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และทฤษฎีการเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า ทำให้ท่าเรือจีนโจว ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลในการจัดตั้งเป็นเขตท่าเรือคลังสินค้าทันสมัย ทั้งนี้เพื่อช่วยตอบสนองความต้องการและเสริมศักยภาพงานบริการด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และช่วยประหยัดเวลาการขนส่งระหว่างท่าเรือในอ่าวเป่ย์นู้กับประเทศสมาชิกอาเซียน

อนึ่ง มีผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือ การขนส่งทางเรือ และระบบโลจิสติกส์มากมาย แต่สำหรับท่าเรือจีนโจว ประเทศจีนนั้น ยังไม่มีผู้ใดศึกษา ดังนั้น ผู้วิจัยจึงใคร่ศึกษา “การศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทันสมัย กรณีศึกษา ท่าเรือจีนโจว ประเทศจีน” เพื่อสร้างองค์ความรู้และขยายขอบเขตการศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาท่าเรือให้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

บทที่ 3

วิธีการดำเนินวิจัย

การศึกษาเรื่อง “การศึกษาการพัฒนาเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน กรณีศึกษา ท่าเรือชินโจว ประเทศจีน” มีวิธีการดำเนินวิจัย ดังนี้

1. แหล่งที่มาของข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลข้อมูลทุติยภูมิในด้านแผนพัฒนาเศรษฐกิจของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง การเลือกที่ตั้งของท่าเรือ ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง จากเอกสารบทความทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อมูลจากหอสมุด อินเทอร์เน็ต และหน่วยงานต่างๆ

2. การจัดทำข้อมูล

เมื่อผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยแล้ว ผู้วิจัยนำข้อมูลเหล่านั้นมาวิเคราะห์ และนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3. วิธีการศึกษา

3.1 ศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ และนำมาวิเคราะห์ โดยใช้ข้อมูลจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจ จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

3.2 ศึกษานโยบายของรัฐที่ส่งผลต่อการพัฒนาท่าเรือชินโจว และนำมาวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนฉบับที่ 12 และนโยบายของเมืองชินโจว จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

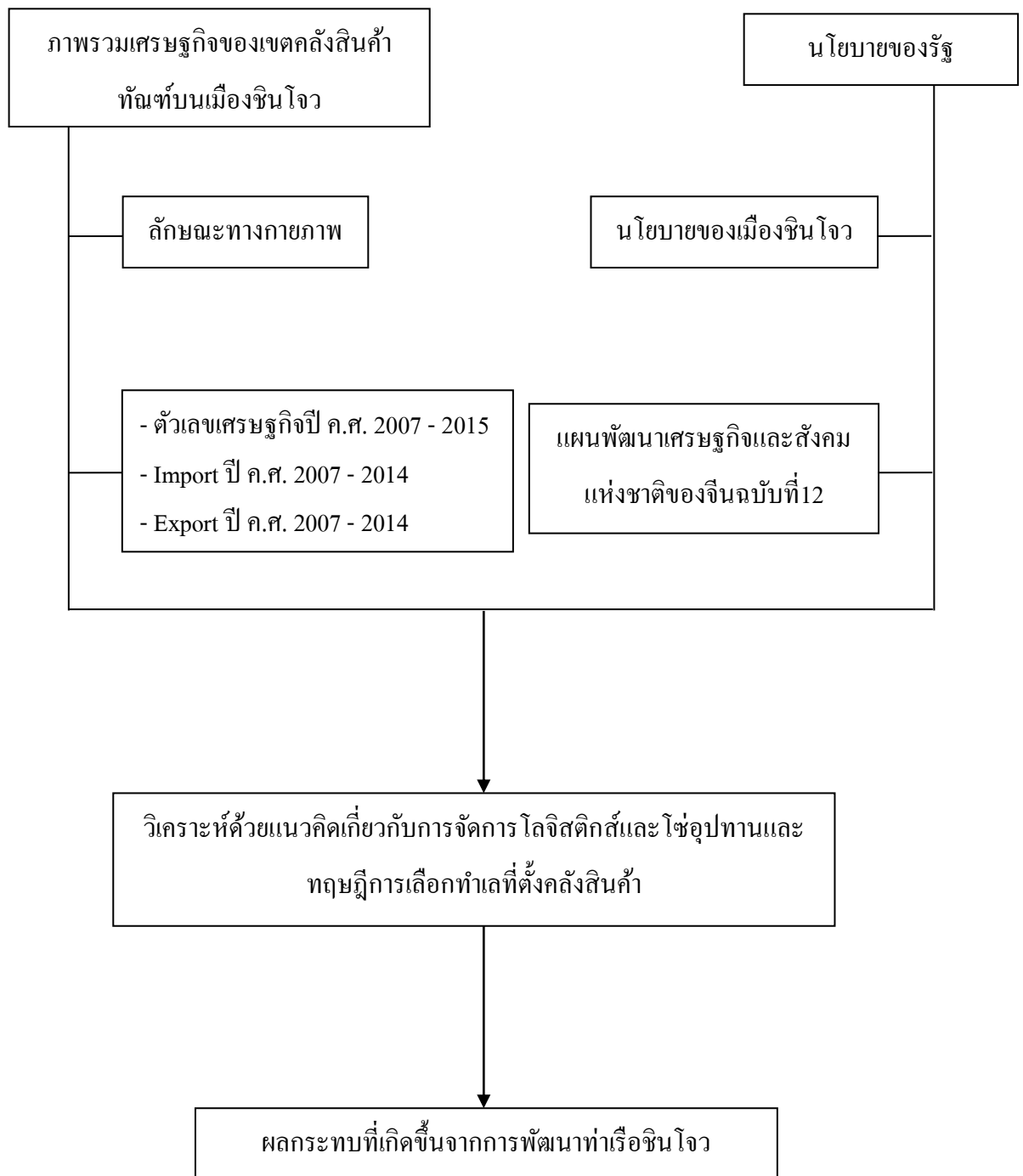
3.3 ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว และนำมาวิเคราะห์โดยใช้ข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจ และพิจารณาร่วมกับแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และทฤษฎีการเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

4.1 Microsoft Office

4.2 อินเทอร์เน็ต

การวิจัยสามารถสรุปได้ดังกรอบแนวความคิดการวิจัย (Conceptual Framework) นี้



ภาพที่ 3.1 กรอบแนวความคิดการวิจัย (Conceptual Framework)

การวิจัยสามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงการวิจัย

วัตถุประสงค์	วิธีการศึกษา	เครื่องมือที่ใช้	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
ศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ	นำมาวิเคราะห์ โดยใช้ข้อมูลจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ และข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจ จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย	- ข้อมูลด้านกายภาพของเมืองชินโจว - ข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง - Microsoft Office - อินเทอร์เน็ต	ภาพรวมเศรษฐกิจของท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ
ศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว	นำมาวิเคราะห์ โดยใช้ข้อมูลจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนฉบับที่12 และนโยบายของเมืองชินโจว จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย	- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของจีนฉบับที่12 - นโยบายของเมืองชินโจว - Microsoft Office - อินเทอร์เน็ต	นโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว
ศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว	นำมาวิเคราะห์ โดยใช้ข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจและพิจารณาร่วมกับแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และทฤษฎีการเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า จากนั้นนำเสนอในรูปแบบการบรรยาย	- ข้อมูลสถิติทางเศรษฐกิจ - Microsoft Office - อินเทอร์เน็ต	ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

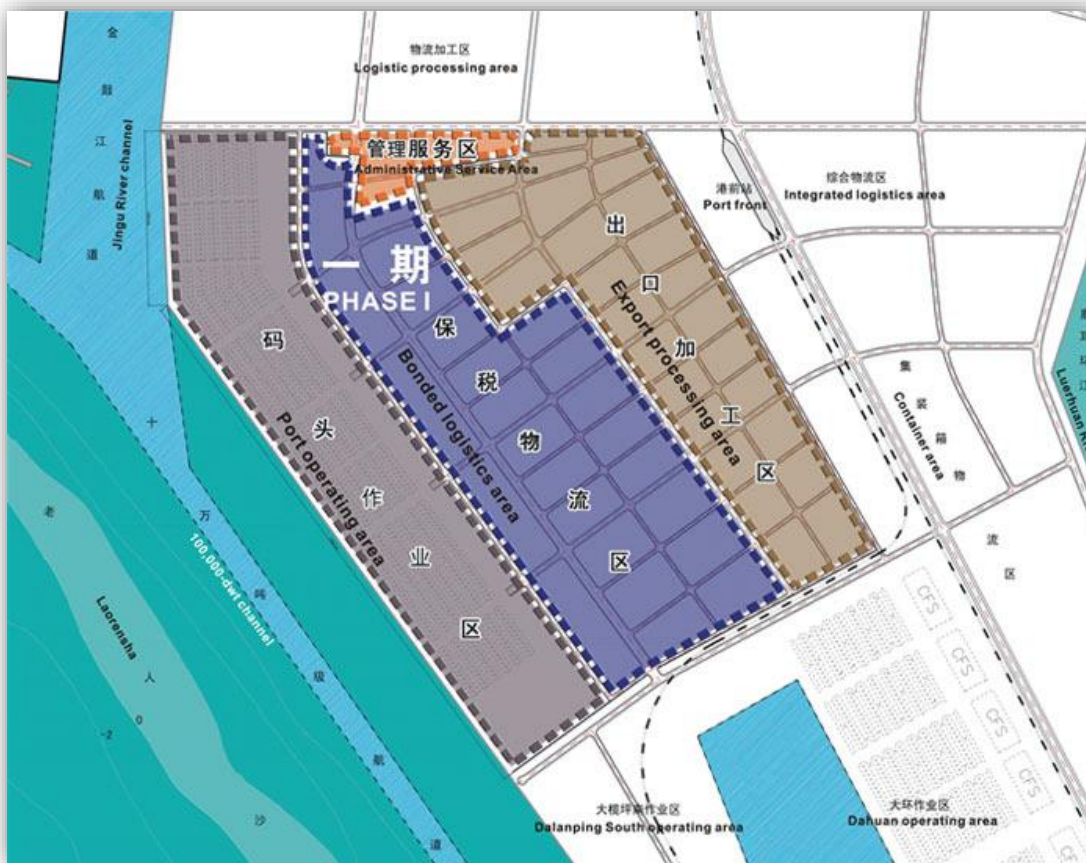
1. เพื่อศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ
2. เพื่อศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว
3. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

