



สารนิพนธ์

เรื่องการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกวางตุ้ง

โดย

นางสาวณิรัตน์ โพธิ์วิจิตร

รหัสนักศึกษา 05590639

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต

สาขาวิชาเอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2562

ลิขสิทธิ์ของคณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ชื่อสารนิพนธ์	การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตู่
ผู้เขียน	นางสาว มณีนันท์ โพธิ์วิจิตร
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	อาจารย์ ดร. สุรีพร จรุงธนะกิจ
สาขาวิชา	เอเชียศึกษา คณะอักษรศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
ปีการศึกษา	2562

บทคัดย่อ

สารนิพนธ์“การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตู่”มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตู่ และการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่โดยมีวิธีการศึกษาโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ วารสาร และเว็บไซต์ ที่มีความเกี่ยวข้องกับ การศึกษาการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่

ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตู่ โดยจะเน้นพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่ โดยการเร่งพัฒนาการคมนาคมทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อมีเป้าหมายในการพัฒนาส่งเสริมพื้นที่เขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่ เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาลจีน ที่ต้องการยกระดับทางเศรษฐกิจของประเทศให้มากที่สุด โดยมีความเกี่ยวข้องกับประเทศที่ถูกยกเป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ได้แก่ เมืองกว่างโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองชานไห่ และเมืองจูไห่ โดยได้ยกย่องเมืองเพื่อรับการลงทุนต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจที่เข้ามา จากนักลงทุนชาวต่างชาติ และต่างเมือง เนื่องจากในเมืองที่กล่าวถึงนี้มีอุตสาหกรรม หรือการค้าขายที่นักลงทุนต้องการเข้ามาลงทุนอย่างเด่นชัด ซึ่งการรองรับนักลงทุนก็ได้มีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย และมีความจำเป็นมากในแต่ละเมือง ซึ่งในเมืองกว่างโจวก็จะมีการเน้นการพัฒนาทางระบบเส้นทางรถไฟใต้ดินเป็นสำคัญ เพื่อ

สามารถทะลุระหว่างเมือง อีกทั้งยังเชื่อมต่อระหว่างมณฑลอีกด้วย ทำให้การเดินทางเป็นไปอย่างสะดวก และรวดเร็ว ซึ่งเมืองกวางโจวมีการค้าขายเป็นสำคัญ ทำให้นักลงทุนเดินทางได้อย่างสะดวก และสามารถไปได้หลายพื้นที่อีกด้วย อีกทั้งยังมีระบบทางด่วนที่สำคัญ ที่ทำให้การเดินทางทางรถยนต์ที่สามารถเชื่อมต่อเขตปกครองพิเศษฮ่องกง และมาเก๊าได้ ตอบสนองการพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาล มณฑลกวางตุ้ง ที่สามารถทำการค้าขายได้อย่างสะดวกและรวดเร็วกับต่างเมืองได้อย่างง่ายดาย อีกทั้งยังมีท่าเรือที่สำคัญที่รองรับสินค้าได้เป็นจำนวนมาก และมณฑลกวางตุ้งยังติดอันดับการเข้าออกขนส่งทางเรือที่สำคัญในประเทศจีนอีกด้วย และยังมีสนามบินนานาชาติที่รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก ระหว่างประเทศ มณฑล และเมืองต่าง ๆ หลายเที่ยวบิน

ซึ่งการพัฒนาการคมนาคมนี้จะทำให้สามารถรองรับนักลงทุนได้อย่างสะดวก อีกทั้งมีขนส่งที่สามารถจัดส่งสินค้าเข้าและออกได้อย่างรวดเร็วทำให้เศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้งมีการพัฒนายิ่งขึ้นไป ตั้งแต่จากค่า GDP ที่มีค่าที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

คำสำคัญ : การคมนาคมขนส่ง , โลจิสติกส์ , เขตเศรษฐกิจ

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เรื่องการพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของ
มณฑลกว่างตุง เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 450112 การศึกษาเอกเทศ (INDEPENDENT STUDY)

สารนิพนธ์ชิ้นนี้สามารถสำเร็จได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับการกรุณาอย่างสูงจาก อาจารย์ ดร. สุรีพร จรุงธนะกิจ อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษา ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่อย่างดีเยี่ยม จนทำให้งานวิจัยในครั้งนี้เสร็จสมบูรณ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณอาจารย์อย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ และขอขอบคุณครอบครัว และเพื่อนๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ ตลอดจนให้กำลังใจ ซึ่งเป็นแรงผลักดันให้การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ผู้วิจัยหวังว่า งานวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจ หากมีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ข้าพเจ้าก็ขออภัยไว้ ณ ที่นี้

มณีนรัตน์ โพธิ์วิจิตร

สารบัญ

บทคัดย่อ.....	ก
กิตติกรรมประกาศ.....	ค
สารบัญ	ง
สารบัญรูปภาพ	ฉ
บทที่ 1	1
บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์.....	2
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
ขอบเขตการศึกษา.....	2
วิธีการศึกษา.....	3
นิยามศัพท์	3
บทที่ 2	4
ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	4
1. ความรู้เกี่ยวกับการคมนาคมและการขนส่ง	4
2. ความรู้เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์	36
3. ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ	39
4. ข้อมูลทั่วไปของมณฑลกวางตุ้ง	42
บทที่ 3	53
วิธีดำเนินการวิจัย.....	53

1. แหล่งที่มาของข้อมูล.....	53
2. การรวบรวมข้อมูล.....	53
3. การจัดกระทำข้อมูล.....	54
4. การวิเคราะห์ข้อมูล.....	54
5. เครื่องมือประกอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย.....	54
บทที่ 4	55
ผลการศึกษา.....	55
1. ลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกวางตุ้ง.....	55
1.2 เขตเศรษฐกิจที่สำคัญในมณฑลกวางตุ้ง.....	60
2. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้ง..	69
2.1 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์ในมณฑลกวางตุ้ง.....	69
บทที่ 5	81
สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	81
1. สรุปผลการวิเคราะห์ความเป็นมาและลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกวางตุ้ง ...	81
2.สรุปผลการวิเคราะห์การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกวางตุ้ง.....	83
บรรณานุกรม.....	86
ประวัติผู้วิจัย	90

สารบัญรูปภาพ

รูปที่ 1 แสดงพื้นที่ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในแต่ละมณฑล.....	44
รูปที่ 2 แสดงพื้นที่เมืองในมณฑลกวางตุ้ง	56
รูปที่ 3 แสดงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta).....	60
รูปที่ 4 แสดงพื้นที่เมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 Pan-Pearl River Delta.....	62
รูปที่ 5 แสดงเส้นทางการคมนาคมทางระบบทางด่วนในมณฑลกวางตุ้ง.....	71
รูปที่ 6 แสดงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมเมืองกวางโจว-เซินเจิ้น-ฮ่องกง	75
รูปที่ 7 เส้นทางแสดงรถไฟใต้ดินในเมืองกวางโจว	77
รูปที่ 8 แสดงท่าเรือจีนขนส่งสินค้ามากที่สุดในโลก	79

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นสิ่งสำคัญสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งประเทศจีนตระหนักถึงการพัฒนาทางด้านนี้มากขึ้น เพราะเศรษฐกิจของประเทศจีนจะต้องมีการไหลเวียนอยู่ในประเทศจีนตลอดเวลาและเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจในประเทศ รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการคมนาคมขนส่งและธุรกิจโลจิสติกส์เป็นอย่างมาก เพื่อที่การขนส่งสินค้าในเมืองมณฑล และต่างประเทศให้กระจายไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศจีนและส่งออกไปยังต่างประเทศอีกด้วย ซึ่งส่งผลต่อเศรษฐกิจและความก้าวหน้าของประเทศจีนเป็นอย่างมาก โดยประเทศจีนที่ได้ขึ้นชื่อว่าเป็นเมืองอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าของโลก ทำให้ต้องมีการส่งเสริมการพัฒนาที่เกี่ยวกับการขนส่งเป็นพิเศษ อีกทั้งด้านโลจิสติกส์ ยังได้ถูกพัฒนาขึ้นเรื่อย ๆ อย่างรวดเร็ว ซึ่งไม่เพียงแต่ต้องแข่งขันกันภายนอกประเทศ โลจิสติกส์ก็มีการแข่งขันทางกันอย่างดุเดือด และด้านค่าใช้จ่ายต้นทุนที่สูงมากเนื่องจากจีนมีหลายมณฑล และหลายเขตการปกครอง ทำให้เกิดภาระทางภาษีที่ซ้ำซ้อน ค่าผ่านทางที่แพง รัฐบาลจึงพยายามผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านการขนส่งให้ครอบคลุมต่อการค้ามากขึ้น โดยมีแผนพัฒนาประเทศฉบับที่ 11 (ค.ศ. 2006 - 2010) โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของจีนได้รับการปรับปรุงขึ้นอย่างมาก จีนเพิ่มการลงทุนในการก่อสร้างสาธารณูปโภคทั้งทางด่วนทางรถไฟ และเส้นทางคมนาคมอื่น ๆ เพื่อเสริมประสิทธิภาพให้กับธุรกิจนี้และเตรียมตัวที่จะก้าวสู่ประเทศมหาอำนาจทางโลจิสติกส์ของโลกในอนาคต ซึ่งมณฑลที่สำคัญของประเทศจีนเป็นศูนย์กลางในทางภาคใต้ของจีนและมีอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่สำคัญคือ มณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเป็นมณฑลหนึ่งของประเทศจีนที่ตั้งอยู่ทางแนวชายฝั่งทะเลตอนใต้ของจีน มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 15 ของประเทศจีนตลอดแนวชายฝั่งทะเลทิศใต้ติดกับทะเลจีนใต้ ซึ่งใกล้กับเมืองฮ่องกงและเมืองมาเก๊า เป็นจุดสำคัญของการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของประเทศจีน และยังเป็นมณฑลที่มีการแข่งขันทางเศรษฐกิจระหว่างมณฑลกวางตุ้งกับเมืองฮ่องกงและมาเก๊า และยังเป็นเส้นทางสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้

การคมนาคมและโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องร่วมไปกับการพัฒนาของมณฑล แม้ว่ามณฑล กวางตุ้งจะมีระบบการคมนาคมที่มีศักยภาพในการรับรองการลงทุนทางการค้าและการขนส่งระหว่าง ประเทศอยู่แล้ว แต่รัฐบาลมณฑล กวางตุ้งก็ยังคงเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง ยังคงเน้นการขยายเส้นทางคมนาคมทั้งท่าเรือ ถนน และระบบพลังงานไฟฟ้าด้วยเช่นกัน เพื่อรองรับ การเติบโตทางเศรษฐกิจของมณฑลให้พร้อมสำหรับการแข่งขันของเมืองอื่นๆ และนานาชาติ และ ยังจัดตั้งเขตที่มีความพิเศษในมณฑล กวางตุ้ง ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนามณฑล กวางตุ้ง จัดตั้งเป็นเขต เศรษฐกิจต่างๆที่เป็นที่น่าจับตามองสำหรับผู้ลงทุนที่เข้ามาเป็นจำนวนมาก เนื่องจากมณฑล กวางตุ้งเปิด ทำการค้าขายกับต่างประเทศเป็นมณฑลแรกของประเทศจีน และทำการค้าขายมาอย่างยาวนาน

ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยเห็นว่าเมืองมณฑล กวางตุ้งมีแหล่งคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และเขตเศรษฐกิจ พิเศษที่สำคัญในประเทศจีนเพื่อศึกษาองค์ประกอบลักษณะและระบบของการคมนาคม ขนส่งและ โลจิสติกส์ เพื่อเป็นแนวทางสำหรับผู้สนใจศึกษาการคมนาคมขนส่ง ธุรกิจ โลจิสติกส์และเขต เศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญและเส้นทางคมนาคมในมณฑล กวางตุ้ง

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑล กวางตุ้ง
2. เพื่อศึกษาการพัฒนาาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจใน มณฑล กวางตุ้ง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑล กวางตุ้ง
2. ทำให้ทราบถึงการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจ

ขอบเขตการศึกษา

การศึกษานี้ศึกษาลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑล กวางตุ้ง และการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑล กวางตุ้งนี้ ได้ทำการ รวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ของมณฑล กวางตุ้งในช่วงเวลา 40 ปีที่ผ่านมาประเทศจีนเริ่มปฏิรูปเปิดประเทศ

วิธีการศึกษา

วิธีการเก็บข้อมูลโครงร่างวิจัยฉบับนี้ โดยการรวบรวมค้นหาข้อมูลต่างๆผ่านทางหนังสือในห้องสมุด และการรวบรวมเก็บข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ตเพื่อศึกษาหัวข้อและวิเคราะห์ข้อมูลที่ต้องการ

นิยามศัพท์

เขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง เขตพื้นที่ที่จัดตั้งขึ้นเป็นการเฉพาะตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมสนับสนุน และอำนวยความสะดวก รวมทั้งให้สิทธิพิเศษบางประการในการดำเนินกิจการต่างๆ เช่น การอุตสาหกรรม การพาณิชย์กรรม การบริการ หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์ แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

การคมนาคม หมายถึง การติดต่อไปมาถึงกัน การสื่อสาร ชื่อกระทรวงที่มีอำนาจหน้าที่ เกี่ยวกับการคมนาคม การขนส่ง การพาณิชย์นาวีการสื่อสาร และการอุดมศึกษา

โลจิสติกส์ หรือ ลอจิสติกส์ (logistics) หมายถึง กิจกรรมที่มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บสินค้า วัสดุ วัตถุดิบ เอกสาร จากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่งในระยะเวลาชั่วคราวหรือระยะเวลายาวนาน โดยมีความพยายามในการจัดการกิจกรรมต่างๆเหล่านี้ ให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมต่ำที่สุด กระบวนการส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ ในการขนส่งของการจัดการเท่านั้น ยังมีกิจกรรมอื่นๆที่เป็นอีกส่วนของการจัดการ โลจิสติกส์ (logistics) อีกมากมาย ตัวอย่างเช่น การจัดการคลังสินค้า, การกระจายสินค้า, การจัดการสินค้าคงคลัง, การบรรจุภัณฑ์, การรับส่ง, ข้อมูลต่างและระบบสารสนเทศต่างๆ เป็นต้น

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่อง การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของ มณฑลกว่างตุง ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องและเอกสารความรู้ต่างๆเกี่ยวกับหัวข้อวิจัยนี้ ซึ่งใน วิจัยเรื่องนี้เราได้ทำการศึกษาเรื่องการคมนาคมและขนส่ง โลจิสติกส์ ข้อมูลทั่วไปของมณฑลกว่างตุง การคมนาคมในมณฑลกว่างตุง เขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตุง และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับวิจัยเรื่องที่ ศึกษา โดยทำการรวบรวมมาจากแหล่งข้อมูลหนังสือจากห้องสมุด และข้อมูลจากเว็บไซต์ใน อินเทอร์เน็ต เพื่อแสวงหาความรู้มาประกอบรอบแนวคิดของงานวิจัย ซึ่งจำแนกได้เป็นหัวข้อดังนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับการคมนาคมและการขนส่ง
 2. ความรู้เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์
 3. ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 4. ข้อมูลทั่วไปของมณฑลกว่างตุง
 5. บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
1. ความรู้เกี่ยวกับการคมนาคมและการขนส่ง

1.1 ความหมายของการขนส่ง

ได้กล่าวถึงการขนส่งว่า การคมนาคมนับว่าเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับการพัฒนาแหล่ง ท่องเที่ยว โดยสภาพทางภูมิศาสตร์ การพัฒนาระบบขนส่งนับว่าเป็นงานที่มีความสำคัญเป็นลำดับแรก ของการพัฒนาการท่องเที่ยวในบริเวณนั้น การขนส่งที่นับว่ามีอิทธิพลกับการท่องเที่ยวโดยตรง (ไชยยศ ไชยมงคล และมยุขพันธุ์ ไชยมั่นคง : 2552)

ได้กล่าวถึงการขนส่งว่า การคมนาคมและการขนส่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจโลกที่ ขยายตัวสูงขึ้น การค้าระหว่างประเทศมีอัตราเติบโตสูงกว่าอัตราเติบโต การผลิตของโลก ทำให้มีการ กระจายแหล่งผลิตวัสดุและสินค้าสำเร็จรูปไปยังส่วนต่างๆของโลก ทำให้บทบาทการขนส่งมี ความสำคัญในโลกปัจจุบัน ซึ่งทำให้วัสดุและผลิตภัณฑ์เคลื่อนย้ายข้ามประเทศ หลายครั้งกว่าจะถึง ผู้บริโภค รูปแบบการผลิตและการค้าเช่นนี้เรียกว่ากระบวนการ โลกาภิวัตน์ (นิคม จารมณี : 2536)

การขนส่งถือได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตประจำวันของบุคคลหรือเป็นสิ่งที่จำเป็นแก่การปฏิบัติการกิจต่างๆ เพราะ เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง ซึ่งอาจจะเป็นการเคลื่อนย้ายตัวคุณเอง สัตว์หรือสิ่งของต่างๆ ก็ตามจะต้องอาศัยการขนส่งในการเคลื่อนย้ายทั้งสิ้น

การขนส่งเป็นวิชาแขนงหนึ่ง ซึ่งมีบทบาทที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าวิชาการด้านอื่นๆ เพราะ การขนส่งนั้นจะเข้าไปเกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์อื่นๆ ในอุตสาหกรรม เช่น สินค้าประเภทอุปโภคและบริโภคต่างๆ ที่ทุกคนใช้อยู่ในชีวิตประจำวันก็จะมีค่าขนส่งรวมอยู่ในราคาสินค้าและบริการนั้นด้วยตลอดช่องทางการกระจายสินค้าหรือตลอดซัพพลายเชน จึงเห็นได้ว่าการขนส่งกิจกรรมที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งแก่การดำรงชีวิตประจำวันที่ควรจะได้ศึกษาไว้ในประเทศไทยต้นทุน โลจิสติกส์ที่สูงที่สุด คือ กิจกรรมขนส่ง

การขนส่งว่า “การขนส่ง” มีความหมาย ต่อการขายและการจัดจำหน่ายเป็นอย่างมาก เพราะ การขนส่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการทำให้ผู้บริโภคที่อยู่ในสถานที่ที่การขนส่งเข้าไม่ถึงได้มีสินค้าหรือบริการบริโภคตามที่ตนต้องการ การขนส่งจะช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิตผ่านมือคนกลาง จนกระทั่งถึงมือผู้บริโภคดังนั้นการดำเนินธุรกิจใดๆ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น ในท้องถิ่นใดที่มีการขนส่งดี ถนนดี และมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพียงพอ ก็ย่อมทำให้การค้าขายสินค้าจากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดทำอะไรสะดวกรวดเร็วเป็นผลให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนั้นเจริญการขนส่ง จึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากิจกรรมอื่นๆ ทั้งนี้ เพราะ มนุษย์เรามีความสัมพันธ์มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งมาตั้งแต่สมัยดึกดำบรรพ์ไม่ว่าจะเป็นการเดินทาง หรือเคลื่อนย้ายสิ่งของจากที่แห่งหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการเคลื่อนย้ายของมนุษย์เองหรืออาจจะสัตว์หรือสิ่งของต่างๆ ก็ตามจะต้องอาศัยการขนส่ง เป็นปัจจัยในการเพื่อย้ายทั้งสิ้น (เกียรติพงษ์ อุดมชนะธีระ : 2551)

การขนส่ง หมายถึง การจัดให้มีการเคลื่อนย้ายบุคคลสัตว์หรือสิ่งของต่างๆ ด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งตามความประสงค์และเกิดอรรถรสประโยชน์ตามต้องการ

จากคำจำกัดความข้างต้นนี้พอที่จะกล่าวได้ว่าการขนส่งจะต้องประกอบด้วยลักษณะต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. เป็นกิจกรรมที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายบุคคลสัตว์หรือสิ่งของจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง

2. การเคลื่อนย้ายนั้นจะต้องกระทำด้วยเครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการขนส่ง

3. จะต้องเป็นไปตามความต้องการและเกิดอรรถรสประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ผู้ที่ทำการขนส่ง

การขนส่งมีความหมายต่อการขายและการจัดจำหน่ายเป็นอย่างมาก เพราะการขนส่งเป็นปัจจัยที่ช่วยเพิ่มคุณค่าของสินค้าหรือบริการ ทำให้ผู้บริโภคที่อยู่ในสถานที่ที่การขนส่งเข้าไปไม่ถึง ได้มีสินค้าหรือบริการบริโภคตามที่ตนต้องการการขนส่งจะช่วยนำสินค้าจากแหล่งผลิตผ่านมือคนกลางจนกระทั่งถึงมือผู้บริโภค ดังนั้นการดำเนินธุรกิจ ย่อมอาศัยการขนส่งทั้งสิ้นในท้องถิ่นใดที่มีการขนส่งดี ถนนดีและมียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งเพียงพอ ก็ย่อมทำให้การลำเลียงสินค้า จากแหล่งผลิตไปสู่ตลาดทำได้สะดวกรวดเร็วเป็นผลให้เศรษฐกิจในท้องถิ่นนั้นเจริญการขนส่ง จึงมีบทบาทสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากิจกรรมอื่น

1.2 วัตถุประสงค์ของการขนส่ง การขนส่งนั้นจะต้องประกอบด้วยลักษณะหลายประการ

1.2.1 เพื่อการสังคมโดยปกติมนุษย์จะต้องมีการคบหาสมาคมและติดต่อสัมพันธ์กันตลอดเวลาที่มีการพบประพุดคุยกันแลกเปลี่ยนความรู้ความคิดเห็นซึ่งกันและกัน ไม่ว่าจะเป็นบุคคลที่อยู่ในกลุ่มเดียวกันหรืออยู่ต่างกลุ่มกัน จะต้องมีการติดต่อและไปมาหาสู่ ไม่มากก็น้อยในเมื่อมีความจำเป็นที่จะต้องติดต่อสัมพันธ์กันเช่นนี้ การขนส่งจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นที่สามารถสนับสนุนและตอบสนองวัตถุประสงค์ในเรื่องนี้ได้เต็มที่

1.2.2 เพื่อที่อยู่อาศัยและการประกอบอาชีพมนุษย์เรามีความจำเป็นที่จะต้องมีการติดต่ออาศัยเพื่อใช้สำหรับเป็นที่พักผ่อนหลับนอนและพร้อมกันนั้นก็จะต้องมีการประกอบอาชีพเพื่อหารายได้มาดำรงชีพ ซึ่งโดยทั่วไปแล้วสถานที่อยู่อาศัยกับสถานที่ประกอบอาชีพนั้น จะอยู่กันคนละแห่งจึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการเดินทางระหว่างที่พักอาศัยกับที่ทำงานทั้งนี้เพื่อให้มนุษย์เราสามารถจะประกอบกิจกรรมตามบทบาทต่างๆ

1.2.3 เพื่อการเมืองและการปกครองในการบริหารประเทศนั้นจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างมากเพราะ เป็นการปกครองที่ดีนั้นจะต้องมีความสามารถในการปกครองให้ทั่วถึงทุกคน ทุกแห่งและเกิดความเจริญทัดเทียมกันให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ พร้อมกันนั้นก็จะต้องมีการระวัง

ป้องกันประเทศด้วย กล่าวคือรัฐบาลจะต้องปกครองและบริหารประเทศให้ดี และให้ทั่วถึงในขณะเดียวกันก็ต้องพยายามป้องกันและรักษาความปลอดภัยของประเทศด้วย เพื่อให้ประเทศเกิดความเจริญรุ่งเรืองประชาชนอยู่กันอย่างสงบสุขและเป็นเอกราชสืบไปด้วยเหตุนี้จึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามา ช่วยส่งเสริมเป็นอันมากด้วย

1.2.4 เพื่อการศึกษาหาความรู้สภาพสังคมปัจจุบันมีความจำเป็นต้องมีการแสวงหาความรู้ประสบการณ์และสิ่งแปลกใหม่อยู่เสมอ เพื่อพัฒนาตนเองอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาหาความรู้อยู่เสมอ จึงใช้การขนส่งเข้ามาช่วยในการเดินทาง เพื่อศึกษาหาความรู้ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางเพื่อการศึกษาในบริเวณใกล้เคียงภายในอำเภอจังหวัดประเทศหรือแม้แต่การศึกษาในถิ่นไกลๆ เช่น ในต่างประเทศเหล่านี้ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามามีส่วนร่วมด้วยทั้งสิ้น

1.2.5 เพื่อการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจเมื่อมนุษย์เรามีการประกอบอาชีพมีการศึกษาหาความรู้และอื่นๆแล้วก็ต้องมีการพักผ่อนหย่อนใจไปพร้อมกันด้วย ในการพักผ่อนหย่อนใจนั้นเราอาจจะใช้วิธีการต่างๆแตกต่างกันออกไป เช่น อ่านหนังสือ ชมภาพยนตร์ เล่นกีฬา ปลูกต้นไม้ เลี้ยงสัตว์ เป็นต้น แต่มีอยู่วิธีหนึ่งที่มนุษย์เรานิยมกันมากที่สุด ก็คือการท่องเที่ยวซึ่งการท่องเที่ยวจะมีแหล่งการท่องเที่ยวอยู่มากมายทั้งในประเทศและนอกประเทศ และโดยทั่วไปจะเป็นตามชายทะเล หรือภูเขาหรือสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และการเมือง ซึ่งอยู่นะแหล่งต่างๆทั่วโลก ดังนั้นการท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาเป็นสื่อกลางในการเดินทางเพื่อไปให้ถึงยังแหล่งท่องเที่ยวที่นั่นตามต้องการ