1. เพื่อศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ

ปัจจุบันเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจวได้เปิดให้บริการอย่างรอบด้าน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ ศูนย์โลจิสติกส์ และฐานแปรรูปเพื่อการส่งออก เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้นตั้งอยู่ในเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ของมณฑลกวางซี ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงของวงแหวนเศรษฐกิจภาคตะวันตกเฉียงใต้และวงแหวนเศรษฐกิจภาคใต้ของประเทศจีน กับทั้งวงแหวนเศรษฐกิจอาเซียนนั้น จะมีส่วนช่วยผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศจีนกับอาเซียนให้กว้างขวางยิ่งขึ้น การจัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน การยกเว้นและลดภาษีศุลกากร ส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมการผลิตมีโอกาสที่จะสามารถเกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกัน เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจวก่อตั้งขึ้นในปีค.ศ. 2008 มีพื้นที่ตามแผนงานรวม 10 ตารางกิโลเมตร เป็นเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งที่ 6 ของประเทศจีน อีกทั้งยังเป็นเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งแรกทางภาคตะวันตกของประเทศจีนอีกด้วย

เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว ไม่เพียงแต่จะพัฒนาเป็นเวทีหลักสำคัญในการเปิดกว้างบุกเบิกพัฒนาของเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้เท่านั้น แต่ยังเป็นท่าเรือการค้าเสรี ศูนย์การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ศูนย์โลจิสติกส์และฐานการแปรรูปเพื่อการส่งออกที่มุ่งไปสู่ความร่วมมือระหว่างประเทศจีนกับอาเซียน ในฐานะเป็นสะพานเชื่อมเขตการค้าเสรีจีน - อาเซียน และสะดวกรวดเร็วที่สุด และยังมีบทบาทที่สำคัญในการผลักดันให้กวางซีหลอมรวมเข้าสู่การขนส่งทางเรือ ระบบ

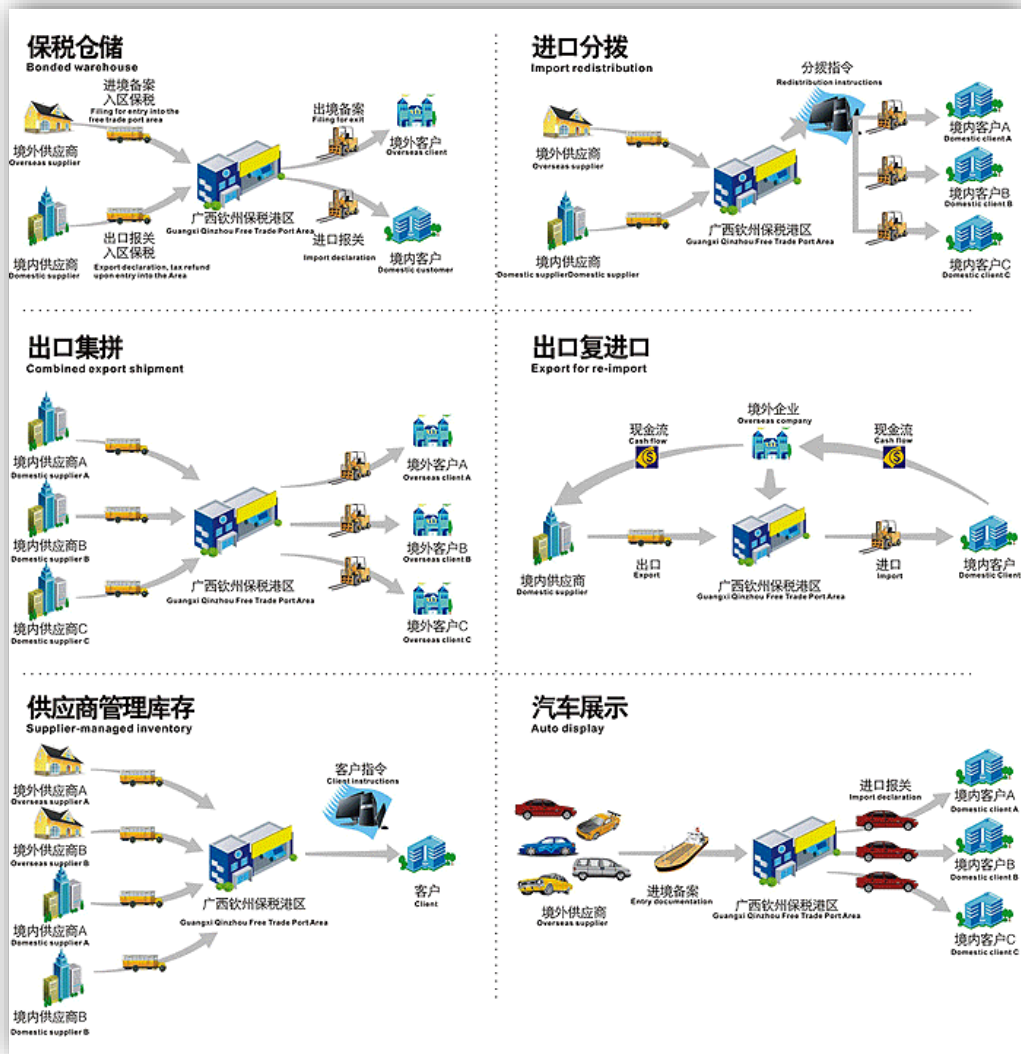
โลจิสติกส์ และการแบ่งงานในอุตสาหกรรมการผลิตระหว่างประเทศ ตลอดจน ในการรวมปัจจัยต่าง ๆ เช่น ทุนระหว่างประเทศ เทคโนโลยี ข้อมูลสารสนเทศ อีกทั้งยังมีบทบาทสำคัญต่อภาคตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งนับวันยังมีพลวัตมากขึ้นในการลดต้นทุน โลจิสติกส์เพื่อการออกสู่ทะเล และเข้าร่วมความร่วมมือด้านการค้าระหว่างประเทศ



ภาพที่ 4.1 แผนผังท่าเรือซินโจว

(ที่มา: <http://www.qzbsg.gov.cn>, ม.ป.ป.)

เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนซินโจวนั้น มีจุดแข็งในด้านทำเลที่ตั้งอยู่ใจกลางของเขตพัฒนาเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ มีเส้นทางฝั่งทะเลน้ำลึกเป็นระยะทางยาว 63 กิโลเมตร ดังนั้นจึงเหมาะกับการพัฒนาท่าเรือขนส่งทางทะเล ซึ่งจะส่งผลให้เศรษฐกิจของเมืองซินโจวได้รับการพัฒนาให้ดียิ่งขึ้น



ภาพที่ 4.2 การดำเนินการขนส่งสินค้าในเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว

(ที่มา: <http://www.qzbsg.gov.cn>, ม.ป.ป.)

บทบาทสำคัญของท่าเรือชินโจว มีดังนี้

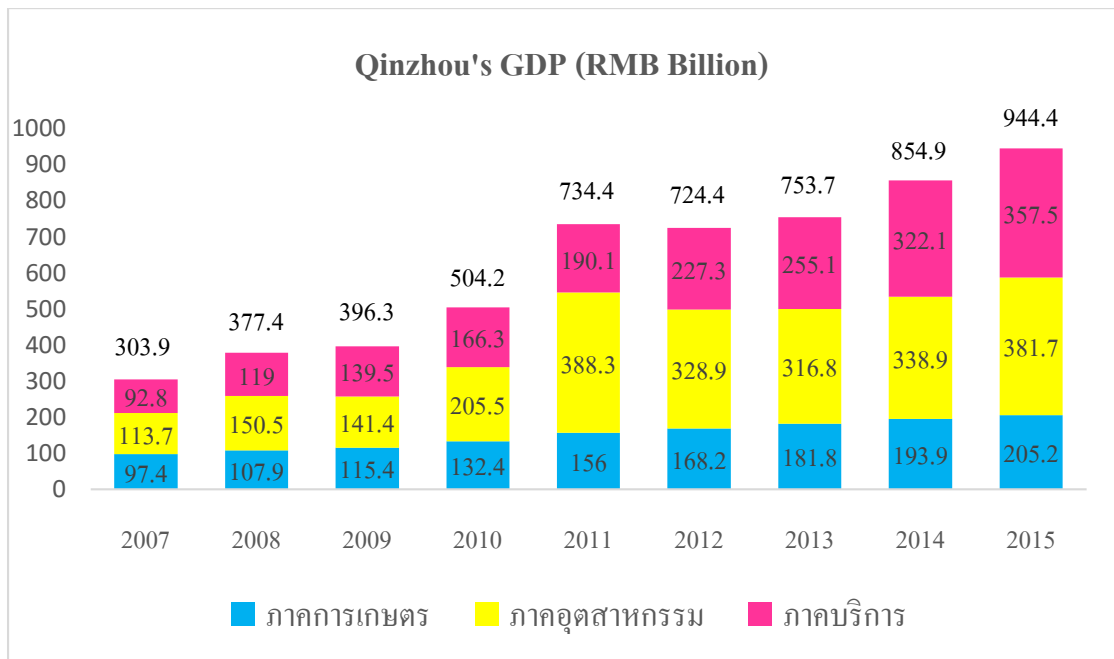
1. ท่าเรือสินค้าแทกอง (Bulk) ที่สำคัญของกว่างซี เช่น แร่แมงกานีส (ท่าเรือแห่งนี้เป็นการนำเข้าแร่แมงกานีส" ที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน) รวมถึงถ่านหินและสินแร่ต่างๆจากประเทศเวียดนามและอินโดนีเซีย

2. ท่าเรือนำเข้าไวน์องุ่นจากต่างประเทศ และการเปิดดำเนินการ “ศูนย์ซื้อขายผลิตภัณฑ์ แอลกอฮอล์นานาชาติ” จากข้อมูลพบว่า อุปสงค์ต่อสินค้านำเข้าในตลาดพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงใต้มี แนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปีค.ศ. 2013 มีการนำเข้าไวน์องุ่นเกือบ 1.5 ล้านลิตร เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า 3.15 เท่า หรือปริมาณสูงกว่าลิตรอีกทั้ง ในด้านสิทธิประโยชน์ด้านภาษี (เช่น ยกเว้นการชำระภาษี นำเข้าขณะอยู่ในเขตท่าเรือ) ช่วยดึงดูดให้ ผู้ประกอบการจากทั้งในและต่างประเทศจำนวนมากกว่า 30 ราย เข้าจับจองพื้นที่จัดตั้งกิจการในศูนย์ฯแห่งนี้แล้ว

3. ค่านำเข้ารถยนต์สำเร็จรูป กับ “ศูนย์จัดแสดงรถยนต์นานาชาติ” บนพื้นที่ 16,000 ตาราง เมตร เพื่อตอบสนองความต้องการใช้รถยนต์นำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นของเศรษฐกิจทาง ภาคตะวันตก ซึ่งขอจําหน่ายรถยนต์นำเข้ามีอัตราขยายตัวเพิ่มขึ้นราวปีละ 20%

4. ฐานรวมสินค้า กล่าวคือ ท่าเรือเมืองชินโจวได้กำหนดตำแหน่งของตนเองเป็น “ท่าเรือรวม ผู้สินค้าสู่อาเซียน” จาก 3 ท่าเรือรอบอ่าวเป๋ยปู้ เพื่อลดต้นทุนด้าน โลจิสติกส์ และยกระดับขีด ความสามารถทางการแข่งขัน เนื่องจากปัจจุบัน ท่าเรือหลายแห่งในประเทศจีนมีการขนส่งสินค้าไป ยังอาเซียนมีจำนวนปริมาณสินค้าไม่มา ทำให้มีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง

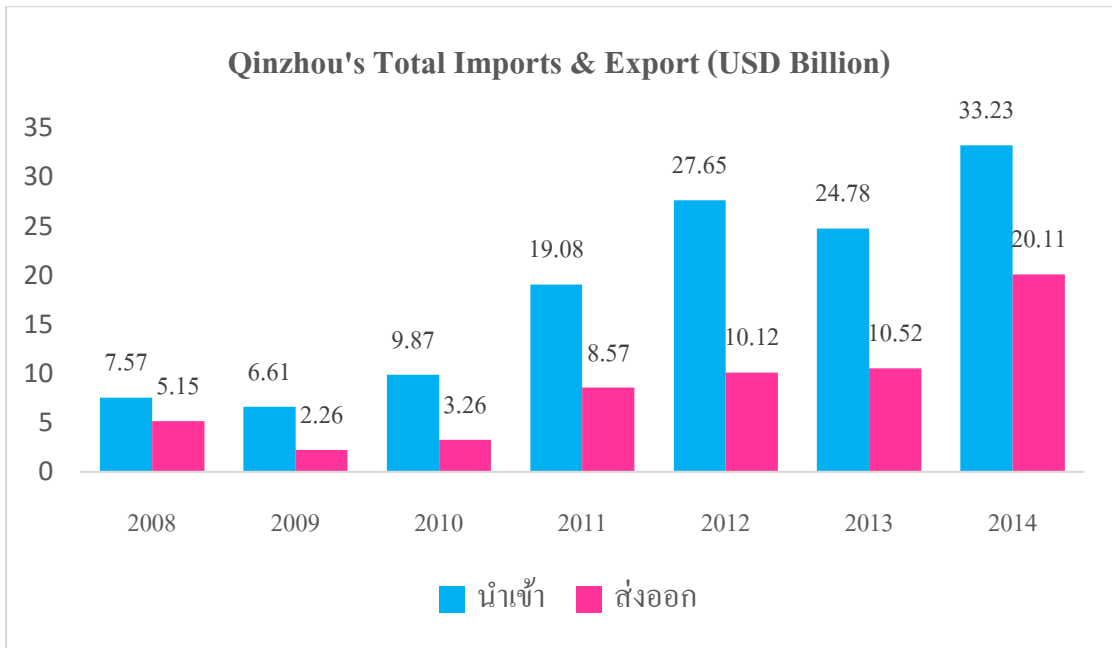
5. ฐานการลงทุนที่สำคัญของกว่างซี ปัจจุบัน มีนิคมอุตสาหกรรมหลายแห่งตั้งอยู่รายล้อมเขต ท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว เช่น นิคมอุตสาหกรรมชินโจว - มาเลเซีย นิคมอุตสาหกรรมเลียบ ชายฝั่งทะเลชวณก๊วย (ความร่วมมือระหว่างมณฑลเสฉวนกับกว่างซี) และนิคมอุตสาหกรรมเลียบ ชายฝั่งทะเลหูหนาน



แผนภูมิที่ 4.1 แสดง GDP ของเมืองฉินโจว ปี 2007 – 2015

(ที่มา: www.qinzhou.gov.cn, ม.ป.ป.)

จากแผนภูมิรูปภาพจะเห็นได้ว่า ปีค.ศ. 2007 มี GDP เป็น 303.9 ร้อยล้านหยวน ซึ่งเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2015 มี GDP เพิ่มขึ้นเป็น 944.4 ร้อยล้านหยวน ซึ่งการที่ GDP มีการเพิ่มขึ้นนั้น เป็นผลพวงจากการที่รัฐบาลได้อนุมัติให้จัดตั้งเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนขึ้นในปีค.ศ. 2008 เป็นต้นมา ภายในระยะเวลา 8 ปี ผลผลิตทั้งหมดรวมภายในภูมิภาค (GDP) ของเมืองฉินโจว นั้น มีการเพิ่มขึ้นทุกๆปี



แผนภูมิที่ 4.2 แสดงยอดนำเข้าและส่งออกสินค้าของเมืองฉินโจว ปี 2008 – 2014

(ที่มา: www.qinzhou.gov.cn, ม.ป.ป.)

จากแผนภูมิรูปภาพ จะเห็นได้ว่ายอดนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยเมื่อเปรียบเทียบกับปีค.ศ. 2008 ซึ่งมียอดรวม 12.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมียอดนำเข้า 7.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยอดส่งออก 5.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับปีค.ศ. 2014 ซึ่งมียอดรวม 53.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นั้น โดยมียอดนำเข้า 33.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยอดส่งออก 20.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ยอดรวมนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศมีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ในปีค.ศ. 2013 นั้น จะเห็นได้ว่ายอดรวมนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศมีอัตราการลดลง 6.3% โดยมียอดส่งออก 10.52 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้น 5.1% และยอดนำเข้า 24.78 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีอัตราการลดลง 10.4% ทั้งนี้ การค้าทั่วไป (การค้าสากล) มีอัตราการเพิ่มขึ้นปกติ แต่การค้าผ่านตลาดการค้าชายแดนมีอัตราการลดลง

ทั้งนี้ การพัฒนาอย่างต่อเนื่องของเขตท่าเรือคลังสินค้าที่นั่น มาจากนโยบายและการวางแผนโครงการต่างๆของรัฐบาลเมืองฉินโจว

2. เพื่อศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว

ท่าเรือชินโจว ถือเป็นท่าเรือน้ำลึกตามธรรมชาติ ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นแนวชายฝั่งทะเลด้านทิศตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน มีความโดดเด่นด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมต่อพื้นที่ภาคตะวันตกของประเทศจีนกับอาเซียน และถือเป็นเส้นทางออกสู่ทะเลที่สะดวกรวดเร็วที่สุดของพื้นที่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศจีน ช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ระบบสาธารณูปโภคบริเวณท่าเรือชินโจวได้รับการก่อสร้างปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง อุตสาหกรรมเทียบท่าเรือจึงได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ปัจจุบันมีโครงการอุตสาหกรรมใหญ่ ๆ จำนวนไม่น้อยที่เข้ามาลงทุนในเขตท่าเรือชินโจว เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเลียม อุตสาหกรรมถลุงโลหะ อุตสาหกรรมพลังงาน อุตสาหกรรมผลิตกระดาษ เป็นต้น

แนวนโยบายของรัฐบาล ในการพัฒนาเศรษฐกิจ ดังนี้

1. เน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น โครงการข่ายการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยแบบบูรณาการ โดยทางทะเล จะก่อสร้างและขยายโครงการท่าเรือรอบอ่าวเป่ย์ปู้กว้างซี (เมืองชินโจว เมืองเป่ย์ไห่ และเมืองฝางเจิงก่าง)

1.1 ในปี ค.ศ. 2007 เกิดวิกฤตการณ์การเงินโลก ส่งผลให้ตลาดการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศซบเซา การนำเข้าและการส่งออกลดลง อุตสาหกรรมท่าเรือได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงดำเนินตามนโยบายการขยายอุปสงค์ รักษาระดับการเติบโต และการเร่งการบุกเบิกของเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ โดยเร่งตัวขับเคลื่อน 3 ประการ คือ สร้างท่าเรือใหญ่ สร้างอุตสาหกรรม และสร้างเมืองใหม่ โดยใช้เขตท่าเรือคลังสินค้าที่ฉันทันเป็นตัวขับเคลื่อน เร่งสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานของท่าเรือ ปรับปรุงเงื่อนไขของการขนถ่ายสินค้าทางท่าเรือ ทำให้กลุ่มการผลิตของท่าเรือเข้มแข็ง ยกกระดับมาตรฐานการให้บริการแบบบูรณาการของท่าเรือ พัฒนาปริมาณการขนถ่ายสินค้าให้เติบโตอย่างมั่นคง ซึ่งปัจจัยที่ทำให้ปริมาณขนถ่ายสินค้าเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจาก

1.1.1 ท่าจอดเรือหมายเลข 1 - 2 ของเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว แล้วเสร็จ ประกอบกับการลงทุนสร้างท่าเรือที่มีศักยภาพรองรับการขนส่ง 100,000 ตัน ของ China National Petroleum Corporation

1.1.2 ปริมาณขนส่งตามท่าเรือต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เช่น ท่าเรือของบริษัท Qinzhou Port Group เพิ่มขึ้นร้อยละ 54.6 บริษัท Guangxi Tiansheng Port Affairs เพิ่มขึ้นร้อยละ 47.1 และบริษัท QinzhouJiyun เพิ่มขึ้นร้อยละ 209.2

1.1.3 นโยบายสนับสนุนจากเทศบาลเมืองชินโจว การใช้มาตรการต่างๆ เช่น นโยบายเงินอุดหนุน การเพิ่มเที่ยวเรือถาวรระหว่างท่าเรือชินโจว - ฮ่องกง พร้อมผลักดันให้บริษัทที่ดำเนินเกี่ยวกับกิจการท่าเรือกระตือรือร้นเร่งพัฒนาตลอดเวลา

1.1.4 ปริมาณขนถ่ายสินค้าประเภทถ่านหิน ปิโตรเลียม แร่โลหะ และ ธัญพืช ยังคงรักษาระดับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