1.2.6 เพื่อวัตถุประสงค์อื่นนอกเหนือจากที่กล่าวถึงวัตถุประสงค์ต่างๆมาแล้วข้างต้นนั้น การขนส่งยังมีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับสิ่งอื่นๆอีกมากมาย โดยเฉพาะทางด้านการประกอบธุรกิจและอุตสาหกรรมต่างๆไปต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งเข้ามามีบทบาทร่วมด้วยทั้งสิ้น เช่น ในการผลิตสินค้าและบริการต่างๆไม่ว่าจะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคใดๆ ก็ตามจำเป็นต้องมีการขนส่งสินค้าและบริการนั้นๆ เริ่มตั้งแต่เป็นวัตถุดิบจนผลิตออกมาเป็นสินค้าจนถึงมือผู้บริโภคเหล่านี้ต่างก็ต้องอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น ฉะนั้นจึงพอที่จะกล่าวได้ว่าการขนส่งจะมีส่วนเกี่ยวข้องและเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับการตอบสนองวัตถุประสงค์ด้านต่างๆได้ตามความต้องการ

1.3 ประโยชน์ของการขนส่ง การขนส่งถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งต่อชีวิตและความเป็นอยู่ในปัจจุบันของมนุษย์เรา เพราะการขนส่งจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำรงค

ชีวิตประจำวันทั้ง โดยตรงและโดยอ้อมเก่า คือการเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันนั้น จะเพื่อจุดประสงค์ใดๆก็แล้วแต่ ถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง ส่วนสินค้าและบริการต่างๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องอุปโภคบริโภคนั้น ถือว่าเป็นส่วนเกี่ยวข้องโดยอ้อมฉะนั้นพอที่จะกล่าวถึงประโยชน์ของการขนส่งออกมาเป็นข้อๆได้ดังต่อไปนี้

1.3.1 การขนส่งทำให้เกิดปัจจัย 4 ในการดำรงชีวิตปัจจุบันของมนุษย์เรานั้นจำเป็นต้องมีอาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่มและยารักษาโลก ซึ่งทั้ง 4 ประการนี้ ถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นที่มนุษย์เราจะขาดเสียไม่ได้และในการที่เราจะอุปโภคบริโภคปัจจัยเหล่านี้ เราจะต้องอาศัยการขนส่งในลักษณะต่างๆ เข้ามาช่วยไม่ว่าจะเป็นการส่วนใหญ่วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ทั้งที่เป็นวัตถุดิบหรือสำเร็จรูปแล้วก็ตาม เพราะเราไม่สามารถที่จะผลิตสิ่งต่างๆเหล่านี้ได้เอง จึงจำเป็นต้องขนส่งสิ่งต่างๆเหล่านั้นมาจากแหล่งอื่นๆ ดังนั้นการขนส่งจึงก่อให้เกิดปัจจัยสี่ได้ตามความต้องการขั้นพื้นฐานต่างๆไป

1.3.2 การขนส่งทำให้เกิดชุมชนใหม่จะเห็นได้เด่นชัดว่าในปัจจุบันนี้แหล่งชุมชนใหม่เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายในทุกเขตที่มีการขนส่งไปถึงไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางใดก็ตาม เช่น การขนส่งทางน้ำก็ทำให้เกิดเมืองท่าที่สำคัญมากขึ้น การขนส่งทางบกโดยเฉพาะ ทางรถยนต์ถนน ยิ่งทำให้เกิดชุมชนต่างๆ กระจายมากเป็นทวีคูณหรือแม้แต่การขนส่งทางรถไฟก็ตามต่าง ก็ทำให้เกิดชุมชนใหม่ๆขึ้นแทบทั้งสิ้น

1.3.3 การขนส่งทำให้เกิดตลาดสินค้าและบริการในการประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมจะต้องมีการผลิตสินค้าและบริการต่างๆ เมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการเหล่านั้นให้แพร่หลายไปในที่ต่างๆให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ ดังนั้นจึงต้องอาศัยการขนส่งเข้ามาช่วยในการกระจายสินค้าและบริการเหล่านั้นไปสู่ตลาด เพื่อให้ถึงมือผู้บริโภคอย่างทั่วถึง ทำให้ตลาดสินค้าและบริการเกิดขึ้นอยู่ทุกแห่งได้อย่างสะดวกและง่ายดาย

1.3.4 การขนส่งก่อให้เกิดอัตราประโยชน์และมูลค่าต่างๆ เมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้นหรือเมื่อจะมีการขนส่งอะไรก็ตามจะต้องเกิดอัตราประโยชน์ต่างๆตามมาด้วยเสมอ ไม่ว่าจะก่อให้เกิดอัตราประโยชน์ในด้านใดๆก็ตาม เช่น อัตราประโยชน์ด้านเวลา อัตราประโยชน์ด้านสถานที่ เป็นต้นอัตราประโยชน์ของสินค้าและบริการต่างๆจะเกิดขึ้นได้มากน้อยแค่ไหนก็ขึ้นอยู่กับอิทธิพลของการขนส่งด้วย

1.3.5 การขนส่งทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศในการพัฒนาประเทศให้มีความเจริญและทัดเทียมกับอารยะประเทศ หรือแม้แต่การพัฒนาภายในประเทศให้มีการเป็นอยู่ที่เจริญทัดเทียมกันในทุกหนทุกแห่งก็ตามเป็นผลที่จะเกิดมาจากการขนส่งเช่นเดียวกันไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาประเทศในด้านใด เช่นการพัฒนาประเทศ เศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครองเหล่านี้ ต่างก็อาจต้องอาศัยการขนส่งมาช่วยในการพัฒนาแทบทั้งสิ้น ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในเรื่องของการขนส่งกับการพัฒนาในด้านใด เช่น การพัฒนาประเทศด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การปกครองเหล่านี้ ต่างก็ต้องการการขนส่งมาช่วยในการพัฒนาแทบทั้งสิ้น ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในเรื่องของการขนส่งกับการพัฒนาด้านต่างๆของประเทศ

1.4 ความสำคัญของการขนส่ง การขนส่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศการขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการคือ

1.4.1 ช่วยให้ประชาชนมีมาตรฐานการครองชีพที่ดีขึ้น มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ประชาชนสามารถซื้อสินค้าที่ตนเองไม่สามารถผลิตได้จากท้องถิ่นอื่น และผลิตในสิ่งที่ตนถนัดและนำไปจัดจำหน่ายในท้องถิ่นอื่น ดังนั้นทุกท้องถิ่นสามารถที่จะมีสินค้าอุปโภคบริโภคที่เหมือนกันได้ ตัวอย่างเช่นคนที่อยู่จังหวัดทางภาคเหนือ ก็สามารถมีอาหารทะเลบริโภครได้เหมือนกับผู้ที่อยู่อาศัยในจังหวัดใกล้ทะเลหรือคนที่อยู่ในต่างจังหวัดสามารถมีสินค้าบริโภค เช่นเดียวกับคนกรุงเทพฯ

1.4.2 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ในสมัยก่อนเมื่อการคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวกมนุษย์ต้องพึ่งพาตนเอง ปลูกข้าวเอง เลี้ยงสัตว์เอง ทำเครื่องนุ่งห่มเอง ทำให้ไม่มีความเฉพาะทางเฉพาะอย่าง เมื่อมีการขนส่ง ประชาชนสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้ต้องมีความต้องการสินค้ามากขึ้นจึงมีการแบ่งงานกันทำให้เกิดความชำนาญในการทำสิ่งที่ตนถนัด การผลิตก็มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นเพราะในการผลิตนั้นเมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้นต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตจะลดลง

1.4.3 ช่วยกระจายความเจริญเติบโต การขนส่งช่วยให้การติดต่อกับสะดวกและรวดเร็วขึ้น ประชาชนสามารถตั้งถิ่นฐานกระจายไกลออกไปก่อให้เกิดชุมชนใหม่ๆขึ้น เป็นการขยายเมืองออกไปในแง่ของธุรกิจการขนส่งช่วยให้มีการนำสินค้าไปขาย สินค้าที่ออกมาใหม่ๆ ก็สามารถกระจายไปขายตามแหล่งที่การขนส่งเข้าถึง ความเจริญก็ก้าวทันทุกหนแห่ง

1.4.4 มีการเปลี่ยนแปลงของสังคม การขนส่งทำให้มีการรับรู้วัฒนธรรมประเพณีของสังคมอื่นจึงมีการเลียนแบบกันทางสังคม สังคมโดยรวมจึงเปลี่ยนไปได้เร็วขึ้น และทำให้ผู้คนมีสายตากว้างไกลขึ้น

1.4.5 ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันโลกดูเหมือนจะแคบลง เพราะผู้คนสามารถเดินทางถึงกันได้เกือบทั่วโลกหรือสามารถส่งข่าวสารถึงกันได้อย่างสะดวกและรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เป็นผลเนื่องมาจากการมีระบบขนส่งที่ดี

1.4.6 ช่วยให้มีมาตรฐานการศึกษาดีขึ้น การขนส่งช่วยให้การกระจายการศึกษากว้างไกลขึ้น ในท้องถิ่นต่างๆ ที่การศึกษาขยายไม่ถึง สำหรับผู้ที่ต้องการศึกษาในระดับที่ไม่มีในท้องถิ่นก็สามารถเดินทางไปศึกษาต่างถิ่นได้ หรือยกตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจนตัวอย่างหนึ่งคือ ระบบการศึกษาของมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช หรือมหาวิทยาลัยรามคำแหง ที่กระจายไปทั่วประเทศก็ด้วยระบบการขนส่ง

1.4.7 ช่วยเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ การขนส่งช่วยให้ประเทศต่างๆ ได้ติดต่อกันสะดวกขึ้น ทำให้มีการแลกเปลี่ยนกันทางด้านเศรษฐกิจและสังคม สร้างความสัมพันธ์กันได้ดียิ่งขึ้น

1.4.8 ความสำคัญด้านอื่นๆ เช่น เพิ่มความมั่นคงให้กับประเทศ การขนส่งช่วยให้สามารถเข้าถึงประชาชน ในชุมชนต่างๆ การปกครองของรัฐบาลจึงเป็นไปได้ง่ายขึ้น การขนส่งยังช่วยให้สะดวกในการติดต่อถึงกันและกัน ทำให้เกิดความเข้าใจ เกิดความสามัคคีขึ้นในชาติได้นอกจากนี้แล้ว การขนส่งยังช่วยในด้านการป้องกันประเทศด้วย การขนส่งมีความจำเป็นต่อทางด้านทหารมาก เพราะในการเคลื่อนย้ายกำลังทหาร ตลอดจนอาวุธยุทโธปกรณ์ต่างๆ ต้องอาศัยการขนส่งเป็นหลัก

1.5 การขนส่งกับการพัฒนาประเทศด้านต่างๆ สามารถแบ่งการพัฒนาที่เกี่ยวข้องออกได้เป็น 3 ด้าน ดังนี้

1.5.1 การขนส่งกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ การขนส่ง มีผลต่อการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก เพราะเป็นสิ่งที่จะต้องเกิดขึ้นควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจซึ่งจะมีผลต่อเศรษฐกิจของประเทศในเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

การขนส่งทำให้เกิดการตลาดมากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลทำให้สินค้าและบริการกระจายและมีการซื้อและเปลี่ยนกันทุกหนทุกแห่งไม่ว่าการขนส่งจะไปถึงที่ใดตลาดสินค้าและบริการก็จะขยายและกว้างขวางออกไปเรื่อยๆ

การขนส่งทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพราะการขนส่งจะช่วยให้เคลื่อนย้ายแรงงานจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้อย่างรวดเร็วเป็นส่วนช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับแรงงานมีน้อยหรือไม่เพียงพอและทำให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นด้วย

การขนส่งทำให้เกิดการกระจายรายได้และลดปัญหาการว่างงานเพราะการขนส่งจะช่วยให้เคลื่อนย้ายแรงงานจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งได้อย่างรวดเร็วเป็นส่วนช่วยลดปัญหาเกี่ยวกับแรงงานมีน้อยหรือไม่เพียงพอและทำให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นอีกด้วย

การขนส่งทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ (large scale Production) เมื่อการขนส่งเป็นส่วนช่วยขยายตลาดแล้วเมื่อมีการผลิตสินค้าและบริการขึ้นก็สามารถที่จะส่งไปขายในที่ต่างๆได้มากขึ้นทำให้มีอุปสงค์ในสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้นจึงทำให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่เพื่อสนองความต้องการในสินค้าและบริการประเภทนั้นๆด้วย

การขนส่งทำให้มูลค่าของอสังหาริมทรัพย์สูงขึ้นในที่นี้ หมายถึงว่า ทำให้มูลค่าของที่ดินมีราคามากขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าเมื่อการขนส่งไปถึงจุดใดแห่งใดก็จะทำให้ความเจริญไปสู่จุดนั้นด้วย ทำให้เกิดความต้องการในบริเวณนั้นๆ ซึ่งเป็นสาเหตุให้มูลค่าของที่ดินบริเวณนั้นสูงขึ้นนั่นเอง

การขนส่งก็ยังช่วยทำให้เกิดการแข่งขัน (competition) ในเรื่องของการประกอบธุรกิจ การพัฒนาและปรับปรุงสินค้าและบริการรวมทั้งการประกอบกิจการด้านการขนส่งด้วย

1.5.2 การขนส่งกับการพัฒนาด้านสังคมของประเทศการขนส่งมีผลต่อการพัฒนาการทางสังคมของประเทศเช่นเดียวกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ ซึ่งพอที่จะกล่าวถึงการพัฒนาทางสังคมได้ ดังนี้

การขนส่งทำให้เกิดความเจริญทัดเทียมกันภายในประเทศกล่าวคือเมื่อการขนส่งไปถึงจุดมุ่งหมายจุดนั้นๆด้วย มีการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการต่างๆมากมายหลายชนิดซึ่งจะเป็นผลทำให้เกิดความเจริญในท้องถิ่นนั้นๆด้วย

การขนส่งทำให้เมืองการขยายตัวอย่างรวดเร็วจะเห็นได้ว่าเมื่อการคมนาคมไปถึงจุดใดก็จะทำให้เกิดขึ้นที่จุดนั้นซึ่งปัจจุบันมีหมู่บ้านเกิดใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามชนเมืองซึ่งเป็นผลทำให้เมืองขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว

การขนส่งทำให้เกิดการติดต่อสื่อสารไปมาหาสู่ระหว่างชุมชนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว การขนส่งจะช่วยให้การติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชนต่างๆไปอย่างรวดเร็วสะดวกไม่ว่าจะเป็น

การติดต่อสื่อสารระหว่างชุมชนกับชุมชน เมืองต่อเมือง หรือจังหวัดต่อจังหวัดตลอดจนการติดต่อระหว่างประเทศต่อประเทศต่างก็จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทั้งสิ้น

การขนส่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและความเป็นอยู่โดยจะมีอิทธิพลต่อสภาพความเป็นอยู่ของสังคมที่การขนส่งเข้าไปถึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสังคมขึ้นและจะมีผลต่อสภาพความเป็นอยู่ตลอดจนมาตรฐานการครองชีพด้วย

การขนส่งทำให้มาตรฐานของสังคมดีขึ้น การขนส่งจะทำให้มาตรฐานต่างๆของสังคมดีขึ้นไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานการครองชีพความเป็นอยู่ตลอดจนมาตรฐานการศึกษาทุกอย่างจะดีขึ้นตามไปด้วย

1.5.3 การขนส่งกับการพัฒนาด้านการเมืองและการปกครองประเทศ เช่นเดียวกับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมการขนส่ง ก็จะทำให้เกิดการพัฒนาในด้านการเมืองและการปกครองประเทศดังนี้

การขนส่งทำให้การปกครองประเทศเป็นไปด้วยดี เพราะการขนส่งสามารถทำให้การติดต่อไปในจุดต่างๆทั่วประเทศเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำให้การปกครองทำได้ง่ายและถึงประชาชนได้อย่างทั่วถึง

การขนส่งทำให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างประเทศการขนส่ง ทำให้ประเทศต่างๆสามารถเดินทางติดต่อไปมาได้สะดวกรวดเร็ว มีการแลกเปลี่ยนทางด้านการค้าการทูตและการทหารทำให้เกิดความสัมพันธ์อันดีต่อกัน

การขนส่งช่วยสนับสนุนด้านการทหารและการป้องกันประเทศการขนส่งจะช่วยให้การเลือกทำเลที่ตั้งให้กระจายออกไปทั่วประเทศ ช่วยในการขนส่งปัจจัยต่างๆ ช่วยในการขนส่งเสบียงอาหาร ส่งกำลังบำรุงต่างๆอันเป็นผลต่อการระวังป้องกันประเทศ ตลอดจนเป็นผลต่อเสถียรภาพและความมั่นคงทางการเมืองด้วย นอกจากนี้การขนส่งจะช่วยให้การละและการปราบปรามอาชญากรรมต่างๆ ทำให้ประชาชนในชาติมีความสมัครสมานสามัคคี เป็นน้ำหนึ่งอันเดียวกันช่วยสร้างความภูมิใจแก่ประชาชน เป็นสิ่งที่เชิดหน้าชูตาของบ้านเมืองและเป็นเครื่องมือของนักการเมืองด้วย

1.6 การขนส่งและกิจการสาธารณูปโภค การขนส่งถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่สำคัญประเภทหนึ่ง ซึ่งคำว่ากิจการสาธารณูปโภค (Public utility) นั้นหมายถึง กิจการที่มีหน้าที่ในการผลิตสินค้าหรือบริการในส่วนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการดำรงชีวิตและการดำรงชีพของประชาชนส่วน

ใหญ่ เช่นกิจการด้านการประปาไฟฟ้า โทรศัพท โทรคมนาคมรวมทั้งการขนส่งและการสาธารณสุขโลก นั้นจะมีลักษณะที่สำคัญคือ

มีหน้าที่ผลิตสินค้าและบริการให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ

มีผลต่อชีวิตประจำวันและความเป็นอยู่ของประชาชนส่วนใหญ่

มีผลต่อเศรษฐกิจส่วนรวมต่างประเทศ

ค่าขนส่งที่รวมอยู่ในราคาสินค้าและบริการต่างๆ ก็จะถูกรวมไว้เป็นทอดๆ เริ่มตั้งแต่จากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งผลิต จากแหล่งผลิตไปยังพ่อค้าคนกลาง จากพ่อค้าคนกลางไปยังพ่อปลิก จากพ่อค้าปลิก และจากพ่อค้าปลิก จึงจะถึงมือผู้บริโภค ซึ่งในแต่ละทอดของการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการเหล่านั้นได้มีการรวมค่าขนส่งเข้าไปเป็นต้นทุนของสินค้าทุกทอดไป ซึ่งทำให้ต้นทุนทางธุรกิจสูงมากจึงเห็นได้ว่าการขนส่งเป็นกิจกรรมที่สำคัญ และจำเป็นอย่างยิ่งแก่การดำรงชีวิตประจำวันและควรที่จะได้ศึกษาไว้ นอกจากนั้นถ้าเราพิจารณาจากผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศการขนส่งการจัดเก็บและการสื่อสารพบว่ากิจกรรมขนส่งเป็นกิจกรรมที่สำคัญมาก ควรศึกษาเพื่อให้เกิดความรู้และความเข้าใจในกิจการประเภทนี้พอสมควร

การขนส่งเป็นปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่จำเป็นอย่างหนึ่งในการพัฒนาประเทศการขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจตลอดจนการพัฒนาประเทศอยู่หลายประการ

1.7 การขนส่งมีความสำคัญต่อธุรกิจ

1.7.1 ช่วยประหยัดค่าก่อสร้างคลังสินค้า การขนส่งปัจจุบันสามารถเพิ่มขนาดการบรรทุกสามารถรวมสินค้าให้เต็มเที่ยว จะช่วยประหยัดค่าก่อสร้างศูนย์กระจายสินค้าทั้งสินค้าที่เกิดจากการซื้อวัตถุดิบและการขายสินค้าสำเร็จรูปให้ลูกค้าในด้านของการซื้อวัตถุดิบจากผู้ขาย วัตถุดิบที่สั่งซื้อจากผู้ขายหลากหลายราย จะถูกรวมสินค้าตามเส้นทาง เพื่อจัดส่งให้ลูกค้าโดยไม่ต้องนำเข้าจัดเก็บที่คลังสินค้า และขนส่งวัตถุดิบตรงไปยังโรงงานของผู้ซื้อซึ่งตั้งอยู่ห่างไกล ทำให้ประหยัดค่าเช่าพื้นที่คลังสินค้าค่าก่อสร้างคลังสินค้า และต้นทุนการดำเนินงาน ซึ่งปัจจุบันยังนิยมการดำเนินงานแบบสินค้าผ่านคลัง คือ แบบถ้ายรถขนทำยรถและเสียค่าขนส่ง กรณีที่ผู้ขายทุกทุกรายขนส่งสินค้าไปยังโรงงานของผู้ซื้อเอง

1.7.2 ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตในสมัยก่อนนั้นการคมนาคมขนส่งไม่สะดวกมนุษย์ต้องพึ่งตัวเองปลูกเค้าเองเลี้ยงสัตว์เองทำเครื่องนุ่งห่มเอง ทำให้ไม่มีความชำนาญเฉพาะอย่าง เมื่อมีการ

ขนส่งประชาชนสามารถติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้ากันได้ ทำให้มีความต้องการสินค้ามากขึ้น จึงมีการแบ่งงานกันทำผลิตในสิ่งที่ตนถนัด แล้วนำมาแลกเปลี่ยนกัน ทำให้เกิดความชำนาญในการทำในสิ่งที่ตนถนัดการผลิตก็มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เพราะในการผลิตนั้น เมื่อเกิดความชำนาญงานขึ้นต้นทุนต่อหน่วยในการผลิตจะลดลงการซื้อหรือขายสินค้าแต่ละชนิดจำนวนมากจะช่วยประหยัดต้นทุนการผลิตหรือต้นทุนต่อหน่วยสินค้าจะต่ำการผลิตสินค้าจำนวนมาก ย่อมต้องใช้วัตถุดิบปริมาณมาก ความสามารถในการผลิตโดยระบบดึง ทำให้เกิดระบบการจัดส่งแบบทันเวลาพอดี ทำให้ต้นทุนการผลิตที่ประหยัดและเป็นที่ยอมรับในปัจจุบัน

1.7.3 ช่วยสนับสนุนนโยบายการให้บริการลูกค้าของกิจการ การที่กิจการมีระบบการขนส่งที่รวดเร็วจะช่วยสนับสนุนนโยบายการให้บริการลูกค้าอย่างรวดเร็วและไม่เสียเวลา เพราะการขนส่งทำให้สินค้าส่งถึงมือลูกค้าด้วยความรวดเร็วสินค้าอยู่ในสภาพที่ดีตามปริมาณและเงินใจที่ตกลงกันส่งตามสถานที่และเวลาที่กำหนด

1.8 บทบาทหน้าที่ของการขนส่ง

บทบาทหน้าที่ของการขนส่ง การขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการกระจายสินค้า ซึ่งถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานในทุกธุรกิจที่ผ่านมา ธรรมชาติในการดำเนินธุรกิจในประเทศไทย แต่ใช้แรงงานเป็นหลักจะเน้นการจัดการและควบคุมการทำงานของคน เทคโนโลยีมีไว้เพื่อสนับสนุนทางในการปฏิบัติ การทั่วไปและการจัดการขนส่งเป็นตัวขับเคลื่อนงานระดับการปฏิบัติการซึ่งความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี จะส่งผลในด้านบวกมากกว่าด้านลบ สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาการวางแผน และการจัดการเชิงปฏิบัติการถ้าเทียบกับส่วนอื่นๆที่เกี่ยวข้องในหน้าที่กระจายสินค้าการขนส่งจะเกี่ยวข้องกับต้นทุนการบริการรองจากกิจกรรมคลังสินค้า

1.9 ปัญหาของการขนส่ง

ปัญหาของการขนส่ง จะเห็นได้ว่าการขนส่งช่วยนำความเจริญมาสู่เศรษฐกิจและสังคมหลายประการดังที่ได้กล่าวมา อย่างไรก็ตามการขนส่งก็ยังคงก่อให้เกิดปัญหาตามมาหลายประการเช่นกัน ได้แก่

1.9.1 ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายอันเป็นภาระของประเทศการสร้างถนนหนทางจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการก่อสร้างสูงมากและยังต้องมีค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาด้วยรัฐบาล จะต้องเสียค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เป็นจำนวนมากในบางครั้งเมื่อกำลังเงินในประเทศไม่เพียงพอ ก็ต้องกู้ยืมเงินจาก

ต่างประเทศหรือถนนบางสาย ก็มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดำเนินงานของผู้ประกอบการด้วย

1.9.2 เกิดการจราจรคับคั่ง ในเมืองใหญ่ที่มีถนนตัดไปมาหลายสาย และมีผู้ใช้รถยนต์มาก ก็ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่ง ปัญหารถติดทำให้เสียพลังงานเชื้อเพลิงและมักจะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งการติดต่อธุรกิจก็ชะงักงานหรือเกิดความล่าช้า