1.1.5 กิจการท่าเรือแต่ละแห่งมีการปรับระบบการจัดการภายใน ทั้ง บุคลากร องค์กร เร่งขยายตลาดแหล่งกำเนิดสินค้า เป็นต้น

1.1.6 แผนกต่างๆที่เกี่ยวข้องเร่งให้ความร่วมมือและสนับสนุน ยกระดับ มาตรฐานการให้บริการ เพื่อให้การขนถ่ายเป็นไปอย่างรวดเร็ว ทำให้สามารถผลักดันปริมาณการ ขนถ่ายสินค้าของท่าเรือได้

1.2 การเปิดเส้นทางเรือตรงเหนือ - ใต้ สู่อู่ท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ของเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว โดยบริษัท China Shipping (Group) ทำให้เห็นว่าท่าเรือ ชินโจวเป็นจุดศูนย์กลางและกระจายตู้คอนเทนเนอร์ของประเทศ ซึ่งเป็นการก้าวไปอีกขั้นเป้าหมาย ของการเป็นศูนย์กลางการเดินเรือระหว่างประเทศ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ และฐานแปรรูปเพื่อการ ส่งออก อีกทั้งยังเป็นผลดีกับการพัฒนากิจการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือภายในเขตเศรษฐกิจ อ่าวเป่ย์ปู้ บริษัท China Shipping (Group) จะช่วยผลักดันเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจวให้

กลายเป็นท่าเรือขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์หลักของเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ และด้วยเหตุนี้จะเป็นการเพิ่มศักยภาพของท่าเรือชินโจว รวมถึงเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ร่วมกับเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pan - Pearl River Delta: PPRD 泛珠三角) เขตเศรษฐกิจปากน้ำแยงซี (Yangtze River Delta) และเขตเศรษฐกิจป๋อไห่ (Bohai Economic Zone) โดยสินค้าภายในประเทศจากเขตเศรษฐกิจทั้งสาม จะสามารถเดินเรือตรงมายังเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว สามารถเปลี่ยนถ่ายจากการค้าภายในประเทศออกสู่ภายนอก ขนส่งโดยตรงไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน ในขณะที่เดียวกัน สินค้าจากต่างประเทศก็สามารถผ่านเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว เปลี่ยนถ่ายสู่ภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดี

1.3 ยุทธศาสตร์ของเมืองชินโจว

1.3.1 อุตสาหกรรมเลียบชายฝั่งทะเล โดยรัฐบาลก่อสร้างอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมปิโตรเลียม อุตสาหกรรมผลิตกระดาษ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมหลอมโลหะ อุตสาหกรรมน้ำมันพืช และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ อีกทั้งยังสร้างกลุ่มอุตสาหกรรมการผลิตเลียบชายฝั่งทะเล โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการกลั่นน้ำมันขนาด 10 ล้านตันของ China National Petroleum Corporation โครงการผลิตเยื่อกระดาษของบริษัท Sinar Mas Group - APP China เป็นต้น

1.3.2 อุตสาหกรรมการบริการที่ทันสมัย โดยจะยังคงรักษามาตรฐานระดับสูงไว้ ด้วยการดึงดูดโครงการที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เช่น การดึงบริษัท Liaoning Tianhe Fine Chemicals มีการวางแผนก่อสร้างฐานการวิจัยอุตสาหกรรมผลิตและเขตการศึกษาด้านวิทยาศาสตร์ มีการตั้งฐานวิจัยด้านอุตสาหกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เช่น สมุทรศาสตร์ ปิโตรเลียมศาสตร์ เป็นต้น เป็นการผลักดันการศึกษาระดับสูงด้านอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอีกด้วย

1.3.3 อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ในการเพิ่มศักยภาพของเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนนั้น จะใช้การยึดเป้าหมายบุกเบิกฐานการให้บริการด้านการผลิตของ

อ่าวเป่ยปู้ โดยใช้โลจิสติกส์คลังสินค้าทันสมัยบนระหว่างประเทศเป็นหลัก พร้อมทั้งผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมบริการให้บริการสมัยใหม่ ทั้งด้านธุรกิจเที่ยวชายฝั่งทะเล การเงิน การประกันภัย การเคลื่อนย้ายสินค้า การกระจายสินค้า เป็นต้น หาช่องว่างบุกเบิกเขตแปรรูปที่มีฟังก์ชันด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร นอกจากนี้ ยังพัฒนาการขนส่งทางเรือและอุตสาหกรรมบริการเสริมอื่น ๆ เร่งสร้างเวทีสารสนเทศด้าน โลจิสติกส์สมัยใหม่และท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะช่วยให้ท่าเรือจินโจวเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ทางภาคใต้ มีศักยภาพรองรับการขนถ่าย 100 ล้านตัน และศักยภาพรองรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐานจำนวน 1 ล้านตู้

1.3.4 การพัฒนาเศรษฐกิจโดยคำนึงถึงมลพิษ เมืองจินโจวเป็น 1 ใน 20 เมืองประหยัดพลังงานลดมลภาวะของประเทศจีน ซึ่งรัฐบาลยึดถือคติที่ว่า “อนุรักษ์โลมาขาว ในขณะที่ไม่หยุดการพัฒนาอุตสาหกรรม” โดยการควบคุมและผลักดันห่วงโซ่อุตสาหกรรมแบบคาร์บอนต่ำ (Low - Carbon) ในการก่อสร้างเมืองใหม่ จะเน้นการประหยัดน้ำ พื้นที่ พลังงาน วัสดุคืบ และรักษาระบบนิเวศ มีการสร้างลานสำหรับการฝังกลบของเสียอย่างถูกหลักอนามัย

1.3.5 การสร้างระบบนิเวศที่ดี รัฐบาลได้ปรับวางผังเมือง โดยแบ่งส่วนสำหรับ เขตอุตสาหกรรมท่าเรือ เขตอุตสาหกรรม และเขตที่อยู่อาศัย โดยเข้มงวดกับการรักษา “ความเขียว” ของเมือง ให้มีอัตราป่าไม้ปกคลุมถึงร้อยละ 51.8 เพิ่มกำลังในการลดมลภาวะ ซึ่งได้เริ่มแผน 10 ปี “อาศัยในสวนสีเขียว” โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อให้เมืองจินโจวเขียวข่มตลอด 4 ฤดู เขาสีเขียว น้ำใส ทะเลสวย พ้างาม

1.4 การปกป้องสภาพแวดล้อมทางทะเลจากการขยายตัวของอุตสาหกรรมและการพัฒนาท่าเรือสำนักงานกิจการทางทะเล เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงได้ออก “ระเบียบบริหารการควบคุมป้องกันมลพิษและความปลอดภัยในการเดินเรือ” โดยระเบียบนี้จะใช้บังคับกับเขตท่าเรือหลัก 3 แห่งของกว่างซี ได้แก่ ท่าเรือเป่ย์ไห่ ท่าเรือจินโจว และท่าเรือฝางเลิงก่าง ซึ่งได้กำหนดระบบรายงานตำแหน่งของเรือ การบริหารการจัดแบ่งเส้นทางเดินเรือในเขตน่านน้ำของกว่างซี และยกระดับมาตรการควบคุมการปฏิบัติการต่าง ๆ ในบริเวนน่านน้ำเขตท่าเรือ บนทะเลและได้นำรวมถึงการควบคุมตรวจสอบมลพิษทางทะเลของเรือ เนื่องจากโครงการก่อสร้างต่างๆ ได้ทำให้

ปริมาณและชนิดสินค้าที่ขนส่งผ่านเข้า - ออกกว้างซี และการปฏิบัติการบนทะเลและได้นำมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงทำให้เกิดปัญหาความเสี่ยงด้านมลพิษทางทะเลและความปลอดภัยของท่าเรือตามมา นอกจากนี้ เขตปกครองตนเองกว้างซีจ้วงและมณฑลเสฉวน ได้ร่วมลงนาม “ความตกลงกรอบความร่วมมือเชิงลึกมณฑลเสฉวน – เขต ฯ กว้างซีจ้วง” เกี่ยวกับความร่วมมือเชิงลึกภาคอุตสาหกรรม ซึ่งในกรอบความร่วมมือนี้ ได้มีโครงการจัดการขยะและบำบัดน้ำเสียของเมืองชินโจวอีกด้วย

1.5 นโยบายเพื่อรักษาอัตราการเติบโตของท่าเรือ

ท่าเรือชินโจวมีปริมาณการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก อีกทั้งเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งผู้คอนเทนเนอร์มากที่สุดในอ่าวเป่ย์นู้ ติดต่อกัน 6 ปี รัฐบาลจึงมีการดำเนินนโยบายเพื่อรักษาอัตราการเติบโตของท่าเรือ โดยมีมาตรการ ดังนี้

1.5.1 ผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการขนส่งสินค้า เร่งผลักดันงานขยายร่องน้ำเพื่อรองรับเรือขนาดระวางแสนตัน และการเปิดใช้เส้นทางเดินเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือขนาดระวาง 3 แสนตัน เพื่อประหยัดเวลาการจอดเทียบท่าของเรือสินค้า

1.5.2 เพิ่มขีดความสามารถรองรับของท่าเรือ เร่งปรับปรุงท่าเทียบเรือผู้คอนเทนเนอร์จำนวนหลายท่าให้เป็นท่าเทียบเรือเอกประสงค์ ก่อสร้างท่าเทียบเรือใหม่ทั้งท่าเรือเอกประสงค์และท่าเรือขนถ่ายถ่านหิน ทำให้ท่าเรือมีศักยภาพการรองรับสินค้าเพิ่มเป็น 108 ล้านตัน โดยเป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นใหม่ 5.4 ล้านตัน

1.5.3 เร่งพัฒนาเครือข่ายด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการเป็น "ชุมทาง" การขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ เชื่อมโยงกับ Land Port (พื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางตอนล่าง) ศูนย์โลจิสติกส์ (คลังสินค้าทัณฑ์บน) และการเชื่อมโยงงานขนส่ง "เรือและรถไฟ" ทำให้ท่าเรือชินโจวเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า