1.9.3 เกิดปัญหาด้านมลพิษการจราจรที่คับคั่งยังก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพ

1.9.4 เกิดการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจเนื่องจากการเดินทางที่ขยับเขยื้อน

1.9.5 การแข่งขันทางการขนส่งก่อให้เกิดผลเสีย เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งแข่งขันกันลดอัตราค่าระวาง ซึ่งต้องหาทางชดเชยด้วยการเพิ่มปริมาณบรรทุกในแต่ละเที่ยว จึงมีการบรรทุกเกินพิกัดกันอยู่เสมอ ซึ่งเป็นผลเสียต่อผู้ประกอบการเอง เพราะทำให้อัตราค่าระวางไม่มีเสถียรภาพแต่ยังทำให้อายุใช้งานของยานพาหนะสั้นกว่ากำหนด

1.10 ลักษณะทั่วไปของการขนส่ง ประกอบด้วยวิวัฒนาการของการขนส่งวิถีชีวิตของการขนส่งขอบเขตและหน้าที่ของการขนส่ง การพัฒนาการขนส่งประสิทธิภาพในการขนส่ง ปัจจัยที่สำคัญสำหรับการขนส่งและการขนส่งกับแหล่งอุตสาหกรรม ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วิวัฒนาการของการขนส่งการขนส่งและการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ซึ่งแต่เดิมนั้นการขนส่งเริ่มตั้งแต่มนุษย์เราอาศัยธรรมชาติและรู้จักใช้กำลังสัตว์เป็นพาหนะในการเดินทาง รู้จักประดิษฐ์อุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆเข้ามาช่วย จนมาถึงปัจจุบันนี้เรามีรูปแบบเก่าของการขนส่งอย่างหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟ เครื่องบินเรือ หรือแม้แต่จรวดเหล่านี้ ต่างก็เกิดขึ้นมาจากการพัฒนาและประดิษฐ์คิดค้นเครื่องมือและอุปกรณ์ ที่ใช้สำหรับการขนส่งนั่นเอง ซึ่งสามารถแบ่งวิวัฒนาการของการขนส่งออกเป็น 7 ยุคดังนี้

ยุคใช้กำลังสัตว์เป็นพาหนะ ที่สามารถบรรทุกสิ่งของได้จำนวนจำกัด และต้องใช้จำนวนมากตามปริมาณของสิ่งของที่ต้องการบรรทุก

ยุคพลัง ในยุคนี้มนุษย์เรารู้จักประดิษฐ์อุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่งให้สามารถบรรทุกสิ่งของในปริมาณมากขึ้น โดยเราจะเห็นมีว่าลักษณะเป็นวงล้อแล้วใช้แรงงานสัตว์ เช่น ช้าง ม้า วัว ควาย ฯลฯ อยากรู้ให้เคลื่อนที่ได้ เช่น เวียน รถม้า เป็นต้น

ยุคเครื่องจักรไอน้ำยุคนี้ มนุษย์เรารู้จักประดิษฐ์สิ่งประดิษฐ์ขึ้นมาใช้ในการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เช่น เครื่องจักร ที่ทำงานจากไอน้ำ โดยนำมาใช้กับการขนส่งทั้งทางบกและทางน้ำ เช่น ใช้กับการขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางเรือในยุคนี้ ทำให้การส่งเสริมมีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว

ยุคมอเตอร์ไฟฟ้า เป็นยุคที่มนุษย์เราได้คิดประดิษฐ์มอเตอร์ไฟฟ้าขึ้นมาใช้ แล้วนำมาเอามอเตอร์ไฟฟ้ามาใช้ในการขนส่ง โดยนำมาใช้กับการขนส่งทางบกซึ่งเรารู้จักกันดีในรูปของ “รถราง” เป็นรูปแบบของการขนส่งชนิดหนึ่งซึ่งยังคงมีใช้กันอยู่ในบางประเทศ การขนส่งยุคนี้ยังทำให้อากาศและมลภาวะต่างๆไม่เป็นพิษด้วย

ยุคเครื่องยนต์สันดาปภายใน ยุคนี้เป็นยุคที่มนุษย์เรารู้จักเครื่องยนต์สันดาปภายในขึ้นมาใช้ โดยนำเอาเชื้อเพลิงที่เรารู้จักกันดี คือ น้ำมันหรือแก๊ส มาใช้ประโยชน์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลายทางการขนส่งทางบกทางน้ำและทางอากาศเป็นที่กิจการขนส่งมีความเจริญรุ่งเรืองมากขึ้นการขยายตัวเป็นอย่างรวดเร็ว แต่มีข้อเสียประการหนึ่งที่สำคัญ คือ ทำให้เกิดอากาศเป็นพิษได้ง่าย ซึ่งเป็นปัญหาอยู่ในปัจจุบันนี้

ยุคไอพ่นและจรวด เป็นยุคที่มนุษย์เราแข่งขันกันในเรื่องของความเร็วเป็นผลต่อเนื่องมาจากยุคเครื่องยนต์สันดาปภายใน โดยทั่วไปในเรื่องของการขนส่งทางอากาศเป็นส่วนมากเป็นการพัฒนาในด้านความประหยัดเวลาตลอดจนการรวดเร็วในการขนส่ง

ยุคนิวเคลียร์เป็นอีกยุคหนึ่งที่มนุษย์เรานำเอาความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์สมัยใหม่เข้ามา มีส่วนช่วยในการขนส่งโดยนำเอาความรู้และวิวัฒนาการทางด้านเคมีและฟิสิกส์ มาใช้กับการขนส่งแต่เป็นการลงทุนที่สูงมาก ดังนั้นส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของการทดลองและค้นคว้าทางด้านวิทยาศาสตร์และพัฒนาในด้านต่างๆ

1.11 ขอบเขตและหน้าที่ของการขนส่ง การขนส่งถือว่าเป็นตัวกลางเชื่อมโยงสิ่งต่างๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง และถือเป็นการดำเนินงานในรูปของการบริหาร ซึ่งไม่มีตัวตนแต่ก็สามารถสัมผัสได้ ซึ่งถ้าเราพิจารณากันในลักษณะการสนับสนุนการดำเนินงานและการบริโภคแล้ว เราก็สามารถที่จะกล่าวได้ว่าการดำเนินงานการขนส่งจะทำหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายปัจจัยที่ใช้ในการผลิตต่างๆ เช่น วัตถุดิบวัสดุและอุปกรณ์ในการผลิต เป็นต้น โดยจะขนส่งมาเพื่อทำการผลิตเป็นสินค้าและบริการต่อไป

ส่วนในแง่ของการบริโภคนั้นการขนส่งจะมีหน้าที่ในการเคลื่อนย้ายผลผลิตที่สำเร็จออกมาเป็นสินค้าและบริการไปสู่ตลาดให้ถึงมือผู้บริโภคได้อย่างทันเวลาและความต้องการในทุกๆสถานที่
หน้าที่ของการขนส่งที่มีต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของมนุษย์เราแล้วสามารถพิจารณาได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1.11.1 หน้าที่โดยตรงในลักษณะนี้ หมายถึง การขนส่งจะมีหน้าที่ในการขนส่งตัวบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งกล่าวคือเป็นการขนส่งผู้โดยสาร

1.11.2 หน้าที่โดยอ้อมในลักษณะนี้ การขนส่งจะมีหน้าที่ในการขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ทางที่สำเร็จรูปหรือยังเป็นวัตถุดิบไปยังเป็นวัตถุดิบอยู่ จากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งผลิตหรือจากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งตลาดซึ่งเป็นเรื่องของการขนส่งและบริการ

1.12 หน้าที่ของการขนส่งต่อเศรษฐกิจ

1.12.1 มีหน้าที่ในการนำทรัพยากรจากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งผลิตไปยังตลาดจนถึงมือผู้บริโภค

1.12.2 ทำให้เกิดอรรถประโยชน์ต่างๆเช่นด้านเวลาและสถานที่

1.12.3 เป็นตัวเชื่อมช่องว่างจากสถานที่หนึ่งกับอีกสถานที่หนึ่ง

1.13 การพัฒนาการขนส่ง (Transportation Development) เทคโนโลยีขนส่งจะต้องมีการพัฒนาปรับปรุงแก้ไขให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเรื่อยๆ จำเป็นจะต้องมีการพัฒนาให้มีความเจริญก้าวหน้าอยู่ตลอดเวลา โดยมีจุดมุ่งหมายในการพัฒนาอยู่ 3 ประการใหญ่ ดังต่อไปนี้

1.13.1 การพัฒนาเพื่อลดเวลาในการขนส่ง เพื่อให้การเดินทางจากจุดๆหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งเสียเวลาในการเดินทางน้อยที่สุด โดยไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางเป็นเวลาแรมปีแรมเดือน เพื่อให้สินค้าและบริการสามารถออกไปสู่ตลาดต่างๆได้อย่างทันเวลาและความต้องการ โดยไม่ต้องเกิดการสูญเสียขึ้นในระหว่างการเดินทาง เช่น อาจจะนำเป็ยอก่อนที่จะถึงจุดหมายปลายทาง เพราะต้องเสียเวลาในการขนส่งนานเกินไป ซึ่งการพัฒนาเรื่องนี้จะมุ่งกันไปที่ความเร็วของการเดินทางหรือความเร็วของระบบการขนส่งที่อยู่ตลอด จนการพัฒนาแบบของการขนส่งชนิดใหม่ขึ้นมาอีก โดยมุ่งที่ความสำเร็จเป็นหลัก เช่น เดิมมีเครื่องบิน 2 ใบพัด ปัจจุบันมีการพัฒนาจนถึงขั้นเครื่องบินไอพ่นเครื่องบินที่มีความเร็วเหนือเสียง เป็นต้น

1.13.2 การพัฒนาเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เป็นการพัฒนาในเรื่องของค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นในการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งให้น้อยลง กล่าวคือ เมื่อต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการต่ำลง ก็จะทำให้อัตราค่าบริการในการขนส่งต่ำลงไปด้วย เช่น เดิมการขนส่งได้ในปริมาณจำกัด ก็หันมาใช้ระบบที่สามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

1.13.3 การพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่ง ในการพิจารณาเรื่องนี้มุ่งเน้นพิจารณาทั้ง 2 ลักษณะ กล่าวคือพัฒนาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการและพัฒนา เพื่อลดความเสียหายหรือสูญหายจากการขนส่งสินค้าและบริการ ทั้งนี้มุ่งที่จะพัฒนาให้เกิดมาตรฐานและมีประสิทธิภาพมากที่สุด และการพัฒนาในเรื่องของความเร็วก็ย่อมต้องคำนึงถึงด้านความปลอดภัยควบคู่กันไปด้วย

1.14 ประสิทธิภาพในการขนส่ง

การพัฒนาการขนส่งนั้น มุ่งที่จะพัฒนาให้การส่งมีคุณภาพ มาตรฐานและประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งตามหลักของการขนส่งแล้วถือว่าการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1.14.1 ความรวดเร็วของการขนส่งที่มีความรวดเร็วสามารถที่จะทำให้สินค้าและบริการต่างๆ ไปสู่ตลาดได้อย่างรวดเร็ว ทันเวลา และทันต่อความต้องการมีความสดและมีคุณภาพเหมือนกับสินค้าและบริการที่แหล่งผลิต นอกจากนี้ผู้ที่เดินทางไปยังที่ต่างๆ ก็ต้องการความรวดเร็วเช่นเดียวกัน เช่น การเดินทางเพื่อท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ การขนส่งสินค้าและบริการบางประเภท เป็นต้น ซึ่งจำเป็นจะต้องอาศัยความรวดเร็วของการขนส่งในการเดินทางเป็นประการสำคัญ ดังนั้นการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมองไปที่ความรวดเร็วในการเดินทางเป็นประการสำคัญ ปัจจุบันความรวดเร็วจากเครื่องบินเหนือเสียงและรถไฟจะไปรถไฟแม่เหล็ก

1.14.2 ประหยัดการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องทำให้เกิดการประหยัด ซึ่งอาจจะหมายถึง เกิดความประหยัดในต้นทุนของการขนส่งและประหยัดในราคาค่าบริการกล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งก็ต้องพยายามให้ต้นทุนในการขนส่งต่ำที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งเมื่อต้นทุนในการขนส่งต่ำแล้วการเรียกเก็บอัตราค่าบริการก็จะลดลงด้วย อันที่จะทำให้ผู้ใช้บริการประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียอัตราค่าบริการโดยสาร หรือค่าระวางด้วย ดังนั้นความประหยัดจึงถือเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

1.14.3 ความปลอดภัย เป็นสิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งในการขนส่งก็คือความปลอดภัย ซึ่งหมายถึง ความปลอดภัยของผู้โดยสารความปลอดภัยจากการสูญเสียวหรือเสียหายของสินค้าและบริการ ตลอดจนความปลอดภัยของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการขนส่งด้วยความปลอดภัย ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่สำคัญมากสำหรับระบบการขนส่ง ซึ่งถือได้ว่าผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียวและเสียหายในทุกสิ่งทุกอย่างที่เกิดขึ้นต่อสินค้าและบริการตลอดจนความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารอีกด้วย

1.14.4 ความสะดวกสบายและขนส่งที่ดี จะต้องมีความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นความสะดวกสบายของผู้โดยสารหรือความสะดวกในการขนส่งสินค้าตามนี้ได้ของผู้โดยสารนั้น จะต้องได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง เช่น อุปกรณ์ในการขนส่งทุกสิ่ง ทุกอย่าง ทุกประเภท นั้น จะต้องมีความปลอดภัยและใช้การได้ในอันวความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร ส่วนในด้านสินค้าและบริการนั้นจะต้องมีอุปกรณ์อันวความสะดวกต่างๆ ใว้อย่างครบถ้วน พร้อมทั้งจะนำมาใช้การเคลื่อนย้ายได้ทันที กล่าวได้ว่าการขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมีอุปกรณ์อันวความสะดวกต่างๆอย่างครบถ้วนและสมบูรณ์ เช่น บนรถไฟหรือเครื่องบินจะมีอุปกรณ์อันวความสะดวก

1.14.5 ความแน่นอนเชื่อถือได้และตรงต่อเวลา ในเรื่องนี้ถือเป็นเรื่องที่สำคัญอีกประการหนึ่งสำหรับการขนส่ง เพราะ การขนส่งที่ดีและมีประสิทธิภาพจะต้องมีกำหนดเวลาในการเดินทางที่แน่นอนเชื่อถือได้ และตรงต่อเวลากล่าวคือ จะต้องมีการกำหนดเวลาในการเดินทางใว้อย่างแน่นอนมีจำนวนเที่ยวที่วิ่งเวลาที่จะออกเดินทางจากต้นทางเวลาที่เดินทางถึง เวลาในการเดินทางเวลาที่ผ่านจุดที่สำคัญต่างๆ ซึ่งจะต้องมีระบุใไว้และจะต้องรักษาเวลาให้เป็นไปตามที่กำหนดใไว้จึงจะถือว่ามีความมีประสิทธิภาพ

1.15 ปัจจัยที่สำคัญสำหรับการขนส่ง

ในการประกอบกิจการทางด้านขนส่งนั้นมืองค์ประกอบหรือปัจจัยที่สำคัญดังต่อไปนี้

1.15.1 เส้นทางในการขนส่ง หมายถึงถนน แม่น้ำ ทะเล ทางรถไฟ และอากาศ เป็นต้น ซึ่งจะมีเส้นทางที่ใช้เดินทางเพื่อการขนส่ง ซึ่งอาจจะเป็นเส้นทางที่ไม่สามารถมองเห็นได้ เช่น เส้นทางบนอากาศหรือในทะเลมหาสมุทร เป็นต้น นอกจากนี้เส้นทางในการขนส่งอาจจะเป็นเส้นทางที่มีการใ้ใช้อยู่เป็นประจำหรือเป็นครั้งคราวหรืออาจจะเป็นเส้นทางที่ถูกกำหนดขึ้นตามความต้องการก็ได้

1.15.2 ยานพาหนะการขนส่งยานพาหนะในการขนส่ง ในที่นี้หมายถึงรถยนต์ ไฟ เรือ เครื่องบิน เส้นท่อและอื่นๆ หรืออาจแบ่งออกเป็นยานพาหนะในการเคลื่อนย้ายและอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและยานพาหนะเพื่อการส่งสินค้าและบริการหรืออาจจะเป็นยานพาหนะเพื่อการขนส่งสิ่งใดสิ่งเฉพาะก็ได้

1.15.3 อุปกรณ์ในการขนส่ง อุปกรณ์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการขนส่งในที่นี้ หมายถึง รถยกอุปกรณ์ขึ้นสินค้า เป็นต้น สำหรับอุปกรณ์ในการขนส่งนี้ก็อาจแบ่งออกเป็นอุปกรณ์ในการย้ายและยกขนสินค้า

1.15.4 สถานีในการขนส่ง เป็นสถานที่ซึ่งใช้สำหรับ จัดรับผู้โดยสาร หรือสินค้าและบริการ สำหรับการขนส่งแต่ละประเภท ซึ่งอาจจะเป็นสถานีต้นทาง หรือระหว่างเส้นทางก็ได้ จะเรียกชื่อสถานีในการขนส่งนี้ก็จะมีเรียกที่แตกต่างกันออกไป เช่น ท่าอากาศยาน ใช้สำหรับการขนส่งทางอากาศ ทาง เรือ ใช้สำหรับการขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีขนส่งสินค้าใช้สำหรับการขนส่งทางบก เป็นต้น

นอกจากปัจจัยที่สำคัญข้างต้นแล้ว ยังมีปัจจัยอื่นที่จะต้องพิจารณาอีก เช่น ผู้ประกอบการ ภาวะบีบข้อมบังคับและจัดการกิจการขนส่ง เป็นต้น จะต้องนำมาพิจารณาและถือว่าเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการประกอบกิจการด้านการขนส่งด้วย

1.16 การขนส่งกับแหล่งอุตสาหกรรม

การขนส่งถือได้ว่ามีส่วนสัมพันธ์และเกี่ยวข้องกับกิจการอุตสาหกรรมทุกอย่างทุกประเภท อุตสาหกรรมก็อาศัยการขนส่งเข้ามามีบทบาทพร้อมด้วยทั้งสิ้น ซึ่งอาจจะมีส่วนร่วมโดยตรงหรือโดยอ้อม ดังนั้นอัตราค่าบริการขนส่งจึงถือว่าเป็นต้นทุนในการผลิตชนิดหนึ่งด้วย ซึ่งอุตสาหกรรมบางประเภททุกคันทุกตอนจะรวมอัตราค่าบริการขนส่งรวมไว้ในราคาของสินค้าและบริการแทบทั้งสิ้น

1.17 ประเภทของการขนส่ง

การขนส่งในทั่วไปสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ การขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งแบ่งตามลักษณะของเส้นทางด้วยอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งแล้วเป็น 6 ลักษณะได้แก่ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางท่อ และการขนส่งแบบอื่นๆ การขนส่งมีความเจริญก้าวหน้าและมีพัฒนาการมากยิ่งขึ้น มีวิธีการขนส่งให้ผู้ประกอบการธุรกิจเลือกหลายวิธี ผู้ประกอบการธุรกิจจะต้องเลือกวิธีการขนส่งให้

เหมาะสมกับธุรกิจของตนเอง และประเภทของการขนส่งโดยส่วนประกอบของการขนส่ง ส่วนประกอบที่สำคัญของการขนส่งทางถนนมี 4 ส่วนคือ

1. เส้นทางในการขนส่งและสัมปทาน
2. อุปกรณ์ในการขนส่ง
3. สถานีการขนส่ง
4. ผู้ประกอบการหรือผู้ดำเนินการขนส่ง

1.16.1 การขนส่งทางถนนหรือทางรถยนต์

เป็นการขนส่งที่นิยมใช้กันมากที่สุดใน การขนส่งภายในประเทศเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวกที่สุด เพราะ สามารถส่งถึงจุดหมายได้โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากการเปลี่ยนพาหนะ มีความยืดหยุ่นในด้านเวลาค่อนข้างสูงรวดเร็ว และควบคุมเวลาได้ดีสามารถขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท ตั้งแต่ปริมาณน้อยไปจนถึงปริมาณมาก จำนวนเที่ยวที่ออกกรณีบ่อยครั้งตามที่ต้องการครอบคลุมพื้นที่การบริการขนส่งได้กว้างไกลกว่า แต่ก็มีข้อเสียคือ ถ้าปริมาณสินค้ามากหรือระยะทางไกล จะมีต้นทุนค่าขนส่งสูงกว่ารถไฟในระบบการบริหารแบบทันเวลาพอดีนิยมใช้ เพราะต้องขนส่งบ่อยๆ แต่ครั้งจำนวนไม่มากและต้องมีความเที่ยงตรงของเวลาค่อนข้างสูง บริษัทชั้นนำมีการขนส่งมากจะใช้บริษัทไอทีให้บริการตามสัญญาจากภายนอก เช่น ซีพี เซเว่น-อีเลฟเว่นจะใช้ไดนามิคโลจิสติกส์บริษัทในเครือซีเมนต์ไทยจะใช้การบริการด้านโลจิสติกส์จากซีเมนต์ไทยโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นบริษัทในเครือการขนส่งด้วยรถบรรทุกนี้มักจะใช้รวมกับการขนส่งวิธีอื่น เช่น การขนส่งโดยรถไฟแล้วขนส่งสินค้าลงมาถึงสถานีปลายทาง ก่อนที่จะขนขึ้นรถบรรทุกไปส่งถึงที่หมาย

การขนส่งทางถนนเริ่มมีมาตั้งแต่แรกเริ่มของมนุษย์สมัยโบราณการสร้างอารยธรรมต่างๆ ตลอดจนความเจริญของมนุษย์ส่วนใหญ่ ก็มาจากการขนส่งเริ่มด้วยมนุษย์เรารู้จักบุกป่าฝ่าดงฆ่าสัตว์และหาอาหาร เพื่อการดำรงชีพรู้จักการนำเอาอาหารอุปกรณ์ต่างๆติดตัวไปด้วย เช่น ถัง หีว สะพายแบกหรือหาม ต่อมารู้จักการใช้เลื่อนในการขนส่งสัมภาระต่างๆ รู้จักการนำเอาสัตว์มาเลี้ยงเพื่อเป็นอาหาร และใช้งาน โดยให้บรรทุกสิ่งของต่างๆ ต่อมารู้จักใช้ให้สัตว์เลี้ยงเหล่านั้นใช้เลื่อนให้เลื่อนไป ต่อมารู้จักการใช้หินหรือไม้กลมมาลองให้สัตว์เลื่อนให้ผ่านไปบนเบาะที่รองไว้เป็นทอดๆ รู้จักดัดแปลงมาใช้เหล็กแทนซึ่งในระยะแรกเริ่มนั้นก็มิสภาพ่างๆเป็นเกวียน เมื่อมีถนนหรือเส้นทาง

สำหรับให้เลื่อนหรือล้อเลื่อนต่างๆ สามารถวิ่งผ่านไปได้นับเป็นมีพัฒนาการเริ่มแรกของการขนส่งทางถนน

ต่อมาเมื่อการคิดประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้นจากนิโกลัส คโยต์ ได้นำเอาของจากไอน้ำไปประกอบเป็นรถยนต์ สามารถเคลื่อนด้วยพลังของไอน้ำ ต่อมาเมื่อผู้คิดและประดิษฐ์เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆเพิ่มมากขึ้น ก็ได้ถูกนำมาดัดแปลงอุปกรณ์ในการขนส่ง ต่อมาเมื่อการคิดค้นผลิตเครื่องจักรกลที่ใช้ น้ำมันขึ้นระหว่างปลายศตวรรษที่ 19 จึงเกิดเครื่องยนต์สันดาปภายใน และถูกนำมาใช้แทนรถยนต์ที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำทำให้รถยนต์เคลื่อนที่ด้วยเครื่องยนต์สันดาปภายในแพร่หลาย และนิยมใช้กันมาจนถึงปัจจุบัน

เส้นทางของการขนส่งทางรถยนต์ เส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ หรือถนนนั้น เป็นเส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถยนต์จะวิ่งบริการไปยังที่ต่างๆได้ถ้ามีถนนไปถึง ได้ถ้ามีวิวัฒนาการมานานแล้ว เป็นต้นมา โดยรู้จักการนำเอาวัสดุต่างๆมาใช้ในการสร้างเส้นทาง เช่น ใช้ดิน ใช้หิน ใช้ทราย ใช้กรวดและลูกรัง เป็นต้น ต่อมารู้จักใช้ถนนที่ราดยาง และพัฒนามาเป็นถนนคอนกรีตในที่สุดเส้นทางในการขนส่งทางรถยนต์ในปัจจุบันนี้ นอกจากจะอยู่บนพื้นดินธรรมดาแล้ว ยังมีการสร้างเป็นสะพานสร้าง เป็นอุโมงค์อยู่ใต้พื้นดิน ใต้น้ำ และอยู่เหนือพื้นดินอีกด้วยเส้นทางของการขนส่งทางรถยนต์อาจสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ถนนส่วนบุคคล และถนนสาธารณะ