1.6 การพัฒนาท่าเรือและเส้นทางเดินเรือทั้งในและต่างประเทศของเมืองชินโจว โดยปัจจุบัน เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน มีบริการเส้นทางเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่าง ประเทศไปยังเมืองฮ่องกง เมืองเกาโจว (ไต้หวัน) สิงคโปร์ กรุงเทพฯ ไฮฟอง (เวียดนาม) และ เส้นทางขนส่งตู้ท่าเรือสำคัญในประเทศ อาทิ นครกว่างโจว (มณฑลกว่างตุง) เมืองเซี่ยเหมิน (มณฑลฝูเจี้ยน) เมืองหนิงโป (มณฑลเจ้อเจียง) เมืองเหลียนอวี่นกว่าง (มณฑลเจียงซู) เมืองชิงต้าว (มณฑลซานตง) และเมืองต้าเหลียน (มณฑลเหลียวหนิง)

ซึ่งเมืองชินโจวกำลังผลักดันการเปิดเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศเส้นทางตรง ใน เส้นทางท่าเรือชินโจว (กว่างซี) – ไฮฟอง (เวียดนาม) - ท่าเรือแหลมฉบัง (ประเทศไทย) – ท่าเรือ โฮจิมินห์ (เวียดนาม) – ท่าเรือหยางผู่ (มณฑลไห่หนาน) และกลับสู่ท่าเรือชินโจว โดยในปีค.ศ. 2014 เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนแห่งนี้มีการขนถ่ายสินค้ารวม 16.16 ล้านตัน ขยายตัวร้อยละ 39.7 ในจำนวนนี้เป็นตู้คอนเทนเนอร์ 6,013 แส่นTEUs ขยายตัวร้อยละ 26.8 ซึ่งมากเป็นอันดับหนึ่ง ของท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้

2. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ยปู้ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาในระดับอนุภูมิภาค

2.1 การบุกเบิกพัฒนางานก่อสร้าง “เมืองใหม่ริมชายแดนเมืองชินโจว” เป็นการ เชื่อมต่อเขตตัวเมือง เขตท่าเรือชินโจว และเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจวเข้าไว้ด้วยกัน ถือว่า มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการสร้างเมืองชินโจวให้กลายเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์และศูนย์กลางการ เดินเรือระหว่างประเทศระดับภูมิภาค อีกทั้ง ยังเป็นการยกระดับแรงแข่งขันของพื้นที่เขตอ่าวเป่ยปู้ โดยฟังก์ชันของ “เมืองใหม่ริมชายแดนเมืองชินโจว” ประกอบไปด้วย ศูนย์บริการอุตสาหกรรม อ่าวเป่ยปู้ เขตพักผ่อนตากอากาศการท่องเที่ยวริมทะเล และเขตที่พักอาศัยชั้นสูงที่มีความทันสมัย พื้นที่โครงการ 10 ตารางกิโลเมตร โครงการระยะแรก จำนวน 23 โครงการ ประกอบด้วย การ ก่อสร้างเส้นแนวชายฝั่งมาตรฐาน สวนสาธารณะเชิงนิเวศน์ และเส้นทางคมนาคมภายในเมืองใหม่

2.2 แนวทางการปฏิรูประบบบริหารจัดการตามแนว "คุณภาพใหม่" (New normal) เพื่อรักษาระดับการเติบโตทางเศรษฐกิจของท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ คือ

2.2.1 การแบ่งงานกันทำ ภายใต้โมเดล "1 แคน 2 ปีค" คือมีท่าเรือชินโจว เป็นแกนกลางคอยรับผิดชอบงานขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ส่วนท่าเรือฝางเจิงก่าง และท่าเรือเป่ย์ไห่ ทำหน้าที่ด้านการขนส่งสินค้าเทกอง โดยท่าเรือฝางเจิงก่างดูแลพื้นที่ภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ และท่าเรือเป่ย์ไห่ดูแลพื้นที่จินตอนใต้ และภาคกลางตอนล่างของประเทศ

2.2.2 การปฏิรูปเส้นทางเดินเรือ ด้วยการปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมารวมศูนย์ที่ท่าเรือชินโจว และส่งเสริมให้สายเรือเปิดเส้นทางเดินเรือ (Direct Line) และเพิ่มความเร็วของเที่ยวเรือ ซึ่งปัจจุบัน ท่าเรือรอบอ่าวเป่ย์ไห่มีเที่ยวเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ สัปดาห์ละ 22 เที่ยว ครอบคลุมท่าเรือสำคัญในประเทศสมาชิกอาเซียนแล้ว

2.2.3 การบูรณาการข้อมูลร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่ประจำอยู่ในท่าเรือแต่ละแห่ง ซึ่งช่วยยกระดับประสิทธิภาพงานขนถ่ายสินค้าเทกองและตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มขึ้น ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ช่วยแบ่งเบาภาระให้กับภาคธุรกิจ (ทั้งด้านเวลาและค่าใช้จ่าย)

2.2.4 การควบคุมค่าธรรมเนียมต่างๆ ไม่ให้สูงกว่าค่าธรรมเนียมของท่าเรือที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง และการยกเว้นค่าธรรมเนียมบางรายการให้แก่ภาคธุรกิจ

3. การใช้โอกาสใหม่เป็นแรงผลักดัน ยกกระดับความร่วมมือและเปิดสู่ภายนอกมากขึ้น การอาศัยจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และแรงสนับสนุน “การเปิดสู่ภายนอก” จากรัฐบาลกลาง เน้นส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือกับอาเซียน การจัดตั้งกลไกความร่วมมือเชิงสร้างสรรค์ การบูรณาการกรอบความร่วมมือ โดยเฉพาะการเกี่ยวเนื่องซึ่งกันและกันระหว่างเมืองเลียบชายฝั่งทะเล เมืองเลียบฝั่งแม่น้ำ และเมืองตามแนวชายแดนกับเมืองอื่นๆในกว้างซี

3.1 โครงการความร่วมมือด้านการลงทุนระหว่างประเทศจีนกับมาเลเซีย รัฐบาลได้จัดตั้ง “นิคมอุตสาหกรรมจีน – มาเลเซีย (China – Malaysia Qinzhou Industrial Park, 中马钦州产业园区)” ในเมืองชินโจวขึ้น เพื่อดึงดูดโครงการอุตสาหกรรมเทคโนโลยีขั้นสูงสมัยใหม่เข้ามา ยั่งยืนคมฯ โดยเปิดดำเนินการในปีค.ศ. 2012 ประกอบไปด้วย เขตอุตสาหกรรมการวิจัยและการพัฒนา ภาคส่วนการบริการ และเขตที่อยู่อาศัย โดยมีเป้าหมายคือ สร้างนิคมอุตสาหกรรมตัวอย่างสำหรับความร่วมมือแบบสมประโยชน์ทั้งสองฝ่าย (Win - Win) ระหว่างจีนกับอาเซียน โดยภายใน

นิคมฯ จะประกอบด้วยฐานการผลิตที่ทันสมัย ระเบียบข้อมูล เมืองนิเวศน์ที่ทันสมัย และเป็นฐานความร่วมมือและ โครงการแลกเปลี่ยนต่างๆ

3.2 การมีส่วนร่วมในการสร้าง “เส้นทางสายไหมทางทะเล” ในศตวรรษ 21 (The Silk Road on the sea in 21 Century) โดยเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงนั้น ตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย มีพรมแดนติดกับประเทศเวียดนาม และติดกับอ่าวเป่ยปู้ในทะเลจีนใต้ จากทำเลที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ส่งผลให้มีศักยภาพที่จะพัฒนาไปสู่การเป็นประตูสู่ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเมืองชินโจวในเขตนี้ มีความเหมาะสมอย่างยิ่งที่จะใช้เป็นท่าเรือขนส่งสินค้า โดยปัจจุบันท่าเรือชินโจวทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งแบบเทียบท่าสำหรับเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกจากประเทศจีน

3.3 การจัดงานมหกรรมแสดงสินค้าจีน – อาเซียน (CAEXPO) และการประชุมสุดยอดการค้าการลงทุนจีน – อาเซียน (CABIS)

3.4 การจัดตั้งเขตการค้าเสรี – อาเซียน นโยบายและสิทธิพิเศษจะส่งผลดีต่อเมืองชินโจวอย่างชัดเจน โดยรัฐบาลได้เร่งดำเนินการตอบรับเศรษฐกิจเน้นรักษาการเติบโตของเศรษฐกิจ ขยายอุปสงค์ และปรับโครงสร้าง เป็นระยะเวลา 4 เดือนติดต่อกันที่ตัวเลขทางการค้าอยู่ในแนวบวก แสดงให้เห็นว่านโยบายขยายอุปสงค์เห็นผล จากข้อมูลศุลกากรหนานหนิง เดือนมกราคม - เดือนกุมภาพันธ์ ในปี ค.ศ. 2010 มูลค่านำเข้าและส่งออกแบบการค้ามูลค่าต่ำตามแนวชายแดน มี 25.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นกว่าปีที่แล้วในช่วงเวลาเดียวกัน 39.4 ครองสัดส่วนร้อยละ 51.3 ในจำนวนมูลค่านำเข้าและส่งออกระหว่างจีน โจว - อาเซียนทั้งหมด ซึ่งวิสาหกิจเอกชนเป็นแกนสำคัญในการค้าระหว่างสองฝ่าย และวิสาหกิจต่างชาติ มีมูลค่านำเข้าและส่งออกเพิ่มสูงขึ้นหลายเท่า โดยวิสาหกิจเอกชนของจีน โจวมีมูลค่านำเข้าและส่งออกกับอาเซียนถึง 47.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 ทั้งนี้ มูลค่าการนำเข้าและส่งออกระหว่างเมืองชินโจวกับประเทศเวียดนามมี 40.98 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.4 ครองสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 81 ของมูลค่าการค้าระหว่างจีน โจวกับอาเซียนทั้งหมด ประเทศเวียดนามยังคงเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของเมืองชินโจว

มูลค่าการค้าระหว่างจีนโจวกับอาเซียนยังคงรักษาระดับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก

1. เขตการค้าเสรีจีน – อาเซียนที่ได้เริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2010 ทำให้เงินเร่งลดภาษีสินค้าให้กับอาเซียน โดยเฉลี่ยจากร้อยละ 9.8 เป็นร้อยละ 0.1 อาเซียนเร่งลดภาษีสินค้าให้กับจีน โดยเฉลี่ยจากร้อยละ 12.8 เป็นร้อยละ 0.6 ภาษีศุลกากรของสินค้าจีน - อาเซียนมากกว่าร้อยละ 90 ลดเหลือร้อยละศูนย์ ทำให้ต้นทุนของการนำเข้าและส่งออกของวิสาหกิจนำเข้าและส่งออกลดลง