ถนนส่วนบุคคล เป็นถนนที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือคณะบุคคลใดคณะบุคคลหนึ่งเป็นเจ้าของ โดยไม่ได้เปิดให้บุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องหรือไม่ได้รับอนุญาตใช้ และในการก่อสร้างตลอดจนการดูแลและบำรุงรักษา ถนนส่วนบุคคลนี้ผู้เป็นเจ้าของเป็นผู้รับผิดชอบทั้งสิ้น

ถนนสาธารณะ เป็นถนนที่บุคคลทุกคนจะสามารถใช้ได้โดยรัฐหรือหน่วยงานของรัฐ หรือเอกชนที่ได้มอบหมายเป็นผู้รับผิดชอบในการก่อสร้างซ่อมบำรุง และดูแลรักษาในการใช้เส้นทางนี้อาจจะให้ใช้โดยไม่ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมใดๆ หรืออาจจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางต่างๆก็ได้

นอกจากนี้เราสามารถแบ่งเส้นทางในอีกลักษณะ โดยแบ่งออกเป็น ถนนในเมือง และถนนที่อยู่ในเขตชุมชน ได้แก่

ถนนในเมือง เป็นถนนที่อยู่ในเขตชุมชนใช้ติดต่อเพื่อการขนส่งภายในเขตพื้นที่ของเมืองนั้นๆ

ถนนนอกเมืองหรือ ระหว่างเมือง เป็นถนนที่อยู่นอกเขตชุมชน ใช้ติดต่อกันระหว่างเมืองต่อเมืองชุมชนต่อชุมชน

ยานพาหนะของการขนส่งทางรถยนต์ ยานพาหนะสำหรับการขนส่งทางรถยนต์ก็มีวิวัฒนาการมานานแล้ว เช่นเดียวกับเส้นทางโดยเริ่มตั้งแต่การใช้เลื่อน ใช้เกวียน ใช้รถม้า หรือใช้กำลังสัตว์เป็นเครื่องชูดราคาเคลื่อนที่ไปได้ ต่อมาเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทนกำลังสัตว์และในที่สุดก็ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายในแทน โดยใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงสำหรับอุปกรณ์ของการขนส่งทางถนนก็มีมากมายหลายชนิดหลายประเภท เช่น รถจักรยาน รถจักรยานยนต์ รถยนต์

สำหรับการขนส่งทางถนนในประเทศไทยเรานั้น เริ่มมีการใช้รถเทียมม้าในรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในรัชกาลที่ 4 และได้ทรงโปรดเกล้าให้สร้างถนนขึ้นหลายสาย ทั้งในและนอกกำแพงพระนคร ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 รถเทียมม้าก็มีมากขึ้นและนิยมใช้กันมากยิ่งขึ้น บ้านเมืองเจริญขึ้นตามลำดับ มีประวัติว่ารถยนต์คันแรกที่เข้ามาในเมืองไทยเป็นของเจ้าพยาสุรศักดิ์ ต่อมากรมหลวงราชบุรีเป็นผู้นำมาเอาเข้ามาแล้วนำกล่าวถวายให้พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 หลังจากนั้นได้มีการสั่งเข้ามาอีกเป็นจำนวนมากและเป็นที่แพร่หลายนับแต่นั้นมารถยนต์ก็เริ่มมีการนำมาวิ่งแล้วใช้กันมากขึ้นในกรุงเทพฯ และเป็นเจ้าถนนมาจนถึงปัจจุบันนี้ ส่วนถนนที่สร้างนั้นถือได้ว่าถนนเจริญกรุงเป็นถนนสายแรก และต่อมา ก็มีถนนบำรุงเมือง ถนนเฟื่องนคร และถนนสายอื่นๆ อีกจนกระทั่งมีการถมคลองต่างๆ มาสร้างเป็นถนนจวบจนทุกวันนี้ ยานพาหนะซึ่งเป็นอุปกรณ์ของการขนส่งทางถนนแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ๆ คือ

รถยนต์โดยสาร เป็นรถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้งาน ด้านการขนส่งบุคคลอุปกรณ์เพื่อการขนส่งผู้โดยสารสร้างขึ้นมาเพื่อใช้งานด้านการขนส่งบุคคล เช่น รถยนต์นั่ง รถจักรยาน เป็นต้น

รถยนต์บรรทุก ไปรถยนต์ที่ใช้ในการบรรทุกขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอุปกรณ์เพื่อการขนส่งสินค้าและบริการ สร้างขึ้นมาเพื่อใช้งานด้านการขนส่งสินค้าและบริการ โดยทั่วไป หรือใช้เฉพาะอย่าง เช่นรถบรรทุกขนน้ำมัน เป็นต้น

ยานพาหนะองค์การขนส่งทางรถยนต์ ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา และถ้าเราพิจารณาตามลักษณะของการใช้งานแล้ว ยังอาจแบ่งออกได้เป็น

รถยนต์สาธารณะ หมายถึง รถที่ใช้รับจ้างขนส่งมีแบบรถยนต์ประจำทางในรถยนต์ไม่
ประจำทาง

รถยนต์บริการ เป็นรถที่ให้เช่าหรือรับจ้างเช่นรถบริการทัศนจรรถเช่า
รถยนต์ส่วนบุคคลและรถที่ใช้ในกิจการส่วนตัวเช่นรถเก๋งรถบรรทุกสินค้าส่วนบุคคล
สถานีของการขนส่งทางรถยนต์ สำหรับสถานีขนส่ง ส่งทางถนนนั้นก็อาจแบ่งออกได้
ดังนี้

1. สถานีสำหรับขนส่งผู้โดยสาร
2. สถานีขนส่งสินค้าและบริการ

สถานีในการขนส่งทางถนนนี้โดยทั่วไปจะมีอยู่แพร่หลายกระจายทั่วไปตามเส้นทางที่
การขนส่งทางถนนไปถึง โดยอาจจะมีสถานี ที่เป็นจุดใหญ่ๆ หรือจุดศูนย์กลางหรือจากต้นทางไป
ปลายทาง และจะมีสถานีระหว่างเส้นทาง ซึ่งอาจจะอยู่ในที่ชุมชนหรือในตัวเมืองหรือตามทางแยก โดย
ภายในสถานีขนส่งที่คึกคัก จะมีเครื่องอำนวยความสะดวก และเครื่องอุปกรณ์ต่างๆไว้คอยให้บริการแก่ผู้
ที่ใช้บริการตลอดเวลา เช่น ห้องพัก ห้องฝากสิ่งของ ร้านอาหาร โทรศัพท์ เป็นต้น

ข้อได้เปรียบของการขนส่งทางถนนหรือทางรถยนต์

1. สามารถให้บริการถึงบ้านได้ บริการได้ถึงที่โดยไม่ต้องมีการขนถ่าย ข้อนี้เป็นข้อ
ได้เปรียบอย่างเห็นได้ชัด การขนส่งด้วยวิธีอื่น เช่น รถไฟหรือเครื่องบิน ก็ยังต้องอาศัยรถยนต์อีกทอด
หนึ่ง

2. ขนส่งสินค้าได้ตลอดเวลาตามความต้องการของลูกค้า
3. มีความคล่องตัวสูงสะดวกรวดเร็วและบริการได้ทุกจุดตลอดระยะทาง
4. สามารถบริการได้ตลอดเวลา และทันเวลาไม่จำเป็นต้องมีหมายกำหนดเหมือน
รถไฟ หรือเครื่องบิน

5. ใช้ในการขนส่งได้ทุกระยะทางโดยเฉพาะระยะใกล้และปานกลาง
6. ใช้เชื่อมโยงหรือประสานกับการขนส่งประเภทอื่นๆ ที่ไม่สามารถไปถึงจุดหมาย
ได้โดยตรง การขนส่งที่มีขนาดเล็กที่สุด แคร่รถหนึ่งคันก็สามารถใช้ขนส่งได้แล้ว ตลอดจนการขยาย
กิจการทำได้ง่าย

7. สามารถลงทุนด้วยเงินจำนวนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งแบบอื่นเป็นแบบของการขนส่งที่มีขนาดเล็กที่สุดแค่รถ 1 คัน ก็สามารถขนส่งได้แล้วตลอดจนการขยายกิจการทำได้ง่าย
 8. มีผู้ประกอบการมากมายสามารถเลือกรับบริการได้
 9. การเลิกกิจการทำได้ง่ายผลเสียหายมีน้อย
 10. ไม่จำเป็นต้องใช้ผู้ที่มีความรู้ความชำนาญเฉพาะอย่างจึงสามารถขยายกิจการได้
- อย่างไม่ยุ่งยากบุคคลทั่วไปสามารถดำเนินการได้

ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางถนนหรือทางรถยนต์

1. บรรทุกได้เฉพาะของที่มีน้ำหนักไม่มากและรถจะมีความจุได้น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับเรือ
2. ความปลอดภัยมีน้อยเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
3. ไม่สามารถบรรทุกของหนักหรือมีปริมาณมากได้ หรือขนส่งสินค้าได้ปริมาณและขนาดจำกัด
4. ต้นทุนและค่าใช้จ่ายในระยะไกลจะสูงขึ้นเรื่อยๆ หรือค่าขนส่งสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟ
5. เป็นบริการที่เหมาะสมกับการขนส่งระยะทางใกล้ และปานกลางไม่เหมาะสำหรับการขนส่งในระยะไกล
6. มีการแข่งขันกันมาก เพราะ มีผู้ประกอบการได้มาก
7. กำหนดเวลาแน่นอนไม่ได้ขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรและดินฟ้าอากาศ

1.16.2 การขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถเคลื่อนย้ายสิ่งของและบุคคลไปได้ไกลด้วยต้นทุนการขนส่งต่ำ และมีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุสูงกว่าการขนส่งประเภทอื่น เพราะเครื่องที่อยู่ในเส้นทางที่สร้างขึ้นโดยเฉพาะนั่นเอง ลักษณะเด่นของการขนส่งทางรถไฟ คือการที่ขบวนรถไฟแต่ละขบวนสามารถพ่วงตู้บรรทุกหรือผู้โดยสารได้คราวละมากๆ จึงสามารถให้บริการโดยประหยัดเหมาะสมกับสินค้าน้ำหนักมาก ปริมาณมาก เลยบรรทุกเป็นระยะไกล สินค้าที่นิยม เช่น ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน น้ำมัน ตู้คอนเทนเนอร์เหมาะกับการขนส่งระยะทางไกล เพราะถ้าขนส่งระยะใกล้ จะถึงที่หมายช้ากว่ารถบรรทุกและต้องขนย้ายเปลี่ยนพาหนะ แต่ถ้าขนส่งระยะทางไกลจะใช้เวลาพอกัน แต่รถไฟมี

ข้อจำกัดที่ต้องวิ่งบนรางที่มีเส้นทางจำกัดตายตัว ทำให้ความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อย นอกจากนี้ยังมีข้อเสียคือ มักล่าช้าบ่อยคุณภาพของการบริการค่อนข้างต่ำเวลาออกรถกำหนดตายตัวไม่สามารถเปลี่ยนแปลงปรับความต้องการได้

การขนส่งทางรถไฟ มีมานานแล้วตั้งแต่สมัยโบราณเกิดขึ้นหลังจากยุคที่มนุษย์เรารู้จักใช้วงล้อเข้ามาช่วยในการขนส่งในระยะเริ่มแรก ใช้แรงสัตว์ เช่น ม้า วัว ควาย ช้าง ลา เป็นต้น ให้เคลื่อนที่ไปตามตารางที่กำหนดไว้โดยวงล้อนั้นให้ทำได้ ต่อมาก็วิวัฒนาการมาเรื่อยๆ รู้จักใช้เหล็กแทนไม้ และมีการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้แทน กำลังการขนส่งทางรถไฟนี้ เป็นการขนส่งประเภทที่ถือว่าเป็นประเภทบุกเบิก ของการขนส่งกับทุกๆประเภท ก่อนที่การขนส่งประเภทอื่นๆ จะเจริญประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรก ที่มีการขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้น ต่อมาได้แพร่หลายไปยังประเทศต่างๆ ทั้งยุโรป อเมริกาและทั่วโลก

เส้นทางของการขนส่งทางรถไฟ เส้นทางสำหรับการขนส่งทางรถไฟ มีการพัฒนามาตั้งแต่เริ่มมีรถไฟเกิดขึ้น โดยใช้ไม้ทำเป็นราง เพื่อให้รถวิ่งไปได้ ต่อมาก็ได้ดัดแปลงเป็นใช้เหล็กแทนทางรถไฟ ต้องมีการสร้างเฉพาะเป็นพิเศษของตัวเอง ไม่สามารถใช้ร่วมกับการขนส่งแบบอื่นๆ ได้ ทางรถไฟจะต้องมีหมอนรองทางรถไฟไว้ซึ่งแต่เดิมาก็ใช้ไม้เป็นหมอนรองรางรถไฟ แต่ปัจจุบันก็เปลี่ยนมาใช้วัสดุอื่นแทน คือใช้คอนกรีตแทนหมอนไม้

เส้นทางรถไฟแต่ละสายก็สร้างขึ้นตามความต้องการทางเศรษฐกิจ การเมืองและสังคม ความยาวของแต่ละสายไม่เท่ากัน ส่วนทางด้าน การเดินรถไฟมี 2 ระบบคือ ระบบ การเดินรถไฟบนทางเดี่ยว และระบบการเดินรถไฟบนทางคู่ ซึ่งมีระบบที่แตกต่างกัน คือระบบการเดินรถบนทางเดียวนั้นรถที่เดินสวนทางกัน จะต้องเชื่อมกัน ในสถานีใดสถานีหนึ่ง ซึ่งหากรถไฟขบวนใดขบวนหนึ่งเกิดความล่าช้าเสียเวลา จำเป็นต้องเปลี่ยนรางกันใหม่ จะทำให้ขบวนอื่นที่เดินตามกำหนดเวลาพลอยล่าช้าไปด้วย ซึ่งในประเทศไทยระบบรางเป็นแบบไม่เป็นมาตรฐานสากล เพราะ ความกว้างระหว่างรางเพียง 1 เมตร ซึ่งมาตรฐานโลกประมาณ 1.45 เมตร

2. ยานพาหนะของการขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ รถไฟ หรือขบวนรถไฟนั่นเอง ซึ่ง ยานพาหนะของการขนส่งทางรถไฟประกอบด้วย

2.1 รถไฟ (หัวจรวด) ใช้เพื่อการขับเคลื่อนลากจูงให้ขบวนรถไฟวิ่งได้

2.2 ตู้รถไฟบรรทุกผู้โดยสาร ใช้สำหรับบรรทุกผู้โดยสาร

2.3 รถไฟบรรทุกสินค้าและบริการใช้สำหรับบรรทุกสินค้าและบริการต่างๆ

โดยทั่วไปมีผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟก็สามารถที่จะแบ่งออกได้เป็นสามลักษณะดังนี้

1. ผู้ประกอบการของรัฐเป็นกิจการที่รัฐเป็นผู้ลงทุนและดำเนินกิจการเองทั้งหมด
2. รถไฟผู้รับอนุญาต หมายถึง กิจการรถไฟซึ่งรัฐบาลอนุญาตให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการจัดสร้างและบริการเดินรถภายใต้การควบคุมของรัฐในประเทศไทย รัฐบาลยังไม่ได้อนุญาตให้เอกชนทำอย่างเต็มที่ แต่มีกรณีที่มีการร่วมมือกับเอกชน เช่น บริษัทปูนซีเมนต์ได้ตกลงกับการรถไฟทำราง พิเศษเพื่อขนส่ง ซีเมนต์เข้าสู่โรงงานแต่ค่าระวางในการขนส่งก็ยังจ่ายให้ทางการรถไฟ

3. รถไฟเฉพาะ หมายถึง กิจการรถไฟที่ได้สร้างขึ้นเฉพาะ เพื่อใช้กับกิจการใดกิจการหนึ่งโดยไม่ได้เก็บค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกสินค้า เช่น รถไฟของบริษัทป่าไม้หรือเหมืองแร่

ข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางรถไฟ

1. ประหยัดสามารถบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าได้ครั้งละมากๆ
2. สามารถปรับตัวตามปริมาณที่บรรทุกได้โดยสามารถเพิ่มน้ำหนักตัวได้ง่าย ทำให้สามารถปรับตัวตามปริมาณการขนส่งได้ง่าย

3. สะดวกเพราะมีตู้หลายชนิดให้เลือกเพื่อความเหมาะสมกับสินค้า
4. มีความปลอดภัยมากที่สุดในแง่ปลอดภัยจากอุบัติเหตุ
5. เป็นบริการที่เหมาะสมสำหรับระยะทางปานกลาง และไกลๆ เพราะ ในระยะไกลๆที่ทางรถไฟสามารถไปถึงนั้น ค่าขนส่งสินค้าต่อหน่วยจะต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับทางรถยนต์ที่คิดตามระยะทาง

6. ผลกระทบจากดินฟ้าอากาศน้อยกว่าการขนส่งแบบอื่นๆ

ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางรถไฟ

1. มีความคล่องตัวน้อยกว่าแบบอื่น มีข้อจำกัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถขนส่งสินค้าถึงบ้านได้ ผู้รับสินค้าต้องมารับที่สถานีรถไฟจึงส่งสินค้าและผู้โดยสารได้จำกัดเพียงที่สถานีและตามเส้นทางที่หลังรถไฟวิ่งไปถึงเท่านั้น

2. ไม่สามารถบริการได้แบบถึงประตูบ้านการขนถ่ายสินค้าไม่ค่อยสะดวก เพราะต้องขนสินค้าไปยังสถานีรถไฟและรับสินค้าจากสถานีเองเช่นกัน จึงต้องอาศัยการขนส่งประเภทอื่นๆ ประกอบหากสถานีต้นทางหรือปลายทางอยู่ห่างจากแหล่งที่ต้องการขนสินค้า

3. ไม่เหมาะสมกับผู้ส่งสินค้าน้อยปริมาณน้อย

4. เป็นกิจการที่ต้องลงทุนมหาศาลใช้เงินลงทุนสูงเป็นกิจการขนาดใหญ่

5. ความยืดหยุ่นมีน้อยเพราะมีเส้นทางตายตัวต้องอาศัยการขนส่งอื่นเข้ามาช่วย

6. การเลิกกิจการทำให้เสียหายมาก

1.16.3 การขนส่งทางน้ำ

เป็นวิธีขนส่งที่ค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด มักใช้สินค้าที่ราคาต่อหน่วยไม่สูง มีปริมาณและน้ำหนักมาก เช่น ข้าว ทรายเรือบรรทุกสินค้ามักมีระวางความจุสูง บรรทุกของได้มาก เหมาะกับการขนส่งระยะไกล แต่มีข้อจำกัดหลายประการคือ ก่อนข้างลำน้ำ และเส้นทางขนส่งที่จำกัดเป็นของทะเลแม่น้ำที่เป็นแหล่งน้ำเท่านั้น อย่างไรก็ตามการขนส่งโดยเรือเป็นวิธีที่นิยมใช้แพร่หลายที่สุดในการค้าระหว่างประเทศ

การขนส่งทางน้ำ เริ่มตั้งแต่มนุษย์เราริเริ่มว่ายน้ำข้ามลำธาร ต่อมารู้จักการใช้แผ่นไม้และขอนไม้เป็นอุปกรณ์ในการขนส่งทางน้ำ หลังจากนั้นรู้จักการขุดต้นไม้อให้เป็นเรือ เพื่อใช้ขนส่งคนและสิ่งของต่างๆ ข้ามลำธารหรือคลองไปตามลำน้ำ เมื่อมีการคิดประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้น ก็ถูกดัดแปลงมาใช้เป็นเรือที่เคลื่อนด้วยพลังไอน้ำ หรือเครื่องจักรแทนกำลังลมหรือพาย นอกจากนั้นยังรู้จักการนำเอาวัสดุอื่นเช่นเหล็กมาใช้ต่อเรือแทนไม้วิวัฒนาการของการขนส่งทางน้ำได้มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลาที่มีการปรับปรุงสมรรถภาพต่างๆ

สำหรับการขนส่งทางน้ำในประเทศไทยก็มีมานานแล้ว ตั้งแต่สมัยสุโขทัยกรุงศรีอยุธยา สมัยกรุงธนบุรี และต่อมาจนถึงสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในสมัยก่อนได้ทำการติดต่อค้าขายด้วยการขนส่งทางน้ำกับประเทศจีน และญี่ปุ่น โดยใช้เรือสำเภาและต่อมาได้เปลี่ยนเป็นใช้เรือกลไฟแทนเรือสำเภาในสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 4 ต่อมาจอมพลเรือสมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์พิชิตได้ทรงจัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามขึ้น ถือว่าเป็นการเปิดศักราชพาณิชย์นาวีสยามใหม่ขึ้น เพื่อดำเนินธุรกิจเดินเรือภายในประเทศและต่างประเทศจวบจนกระทั่งทุกวันนี้ การขนส่งทางน้ำแยกออกเป็น 2 ลักษณะดังนี้

1. การขนส่งทางลำน้ำเป็นการขนส่งโดยใช้ลำน้ำในประเทศไทยสมัยก่อน การขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญที่สุดและยังเป็นการขนส่งที่ประหยัดที่สุด ในระยะหลังนี้การขนส่งประเภทอื่น เช่น การขนส่งทางบกหรือทางอากาศมีบทบาทมากขึ้นการขนส่งทางน้ำจึงลดความสำคัญลง

2. การขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบที่สำคัญระหว่างการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออก จะใช้การขนส่งทางทะเลประมาณร้อยละ 90 การขนส่งทางทะเลจึงมีการพัฒนาขึ้นเรื่อยๆ และมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเท่าๆกับการค้าระหว่างประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น

การขนส่งทางน้ำนอกเหนือจาก 2 ประเภทนี้แล้ว สำหรับประเทศไทยมีการขนส่งทางน้ำอีกประเภทหนึ่งคือ การขนส่งเรือชายฝั่ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างเกาะกับชายฝั่ง โดยใช้เรือซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรทั้งๆที่มีมานานแล้ว

เส้นทางของการขนส่งทางน้ำ เส้นทางของการขนส่งทางน้ำโดยส่วนใหญ่ก็คือ แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลและมหาสมุทร โดยถ้าเราพิจารณาแบ่งออกเป็นประเภทได้ดังนี้

1. เส้นทางเดินเรือภายในประเทศ ได้แก่ ในประเทศก็มีแม่น้ำสำคัญหลายสาย เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำท่าจีน เป็นต้น

2. เส้นทางเดินเรือตามชายฝั่ง เป็นเส้นทางเลียบชายฝั่งของทะเลประเทศนั้นๆ สำหรับประเทศไทยมีชายฝั่งด้านมหาสมุทรอินเดีย และอ่าวไทย

3. เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศเป็นการเดินเรือตามเส้นทางการค้าของโลก เพื่อขนส่งระหว่างประเทศต่างๆ หรือระหว่างทวีป เส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศนี้มีเส้นทางที่สำคัญอยู่ 8 เส้นทาง

ขนส่งอุปกรณ์สำหรับการขนส่งทางน้ำ คือ เรือ แพ ซึ่งเราใช้กันมาตั้งแต่สมัยโบราณ โดยมีการพัฒนาให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วเป็นสำคัญ ทั้งนี้โดยการนำเอาเทคโนโลยีต่างๆ มาดัดแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่เดิมเราใช้ขอนไม้เป็นอุปกรณ์นำมาผูกรวมกันเป็นแพ รู้จักนำไม้มาขุดให้เป็นเรือ นำเอาเหล็กมาทำเป็นเรือแทนไม้และใช้เครื่องจักรเครื่องยนต์ต่างๆเป็นอุปกรณ์ช่วยให้อุปกรณ์ได้รวดเร็ว จึงสามารถแบ่งประเภทของเรือออกได้เป็นสองประเภทใหญ่ๆคือ เรือที่ไม่ได้ใช้เครื่องจักรกล และเรือที่ใช้เครื่องจักรกล

ถ้าพิจารณาในแง่ของลักษณะของการขนส่งแล้วอุปกรณ์สำหรับการขนส่งทางน้ำสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ เรือโดยสาร เรือสินค้าและเรือเฉพาะกิจ

สถานีสำหรับการขนส่งทางน้ำ สถานีสำหรับการขนส่งทางน้ำก็คือ ท่าเรือ เป็นสถานที่สำหรับจอดเรือ เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าและบริการ ตลอดจนผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังเป็นสถานที่ที่ต้องอำนวยความสะดวกให้เรือที่เข้ามาจอดด้วย ดังนั้นถ้าเรือจะมีหน้าที่สำคัญอยู่ 2 ประการ คือ

1. การให้บริการแก่ผู้โดยสารและสินค้า เช่น บริการยกขนสินค้าบริการ เก็บรักษาสินค้าการคลังสินค้าด้านการพิทักษ์การศุลกากร และตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น

2. การให้บริการแก่เรือ เช่น บริการนำร่อง บริการเรือลากจูง บริการกู้เรือ บริการน้ำ บริการน้ำมัน การให้บริการด้านเสบียงอาหาร บริการซ่อมเรือ การซ่อมบำรุง เป็นต้น

ท่าเรือนั้นก็จะมีทั้งท่าเรือทั่วไป ซึ่งเรือขนาดเล็กจะให้ท่าเรืออยู่และจะอยู่ใกล้สถานที่สำคัญๆ สำหรับเรือขนาดใหญ่หรือเรือเดินทะเลนั้น ก็จะใช้ท่าเรือน้ำลึก นอกจากนี้ก็ยังมีท่าเรือเฉพาะกิจซึ่งใช้สำหรับเรือบางชนิดอีกด้วย