2. ระดับการพัฒนาทางอุตสาหกรรม โครงสร้างอุตสาหกรรม และทรัพยากรค่อนข้างแตกต่างกัน จึงอยู่ในลักษณะเกือกกกันสูง

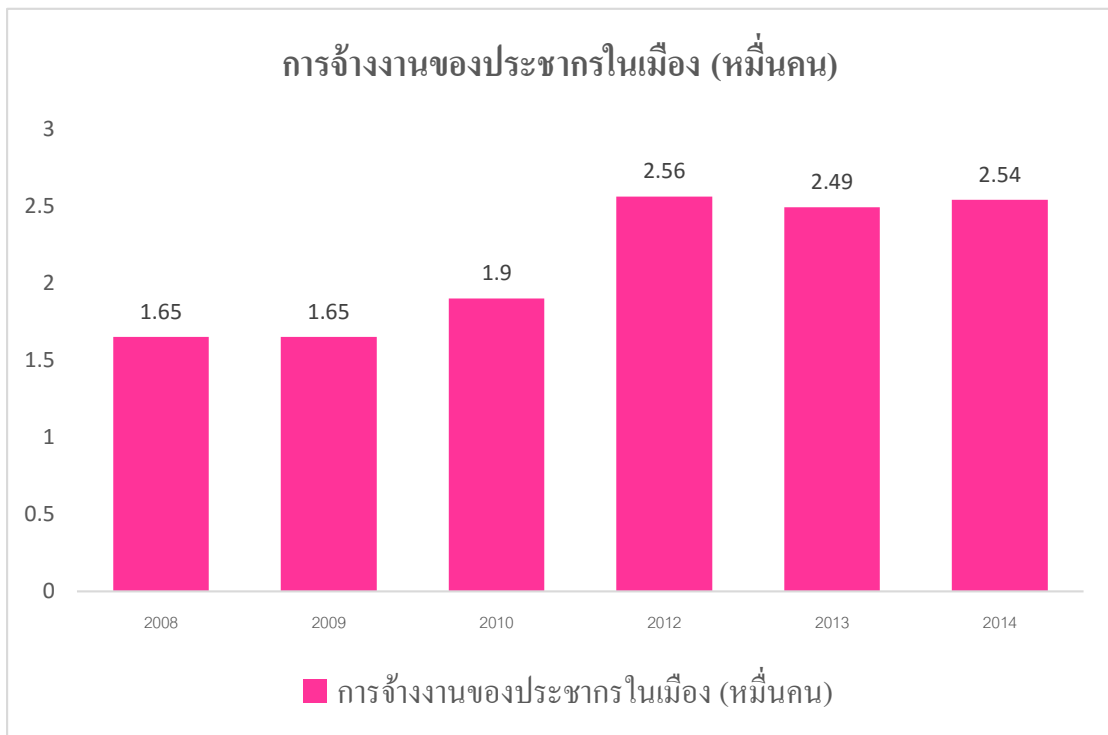
3. เมืองจีนโจวมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้ง จีนโจวตั้งอยู่ใจกลางของเขตเศรษฐกิจอ่าวเป่ย์ปู้ - กว่างซี การคมนาคมสะดวก ก่อปรการสร้างเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บน และงานมหกรรมแสดงสินค้าจีน - อาเซียน (CAEXPO) มีส่วนช่วยให้ระดับความร่วมมือทางการค้าระหว่างจีนโจว - อาเซียนเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก

3.5 โครงการความร่วมมือระหว่างเมืองท่าของจีนกับอาเซียน เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้ “กองทุนความร่วมมือทางทะเลระหว่างจีน - อาเซียน” (China - ASEAN Maritime Cooperation Fund) ที่รัฐบาลจีนจัดตั้งขึ้น เพื่อใช้สนับสนุน โครงการความร่วมมือด้านกิจการทางทะเลระหว่างจีนกับอาเซียน (มูลค่า 3,000 ล้านดอลลาร์) ซึ่งโครงการนี้เป็นความร่วมมือและเปิดสู่ภายนอกแบบรอบด้านกับชาติสมาชิกอาเซียน โดยเน้นผลักดันความร่วมมือด้านเส้นทางเดินเรือและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมการผลิต การท่องเที่ยว วัฒนธรรม รวมถึงการศึกษาและฝึกอบรม

ดังนั้นจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า นโยบายที่รัฐบาลได้กำหนดขึ้น ส่งผลให้เกิดโครงการต่างๆ มากมาย เพื่อให้เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองจีนโจวมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

3. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

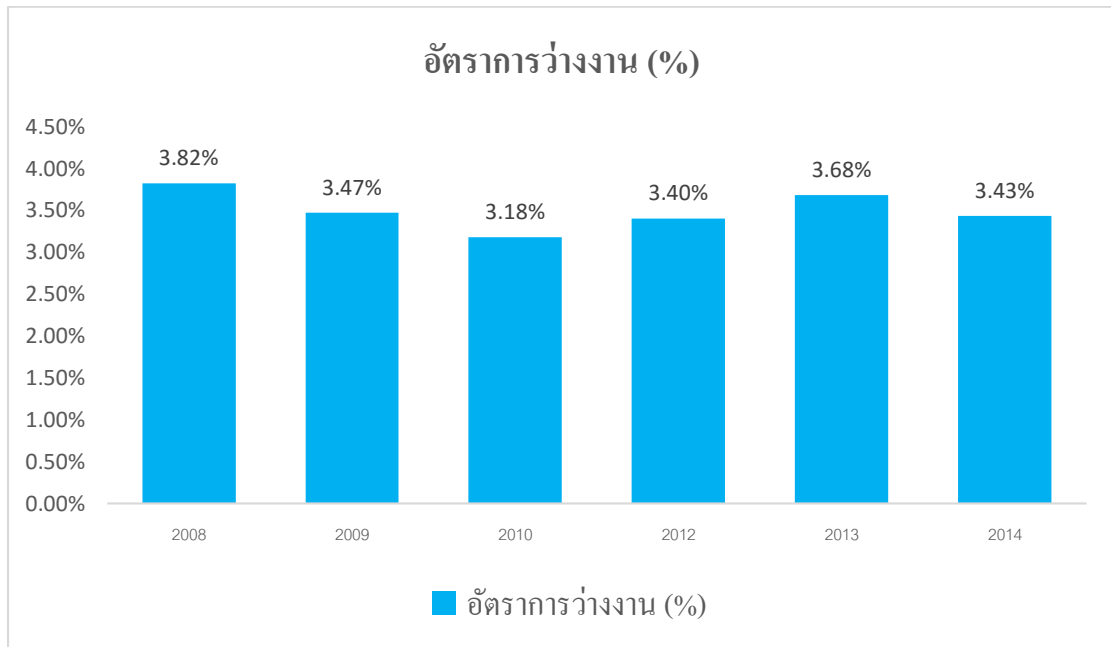
1. ตั้งแต่ปีค.ศ. 2008 ที่มีการจัดตั้งเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจวขึ้น มีการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น จากปีค.ศ. 2008 ซึ่งมีการจ้างงานจำนวน 1.65 หมื่นคน เมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2014 ที่มีการจ้างงานจำนวน 2.54 หมื่นคน



แผนภูมิที่ 4.3 แสดงการจ้างงานของประชากรเมืองชินโจว ปี ค.ศ. 2008 – 2014

(ที่มา: www.qinzhou.gov.cn, ม.ป.ป.)

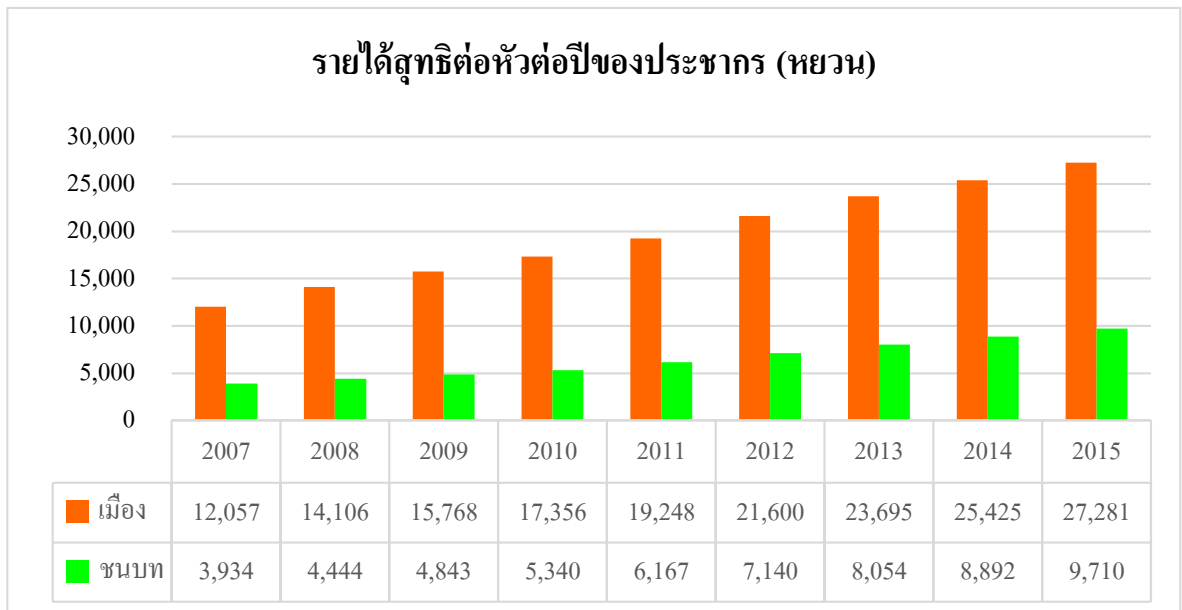
แต่อัตราการว่างงานของประชากรเมืองฉินโจว มีการเพิ่มขึ้นและลดลงอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นว่า นโยบายของรัฐบาลทำให้การจ้างงานมีอัตราเพิ่มสูงขึ้น แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหการว่างงานของประชากรในพื้นที่ได้



แผนภูมิที่ 4.4 แสดงอัตราการว่างงานของประชากรเมืองฉินโจว ปี ค.ศ. 2008 – 2014

(ที่มา: www.qinzhou.gov.cn, ม.ป.ป.)