จากการที่ท่าเรือต้องให้บริการแก่ผู้โดยสารสินค้าและเรือแล้วควรพิจารณาว่าท่าเรือที่ดีนั้นควรประกอบด้วยระบบอำนวยความสะดวกดังต่อไปนี้

1. ถ้าเทียบเรือและที่จอดเรือ
2. บริการเรื่อนำร่องและเรือลากจูง
3. โรงพักสินค้าหรือคลังเก็บสินค้า
4. อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการยกขนสินค้า
5. อุ้บริการซ่อมและบำรุงรักษาเรือ
6. บริการน้ำจืดและเชื้อเพลิง
7. หน่วยงานด้านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร
8. การขนส่งประเภทอื่นที่เชื่อมโยงเช่นถนนทางรถไฟ
9. การให้บริการอื่นๆ เช่น สโมสรสถานที่พักผ่อนอาคารที่พัก เป็นต้น

ข้อได้เปรียบของการขนส่งทางน้ำ

1. การขนส่งทางน้ำไม่ต้องเสียค่าปรับปรุงหรือบำรุงซ่อมแซมเส้นทาง เพราะ เป็นส่วนที่เกิดจากธรรมชาติและหลักเป็นผู้จัดการดูแล

2. สามารถขนส่งได้ปริมาณครั้งละมากๆ เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากที่
ต้องขนส่งในระยะไกล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าระหว่างประเทศ

3. อัตราค่าบริการขนส่งจะถูกกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ
4. มีความปลอดภัย
5. การใช้เส้นทางในการขนส่งไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ยกเว้นคลองขุด

ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางน้ำ

1. ความล่าช้าโดยเปรียบเทียบ และการขนส่งทางน้ำจะล่าช้ากว่าการขนส่งประเภท
อื่น

2. เส้นทางเดินเรือบางแห่งสามารถใช้ได้เป็นฤดูกาลเท่านั้น เช่น ทางเหนือของยุโรป
ในฤดูหนาว น้ำอาจจะแข็งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

3. ถูกแรงกระทบจากธรรมชาติมาก เช่น เกิดมรสุมหรือน้ำแห้งน้ำท่วม ซึ่งเป็น
อุปสรรคต่อการเดินเรือในฤดูน้ำลดหรือฤดูร้อนน้ำอาจมีน้อย ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งเพราะเรือ
เกยตื้นได้

4. การขนส่งทางน้ำต้องอาศัยการขนส่งทางอื่นต่อไปอีก ไม่สามารถส่งสินค้าถึง
แหล่งผู้รับสินค้าได้

5. ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ขึ้นอยู่กับภูมิอากาศ และภูมิ
ประเทศ

การขนส่งทางน้ำจำเป็นต้องอาศัยหน่วยงานอื่นๆ เข้ามาเกี่ยวข้องด้วยนอกเหนือจากหน่วยงานด้านตรวจ
คนเข้าเมืองแล้วศุลกากรแล้ว ก็ยังมีหน่วยงานอื่นๆอีก เช่น ในงานด้านการพยากรณ์ลักษณะอากาศ
หน่วยงานด้านการประกันภัยทางทะเล และหน่วยงานด้านการติดต่อสื่อสาร เป็นต้น

1.16.4 การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่ให้ความรวดเร็วมากกว่าประเภทอื่นๆ และ
สามารถขนส่งสินค้าในระยะทางไกลๆ ได้อย่างรวดเร็วเป็นวิธีที่รวดเร็วที่สุด แต่ก็มีราคาแพงที่สุด จึง
นิยมใช้กับการขนส่งที่มีข้อจำกัดทางด้านเวลา เช่น การส่งเชื้ออะไหล่ด่วนพิเศษ เป็นต้น ค่าขนส่งต่อ
หน่วยของน้ำหนักที่ค่อนข้างสูง ทำให้การขนส่งทางอากาศใช้กับสินค้าที่มีน้ำหนักเบา การขนส่งทาง

อากาศจะมีกำหนดเวลาตามเที่ยวบินพาณิชย์ เพราะ สินค้าที่บรรทุกทางเครื่องบินจะเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องบินพาณิชย์ด้วยจึงทำให้เวลาขนส่งมีความแน่นอนสูง

การขนส่งทางอากาศเกิดขึ้นมาจากการคิดฝันของมนุษย์ที่ต้องการจะบินไปไหนก็ได้ เหมือนนก และเกิดจากการที่มนุษย์เรารู้จักการเล่นว่าว จึงพยายามคิดที่จะทำให้ความฝันเป็นจริงขึ้นมาให้ได้

สินค้าที่เหมาะสมกับการขนส่งทางอากาศสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. สินค้าที่เก็บไว้ได้ไม่นาน ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเกษตรกรรมซึ่งเน่าเสียได้ง่าย ได้แก่ ผลไม้สด ดอกไม้สด ต้นไม้ สัตว์มีชีวิตและ เสื้อผ้าตามสมัยนิยม เป็นต้น
2. สินค้าประเภทต้องการความรีบด่วนเพื่อให้ทันต่อเหตุการณ์หรือความต้องการ ได้แก่ เครื่องช่วยเหลือนบรรเทาทุกข์ ที่จะมอบให้แก่ผู้ได้รับความเดือดร้อนจากภัยธรรมชาติหรือสงคราม เป็นต้น
3. สินค้าที่ต้องการอย่างฉุกเฉิน ได้แก่ สินค้าที่มีความต้องการอย่างปัจจุบันทันด่วน เป็นต้น เครื่องจักรของโรงงานอุตสาหกรรมแห่งหนึ่งเกิดเสียไม่สามารถใช้งานได้ และต้องการอะไหล่เพื่อเปลี่ยนโดยด่วน
4. สินค้าประจำวัน ได้แก่ หนังสือพิมพ์ เอกสาร และวารสาร เป็นต้น

ข้อได้เปรียบของการขนส่งทางอากาศ

1. สะดวกรวดเร็วที่สุดมีความเร็วสูง ทำให้ใช้เวลาในการขนส่งน้อย ประหยัดเวลาในการเดินทาง
2. สามารถขนส่งกระจายไปทั่วถึงได้อย่างกว้างขวางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และขนส่งไปยังถิ่นทุรกันดารที่การขนส่งทางอื่นเข้าไปไม่ถึง
3. เส้นทางการเดินทางคือ อากาศ ดังนั้นไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษามันทางถนนหรือรถไฟ
4. การขนส่งทางอากาศอาจเป็นการขนส่งที่ราคาถูกได้ ถ้าคำนึงถึงต้นทุนรวมตัวอย่างเช่น เครื่องจักรที่จะนำมาใช้เมื่อขนส่งทางอากาศต้องเสียค่าขนส่งแพง แต่ได้รับเครื่องจักรภายในหนึ่งสัปดาห์ และสามารถนำมาใช้ผลิตสินค้าได้ทันที มีผลประโยชน์มาใช้แทนที่จะเสียเวลาส่งมาทางเรือซึ่งต้องใช้เวลาเป็นเดือน ทำให้เสียโอกาสที่จะเพิ่มรายได้ไปการขนส่งทางอากาศอาจเป็นการขนส่งที่ราคา

ถูกได้ถ้าคำนึงถึงต้นทุนรวม ตัวอย่างเช่น เครื่องจักรที่จะนำมาใช้เมื่อขนส่งทางอากาศต้องเสียค่าขนส่งแพง แต่ได้รับเครื่องจักรภายในหนึ่งสัปดาห์และสามารถนำมาใช้ผลิตสินค้าได้ทันที มีผลประโยชน์มาใช้แทนที่จะเสียเวลาส่งมาทางเรือ ซึ่งต้องใช้เวลาเป็นเดือน ทำให้เสียโอกาสที่จะเพิ่มรายได้ไป

5. สินค้าแบบใหม่ๆ โดยเฉพาะสินค้าประเภทแฟชั่น สามารถส่งไปถึงตลาดในที่ต่างๆทั่วโลกได้ในเวลาอันรวดเร็ว

6. ไม่ต้องพะวงถึงปัญหาการลักขโมยมากนัก เนื่องจากการส่งจากต้นทางถึงปลายทางใช้เวลาเพียงเล็กน้อย

7. มีความต้องต่อเวลาและมีการกำหนดเวลาที่แน่นอน

8. เหมาะกับการขนส่งระยะไกลๆ

9. เหมาะกับการขนส่งสินค้าที่เสียหายจำเป็นต้องถึงปลายทางรวดเร็ว

10. ขนส่งได้หลายเที่ยวในแต่ละวัน เพราะ เครื่องบินขึ้นลงได้รวดเร็ว

ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางอากาศ

1. อัตราค่าระวางสูง อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศกำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ โดยคิดอัตราค่าขนส่งจากสนามบินหนึ่งไปยังสนามบินหนึ่ง เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าระวางการขนส่งทางอากาศกับอัตราค่าระวางขนส่งสินค้าทางอื่นแล้ว จะเห็นได้ว่าอัตราค่อนข้างสูง ทั้งนี้เนื่องจากการดำเนินงานด้านบริหารการขนส่งทางอากาศผู้ประกอบการต้องลงทุนและเสียค่าใช้จ่าย ในการดำเนินงานค่อนข้างสูง ดังนั้นจึงมีผลทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้าทางอากาศสูงกว่าอัตราค่าขนส่งทางอื่นๆ

2. เทคนิคการบินต้องใช้บุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญมากเฉพาะ และมีจำนวนน้อย

3. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนส่งทางอากาศสูง และการลงทุนสูง

4. การบินขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ

5. การบินระหว่างประเทศต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศ เพราะเส้นทางการบินเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ

6. การลงทุนสูงใช้เทคโนโลยีต่างๆมาก

7. มีความเสี่ยงสูงมากกว่าความปลอดภัยน้อยกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ

8. จำกัดขนาด และน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกจะมีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากไม่ได้
9. บริการขนส่ง ได้เฉพาะเมืองที่มีท่าอากาศยานเท่านั้น
10. การลงทุนและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอุปกรณ์สูง

1.16.5 การขนส่งทางท่อ

เส้นทางสำหรับการขนส่ง การขนส่งด้วยระบบท่อในปัจจุบัน มีบทบาทอย่างมากในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซธรรมชาติ ดังนั้นการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย (ปตท.) จำกัด (มหาชน) จึงได้มีการประสานงานกับภาคเอกชน ที่ทำธุรกิจค้าน้ำมันจัดตั้งบริษัทท่อส่งปิโตรเลียมไทย จำกัด และกลุ่มธุรกิจก๊าซธรรมชาติ นอกจากนั้นบริษัทการบินไทย จำกัด มหาชนก็ได้จัดตั้งระบบโครงข่ายท่อ FPT เพื่อให้บริการในการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซธรรมชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โครงข่ายท่อส่งน้ำมันในประเทศไทยมี 2 ส่วนด้วยกัน คือ โครงข่ายท่อส่งน้ำมัน FPT (บางจาก-บางปะอิน) และโครงข่ายท่อส่งน้ำมัน THAPPLINE ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งทางท่อจะมี 2 ประเภทใหญ่ๆ ก็คือ ผู้ประกอบการที่เป็นของรัฐ และผู้ประกอบการเอกชนโดยทั่วไป และการขนส่งทางท่อเท่าที่เป็นกันอยู่ เช่น กิจการน้ำกินน้ำใช้ กิจการน้ำมันปิโตรเลียม การขนส่งแก๊ส เป็นต้น

อุปกรณ์สำหรับการขนส่งการขนส่งทางท่อ นับได้ว่าเป็นระบบของการขนส่งที่ถือว่ามีประสิทธิภาพอย่างยิ่ง โดยทำให้เกิดความมั่นใจในการขนส่ง และเป็นไปอย่างปลอดภัย และถือว่าเป็นระบบการขนส่งที่ผิดกับการขนส่งประเภทอื่นๆ กล่าวคือการขนส่งแบบอื่นนั้นจะต้องมีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ต้องเคลื่อนที่ในขณะที่ทำการขนส่งแต่สำหรับการขนส่งทางทอนั้น ปรากฏว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งไม่ต้องเคลื่อนที่ นอกจากนี้การขนส่งทางท่อจะใช้กับการขนส่งสินค้าและบริการเท่านั้น และสินค้าที่ทำการขนส่งนั้นจะต้องเป็นของเหลวหรือก๊าซ เป็นต้น

1.16.6 การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์

การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ เป็นการพัฒนาการขนส่งอีกคันหนึ่งด้วยการบรรจุสินค้าที่จะขนส่งลงในตู้ หรือกล่องเหล็กขนาดใหญ่ที่เรียกว่า คอนเทนเนอร์แล้วทำการขนส่งโดยรถบรรทุกรถไฟ หรือเครื่องบินไปยังจุดหมายปลายทาง โดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้ระหว่างทำการขนส่งเที่ยวนั้น ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ต้องสร้างมาจากเหล็กที่ทนทานต่อสภาพลมฟ้าอากาศ สามารถ

วางไว้กลางแจ้งได้โดยปกติจะสร้างให้มีลักษณะแข็งแรงมาก เพื่อให้ทนทานต่อการยกขนถ่ายสินค้า และสลับเปลี่ยนบรรทุกระหว่างรถบรรทุกรถไฟ หรือเรือในการเคลื่อนย้ายตู้นี้จะใช้บันจันในการขนย้าย และจากคุณสมบัติดังกล่าว ตู้คอนเทนเนอร์จึงสามารถวางสินค้าชำรุดเสียหายได้เป็นอย่างดี

ชนิดของตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เป็นตู้สี่เหลี่ยมพื้นผ้า กว้าง 8 ฟุตสูง 8 ฟุตยาว 20, 25, 40, 45 ฟุต ทำจากเหล็กหรืออลูมิเนียมที่ได้รับการพ่นกอย่างดี กันไม่ให้ น้ำเข้าในตู้ได้ใช้สำหรับบรรทุกสินค้าซึ่งสามารถแบ่งได้ 3 ชนิด คือ

1. ตู้แห้งหรือตู้สินค้าทั่วไป เป็นตู้ที่ไม่มีแผ่นขนวนอยู่ด้านไหน ไม่มีเครื่องทำความ เย็นติดตั้งหน้าตู้ ใช้บรรทุกสินค้าแห้งหรือสินค้าทั่วไป

2. ตู้ควบคุมอุณหภูมิแบ่งได้ดังนี้ -ตู้ห้องเย็น จะมีเครื่องทำความเย็น ในตู้ภายใน ระบบขนวนทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนจากภายนอกเข้าสู่ด้านใน นิยมเก็บผักสดผลไม้ -ตู้ขนวน ภายในจะระบายขนวนด้วยโฟมทุกด้าน เพื่อป้องกันความร้อนแพกเข้าสู่ตู้นิยมบรรทุกผัก -ตู้ระบายอากาศ เหมือนกับตู้เย็นแต่มีพัดลมมาแทนเครื่องทำความเย็นพัดลมจะดูดคาร์บอนไดออกไซด์ที่ระเหยออกจากตู้ สินค้า

3. ตู้พิเศษได้แก่ ตู้แทงเกอร์ หรือตู้บรรจุของเหลว ตู้เปิดหลังคา ตู้แพลตฟอร์ม ตู้เปิด ข้าง ตู้บรรทุกรถยนต์ ตู้บรรทุกหนังเค็ม ตู้สูง หรือจัมโบ้

ประโยชน์ของตู้คอนเทนเนอร์

1. ทำให้ขนถ่ายสินค้าได้รวดเร็ว
2. ลดความเสียหายของสินค้าที่ขนส่ง และป้องกันการถูกโจรกรรมได้
3. ประหยัดค่าใช้จ่าย
4. สามารถขนส่งได้ปริมาณมาก
5. การส่งจองเรือระวางเพื่อขนส่งสินค้าทำได้สะดวก
6. ตรวจสอบสินค้าได้ง่าย

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้านั้นมักจะบรรจุในตู้สินค้าเพื่อความปลอดภัยของสภาพสินค้า จากการขนส่ง ซึ่งอาจมีกระทบกระทั่งแก่สินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ ก็สามารถใส่ตู้สินค้าที่ปรับ อุณหภูมิได้ นอกจากนั้นตู้สินค้ายังสามารถย้ายได้ด้วยวิธีที่เป็นมาตรฐาน คือ ใช้บันจันยก จึงมีการใส่ตู้ สินค้าในการขนส่งสินค้าในปริมาณสูงกับการขนส่งทางรถบรรทุกรถไฟ เรือเดินสมุทร ตลอดจน

เครื่องบิน ซึ่งการเคลื่อนย้ายจากพาหนะอย่างหนึ่งไปสู่พาหนะอีกอย่างหนึ่ง ก็สามารถทำได้ง่าย การขนส่งที่ไม่เต็มขนาดของรถบรรทุก หรือรถไฟ มักจะก่อให้เกิดต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยที่สูง ทำให้ต้องมี การขนส่งสินค้าหลายประเภทที่มีเส้นทางการเดินทางเดียวกันไปด้วยกัน เพื่อช่วยกันเฉลี่ยค่าขนส่งต่อหน่วย เรียกว่า Freight consolidation ทั้งจับไปแล้วจับกลับ ซึ่งจะทำได้ทำให้สามารถมีจำนวนเที่ยวรถที่ออกไปไม่ต้องรอให้มีคำสั่งซื้อสินค้าชนิดเดียวกัน เต็มคันรถเพื่อประหยัดค่าขนส่งวิธีการขนส่งมักจะต้องใช้ผสมกันหลายวิธี ซึ่งวิธีการที่มีต้นทุนการขนส่งรวมต่ำสุดต้องอาศัยการคำนวณเฉพาะกรณีไป

1.16.7 การขนส่งหลายรูปแบบ (multimodal transport)

การขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึง การขนส่งสินค้าจากผู้ส่งไปถึงผู้รับ ที่ใช้การขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งอาจจะเป็นการผสมกันระหว่างการขนส่งทางบก ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ หรือทางท่อก็ได้ เพื่อให้สามารถนำสินค้าไปถึงผู้รับได้ตามที่ต้องการ

การขนส่งหลายรูปแบบ ลักษณะที่สำคัญมี 5 ลักษณะ คือ การขนส่งทางรถไฟและทางถนน ทางน้ำและทางถนน หรือทางรถไฟทางถนนและทางอากาศ ทางน้ำและทางอากาศ และการขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน

ในการพิจารณาเลือกใช้รูปแบบการขนส่ง ไม่ว่าจะ เป็นรูปแบบเดียวหรือหลายรูปแบบก็ตาม ควรจะต้องเข้าใจและคำนึงถึงความรวดเร็ว ความแน่นอน และอัตราค่าระวางของการขนส่งแต่ละรูปแบบ ที่จะทำให้อุปกรณ์การขนส่งที่เลือกใช้มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพสูง และค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำอันเป็นองค์ประกอบสำคัญ ที่ทำให้สามารถใช้อุปกรณ์การขนส่งเพื่อใช้ในการแข่งขันวงการธุรกิจได้ (ดร.ค่านาย อภิปรัชญาสกุล : 2546)

2. ความรู้เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์

2.1 ความหมายของระบบโลจิสติกส์ โลจิสติกส์คือ กระบวนการในการจัดการเชิงกลยุทธ์ที่เกี่ยวกับการจัดหาการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บวัตถุดิบชิ้นส่วนและสินค้าคงคลังผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปต่างๆ ไปทั่วองค์กรและช่องทางการตลาดในทางใดทางหนึ่ง ซึ่งสามารถเพิ่มกำไรทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยให้การควบคุมต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ

กิจกรรมหลักของโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับการจัดหา จัดเก็บและการจัดส่งสินค้าจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค การดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ไม่ว่าจะเป็นด้านชีวิต ครอบครัว สังคม ธุรกิจ เศรษฐกิจ และการเมือง ย่อมมีผลกระทบไม่ทางตรงก็ทางอ้อมต่อ

กระบวนการโลจิสติกส์ ตามปัจจัยของเวลา สถานที่ และความต้องการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนิยาม ของการจัดการโลจิสติกส์ เนื่องจากโลจิสติกส์เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของเศรษฐกิจระดับประเทศ จึงจำเป็นที่จะต้องกำหนดถึงคำนิยามจำเพาะให้แน่ชัด ในอดีตสิ่งตีพิมพ์ธุรกิจ และทางการศึกษาได้เรียกโลจิสติกส์หลากหลายชื่อด้วยกัน เช่น การกระจายตัวสินค้า การกระจายสินค้า วิศวกรรมการกระจายสินค้า โลจิสติกส์ธุรกิจ โลจิสติกส์การตลาด โลจิสติกส์การกระจายสินค้า การจัดการพัสดุ การจัดการโลจิสติกส์พัสดุ ระบบตอบสนองเร็ว โลจิสติกส์อุตสาหกรรม การจัดการซัพพลายเชน ฯลฯ ซึ่งกลุ่มคำเหล่านี้ มักจะอ้างอิงความสำคัญในสิ่งเดียวกันคือ การจัดการของการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดกำเนิดถึงจุดการบริโภคสินค้า

2.2 บทบาทของโลจิสติกส์ ในองค์กรการดำเนินการของโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการสนับสนุนให้องค์กรธุรกิจหลายองค์กรประสบความสำเร็จ อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมให้สถานะทางเศรษฐกิจของประเทศก้าวหน้ายิ่งขึ้น โดยบทบาทของโลจิสติกส์อาจแบ่งตามมุมมองทางการเงินออกเป็นสองมุมมอง คือ บทบาทของโลจิสติกส์ในเศรษฐกิจ และบทบาทของโลจิสติกส์ในทางธุรกิจ บทบาทของโลจิสติกส์ต่อเศรษฐกิจการกระจายตัวของสินค้าไปยังลูกค้าอย่างทั่วถึงทุกมุมโลก องค์กรธุรกิจมีการเพิ่มขนาดและความซับซ้อนมากขึ้นเพื่อการขยายตลาดและความหลากหลายของสินค้าและบริการ ดังนั้นการกระจายสินค้าจากจุดกำเนิดไปจนถึงลูกค้ารายสุดท้ายจึงกลายเป็นองค์ประกอบสำคัญขนาดใหญ่ของผลผลิตมวลรวมประชาชาติ โลจิสติกส์จึงมีบทบาทที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ ซึ่งบทบาทสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ ประกอบด้วย สนับสนุนการตลาด สนับสนุนการผลิต เป็นผู้ให้บริการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของธุรกิจ รักษาลูกค้าและเพิ่มลูกค้าใหม่ เพิ่มผลกำไรและความอยู่รอดขององค์กรในระยะยาว คุณค่าของโลจิสติกส์ต่อธุรกิจ ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กรธุรกิจหลากหลายประการ ได้แก่ ก่อให้เกิดกระบวนการขับเคลื่อนประสิทธิภาพและประสิทธิผลทางระบบธุรกิจ สร้างมูลค่าที่มีความแตกต่างของแต่ละธุรกิจ ก่อให้เกิดการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบของการจัดการธุรกรรมใหม่ เพิ่มผลผลิต ลดต้นทุน และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันอย่างยั่งยืน ดังนั้น โลจิสติกส์ไม่เพียงแต่เป็นการจัดการพัสดุ การกระจายตัวสินค้า ระบบสารสนเทศ หรือการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า แต่โลจิสติกส์เป็นการบูรณาการกระบวนการธุรกรรมของทุกองค์การที่เกี่ยวข้อง ทั้งผู้ผลิตวัตถุดิบจนถึงผู้บริโภค ด้วยประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดเท่าที่จะทำได้รวมถึงความถูกต้อง ความรวดเร็วในการบริการ ซึ่งจุดมุ่งหมายหลักของโลจิสติกส์คือ การสร้างมาตรฐานของการ

ดำเนินงานของบุคลากรทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อยกระดับคุณภาพสินค้าและบริการ และก่อให้เกิดผลประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่าย ด้วยต้นทุนต่ำที่สุดและมีกำไรสูงสุด (ฐาปนา บุญหล้า และ นงลักษณ์ นิमितภูวาล , 2555)

2.3 กระบวนการของโลจิสติกส์ เป็นกระบวนการการเชื่อมโยงระบบการจัดการและขนส่งสินค้าจากต้นทางไปสู่ปลายทางอย่างมีประสิทธิภาพ กระบวนการจึงเริ่มต้นที่

2.3.1 ขั้นตอนการหาวัตถุดิบ สินค้า และบริการ

2.3.2 ขั้นตอนการหา จัดเตรียม เลือกใช้บรรจุภัณฑ์ แพคเกจ สินค้า

2.3.3 ขั้นตอนการจัดส่งสินค้าจากต้นทางไปสู่คลังสินค้าปลายทาง

2.3.4 ขั้นตอนการบริหารสินค้าในคลังสินค้า สถานที่ตั้ง ระบบการจัดเก็บ การจัดการคลังสินค้าก่อนกระจายสินค้า ระบบจัดการเลือกสินค้าเพื่อจำหน่ายออก เช่น เข้าก่อน ออกก่อน รวมถึงปริมาณสินค้าที่ควรจัดเก็บไว้ในคลังเพื่อให้พร้อมบริการ