ทั้งนี้ รายได้ต่อหัวของประชากรเมืองซินโจวมีการเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งประชากรที่อาศัยอยู่ในเมือง และอาศัยอยู่ในชนบท



แผนภูมิที่ 4.5 แสดงรายได้สุทธิต่อหัวต่อปีของประชากรเมืองซินโจว ปี ค.ศ. 2007 – 2015

(ที่มา: www.qinzhou.gov.cn, ม.ป.ป.)

จากแผนภูมิรูปภาพจะเห็นได้ว่า ในปีค.ศ. 2009 รายได้สุทธิต่อหัวของประชากรในเมืองมีเพียง 15,768 หยวนต่อคน และรายได้สุทธิต่อหัวของประชากรในชนบท มีเพียง 4,843 หยวน เมื่อเปรียบเทียบกับปีค.ศ. 2015 ซึ่งรายได้สุทธิต่อหัวของประชากรในเมืองคือ 27,281 หยวน และรายได้สุทธิต่อหัวของประชากรในชนบทคือ 9,710 หยวน จะเห็นได้ว่ารายได้มีการเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัว

2. ระบบเส้นทางเดินเรือที่สะดวก ช่วยประหยัดเวลาการขนส่งระหว่างท่าเรือ และช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งยิ่งขึ้น โดยในปีค.ศ. 2015 ท่าเรือซินโจวได้เปิดเส้นทางเดินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมด 23 เส้นทาง แบ่งเป็น เส้นทางเดินเรือต่างประเทศ 13 เส้นทาง และเส้นทางเดินเรือในประเทศ 10 เส้นทาง อีกทั้งมีการขยายเส้นทางเดินเรือและจำนวนเที่ยวเรือกับอาเซียนและพื้นที่วงแหวนรอบอ่าวเป๋อหู่ และแสดงจุดแข็งด้านโครงข่ายเส้นทางเดินเรือของท่าเรือซินโจวในพื้นที่

วงแหวนรอบอ่าวเป่ยปู้ และในปี ค.ศ. 2016 ได้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือเพิ่มเติม คือ “ท่าเรือชินโจว – สิงคโปร์ – ย่างกุ้ง (พม่า) – ยะโฮร์ (มาเลเซีย)” โดยมีบริษัท Yang Ming ของไต้หวัน และบริษัท RCL ของประเทศไทยเป็นผู้ให้บริการ โดยมีเรือบรรทุกขนาด 1,000 TEUs จำนวน 4 ลำ ซึ่งเส้นทางเดินเรือนี้ สามารถประหยัดเวลาการขนส่งเหลือเพียง 12 วัน จากเดิมใช้เวลา 19 – 20 วัน และช่วยลดค่าใช้จ่ายลง 200 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ 20 ฟุต และลดค่าใช้จ่ายลง 400 ดอลลาร์สหรัฐสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ 40 ฟุต

3. เกิดธุรกิจต่อเนื่องกับท่าเรือ เช่น โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม และการบริการ เช่น ธุรกิจระบบอีคอมเมิร์ซ จะช่วยส่งเสริมการนำเข้า และสนับสนุนให้บริษัทขยายธุรกิจ在不同ประเทศ เพื่อสร้างช่องทางการจัดซื้อสินค้า在不同ประเทศ โดยปัจจุบันเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจวได้ใช้จุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งและสิทธิประโยชน์สินค้าทัณฑ์บน เปิดแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซแบบมัลติฟังก์ชัน ภายใต้ชื่อ “คว่า อี้ ทง 跨易通, qzqkyt.com” แบบครบวงจร ประกอบไปด้วยการบริการสินค้าออนไลน์ คลังสินค้าและโลจิสติกส์ และการจัดแสดงสินค้า อีกทั้งมีรูปแบบการค้าที่หลากหลาย ได้แก่ การค้าออนไลน์ การค้าแบบ B2B (Business to Business) การค้าแบบ O2O (Online to Offline) ร้านค้าปลอดภาษี รวมถึงการบริการทางการเงิน นอกจากนี้ ยังสร้าง “ศูนย์จัดแสดงตัวอย่างสินค้า” และ “ร้านค้าสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Commodities Store)” เพื่อให้ผู้บริโภคมีโอกาสในการเข้าถึงสินค้านำเข้าแบบใกล้ชิด

4. ความสัมพันธ์ระหว่างจีน – อาเซียน เนื่องจาก เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชินโจว นั้นมีระยะทางใกล้กับอาเซียนมากที่สุด ซึ่งจะอาศัยความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งนี้ในการบุกเบิกเส้นทางทะเลสู่ประเทศสมาชิกอาเซียน และจะช่วยผลักดันความร่วมมือระหว่างจีนกับอาเซียนให้กว้างขวางมากยิ่งขึ้น

โดยรัฐบาลได้จัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน - อาเซียนขึ้น ซึ่งการยกเว้นและลดภาษีศุลกากรได้ทำให้มีโอกาสในการร่วมมือกันในด้านอุตสาหกรรม การเขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนมีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้กว้างซีหลอมรวมเข้าสู่การขนส่งทางเรือ ระบบโลจิสติกส์ และการแบ่งงานในอุตสาหกรรมการผลิตระหว่างประเทศ ตลอดจนเป็นการรวมปัจจัยสำคัญต่างๆ เช่น ทุนระหว่าง

ประเทศ เทคโนโลยีสารสนเทศ อีกทั้งยังมีบทบาทสำคัญต่อภาคตะวันตกเฉียงใต้ในการลด
ต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อการออกสู่ทะเล และเข้าร่วมความร่วมมือด้านการค้าระหว่างประเทศ

บทที่ 5

การสรุปและอภิปรายผล

การวิเคราะห์ข้อมูลได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจวที่มีผลต่อเศรษฐกิจ
2. เพื่อศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว
3. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว

จากการวิจัยสรุปได้ว่า

1. ผลการศึกษาภาพรวมเศรษฐกิจของเขตท่าเรือชินโจว สรุปได้ว่า ท่าเรือชินโจวมียุทธศาสตร์ที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองชินโจวให้มีความก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น ซึ่งดูได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในภูมิภาคตั้งแต่ปี ค.ศ. 2007 มี GDP เป็น 303.9 ร้อยล้านหยวน ซึ่งเมื่อเทียบกับปี ค.ศ. 2015 มี GDP เพิ่มขึ้นเป็น 944.4 ร้อยล้านหยวนและยอดนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งดูได้จากปี ค.ศ. 2008 ซึ่งมียอดรวม 12.72 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยมียอดนำเข้า 7.57 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยอดส่งออก 5.15 ล้านดอลลาร์สหรัฐ กับปีค.ศ. 2014 ซึ่งมียอดรวม 53.34 ล้านดอลลาร์สหรัฐนั้น โดยมียอดนำเข้า 33.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยอดส่งออก 20.11 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การที่เศรษฐกิจมีการพัฒนา เนื่องจากท่าเรือชินโจวตั้งอยู่ใจกลางขอบเขตอ่าวเป่ย์ชู่ อีกทั้งมีระยะทางใกล้กับอาเซียนมากที่สุด ทำให้มีดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างจีนกับอาเซียนมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น

2. ผลการศึกษานโยบายของรัฐที่มีผลต่อการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว สรุปได้ว่า ในการพัฒนาเขตท่าเรือชินโจว เริ่มจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ผสมผสานกับนโยบายของรัฐบาลเมืองชินโจว คือ นโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่การพัฒนาท่าเรือให้มีความทันสมัย การพัฒนาเส้นทางเดินเรือทั้งในและต่างประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรมในขณะที่ยกย่องสิ่งแวดล้อมไปด้วย และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และนโยบายการพัฒนาเขต

เศรษฐกิจอ่าวเป๋นงูเพื่อส่งเสริมการพัฒนาในระดับภูมิภาค จะเป็นการให้ความร่วมมือกันระหว่างท่าเรือในเขตเศรษฐกิจอ่าวเป๋นงู ซึ่งเป็นหลักสำคัญในการรักษาระดับการเติบโตของเศรษฐกิจตลอดจนนโยบายการเปิดสู่ภายนอก ซึ่งจะเน้นหนักไปที่ความสัมพันธ์ระหว่างเงินกับอาเซียน อันแก่โครงการความร่วมมือด้านการลงทุนระหว่างประเทศจีนกับมาเลเซีย การมีส่วนร่วมในการสร้าง “เส้นทางสายไหมทางทะเล” ในศตวรรษ21การจัดงานมหกรรมแสดงสินค้าจีน – อาเซียน (CAEXPO) และการจัดตั้งเขตการค้าเสรี – อาเซียน

3. ผลการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาท่าเรือชินโจว สรุปได้ว่า การพัฒนาท่าเรือชินโจวส่งผลให้เศรษฐกิจเมืองชินโจวอยู่ในด้านบวก ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจมีการพัฒนา ส่งผลให้รายได้ของประชากรเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และการที่ท่าเรือชินโจวได้รับการพัฒนา ส่งผลให้เกิดธุรกิจต่อเนื่องจากท่าเรือ และมีระบบเส้นทางเดินเรือที่สะดวกมากขึ้นอีกด้วย

การอภิปรายผล

ท่าเรือชินโจวมีการพัฒนาไปตามแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ซึ่งกิจกรรมต่างๆที่เกิดขึ้นในเขตท่าเรือคลังสินค้าท่าฉันทน์เมืองชินโจวมีโซ่คุณค่าเป็นของตัวเอง ประกอบเป็น Supply Chain ทั้งระบบที่เชื่อมต่อกัน อีกทั้งรัฐบาลเลือกท่าเรือชินโจวให้เป็นประตูสู่อาเซียน เนื่องจากท่าเรือนี้มีระยะทางใกล้กับประเทศสมาชิกอาเซียนมากที่สุด ทำให้ส่งผลให้การขนส่งสะดวกยิ่งขึ้น อีกทั้งจะช่วยลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งอีกด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับแนวคิดในการเลือกทำเลที่ตั้งคลังสินค้า ท่าเรือชินโจวจึงเป็นหนึ่งในเสาหลักในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างเงินกับอาเซียน