2.3.5 ขั้นตอนการติดตามกระบวนการ โดยผ่านระบบคอมพิวเตอร์ การสื่อสารออนไลน์

2.4 การวัดประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ จุดมุ่งหมายของโลจิสติกส์มีเงื่อนไขว่ากระบวนการทั้งหมดต้องดำเนินการภายใต้คำว่า จากต้นทางถึงปลายทางอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสามารถวัดประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ได้ ดังนี้

2.4.1 สินค้ามีกระบวนการจัดส่งอย่างรวดเร็ว

2.4.2 กระบวนการการเดินทางของสินค้าจากแหล่งผลิตจนถึงมือผู้บริโภค ต้องมีความสิ้นเปลืองหรือไม่คิดขัดอุปสรรค

2.4.3 การติดต่อส่งข้อมูล การสื่อสาร เป็นไปแบบสะดวก รวดเร็วและทันการณ์

2.4.4 ในระบบโลจิสติกส์นี้ สามารถช่วยลดต้นทุนสินค้าได้

ซึ่งระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ต้องมีความสะดวก รวดเร็ว ไม่คิดขัด เป็นไปตามวัตถุประสงค์ทั้งผู้ผลิต และผู้บริโภค ประหยัด ลดต้นทุน ท้นเวลา

2.5 ประโยชน์ของระบบโลจิสติกส์

2.5.1 ลดต้นทุนราคาสินค้าและบริการ รวมถึงประหยัดเวลาในการส่งสินค้าถึงผู้บริโภคเมื่อได้รับคำสั่งซื้อ

2.5.2 การหมุนเวียนสินค้ามีประสิทธิภาพ ไม่มีของค้างสต็อกนานเกินหรือเสียหายจากการจัดเก็บ

2.5.3 ผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจจากการสั่งซื้อสินค้า

2.5.4 คนทำงานทุกขั้นตอนในระบบ พึงพอใจในระบบการทำงาน ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งหรืออุปสรรค จากเรื่องระบบจัดการและขนส่ง

ระบบโลจิสติกส์ มีขึ้นเพื่อบริหารสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดเวลาค่าใช้จ่าย และสามารถควบคุมประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพให้เป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นคนทำงานแต่ละขั้นตอน คนจัดการสินค้า และผู้ผลิตและจัดจำหน่ายยังสามารถคุมต้นทุนและทำกำไรได้ตามที่ควรจะเป็น

3. ความรู้เกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษ

3.1 ความเป็นมาของเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาประเทศโดยการส่งเสริมให้มีการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้น จะช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัว แนวทางการพัฒนาพื้นที่ในลักษณะของ “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” (Special Economic Zone) นับเป็นแนวทางการพัฒนาที่มีการศึกษาและกล่าวถึงกันมานานในประเทศไทยคำว่า “เขตเศรษฐกิจพิเศษ” เป็นที่รู้จักของคนไทยมานานพอสมควร แต่หากถามว่าลักษณะใดจึงเรียกว่าเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะได้รับคำตอบที่หลากหลายและแตกต่างกันออกไป สิ่ง queเรียกว่าพิเศษในที่นี้จะหมายถึงการได้รับสิทธิพิเศษทางด้านต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการลงทุน ไม่ว่าจะเป็นสิทธิพิเศษทางภาษีอากร การส่งเสริมการลงทุนความพร้อมของปัจจัยการผลิตการอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกรรมและบริการพื้นฐานต่างๆตั้งแต่ระบบขนส่งไฟฟ้า ประปาฯลฯและจะมีคำเรียกเฉพาะที่แตกต่างกันออกไป เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)เขตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Border Economic Zone) ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าจะให้ความสำคัญกับการประกอบกิจกรรมประเภทใด หรือคำใดจะเป็นที่น่าดึงดูดนักลงทุนมากที่สุด (ดำรง แสงกวีเลิศ และนันทิกาทั้งสุพานิช, 2545, น.42)

3.2 แนวคิดและวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแนวความคิดเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้มีวัตถุประสงค์หลักในการกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ เพื่อมิให้การพัฒนากระจุกตัวเฉพาะในเมืองใหญ่ โดยใช้กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายเป็นตัวนำในการพัฒนาซึ่ง

นอกจากจะช่วยกระจายการพัฒนาไปสู่พื้นที่เฉพาะที่ได้รับการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอันเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เฉพาะและพื้นที่ใกล้เคียงโดยตรงแล้ว ยังเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลกอีกด้วย (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2548)

เขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง พื้นที่แห่งหนึ่งแห่งใดที่ได้รับการกำหนดและพัฒนาขึ้นมาภายใต้กฎหมายและการบริหารจัดการในลักษณะเฉพาะ ซึ่งภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวนี้ จะมีการปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของอสังหาริมทรัพย์เพื่อให้เกิดความพร้อมที่จะรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ เช่น การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีการอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจการและบริการขั้นพื้นฐานต่าง ๆ ตั้งแต่ระบบขนส่งระบบไฟฟ้า ระบบประปา นอกจากนี้ยังจัดให้มีกิจการสนับสนุนและกิจการต่อเนื่อง ได้แก่ การจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย และพัฒนาคุณภาพชีวิตชุมชน เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าวนี้ ถือเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการพัฒนาสังคมท้องถิ่นนั้นให้มีความเจริญมากยิ่งขึ้น (รายงานของคณะกรรมการเศรษฐกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา, 2551)

วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นการสร้างแรงจูงใจให้มีการลงทุนภายในประเทศโดยมีรูปแบบการบริหารและให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีกฎเกณฑ์แตกต่างไปจากกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับปกติเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วยการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นประตูการค้าในฐานการผลิต และระบายสินค้าของนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ โดยอาศัยวัตถุประสงค์และแรงงานจากพื้นที่โดยรอบทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน ผ่อนคลายกฎระเบียบที่กีดขวางทางการค้า การลงทุนระหว่างประเทศและปรับปรุงกฎหมายนโยบายสนับสนุนการลงทุนในประเทศ ทั้งด้านสิทธิประโยชน์จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) การผ่อนปรนใช้แรงงานต่างด้าว และการทำธุรกรรมเงินตราต่างประเทศ ส่งเสริมชุมชนในฐานรากให้มีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น จากการเพิ่มปริมาณการค้า การลงทุน การผลิต โดยเฉพาะการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมชนบท และวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเข้าสู่ตลาดระดับภาคและประเทศ นำไปสู่การจ้างงานลดปัญหาการว่างงาน เพิ่มรายได้และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคต่าง ๆ จะช่วยให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิต สภาพแวดล้อมชุมชนดีขึ้น (สิริวิภา สิทธิชัย, 2551, น.6)

สำหรับแนวคิดการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในต่างประเทศนั้น ประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศในกลุ่มองค์กรความร่วมมือและพัฒนาทางเศรษฐกิจ หรือที่เรียกว่า OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) ไม่มีแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจแต่จะเน้น “การพัฒนาระบบการให้บริการทั้งระบบ” โดยการลดกฎระเบียบและขั้นตอนที่ไม่จำเป็น มีการจัดเก็บข้อมูลด้านต่างๆ ในฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นระบบและบูรณาการข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกันเพื่อให้บริการในลักษณะของศูนย์บริการร่วม (Service Center) รวมทั้งมีการนำระบบเครือข่ายเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการให้บริการต่าง ๆ ซึ่งทำให้ผู้รับบริการใช้บริการได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สำหรับกรณีสหภาพยุโรป (European Union) นั้นถือหลัก Free Trans-bordering of goods, labor and capital ประเทศสมาชิกจึงไม่มีการพัฒนาพื้นที่พิเศษขึ้นเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ แต่เน้นการพัฒนาระบบการให้บริการทั้งระบบเช่นเดียวกับประเทศในกลุ่ม OECD หากประเทศที่จะเข้าเป็นสมาชิกใหม่มีการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษอยู่เดิมก็ต้องยกเลิก (ชาติรศ สัมมะวัฒนา : 2557)

ประเทศที่นำแนวคิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจมาใช้ใช้นั้น ส่วนใหญ่เป็นประเทศที่กำลังพัฒนาทั้งสิ้น เนื่องจากโครงสร้างทางการเมืองการปกครองของประเทศเหล่านี้ไม่เอื้อต่อการพัฒนาระบบการให้บริการทั้งระบบในคราวเดียวกัน หรือหากจะทำให้สำเร็จต้องใช้เวลาในการดำเนินการค่อนข้างนานซึ่งไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งโลกในยุคไร้พรมแดน ประเทศเหล่านี้จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาพื้นที่เฉพาะก่อน อันจะทำให้การพัฒนาระบบการให้บริการกระจายไปตามส่วนต่าง ๆ ของประเทศในระยะเวลาต่อไป (สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศแรก que พัฒนาและประยุกต์ใช้แนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ) โดยการกำหนดพื้นที่เป้าหมายที่รัฐจะลงทุนด้านการจัดทำผังเมืองที่เหมาะสม การจัดหาสาธารณูปโภคที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการและที่อยู่อาศัยอย่างครบถ้วนสมบูรณ์รวมทั้งนำระบบการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพของประเทศตะวันตกมาประยุกต์ใช้ในพื้นที่เป้าหมาย โดยเน้นการให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จภายในเวลาที่กำหนดนอกจากนี้ยังสร้างเงื่อนไขที่กระตุ้นให้นักลงทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักลงทุนต่างประเทศได้เข้ามาลงทุนในพื้นที่เป้าหมายด้วย เช่น การให้สิทธิพิเศษด้านภาษีอากร การส่งเงินตราต่างประเทศเข้าออกในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การให้สิทธิพิเศษในการเข้ามาทำงานของแรงงานผู้มีประสบการณ์เป็นต้น แม้ในปัจจุบันอินเดียและเกาหลีใต้ซึ่งเป็นประเทศเสรีประชาธิปไตยก็ได้้นำ

แนวคิดเขตเศรษฐกิจพิเศษไปประยุกต์ใช้แล้ว แต่อาจเรียกชื่อแตกต่างกันไป เช่น Special Economic Zone, Free Economic Zone, Free Zone เป็นต้น (เรวดีแก้วมณี, 2556)

ตัวอย่างเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีการจัดตั้งในประเทศต่าง ๆ ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีก็มีเช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษเซินเจิ้น เขตเศรษฐกิจพิเศษชัวเถา ในมณฑลกวางตุ้งของสาธารณรัฐประชาชนจีน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจีน – เวียดนาม เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจีน – เมียนมาร์ เป็นต้น (ชรินทร์หาญสืบสาย, 2556)

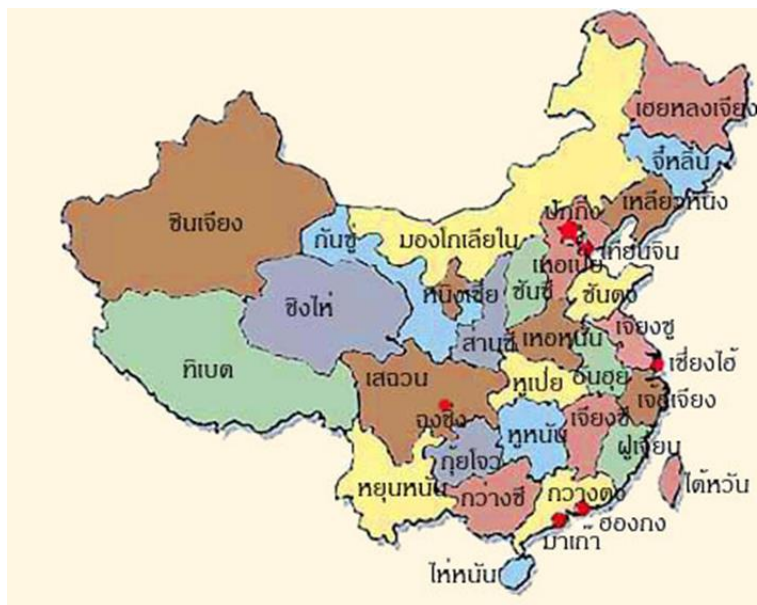
ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่า การพัฒนาพื้นที่เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการกระตุ้นเศรษฐกิจนั้น มีทั้งการกำหนดพื้นที่เฉพาะให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งการพัฒนาพื้นที่ชายแดนให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนั้น จะมีความได้เปรียบในเรื่องพื้นที่ที่ติดต่อกับอีกประเทศหนึ่งอันจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งด้านการลงทุนและการจ้างแรงงาน ในต่างประเทศการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเริ่มดำเนินการครั้งแรกระหว่างประเทศเม็กซิโกและสหรัฐอเมริกาตั้งแต่ ปีพ.ศ. 2508 ซึ่งโดยทั่วไปเรียกกันว่ามาควิลาดอรา (Maquiladora) หรือเขตการผลิตอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการจ้างงานในเมืองชายแดน มาควิลาดอราส่วนใหญ่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนด้านตะวันตกเฉียงเหนือที่รู้จักกันในชื่อ “Zona Libre” หรือเขตเสรีซึ่งประกอบด้วยรัฐบาจา แคลิฟอเนียและบางเมืองในรัฐโซโนราที่มีบทบาทเป็นเมืองท่าเสรี ซึ่งการค้าและการลงทุนจากสหรัฐอเมริกาในเขตนี้เป็นไปอย่างเสรีอุตสาหกรรมหลักในเขตเศรษฐกิจชายแดนเหล่านี้ประกอบด้วยสิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์อุปกรณ์ไฟฟ้าและยานยนต์ (เชิญ ไกรนรา, 2555)

4. ข้อมูลทั่วไปของมณฑลกวางตุ้ง

ที่ตั้งของประเทศจีนตั้งอยู่ด้านตะวันออกของทวีปเอเชีย มีพื้นที่ 9.6 ล้านตารางกิโลเมตร ซึ่งใหญ่ที่สุดของทวีปเอเชีย มีพรมแดนติดต่อกับประเทศต่าง ๆ โดยรอบ 15 ประเทศ ได้แก่ เกาหลีเหนือ รัสเซีย มองโกเลีย คาซัคสถาน เคอร์กีซสถาน ทาจิกิสถาน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน อินเดีย เนปาล ลิกขิม ภูฐาน พม่า ลาว และเวียดนาม โดยมีเส้นพรมแดนทางบกยาวกว่า 2 หมื่นกิโลเมตร ขณะที่ทิศตะวันออกและทิศใต้จดทะเลเหลือง ทะเลจีนตะวันออก และทะเลจีนใต้ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีประชากรประมาณ 1,390,080,000 คน ไม่รวมเขตบริหารพิเศษ ฮองกง มาเก๊า และไต้หวัน (สิ้นปี 2560) การคมนาคมในจีนมีความสะดวกสบายมากขึ้นมีการจัดการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน มีตามเมืองที่

สำคัญในจีนคือ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางโจว เซิ่นเจิ้น เทียนจิน และยังมีแผนที่จะเปิดในอนาคต ซึ่งกำลังสร้างก็จะมีในแต่ละมณฑล เช่น ซีอาน ฉิงตู หนานจิง หางโจว ซูโจว เป็นต้น ค่ารถไฟฟ้าในเมืองจีนราคาค่อนข้างถูก เช่น รถไฟฟ้าใต้ดินของปักกิ่ง ราคาค่าตัว 2 หยวน (10 บาท) ตลอดสาย ซึ่งถือว่าถูก มากสำหรับค่าครองชีพในเมืองจีน ราคาตัวที่ถูกมากทำให้คนในจีนสะดวกขึ้นรถไฟมาก จึงทำให้มีคนขึ้นเยอะมากจนบางครั้งรถไฟเต็มต้องรอ 2-3 ขบวน รถโดยสารสาธารณะในประเทศจีนส่วนใหญ่จะไม่คิดตามระยะทาง คิดเป็นรอบที่โดยสาร ประเทศจีนมีบัตรรถโดยสารสาธารณะซึ่งสามารถใช้ได้กับรถโดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้าใต้ดิน หรือ แม้กระทั่งรถแท็กซี่ ค่ารถเมล์จะเหลือแค่ 0.4 เหมา หรือเท่ากับ 2 บาท ถ้าไม่มีบัตรก็จ่ายราคา 1 หยวน รถแท็กซี่ ค่าแท็กซี่ในประเทศจีน แต่ละเมืองจะไม่เท่ากัน เช่น ปักกิ่ง เริ่มต้นที่ 10 หยวน (3 กิโลเมตรแรก) ถ้าเป็นตอนกลางคืนจะเริ่มต้นที่ 11 หยวน เซี่ยงไฮ้ ค่าแท็กซี่จะแพงที่สุด เริ่มต้นที่ 14 หยวน (3 กิโลเมตรแรก) ถ้าเป็นตอนกลางคืนจะเริ่มต้นที่ 18 หยวน กวางโจว เริ่มต้นที่ 10 หยวน (3 กิโลเมตรแรก) ตอนกลางคืนราคาเท่ากัน

มณฑลกวางตุ้ง มณฑลกวางตุ้งหรือมณฑลกวางตง (广东省) ตั้งอยู่ทางแนวชายฝั่งทะเลตอนใต้ของจีน มีพื้นที่ 179,812.7 ตร.กม. ขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 15 ของประเทศจีน มณฑลกวางตงมีพื้นที่ประมาณร้อยละ 35 ของพื้นที่ประเทศไทย ทิศเหนือติดกับมณฑลหูหนานและมณฑลเจียงซี ทิศตะวันออกเฉียงเหนือติดกับมณฑลฝูเจี้ยน ทิศตะวันตกติดกับเขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกวางสี และตลอดแนวชายฝั่งทะเลทิศใต้ติดกับทะเลจีนใต้ ใกล้กับเมืองฮ่องกงและเมืองมาเก๊า ซึ่งเป็นพื้นที่จุดยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของประเทศจีน เป็นประตูสู่เอเชียตะวันออกเฉียงใต้



รูปที่ 1 แสดงพื้นที่ของสาธารณรัฐประชาชนจีนในแต่ละมณฑล

ที่มา : <https://blog.tawanyimchang.com/?p=40>

ลักษณะภูมิประเทศของมณฑลกวางตุ้ง พื้นที่ทางเหนือยกตัวสูงกว่าทางใต้ มีเทือกเขาและภูเขาขนาดเล็กตัดสลับกับที่ราบ มีที่ราบร้อยละ 23 ที่ราบสูงร้อยละ 19 และภูเขาร้อยละ 58 ของพื้นที่ทั้งหมด มีชายฝั่งทะเลยาว 4,114.3 กม. มณฑลกวางตุ้งมีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่านมณฑลกวางตุ้งคือ แม่น้ำจูเจียง (珠江) หรือ Pearl River ซึ่งเป็นแม่น้ำสายที่ยาวเป็นอันดับ 4 ของประเทศจีน ไหลผ่านเมืองต่าง ๆ เป็นระยะทาง 2,214 กม. ความยาวรองจากแม่น้ำแยงซี (长江) แม่น้ำฮวงโห (黄河) และแม่น้ำซ่งฮัวเจียง (松花江) มณฑลกวางตุ้งแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 21 เมืองใหญ่ 23 เมืองระดับอำเภอ 41 อำเภอ และ 3 เขตปกครองตนเอง

ซึ่งมณฑลกวางตุ้งแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 21 เมืองหรือจังหวัด ได้แก่

1. เมืองเฉาโจว
2. เมืองตงก่วน
3. เมืองฝ่อชาน
4. เมืองกวางโจว
5. เมืองเหอหยวน
6. เมืองฮู่โจว

8. เมืองเจียงเหมิน
9. เมืองเจียหยาง
10. เมืองเม่าหมิง
11. เมืองเหมยโจว
12. เมืองชิงหย่วน
13. เมืองซันโถว
14. เมืองซันเหวย
15. เมืองเฉากวน
16. เมืองเฉินเจิ้น
17. เมืองหยางเจียง
18. เมืองหยุนฝู
19. เมืองจิ้นเจียง
20. เมืองเจ้าซิ่ง
21. เมืองจูไห่

ซึ่งมีเมืองกวางโจว เป็นเมืองเอกของมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเป็นเมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การคมนาคมการขนส่งที่สำคัญและอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่สำคัญ

ทรัพยากรสำคัญในมณฑลกวางตุ้งมีแม่น้ำไหลผ่านหลายสาย และเป็นพื้นที่ลุ่มแม่น้ำ ซึ่งมีพื้นที่ถึง 99.8% ของพื้นที่ มีแนวชายฝั่งทะเลที่ยาวและกว้าง จึงทำให้มีทรัพยากรธรรมชาติทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ สามารถผลิตสินค้าทางการประมงได้ถึง 4 ล้านตันต่อปี อีกทั้งมณฑลกวางตุ้งมีสภาพภูมิอากาศและดินที่เหมาะสมแก่การเพาะปลูก โดยผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญคือ อ้อย ข้าว ชา ลินจี้ ลำไย กุ้ง เป็นต้น

มณฑลกวางตุ้งมีประชากรเป็นจำนวนมาก โดยถูกจัดอันดับว่ามีประชากรมากเป็นอันดับ 1 ของประเทศจีน โดยมีประชากรเพศชายมากกว่าประชากรเพศหญิง โดยเป็นชนชาติอื่นจำนวนมาก

ในประวัติศาสตร์ของมณฑลกวางตุ้ง “กวางตุ้ง” ถูกเรียกมาตั้งแต่ในสมัยราชวงศ์ซิง ตั้งแต่ปีคริสต์ศักราช 887 ซึ่งกวางตุ้งมีการใช้เทคโนโลยีของตะวันตกตั้งแต่ตอนนั้น และกลายเป็นมณฑลที่ผลิตน้ำตาลที่สำคัญหลังสงครามฝิ่น ในปี คริสต์ศักราช 1873 ต่อมากลายมาเป็นที่ตั้งโรงงานผลิตปิ่น

และโรงงานปั่นด้ายแห่งชาติ ซึ่งมณฑลกวางตุ้งกลายมาเป็นฐานการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในประเทศจีน ภายหลังจากปฏิวัติประเทศ ทำให้กวางตุ้งมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ซึ่งกลายเป็นมณฑลอันดับ 1 ของประเทศ ที่มีมวลรวมกับการบริโภคสินค้าปลีกในสังคมมวลรวมการส่งออก ยอดรวมการลงทุนจากต่างชาติ และตัวบ่งชี้การเติบโตทางเศรษฐกิจอื่นๆ มากที่สุดของจีน

มณฑลกวางตุ้งเป็นศูนย์กลางของจีนภาคใต้ในด้านการผลิตสินค้า เศรษฐกิจและการลงทุน ซึ่งเป็นมณฑลที่มีบทบาทมากในกรอบความร่วมมือเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง (PRD) และเขตสหพื้นที่สามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง (PPRD) การคมนาคมและโลจิสติกส์จึงสำคัญมากเพื่อพัฒนามณฑล ถึงแม้มณฑลกวางตุ้งจะมีระบบการคมนาคมที่มีศักยภาพในการรับรองการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศอยู่แล้ว แต่รัฐบาลมณฑลกวางตุ้งยังคงเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง เน้นการขยายเส้นทางคมนาคมทั้งท่าเรือ ถนน และระบบพลังงานไฟฟ้าด้วยเช่นกัน เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของมณฑลให้พร้อมสำหรับการแข่งขันของเมืองอื่นๆ และนานาชาติ

6. บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สุนันทา คล้ายกรกฎ ได้ทำวิจัยเรื่อง “การพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันตกของจีน” โดยกล่าวว่า จุดประสงค์ของการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคตะวันตกของจีน เพื่อสร้างโอกาสในการพัฒนาภูมิภาคจีนตะวันตกให้มีความทัดเทียมกับพื้นที่ชายฝั่งตะวันออก โดยการทุ่มงบประมาณสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนน เขื่อน สาธารณูปโภค เพื่อพร้อมรับการเข้ามาลงทุนของต่างชาติ นอกจากนี้ นโยบายดังกล่าวยังมีมาตรการต่างๆ เช่น การให้สิทธิพิเศษต่างๆกับผู้ลงทุนคล้ายคลึงกับที่จีนเคยใช้กลยุทธ์ดังกล่าว และประสบความสำเร็จกับเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายฝั่งตะวันออกมาแล้ว โดยยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาภูมิภาคจีนตะวันตกมีส่วนประกอบนี้ที่สำคัญ คือ

1. แผนพัฒนาระดับชาติ

1.1 การสร้างโครงสร้างพื้นฐาน

โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการคมนาคม

เป้าหมายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้แก่การพัฒนาเส้นทางถนนไฮเวย์และเส้นทางรถไฟ การบินพลเรือน ท่อส่งน้ำมัน การก่อสร้างเส้นทางไฮเวย์จะได้รับการเล่นก่อสร้างให้แล้ว

เสร็จในพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับเครือข่ายเส้นทางถนนในภาคตะวันตกเส้นทางรถไฟ จากภาคตะวันออกสู่ภาคตะวันตก จะได้รับการวิจัยเพื่อก่อสร้างในเส้นทางหลักบางสาย

กองส่งเสริมและและพัฒนาธุรกิจ ได้เขียนรายงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาศาภาพ เศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน” โดยกล่าวว่า การสำรวจเส้นทางโลจิสติกส์ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีระยะทาง 5,166 กิโลเมตร เป็นเส้นทางโลจิสติกส์จากฝั่งตะวันตกไปยังฝั่งตะวันออกของจีน และลงสู่ทะเลที่ท่าเรือฮ่องกง

ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งและโลจิสติกส์ในมณฑลกว่างตุงจากสถิติในปี 2558 มณฑลกว่างตุงเป็นมณฑลที่มีระบบโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุด มีมูลค่าการขนส่งสินค้ากว่า 184 ล้านล้านหยวน คิดเป็นร้อยละ 8.4 ของ GDP ทั้งประเทศ มณฑลกว่างตุงยังเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) ที่รู้จักกันภายใต้ยุทธศาสตร์ “One Belt, One Road” ซึ่งมุ่งเน้นให้จีนเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าไปยังตะวันออกกลางยุโรปและ แอฟริกา

ดร.พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล (2550) เขียนหนังสือเรื่อง “โลจิสติกส์ก้าวอย่างประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์” โดยกล่าวว่า สังคมไทยเริ่มที่จะคุ้นเคยตระหนักถึงความจำเป็นที่จะต้องเร่ง พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้ทันกับพลวัตของกระแสโลกาภิวัตน์ที่เกิดขึ้นกับระบบเศรษฐกิจและการค้าของไทยและของโลก

กระแสโลกาภิวัตน์นี้มีอิทธิพลอย่างมากต่อระบบการค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเนื่องจากรูปแบบและเงื่อนไขทางการค้าโลกได้เปลี่ยนแปลงรูปแบบสินค้าต่างๆที่ผลิตในประเทศหนึ่งสามารถนำไปขายหรือจัดจำหน่ายได้ในเกือบจะทุกแห่งทั่วโลกขณะเดียวกันผู้บริโภคทั่วโลกก็สามารถเสาะหาเปรียบเทียบพร้อมทั้งสั่งซื้อสินค้าต่างๆจากหน้าจอกอมพิวเตอร์ ของตัวเองโดยไม่จำเป็นต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายต่างๆเหมือนในอดีต

รูปแบบและเงื่อนไขทางการค้าที่ปรับเปลี่ยนไปนี้ในด้านหนึ่งก็จะพบว่าเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ผลิตให้สามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้โดยตรงและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้นส่วนอีกด้านหนึ่งก็พบว่าเป็นการสร้างโอกาสให้กับผู้ซื้อหรือผู้บริโภคให้สามารถเข้าถึงแหล่งสินค้าที่มีคุณภาพและราคาถูกลงได้ง่ายยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม โอกาสที่เกิดขึ้นจากภาวะวัดของการค้าที่ปรับเปลี่ยนไปนี้เกิดขึ้นกับทุกระบบเศรษฐกิจและธุรกิจอุตสาหกรรมทั่วโลกดังนั้น โอกาสที่เกิดขึ้นจึงเป็น โอกาสของทุกๆประเทศทุกๆ

ธุรกิจอุตสาหกรรมและทุกบริษัทซึ่งโอกาสดังกล่าวในแง่มุมหนึ่งก็อาจจะกลายเป็นแรงกดดันให้ประเทศต่างๆธุรกิจอุตสาหกรรมต่างๆบริษัทต่างๆต้องปรับตัวและเปลี่ยนแปลงกันขนานใหญ่นำมาซึ่งการแข่งขันกันในทุกรูปแบบกลยุทธ์ทางการตลาดใหม่ใหม่เกิดขึ้นอย่างมากมายการย้ายฐานการผลิตเพื่อสร้างความได้เปรียบในด้านต้นทุนไปยังประเทศที่ยังมีต้นทุนต่ำเช่นจีนอินเดียและเวียดนามหรือประเทศในยุโรปตะวันออกเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลา โอกาสที่เปิดกว้างจากกระแสโลกาภิวัตน์กับกลายเป็นภัยอันตรายกับระบบเศรษฐกิจที่ปรับตัวตามไม่ทันศักยภาพในการแข่งขันของประเทศและธุรกิจอุตสาหกรรมและของบริษัทห้างร้านต่างๆอ่อนแอเกินกว่าที่จะตัดทานพลวัตที่เกิดขึ้นตลาดสินค้าภายในประเทศถูกรอบครองโดยสินค้านำเข้าจากต่างประเทศขณะเดียวกันตลาดสินค้าส่งออกที่เคยสร้างรายได้เงินตราเข้าประเทศกลับถูกประเทศอื่น โขกช่วยไปการปรับตัวและการเปลี่ยนแปลงที่ล้ำถ่านของทุกภาคส่วนที่อยู่ในระบบเศรษฐกิจหรือประเทศนั้นๆ จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ไม่เพียงแต่จะเป็นภูมิคุ้มกันภัยอันตรายที่มากับกระแสโลกาภิวัตน์แต่ยังเป็นกลไกสำคัญในการแปลงโอกาสเหล่านั้นให้เกิดประโยชน์กับระบบเศรษฐกิจอีกด้วยหนึ่งในการปรับตัวและการเปลี่ยนแปลงให้ทันต่อกระแสโลกาภิวัตน์ที่ทุกทุกประเทศให้ความสำคัญได้แก่การเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศของตนเองให้สามารถรองรับการค้าและการลงทุนพร้อมทั้งสามารถเชื่อมโยงเข้ากับระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคและของโลก ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้ได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจเหนือประเทศอื่นๆ

การเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์จึงเป็นสิ่งที่ทุกรัฐบาลจะต้องให้ความสำคัญและเริ่มพัฒนาอย่างจริงจังสำหรับประเทศไทยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แม้ว่าจะมีการกล่าวถึงบ้างในรัฐบาลพันตำรวจโททักษิณ ชินวัตรที่ผ่านมาแต่ก็ยังขาดความชัดเจนและต่อเนื่องที่สำคัญยังขาดการดูแลเอาใจใส่อย่างจริงจังถึงแม้ว่าจะได้รับเสียงสะท้อนจากภาคเอกชนและภาคการศึกษาตลอดระยะเวลา สี่ถึงห้าปีที่ผ่านมาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยเท่าที่เป็นอยู่มุ่งเน้น ไปตามความเข้าใจของผู้บริหารของภาครัฐที่ขาดวิสัยทัศน์และขาดการตระหนักถึงความเร่งด่วนขององค์ประกอบต่างๆที่เหนือไปกว่าการก่อสร้างถนนรางรถไฟท่าเรือท่าอากาศยานใหม่ใหม่ทำให้ความต้องการที่แท้จริงของระบบเศรษฐกิจและการค้าไทยไม่ได้รับการแก้ไขและเยียวยาอย่างทันทั่วถึงที่ส่งผลให้ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมต่างๆของไทยอ่อนแอขาดศักยภาพในการแข่งขันและที่สำคัญต้องแบกภาระความรู้ประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ที่บางครั้งเป็นผลมาจากความล่าช้าของภาครัฐไว้กับตัวสินค้าและบริการของบริษัทที่ต้องใช้

ต้นทุนสูงหรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการ ที่แท้จริงของระบบเศรษฐกิจและการค้าไทยไม่ได้รับการแก้ไขและเยียวยาอย่างทันที่ส่งผลให้ภาคธุรกิจอุตสาหกรรมต่างๆของไทยอ่อนแอขาดศักยภาพในการแข่งขันและที่สำคัญต้องแบกรับภาระความรู้ประสิทธิภาพของระบบ โลจิสติกส์ที่บางครั้งเป็นผลมาจากความล่าช้าของภาครัฐไว้กับตัวสินค้าและบริการของบริษัทที่ต้องใช้ต้นทุนสูงหรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เท่าเทียมกับคู่แข่งในต่างประเทศผลลัพธ์คือทำให้บางอุตสาหกรรม หรือบางกิจการของภาคเอกชนต้องปิดตัวลงเนื่องจากไม่สามารถแข่งขันต่อไปได้

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยปัจจุบันถือว่าล่าช้าอย่างมากโดยเฉพาะถ้าเปรียบเทียบกับประเทศที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจใกล้เคียงกับไทยและเป็นคู่แข่งทางการค้าของไทยอย่างสิงคโปร์ มาเลเซียและฟิลิปปินส์

ความล่าช้าที่เกิดขึ้นแม้ว่าจะยังไม่ส่งผล อย่างรุนแรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจการค้าของไทยอย่างชัดเจนในปัจจุบันแต่ก็ได้เพิ่มแรงกดดันและกลับสองความมั่นคงในศักยภาพการ ขยายตลาดและการทำกำไรในเกือบทุกธุรกิจและอุตสาหกรรมของไทย

ในขณะที่ความได้เปรียบด้านต้นทุนการผลิตในอดีตของไทยไม่สามารถต้านทานความได้เปรียบด้านแรงงานและวัตถุดิบราคาถูกที่ผลิตในบางประเทศเช่นประเทศจีนหรือเวียดนามได้การที่ภาคธุรกิจเอกชนไทยจะรักษาส่วนแบ่งตลาดและยังคงสามารถแข่งขันในเวทีการค้าในยุคกระแสโลกาภิวัตน์ได้นอกเหนือจากจะต้องมีการยกระดับศักยภาพในการผลิตสินค้าเกรดคุณภาพที่สูงขึ้นการเร่งวิจัยพัฒนาและสร้างนวัตกรรมใหม่ๆและการเร่งสร้างมูลค่าเพิ่มในตัวผลิตภัณฑ์และบริการ ยังจะต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถด้าน โลจิสติกส์ของบริษัทให้เท่าเทียมกับคู่แข่งด้วย

การหันมาดูแลเอาใจใส่อย่างจริงจังในเรื่อง โลจิสติกส์จึงเป็นเรื่องจำเป็น และที่สำคัญยังส่งผลอย่างมากต่อศักยภาพ และขีดความสามารถในการทำธุรกิจของภาคเอกชนไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ การปรับตัวและยกระดับศักยภาพในด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการสร้างนวัตกรรมใหม่ๆ หรือการเพิ่มมูลค่าเพิ่มในตัวสินค้าหรือบริการ การรวมตัวเป็นวิสาหกิจหรือการเล่นวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์บรรจุภัณฑ์ และตราสินค้าก็จะพบว่าเรื่อง โลจิสติกส์เป็นเรื่องที่ใกล้ตัวผู้ประกอบการมากกว่า และที่สำคัญเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบ โดยตรงต่อทั้งต้นทุนและโอกาสการอยู่รอดในการทำธุรกิจของบริษัท ณ ปัจจุบัน

อย่างไรก็ตามการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของภาคธุรกิจเอกชนจำเป็นต้องอาศัยความเข้าใจและการเข้าถึงอย่างแท้จริงจากภาครัฐเนื่องจากงานบางส่วนของระบบโลจิสติกส์ อาทิ ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกหรือการศุลกากรและการขอใบอนุญาตรับรองต่างๆ หรือส่วนที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งคมนาคมภายในประเทศและถ้าประคูนำเข้าส่งออกสินค้าไปยังประเทศต่างๆแล้วแต่ต้องพึ่งพาวิสัยทัศน์และการพัฒนาจากภาครัฐอย่างเร่งด่วนจริงจังและเป็นรูปธรรม

การพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ของไทยจึงเป็นภาระและหน้าที่รับผิดชอบของทั้งภาคเอกชนและภาครัฐอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ในส่วนของภาครัฐสิ่งที่สำคัญที่ภาครัฐจะต้องเร่งหาคำตอบคือ

1. แก้ไขกฎหมายระเบียบวิธีการต่างๆที่ล้าสมัย และเป็นอุปสรรคเป็นภาระด้านต้นทุนและเวลาให้กับภาคเอกชน

2. การเล่นปรับเปลี่ยนทัศนคติของหน่วยงานและพนักงานของภาครัฐให้เข้าใจถึงการปฏิบัติหน้าที่ในบทบาทที่เหมาะสมของการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนให้กับภาคเอกชน

3. การเร่งเปิดช่องว่าง และความสูญเสียทางเศรษฐกิจในการขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ โดยเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับโครงสร้างเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมของไทย

4. การเร่งเพิ่มช่องทางการกระจายและขนถ่ายสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมและสินค้าประเภทต่างๆเพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ให้กับภาคเอกชนไทยในการค้าขายสินค้าที่ได้เปรียบมากกว่าคู่แข่งในเรื่องของต้นทุนและเวลาในการส่งมอบสินค้า

ต้นทุนโลจิสติกส์ในประเทศไทยค่อนข้างสูงทำให้ศักยภาพและขีดความสามารถทางด้านราคาของสินค้าไทยสู้ประเทศคู่แข่งไม่ได้หรือไม่ก็จะได้ยินเสียงเรียกร้องจากภาคธุรกิจอุตสาหกรรมว่าพิธีการกฎหมายระเบียบของหน่วยงานราชการต่างๆที่เกี่ยวข้อง กลับภาคพาณิชย์ธุรกิจไทยล้าสมัย ค่าเช่าขั้นตอนและเอกสารต่างๆมากมายทำให้ภาคเอกชนมีต้นทุนที่สูงขึ้นและที่สำคัญสูญเสียโอกาสในการแข่งขัน ซึ่งสาเหตุที่สำคัญที่ต้องเข้าใจเข้าถึงและเร่งพัฒนาเรื่องโลจิสติกส์กันมีอยู่ด้วยกัน 4 เรื่องคือ

1. พื้นฐานโครงสร้างทางเศรษฐกิจและการค้าไทย
2. พื้นฐานโครงสร้างธุรกิจและบริษัทของไทย
3. พื้นฐานโครงสร้างบุคลากรและแรงงานไทย
4. พื้นฐานสังคมและค่านิยมของไทย

ซึ่งปัญหาโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ขาดการดูแลเอาใจใส่ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจการค้าธุรกิจการศึกษาสังคมและทรัพยากรมนุษย์ทำให้เกิดผลดังที่กล่าวไว้ข้างต้น

สาเหตุที่สำคัญของประเทศไทยในการพัฒนาโลจิสติกส์มีสาเหตุ 4 เรื่องคือ บริษัทไทย การศึกษาไทย และสังคมไทยต้องมาเรียนรู้เข้าใจเข้าถึง และที่สำคัญเร่งพัฒนาโลจิสติกส์กันอยู่ปัจจุบัน ซึ่งสาเหตุทั้งหลายทั้งปวงที่ประเทศไทยต้องเร่งพัฒนาโลจิสติกส์นั้นมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ที่สร้างแรงกดดันมากกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างเศรษฐกิจและการค้าของไทยประกอบกับข้อจำกัดในด้านองค์ความรู้และ จิตความสามารถในการบริหารจัดการของบริษัทบุคลากรและภาคการศึกษาของไทยเป็นแก่นของความจำเป็นที่ต้องเร่งพัฒนาโลจิสติกส์ไทยโดยแท้

ทางเลือกในการขนส่งเพื่อ โลจิสติกส์ที่ดีขึ้นเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศไทยได้แก่การเร่งพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีศักยภาพสูงขึ้น และที่สำคัญสามารถตอบสนองการเจริญเติบโตหรือการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจได้อย่างพอเพียงควบคู่ไปกับการเล่นปรับเปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมขนส่งสินค้าทางภาคเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมทั้งการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เกิดความเหมาะสมกับสภาพการแข่งขันต่างๆที่เกิดขึ้นในดียงขึ้น

การเสริมสร้างทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการด้านการคมนาคมขนส่งสินค้า ถือเป็นหัวใจของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดโดยทางเลือกที่ว่ามีไม่เพียงแต่จะต้องประหยัดหรือมีประสิทธิภาพในด้านค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนที่ดีขึ้นเท่านั้นแต่จะต้องดำรงไว้ซึ่งความเหมาะสมกับธรรมชาติของโครงสร้างการค้าหรือการพาณิชย์ของธุรกิจอุตสาหกรรมหนึ่งด้วยและที่สำคัญจะต้องสามารถตอบสนองกับพลวัตของการแข่งขันได้เป็นอย่างดี ซึ่งปัจจุบันพบว่าขอบเขตในหลายหลายมิติไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความสะดวกความรวดเร็วแม้แต่ความยืดหยุ่นในการดำเนินการ

ในประเทศไทย รูปแบบการขนส่งสินค้าในระบบ โลจิสติกส์รูปแบบหลักคือการขนส่งทางถนน โดยพบว่าพัฒนาการด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศในเชิงโครงสร้างแล้วมี

ความก้าวหน้าเป็นอย่างมากซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่เอื้อให้ผู้ให้บริการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนมากกว่าระบบการขนส่งสินค้ารูปแบบอื่นๆ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

1. แหล่งที่มาของข้อมูล

ในการศึกษาเรื่อง “การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตุง” ผู้วิจัยได้ทำการค้นคว้าข้อมูลทุติยภูมิเพื่อเป็นข้อมูลในการเก็บรวบรวมข้อมูล นำมาเป็นฐานข้อมูลจากแหล่งข้อมูลต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยจะมีขั้นตอน ดังนี้

แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) เป็นข้อมูลที่ได้ผ่านการรวบรวมโดยผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญ ที่ทำการรวบรวมวิเคราะห์ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยในครั้งนี้ ทั้งในหน่วยงานของรัฐบาล สมาคม บริษัท สำนักงานวิจัย นักวิจัย วารสาร หนังสือพิมพ์ เป็นต้น โดยผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมจากแหล่งต่างๆ ดังนี้

1. หอสมุดมหาวิทยาลัยศิลปากรวิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์
2. วารสารเกี่ยวกับข้อมูลมณฑลกว่างตุง
3. บทความวิจัยเกี่ยวกับเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตุง
4. เว็บไซต์ต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับ การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อ

ส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตุง

2. การรวบรวมข้อมูล

2.1 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

2.1.1 ศึกษาข้อมูลเอกสารทุติยภูมิ การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่งโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตุง

2.1.2 นำข้อมูลที่รวบรวมมาปรึกษาขอคำแนะนำจาก อาจารย์สุริพร จรุงธนะกิจ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องเพื่อให้การเก็บข้อมูลมีประสิทธิภาพและสามารถตอบวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ได้อย่างครบถ้วน

3. การจัดกระทำข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จสิ้นแล้ว นำข้อมูลมาจัดกระทำใหม่ตามขอบเขตการศึกษาที่ได้กำหนดไว้ โดยนำข้อมูลที่แยกตามจุดประสงค์ของการวิจัยแล้วนำมาวิเคราะห์ตามจุดประสงค์ต่างๆ

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลมาวิเคราะห์ตามการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์ในมณฑลกวางตุ้ง โดยมีการขนส่งทางบก ที่มีระบบทางด่วนเป็นสำคัญ เพื่อการเชื่อมต่อที่พัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งทางน้ำ ที่มีการขนส่งทางท่าเรือเป็นสำคัญ ในการขนถ่ายผู้ต่างๆซึ่งมีความสำคัญมากในมณฑลกวางตุ้ง อีกทั้งการขนส่งทางอากาศที่ครอบคลุมและสะดวกสบายในการเดินทางได้อย่างรวดเร็ว และการวิเคราะห์เขตเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้งที่มีความร่วมมือกันในหลายเมืองของมณฑลกวางตุ้ง อีกทั้งยังเชื่อมต่อประเทศที่สำคัญทางเศรษฐกิจที่ใกล้กับมณฑลกวางตุ้งอีกด้วย โดยมีการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เป็นสิ่งเสริมสร้างประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้งนี้ อีกด้วย

5. เครื่องมือประกอบอุปกรณ์ที่ใช้ในการวิจัย

1. เครื่องคอมพิวเตอร์
2. โปรแกรมสำเร็จรูป Microsoft Word
3. โปรแกรมสำเร็จรูป Google Chrome

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของ มณฑลกว่างตุง โดยผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และนำเสนอหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. ลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตุง

2. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจใน มณฑลกว่างตุง

1. ลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตุง

ปัจจุบันนี้สาธารณรัฐประชาชนจีนมีความสำคัญในทางเศรษฐกิจอย่างกว้างขวางมาก มณฑลกว่างตุง เป็นมณฑลที่มีความสำคัญต่อสาธารณรัฐประชาชนจีนมาก ซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนถือเป็นประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจที่ทุกประเทศกำลังจับตามองทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ โดยเฉพาะในมณฑลกว่างตุงที่มีความก้าวกระโดดในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

ซึ่งมณฑลกว่างตุงในอดีตในช่วงปี 1978 เศรษฐกิจในช่วงนี้ยังไม่ได้มีการพัฒนาเหมือนปัจจุบัน เนื่องจากประเทศจีนยังคงมีการปิดประเทศไม่ทำการคบค้าสมาคมกับประเทศภายนอก ซึ่งต่อมาอดีตผู้นำของจีน เต็ง เสี่ยวผิง ได้ทำการเปิดประเทศเพื่อทำการค้าขายกับประเทศภายนอก โดยมีมณฑลกว่างตุงที่เป็นพื้นที่แรกๆของจีนที่ได้ทำการค้าขายที่สำคัญของประเทศจีนนับแต่นั้นมา



รูปที่ 2 แสดงพื้นที่เมืองในมณฑลกวางตุ้ง

ที่มา : <http://www.thaigoodview.com/library/studentshow/2549>

ซึ่งในมณฑลกวางตุ้ง มีเมืองเขตเศรษฐกิจที่สำคัญ ที่ถูกจัดตั้งเป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ โดยมีอุตสาหกรรม และมีท่าเรือเพื่อการค้าขายที่สำคัญ มีนายทุนจากประเทศต่างๆต้องการเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเมืองที่มีความสำคัญทางการค้านี้ ได้ถูกจัดตั้งเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑล กวางตุ้ง

1.1 เมืองที่ถูกจัดตั้งเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกวางตุ้ง มีดังนี้

1.1.1 เมืองกวางโจว

เมืองกวางโจว หรือ เมืองกวางเจา เป็นเมืองหลวงของมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งเมืองหลวงของ มณฑลที่มีความสำคัญมาก ทางการคมนาคมและแหล่งอุตสาหกรรมที่มีทางน้ำแหล่งสำคัญของประเทศ จีน โดยเมืองกวางโจวตั้งอยู่ทางปากแม่น้ำจูเจียง ซึ่งเป็นเมืองที่ใหญ่ที่สุดทางภาคใต้ของสาธารณรัฐ ประชาชนจีน ซึ่งเมืองกวางโจวเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางสายไหมทางทะเลในอดีต และเป็นเมืองท่า เสรีแห่งแรกและแห่งเดียวที่เปิดต้อนรับชาวตะวันตกเข้ามาค้าขายในอดีต เดินเรือไปยังทะเลจีนใต้ได้ กวางโจวเป็นเมืองศูนย์กลางในการปฏิรูปเศรษฐกิจของจีน ซึ่งยังเป็นเมืองที่มีบทบาทในเขตเศรษฐกิจ การค้าที่มีความเจริญรุ่งเรืองมากที่สุดภาคใต้ของจีน และเป็นเมืองท่าที่สำคัญ 1 ใน 3 เมืองของ ประเทศจีน ที่มีมูลค่ามากที่สุด มีการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทันสมัยในเมือง มีระบบรถไฟใต้ดิน

ครอบคลุมเมืองชั้นในทั้งหมดเป็นเมืองยุทธศาสตร์ที่สำคัญของเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง และยังเป็นศูนย์กลางการคมนาคมและเป็นประตูการค้าที่สำคัญของจีนตอนใต้ แบ่งการปกครอง ออกเป็น 21 เมืองใหญ่ 30 เมืองระดับอำเภอ 42 อำเภอและ 3 เขตปกครองตนเอง

ภูมิประเทศ มีพื้นที่ทางเหนือตัวสูงทางใต้ต่ำ มีเทือกเขาและภูเขาขนาดเล็กคั่นสลับกับที่ราบ มีแม่น้ำจูเจียง ซึ่งเป็นแม่น้ำสายยาวเป็นอันดับ 3 ของประเทศ และยังเป็นแม่น้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในประเทศจีน ไหลผ่านเป็นระยะทาง 2,122 กิโลเมตร มีพื้นที่ 178,600 ตารางกิโลเมตร พื้นที่รวมของเกาะต่างๆราว 1,600 ตารางกิโลเมตร ชายฝั่งทะเลยาวทั้งสิ้น 4,310 ตารางกิโลเมตร

ภูมิอากาศ เมืองกวางโจวอยู่ในเขตร้อนชื้น มีพื้นที่เกือบทั้งหมดมีสภาพภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อนแถบเอเชีย จึงทำให้มีฤดูร้อนที่ยาวนานและฤดูหนาวที่อบอุ่น

ทรัพยากร เมืองกวางโจวมีทรัพยากรแร่ธาตุที่ค้นพบและเป็นแหล่งคลังแร่ 89 ชนิด ได้แก่ ถ่านหิน แร่เหล็ก ถ่านเลน หินควอตซ์ (หินเขียวหนุมาน) ดินที่ใช้ทำเครื่องปั้นดินเผา แร่เยมาเนียม เป็นต้น มีพื้นที่เพาะพันธุ์สัตว์น้ำทะเล 7,800 ตารางกิโลเมตร เพาะพันธุ์สัตว์น้ำจืด 4,300 ตารางกิโลเมตร มีผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ผัก ผลไม้และต้นป่าน เป็นต้น มีไม้เศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ ไม้สน ไม้ฉำฉาและไม้จ้อ เป็นต้น และมีผลไม้ขึ้นชื่อ ได้แก่ สับปะรด กล้วย ลิ้นจี่ ลำไย และส้ม