นอกจากนี้การศึกษาเกี่ยวกับการเลือกท่าเรือชินโจว สอดคล้องกับงานวิจัยของจินต์ พันธุ์ชัยโย และสถาพร โอภาสานนท์ ซึ่งทำการวิจัยเรื่องการเลือกท่าเรือที่เหมาะสมเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าท่าเรือชินโจวเหมาะกับการเป็นท่าเรือหลักในการเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างประจันกับประเทศสมาชิกอาเซียน และการศึกษาการจัดการห่วงโซ่อุปทาน สอดคล้องกับงานวิจัยของ Mao Yu Zhong และ Yang Guang Ming ที่ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับการจัดการห่วงโซ่อุปทานและระบบขนาดการสั่งซื้อที่ประหยัด EOQ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการในเขตพื้นที่คลังสินค้า พบว่า ในการจัดการห่วงโซ่อุปทานในเขตท่าเรือคลังสินค้า

ทัศน์ ทัศน์ จะส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่ง และความได้เปรียบในการลดภาษีอากรของผู้ประกอบการ

ข้อเสนอแนะงานวิจัย

1. ในการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ มีข้อจำกัดในด้านข้อมูลที่เป็นฉบับภาษาไทย อาจจะต้องสืบค้นข้อมูลที่เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาจีน หรือสืบค้นจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. สารนิพนธ์ฉบับนี้ สามารถเป็นแนวทางในการพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย

บรรณานุกรม

ตำราเอกสารภาษาไทย

วันรักษ์ มิ่งมณีนาคนิ และคนอื่นๆ. (2549). **หนึ่งมณฑล หนึ่งประเทศ: เศรษฐกิจจีน 11 มณฑลที่มี
นัยสำคัญต่อไทย**. กรุงเทพฯ: นำอักษรการพิมพ์.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ไทย

กตัญญู คณิตปัญญา. (2554). **กว้างซื้ออกระเบียบบริหารน่านน้ำหวังรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล
รอบอ่าวเป๋นงู๋**. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=8877

กรมศุลกากร. (2547). **คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป**. เข้าถึงเมื่อ 14 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://internet1.customs.go.th/ext/TaxPrivilege/TaxPrivilege1/TaxPrivilege1-2/TaxPrivilege1-2.jsp>

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2557). **6 มาตรการพิเศษของเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองซิน
โจว**. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/91098/91098.pdf

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2554). **Jigsaw Logistics: กลยุทธ์การเลือกสถานที่ตั้งโรงงาน (Strategic Location Selection)**. เข้าถึงเมื่อ 14 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก http://km2.dpim.go.th/new/mod/mod_cms/view.php?JS=oGI3Z0j3oH9a8UERnHy4WaOCosO3qHkhoJIaGKEhnJy4LKOAoJ53MHkjoH9aoaECnKu4MKOxoJ53nHjzoGuaBKDmnH948UORoHy3qHkhoJIaGKEsnIA4Fto7o3Qo7o3Q

กฤษณะ สุกันตพงศ์. (2552). เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนเลียบชายฝั่งทะเล “หนึ่งเดียว” ของภาค ตะวันตกจีน. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=1986

กฤษณะ สุกันตพงศ์. (2553). เมืองซินโจว เขตฯ กว่างซีจ้วงทุ่มเงิน 7,000 ล้านดอลลาร์ สร้างเมืองใหม่ชายหาดอินเตอร์. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=463&ID=4593

กฤษณะ สุกันตพงศ์. (2557). เมืองซินโจว เปิดประตูเศรษฐกิจลุยเส้นทางเรือสินค้าใหม่ ‘ไทย’ มีเดียว. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=14825

ขวัญเรือน กล่อกระโทก. (2557). ท่าเรือเมืองซินโจวของกว่างซีเดินหน้าทุกรูปแบบ พร้อมก้าวสู่ความเป็นท่าเรืออินเตอร์. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=13670

จินต์ พันธุ์ชัยโย และดร.สถาพร โอภาสานนท์. (2552). การเลือกท่าเรือที่เหมาะสมเป็นท่าเรือศูนย์กลางการขนถ่ายตู้สินค้าระหว่างลำเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://bal.buu.ac.th/vcml2009/paper/I001.pdf>

นิราวรรณ จันทร์วิวัฒนากุล. (2559). ท่าเรือซินโจว "หัวจักร" ขับเคลื่อนท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=461&ID=16360

บุญทริกา เสนีวงศ์ ณ อยุธยาและดร.วรพจน์ มีถม. (ม.ป.ป.). การกำหนดปัจจัยในการประเมิน
ศักยภาพของท่าเรือด้านการขนส่งสินค้า **Determination The Factors for
Performance Evaluation of Logistics in Port.** เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558.
เข้าถึงได้จาก <http://gsbooks.gs.kku.ac.th/57/grc15/files/pmo2.pdf>

เรวัต วรรณนุรักษ์. (ม.ป.ป.). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ระยะ5 ปี ฉบับที่12
สาธารณรัฐประชาชนจีน(พ.ศ. 2554 – 2558). เข้าถึงเมื่อ 15 พฤศจิกายน2558.
เข้าถึงได้จากhttp://www.senate.go.th/pdf/chaina_economic_plan.pdf

วีระศักดิ์ ภาพพา. (2557). เมืองจีนโฉบของกว้างซีซานรับยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางทะเล
แห่งศตวรรษที่21. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก[http://www.
thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?
SECTION_ID=468&ID=14486](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=14486)

วีระศักดิ์ ภาพพา. (2557). เมืองจีนโฉบรุกพัฒนาฟังก์ชันความร่วมมือทางทะเล เร่งเปิดเส้นทางเรือ
ขนส่งกับอาเซียน. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก[http://www.thaibiz
china.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=
468&ID=14486](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=14486)

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง. (2556). เขตปกครองตนเอง
กว่างซีจ้วง.เข้าถึงเมื่อ 20 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก[http://www.thaibiz
china.com/thaibizchina/th/about-china/country/guangxi/transport.php](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/about-china/country/guangxi/transport.php)

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2557). เมืองจีนโฉบรุกพัฒนาฟังก์ชันความร่วมมือทางทะเล เร่งเปิดเส้นทาง
เรือขนส่งกับอาเซียน. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก[http://www.thai
bizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID
=468&ID=14536](http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=468&ID=14536)

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2558). จีนเตรียมเร่งฟื้นฟูเส้นทางสายไหมทางทะเล. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก [http://203.146.18.33/Home/TotalNews/newsthai/2009-GDP-target-improved-\(3843\).aspx](http://203.146.18.33/Home/TotalNews/newsthai/2009-GDP-target-improved-(3843).aspx)

สำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร. (ม.ป.ป.). การจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน. เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.agriman.doae.go.th/home/news2/Logistics/Binder%202.pdf>

สำนักงานพาณิชย์ในต่างประเทศ ณ กรุงปักกิ่ง. (2557). กฎระเบียบว่าด้วยเขตทำเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนของจีน. เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก [http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsChina/China-preparing-policies-to-boost-service-t-\(1059\).aspx?lang=th-TH](http://www.thailand-china.com/Home/TotalNews/newsChina/China-preparing-policies-to-boost-service-t-(1059).aspx?lang=th-TH)

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว. (2557). รายงานสถานการณ์เศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน. เข้าถึงเมื่อ 9 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.ditp.go.th/contents_attach/90259/90259.doc

สุรัตน์ ปรินชาธรรม. (2559). พญามังกรฟื้นฟู “เส้นทางสายไหม” ตอนที่ 5 จัดขบวนพริ้วพร้อมที่เมืองท่าในกว่างซี รุดหน้าผู้อาเซียน. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/China/ViewNews.aspx?NewsID=9590000010624>

อภิญา สงค์ศักดิ์สกุล. (2553). การค้าจีนโจว-อาเซียนพุ่ง. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=575&ID=3933

อภิญา สงค์ศักดิ์สกุล. (2553). กว่างซีเสถวนจับมือพัฒนาเศรษฐกิจ. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=462&ID=4407

อภิญาญา สงค์ศักดิ์สกุล. (2553). **ท่าเรือจีนโจวศูนย์รวมและกระจายตู้คอนเทนเนอร์**. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=505&ID=2399

อภิญาญา สงค์ศักดิ์สกุล. (2553). **ยุทธศาสตร์พัฒนาจีนโจว**. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=469&ID=3831

อภิญาญา สงค์ศักดิ์สกุล. (2553). **อีกก้าวของสถิติหน้าใหม่ท่าเรือจีนโจว**. เข้าถึงเมื่อ 17 มีนาคม 2558. เข้าถึงได้จาก http://www.thaibizchina.com/th/china-economic-business/result.php?SECTION_ID=505&ID=2131

อุไรพรรณ เจนวาณิชยานนท์ และคณะ. (2554). **การศึกษาพัฒนาการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งทางน้ำ กรณีศึกษา บริษัทชาวจีนโพ้นทะเลในไทย**. เข้าถึงเมื่อ 23 กันยายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://journal.hcu.ac.th/pdf/JN1428/บทที่+8.pdf>

Green Logistics Thai. (2553). **โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน**. เข้าถึงเมื่อ 14 พฤศจิกายน 2558. เข้าถึงได้จาก <http://www.greenlogisticsthai.org/index.php/whats-green-logistics/definition/50-2010-04-26-04-25-55>

สื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างประเทศ

Mao Yu Zhong and Yang Guang Ming. (n.d.). **Bonded Area Supply Chain Management and EOQ Model Empirical Study**. Accessed 9 November 2015. Available from <http://www.seiofbluemountain.com/upload/product/200911/2009cyjdy6z3a3.pdf>

Guangxi Qinzhou Free Trade Port Area Administration Committee . (n.d.). **GQFTP** **Overview**.

Accessed 26 February 2016. Available from <http://www.qzbsg.gov.cn/English/>

About

QinZhou China All Rights Reserved. (n.d.). **钦州市的统计信息**. Accessed 17 March 2016.

Available from http://www.qinzhou.gov.cn/Category_283/Index.aspx

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ – สกุล	นางสาวอารยา นัทรเลิศมงคล
วันเกิด	11 ตุลาคม พ.ศ. 2536
ที่อยู่	B24/32-33 หมู่บ้านคางา ดิวา ซอยกำนันแมน 13 แยก 18 ถนนเอกชัย แขวงบางบอน เขตบางบอน กรุงเทพมหานคร 10150
ประวัติการศึกษา	สำเร็จชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 – 2 จากโรงเรียนแสงอรุณ สำเร็จชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนฐานปัญญา สำเร็จชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จากโรงเรียนแสงอรุณ สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะอักษรศาสตร์ สาขาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์ จังหวัดนครปฐม