อุตสาหกรรมเบา ที่มีความสำคัญที่สุดในเมืองกวางโจว มีอุตสาหกรรมหัตถกรรมที่เป็นที่แพร่หลาย และสำคัญที่สุดในเมืองกวางโจว ซึ่งเป็นที่รู้จักกันดี นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมเบาที่สำคัญที่สุดอีก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์การแปรรูปอาหาร และการผลิตเสื้อผ้า สิ่งทอ การฟอกน้ำตาลที่มีอยู่แค่ในกวางโจว ตงกวน ชุ่นเต๋อ เจียงเหมิน และซัวเถา นอกจากนี้ในกวางโจว ฝอซัน และชุ่นเต๋อ ยังมีอุตสาหกรรมสาวเส้นใยไหมและการทอที่พัฒนาก้าวหน้า สำหรับอุตสาหกรรมหนัก ได้แก่ การแปรรูปโลหะ การผลิตเครื่องจักร การต่อเรือ และการสร้างเรือ การผลิตพลังงานไฟฟ้า และเหมืองแร่

ยังมีอุตสาหกรรมหลัก ได้แก่ เครื่องใช้ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์พลาสติก อาหาร เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่ม สิ่งทอ พลังงานไฟฟ้า อุตสาหกรรมหลอมโลหะ

1.1.2 เมืองเซินเจิ้น

เมืองเซินเจิ้นตั้งอยู่ทางตอนใต้ของมณฑลกวางตุ้ง เป็นเมืองอยู่ทางชายแดนของทะเลทางใต้ของจีน ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับฮ่องกง โดยเมืองเซินเจิ้นมีพื้นที่ประมาณ 2,020 ตารางกิโลเมตร ในอดีตเป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมงที่มีอาชีพหลักทำประมงในแถบทะเลจีนใต้และประชาชนที่อาศัยอยู่ตามทีลากลุ่มก็ทำอาชีพเกษตร เกี่ยวข้าว และทำสวนลิ้นจี่ซึ่งเป็นพืชเศรษฐกิจที่ขึ้นชื่อของเมืองเซินเจิ้น และ

ได้พัฒนามาเป็นชาลีนจี หยางกู่เหยย รสชาติดีเป็นสินค้าส่งออกไปจำหน่ายยังหลายประเทศทั่วโลก ต่อมาถูกคัดเลือกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จึงถูกพัฒนาด้วยความเจริญและความทันสมัยขึ้นมามาก มีอาคารบริษัทห้างร้านธุรกิจต่างๆเพิ่มมากขึ้น และสิ่งปลูกสร้างต่างๆมากขึ้น และจำนวนประชากรก็เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่าด้วย โดยในเขตเมืองมีประชากรอาศัยอยู่กว่า 6,000,000 คน สภาพอากาศในเมืองเซินเจิ้นนั้นอยู่ในเขตร้อนชื้น จึงมีฤดูร้อนที่ยาวนาน และมีฝนตกด้วย ในฤดูหนาวอากาศเย็นกำลังสบายตลอดทั้งปี โดยอุณหภูมิอากาศเฉลี่ยอยู่ที่ 23 - 25 องศา

เซินเจิ้นแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1.เขตเมืองเซินเจิ้น

2.เขตมณฑลเซินเจิ้น

3.เขตเศรษฐกิจพิเศษมณฑลเซินเจิ้น มีพื้นที่กว่า 360 ตารางกิโลเมตร นับเป็นเขตเศรษฐกิจแห่งแรกของประเทศจีน ถูกก่อตั้งขึ้นในยุคปฏิรูป และเปิดประเทศในสมัยรองนายกรัฐมนตรีเติ้งเสี่ยวผิง จึงได้รับความสนใจจากกลุ่ม นายทุน นักธุรกิจจากฮ่องกง ไต้หวัน เข้ามาลงทุนในเซินเจิ้นกันมาก โดยเป็นแหล่งการค้าการลงทุนที่สำคัญ จึงทำให้เศรษฐกิจในเมืองเซินเจิ้นเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงที่สุด

เมืองเซินเจิ้นเป็นแหล่งการค้าการลงทุนที่สำคัญมาก จึงทำให้มีกลุ่มนักลงทุนธุรกิจและการค้าต่างๆเข้ามาทำธุรกิจเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้เมืองเซินเจิ้นยังเป็นเมืองท่องเที่ยวที่ได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวจำนวนมากอีกด้วย

1.1.3 เมืองจูไห่

เมืองจูไห่ได้รับการจัดตั้งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษตั้งแต่ปี 2523 และได้ขยายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษครอบคลุมทั้งเมืองด้วย โดยเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ 1 ใน 5 ของประเทศจีน เมืองจูไห่ได้รับการยกย่องจากสหประชาชาติว่าเป็นเมืองที่มหัศจรรย์แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน (Amazing City in China) อีกด้วย ซึ่งเมืองจูไห่เป็นเมืองที่สำคัญในบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta : PRD) มีพื้นที่ติดกับเขตบริหารพิเศษมาเก๊า เมืองจูไห่เน้นอุตสาหกรรมภาคการบริการขั้นสูง โดยมีการพัฒนาการขนส่งและคมนาคมที่สำคัญ คือ มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกวางโจว - จูไห่ ซึ่งปัจจุบันเมืองจูไห่มีการคมนาคมที่เชื่อมต่อกับมาเก๊า และฮ่องกงได้อีกด้วย โดยทางถนนผ่านสะพานฮ่องกง - จูไห่ - มาเก๊า ทำให้การเดินทางจากจูไห่ไปฮ่องกงรวดเร็วมากขึ้น และถนนเส้นทางจูไห่ - ฮ่องกงนี้ยังเป็นสะพานข้ามทะเลที่ใหญ่ที่สุดในโลกอีกด้วย ทำให้นักธุรกิจหรือผู้ที่ต้องเดินทางระหว่างเมืองทั้ง 3 เมืองสามารถ

เดินทางได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยสะพานข้ามทะเลนี้ยังคงกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอีกแห่งหนึ่งในเมืองจูไห่ที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว ให้มานั่งรถชมทัศนียภาพกลางทะเลอีกด้วย ซึ่งสะพานข้ามทะเลนี้มีต้นทุนการสร้างที่แพงที่สุดในโลก และผ่านอุโมงค์ใต้น้ำที่ยาวที่สุดในโลกอีกด้วย

1.1.4 เมืองช่านโถว

เมืองช่านโถวตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของมณฑลกวางตุ้ง เมืองช่านโถวเป็นศูนย์กลางด้านการเมือง เศรษฐกิจและวัฒนธรรมของภาคตะวันออกของมณฑลกวางตุ้ง และเป็นบ้านเกิดของชาวจีนโพ้นทะเล

เมืองช่านโถวเป็นเสมือนเมืองหน้าด่านทางทะเลเมืองแรก ๆ ของประเทศจีน และในวันที่ 1 มกราคม 2403 ได้รับฉายาว่าเป็น “ร้านขายของเก่าแก่ 100 ปี” ให้กับประเทศมหาอำนาจ เช่น สหรัฐอเมริกา สหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เยอรมัน ญี่ปุ่น รัสเซีย ฮอลแลนด์และเบลเยียม ที่เคยมาตั้งทำการของสถานกงสุลใหญ่ โดยมีความหมายโดยนัยอีกว่า พื้นที่แห่งนี้มีความสำคัญถึงขนาดที่หลายประเทศต่างชาติต้องเข้ามาตั้งอาณาเขตของตนเองไว้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าขายและขนส่งสินค้า

ต่อมา ได้มีการอนุมัตินโยบายส่งเสริมการสร้างสัมพันธไมตรีระหว่างเมืองช่านโถวกับพื้นที่ในเขตตะวันออกของมณฑลกวางตุ้ง และพื้นที่เลียบชายฝั่งทะเลทางตอนใต้ของมณฑลฝูเจี้ยนในด้านการผลิตและความร่วมมือช่วยเหลือในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เนื่องจากเมืองช่านโถวถือเป็นอีกหนึ่งเมืองที่มีจุดแข็งด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมทั้งสมัยใหม่และดั้งเดิม ทำให้เมืองช่านโถวได้รับการผลักดันให้เป็นเมืองผู้นำทางด้านพลังงาน อุตสาหกรรมเคมี ยาและเวชภัณฑ์ การขนส่ง โลจิสติกส์ อุตสาหกรรมด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และสารสนเทศ รวมถึงการเกษตรยุคใหม่ นอกจากนี้เมืองช่านโถวยังร่วมมือกับประเทศไต้หวันเพื่อสร้างแหล่งลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม โดยเน้นการอุตสาหกรรมด้านพลังงานไฟฟ้า หลอดไฟและเทคโนโลยีชีวภาพ ซึ่งถือเป็นอุตสาหกรรมใหม่ ซึ่งทำให้ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์กลายเป็นจุดเด่นในการลงทุนในเมืองช่านโถว ล่าสุดเมืองช่านโถวมีนโยบายจะถูกพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ (Financial Center) อีกแห่งหนึ่งของจีนด้วย

จะเห็นได้ว่า การเปิดประเทศของประเทศจีนในปี พ.ศ. 2522 ทำให้เศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีเมืองเซินเจิ้นเป็นเมืองแรกๆ ที่ประเทศจีนจัดตั้งให้เป็นเมืองเขตเศรษฐกิจแห่งแรกของจีน

นอกจากนี้ในมณฑลกว่างตุ้ง ยังมีการแบ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ จัดตั้งเป็นกลุ่มองค์กร ร่วมกันเพื่อความร่วมมือในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ มีวัตถุประสงค์ร่วมกันอย่างชัดเจน ในการได้รับ ผลประโยชน์ร่วมกัน หรือร่วมแก้ไขปัญหาาร่วมกันอีกด้วย

ซึ่งโครงการเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตุ้งเริ่มต้นมากจากการผลักดันของ จาง เต๋อเจียง เลขาธิการคอมมิวนิสต์มณฑลกว่างตุ้ง ในปี พ.ศ. 2546 ทำให้เกิดเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยเกิด โครงการที่มีชื่อว่า โครงการพัฒนาสามเหลี่ยมลุ่มปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta)

1.2 เขตเศรษฐกิจที่สำคัญในมณฑลกว่างตุ้ง

1.2.1 เขตเศรษฐกิจพื้นที่สามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta)

เขตเศรษฐกิจพื้นที่สามเหลี่ยมแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta) เป็นความร่วมมือทาง เศรษฐกิจ โดยมี 9 เมืองในมณฑลกว่างตุ้งแถบที่ราบลุ่มแม่น้ำจูเจียง ได้แก่ เมืองกว่างโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองฝอซาน เมืองจูไห่ เมืองตงกว่าน เมืองจงซาน เมืองเจียงเหมิน บางส่วนของเมืองจ้าวซิง และ บางส่วนของเมืองหุ้ยโจว ครอบคลุมบริเวณทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ของจีน โดยเฉพาะบริเวณที่มีลุ่ม แม่น้ำจูเจียงไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ที่สำคัญ ซึ่งเขตเศรษฐกิจพื้นที่สามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียงนี้ถูกจัดตั้งขึ้น ของโครงการ ซึ่งเป็นพื้นที่แรกหรือตัวอย่างแรกที่รัฐบาลจีนนำมาลองเริ่มใช้ระบบเศรษฐกิจแบบตลาด จากนโยบายตลาดเสรีและตามนโยบายเปิดประเทศของ เต็ง เลี้ยว ผิง อดีตผู้นำของประเทศ



รูปที่ 3 แสดงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพื้นที่สามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta)

เขตเศรษฐกิจนี้ได้รับการพัฒนาสนับสนุนจากรัฐบาลกลาง จาง เต๋อเจียง(Zhang Dejiang) เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ มณฑลกว่างตุง ในปีพ.ศ. 2546 ได้ผลักดันโครงการการพัฒนาสามเหลี่ยม ลุ่มแม่น้ำจูเจียง ทำให้เกิดเป็นโครงการนี้ขึ้น และประเทศจีนได้เข้ามาเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก จึง ได้มีการเริ่มในปีพ.ศ. 2546

ซึ่งต่อมาหลังจากที่จีนเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก และลงนามในการตกลงเป็นหุ้นส่วน ทางเศรษฐกิจระหว่างจีน ฮองกงและมาเก๊า (CEPA - Closer Economic Partnership Arrangement) และ ร่วมการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ใน โครงการ PPRD จึงได้จัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Economic Super Zone) ประกอบด้วยมณฑล 9 แห่ง ทางตอนใต้ของจีน ได้แก่ มณฑลกว่างตุง ฝูเจี้ยน เจียงซี กุ้ยโจว เสฉวน ยูนนาน หูหนาน ไห่หนาน และเขตปกครองตนเองกวางสี ร่วมกับเขตปกครอง พิเศษอีก 2 แห่ง คือ ฮองกงและมาเก๊า เป็นกลุ่มเขตเศรษฐกิจแม่น้ำจูเจียง ที่มีโครงการชื่อเรียกอีกอย่างว่า “ความร่วมมือ 9+2”

1.2.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 (Pan-Pearl River Delta)

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 Pan-Pearl River Delta มีการลงนามอย่าง เป็นทางการร่วมกัน จากผู้นำทั้ง 9 เมืองของประเทศจีน และยังมีเขตปกครองพิเศษอีก 2 คือ ฮองกง และ มาเก๊า เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2547 ที่ฮองกง ซึ่งทั้ง 9 เมืองของประเทศจีนที่อยู่ในโครงการนี้ ซึ่งมีพื้นที่ 1 ใน 5 ของพื้นที่ในประเทศจีน โดยมีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 1 ใน 3 ของพื้นที่ หรือประมาณ 456 ล้านคน และมีผลผลิตทางเศรษฐกิจมากกว่า 1 ใน 3 ของผลผลิตทางเศรษฐกิจทั้งหมดของประเทศจีน เขตเศรษฐกิจนี้เป็นหัวใจสำคัญของเศรษฐกิจจีน ซึ่งรัฐบาลของประเทศจีนได้ตั้งเป้าไว้ว่าภายในปี พ.ศ. 2563 GDP ในเขตเศรษฐกิจนี้จะมีมูลค่าของ GDP สูงถึง 2,000 พันล้านเหรียญสหรัฐ



รูปที่ 4 แสดงพื้นที่เมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 Pan-Pearl River Delta

ที่มา : <https://thaibizchina.com/figure-publication/economic-zone/pprd/>

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 (Pan-Pearl River Delta) นี้ จัดตั้งโดยมีกรอบความร่วมมือ 10 สาขาด้วยกัน ของมณฑลและเขตการปกครองพิเศษในเขตเศรษฐกิจนี้ โดยมีการประชุมในการวางแผนการดำเนินงานปีละ 1 ครั้ง โดยมีการเรียกการประชุมนี้ว่า PPRD Forum โดยมีการนัดรวมการประชุมผลัดเปลี่ยนกันแต่ละมณฑลไปในแต่ละปี ซึ่งการประชุมมีเป้าหมายเพื่อกำหนดแนวทางและนโยบายการลดความอุปสรรคทางเศรษฐกิจ และเพิ่มความคล่องตัวในการลงทุน และเสริมสร้างการลงทุน รวมทั้งการพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคภายในพื้นที่เพื่อรองรับการลงทุนที่จะเข้ามาสู่ภูมิภาค

1. กรอบความร่วมมือระหว่างกัน ใน 10 สาขาของเขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 (Pan-Pearl River Delta)

1.1 ความร่วมมือด้านโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญมี 2 ประการหลักๆ คือ ด้านพลังงานและด้านการคมนาคมขนส่ง

1.1.1 ด้านพลังงาน ได้วางแผนสร้างเครือข่ายเพื่อขนถ่ายทรัพยากรทางพลังงานจากแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ไปยังแหล่งที่มีความต้องการสูง

1.1.2 ด้านการคมนาคมขนส่ง ได้วางแผนสร้างเครือข่ายการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงกันภายในภูมิภาค โดยประกอบไปด้วย ถนน ทางรถไฟ และเส้นทางคมนาคมทางน้ำ อีกทั้งการคมนาคมทางอากาศภายในภูมิภาค สำหรับด้านการคมนาคม มีเป้าหมายในการพัฒนาในช่วงแรกคือ

การขยายระบบการขนส่งภายในภูมิภาค เช่น ระบบทางรถไฟ ระบบขนส่งทางบก ระบบขนส่งทางน้ำ เนื่องจากในปัจจุบันระบบต่างๆที่กล่าว ยังมีความล่าช้าเมื่อเทียบกับระบบเศรษฐกิจที่พัฒนาขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การพัฒนาาระบบเหล่านี้ได้ถูกจัดอยู่ในแผนนโยบายความร่วมมือเขตเศรษฐกิจนี้ โดยกำหนดให้เมืองกวางโจวที่เมืองหลวงของมณฑลกวางตุ้งเป็นศูนย์กลางเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ โดยระบบความเร็วของรถไฟจะต้องถูกพัฒนาโดยมีความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขยายทางรถไฟให้ยาวจากเดิม 19,000 กิโลเมตร ให้มีความยาวเพิ่มขึ้นถึง 29,000 กิโลเมตรภายในปี 2563 ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดเวลาในการเดินทางมากขึ้น

ระบบขนส่งทางบกของเมืองกวางโจวและเขตการปกครองพิเศษฮ่องกงจะเป็นจุดศูนย์กลางทางการคมนาคมขนส่ง ซึ่งจะมีการเพิ่มและขยายเส้นทางซูเปอร์ไฮเวย์ โดยจะมีการสร้างถนนซูเปอร์ไฮเวย์เพิ่มขึ้น 22 สาย มีความยาวทั้งหมด 30,000 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมต่อภายในภูมิภาค นอกจากนี้ยังมีสะพานเชื่อมฮ่องกง-จูไห่-มาเก๊าที่สำคัญ เพื่อขยายเครือข่ายการขนส่งและให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางด้านการค้าระหว่างประเทศและด้านโลจิสติกส์ เดินทางเพื่อการค้าขายได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้นอีกด้วย

โดยผลการประชุม PPRD Forum ครั้งที่ 1 ในปี พ.ศ.2548 มณฑลกวางตุ้งได้รับอนุมัติวงเงิน 555.76 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อใช้สำหรับโครงการพัฒนาเศรษฐกิจนี้เป็นระยะเวลา 6 ปี ถึงปี พ.ศ.2553 เพื่อใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ โดยมีแผนการจัดทำระบบร่องน้ำใหม่ ซึ่งทำให้ขยายเส้นทางทางน้ำได้ถึง 2,000 กิโลเมตร ทำให้แม่น้ำขนาดเล็กบางสายถูกปรับปรุง ขุดลอกร่องน้ำเพื่อใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อไปสู่ฮ่องกงและมาเก๊า โครงการนี้ได้สร้างโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ที่จะส่งผลให้เศรษฐกิจใน 9 มณฑลนี้พัฒนา เติบโตแข็งแรงและยังเป็นการส่งเสริมการส่งออกไปยังภูมิภาคอื่นของประเทศด้วย

นอกจากนี้มณฑลยูนนานยังเป็นประตูเชื่อมระหว่างจีนและอาเซียน ซึ่งมีการดำเนินการทั้งในด้านฮาร์ดแวร์ เช่น การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงมายังประเทศต่างๆ ในอาเซียนทั้งทางบกถนนสายคุนหมิง-กรุงเทพฯ และทางรถไฟคุนหมิง-สิงคโปร์ และทางน้ำโดยผ่านแม่น้ำล้านช้าง-แม่โขง เป็นต้น

ระบบการขนส่งทางอากาศก็ถูกพัฒนาอีกด้วย โดยมีการขยายสนามบินในเขตโครงการพัฒนาสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียงนี้ ซึ่งมีอยู่ประมาณ 49 สนามบิน ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติ 20 สนามบิน

1.2 ความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมและการลงทุน

ร่วมมือกันส่งเสริมการลงทุนโดยอาศัยหลักความเสมอภาค การเปิดโอกาส การชักจูงการลงทุน โดยสร้างความโปร่งใส และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก และการส่งเสริมการลงทุนที่ได้มาตรฐาน รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมและแรงงานในลักษณะเสริมสร้างกัน โดยมุ่งเน้นให้มณฑลกวางตุ้งเป็นฐานการผลิตที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก

มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกด้านการลงทุนขึ้นในมณฑลหูหนาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ เสริมสร้างบรรยากาศที่ดีในการลงทุน และอำนวยความสะดวกแก่นักลงทุน เพื่อให้การลงทุนในภูมิภาคนี้โดยปราศจากปัญหาและอุปสรรค นอกจากนี้ศูนย์การนี้ยังมีหน้าที่รับคำร้องเรียนจากนักลงทุน ซึ่งหากนักลงทุนที่ไม่ได้รับการช่วยเหลือ และอำนวยความสะดวก หรือพบเห็นการทุจริต และยังมีหน้าที่ตรวจสอบการทำงานและความโปร่งใสในหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

1.3 ความร่วมมือด้านการพาณิชย์และการค้า

ส่งเสริมให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคได้อย่างเสรี โดยมีมาตรการร่วมมือกันกำหนดมาตรฐานสินค้า และการรับประกันการตรวจสอบสินค้าร่วมกัน นอกจากนี้โครงการพัฒนาสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียงนี้ ยังมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดซื้อจำกัดในการลงทุนและส่งเสริมความร่วมมือในด้านการลงทุนในภูมิภาค และการใช้ระบบภาษีเดียวกันอีกด้วย

1.4 ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

มีการร่วมมือประชาสัมพันธ์และสร้างภาพลักษณ์การท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยมีฮ่องกงและมาเก๊าเป็นศูนย์กลางในการท่องเที่ยว เนื่องจากอุตสาหกรรมหลักของ 2 เขตปกครองพิเศษนี้ คือ การบริการ เช่น การท่องเที่ยว การเงินและการลงทุนเป็นหลัก ฮ่องกงได้ถูกจัดเป็นศูนย์กลางทางการเงินแห่งหนึ่งของโลก และเป็นแหล่งซื้อขายสินค้าที่มีชื่อเสียงของโลก ส่วนมาเก๊าได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในด้านการพัฒนาการท่องเที่ยว และการเป็นแหล่งรวมสถานบันเทิงอีกด้วย

1.5 ความร่วมมือด้านเกษตรกรรม

ร่วมมือกันสร้างกลไกเพื่อสร้างเสถียรภาพทางการตลาดของสินค้าเกษตรในมณฑลกวางตุ้ง เสฉวน กวางซี และยูนนาน ที่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ ได้แก่ แร่และทรัพยากรการเกษตร ซึ่งมณฑลอื่นในเขตภูมิภาคนี้ จะสามารถร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิต โดยใช้ทรัพยากรที่มณฑลเหล่านี้ที่มีอยู่ให้เป็นประโยชน์ได้

1.6 ความร่วมมือด้านทรัพยากรมนุษย์และแรงงาน

ร่วมมือสร้างศูนย์ระบบข้อมูลด้านตลาดแรงงาน มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายแรงงานภายในภูมิภาค และร่วมมือกันแก้ไขปัญหาด้านการป้องกันสิทธิแรงงาน รวมถึงร่วมกันพัฒนาทักษะฝีมือ และประสิทธิภาพแรงงาน

1.7 ความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และวัฒนธรรม

ร่วมมือกันเพิ่มความแข็งแกร่งทางการสร้างกรอบความร่วมมือระหว่างสถาบันวิจัยและสถาบันการศึกษาชั้นสูง และการสร้างรูปแบบเพื่อความร่วมมือกันทางด้านเทคโนโลยีภายในภูมิภาค รวมถึงการวิจัยในเชิงพาณิชย์ ตลอดจนการจัดกิจกรรมแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมคิงระหว่างกัน

1.8 ความร่วมมือด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ร่วมมือกันสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายสารสนเทศภายในภูมิภาค สร้างความแข็งแกร่งและกฎระเบียบที่เป็นมาตรฐานด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการร่วมมือด้านการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมต่างๆ ให้มีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา

1.9 ความร่วมมือด้านการป้องกันสิ่งแวดล้อม

การสร้างกลไกความร่วมมือภายในภูมิภาคด้านการป้องกันสิ่งแวดล้อม ร่วมกันกำหนดแผนการควบคุมทรัพยากรและป้องกันสิ่งแวดล้อมของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการรักษาระบบนิเวศวิทยาของต้นลุ่มแม่น้ำจุงเจียง

1.10 ความร่วมมือด้านการป้องกันสุขอนามัย

มีการประสานงานในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันเพื่อร่วมมือช่วยเหลือทางการควบคุมโรคและโรคระบาด และการแลกเปลี่ยนการใช้เทคโนโลยีที่มีก้าวหน้าในการรักษาเพื่อการป้องกันโรคระบาด

ซึ่งโครงการนี้ได้มีการประชุมประจำปีเพื่อกำหนดวางแผนนโยบายการพัฒนาเมืองในเขตเศรษฐกิจนี้อีกด้วย โดยมีการประชุมที่วางแผนเป้าหมายความร่วมมือคือ แผนพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวโดยจัดมีการวางแผนในปีพ.ศ. 2559 โดยมีระยะเวลาความร่วมมือระยะ 5 ปี ในฉบับที่ 13 อีกด้วย และปณิธานว่าด้วยการส่งเสริมความร่วมมือเชิงลึกในระดับภูมิภาคในโครงการเขตสามเหลี่ยมลุ่มปากแม่น้ำจุงเจียง (2015 - 2025) เพื่อผนึกกำลังการจัดสรรทรัพยากรและสารสนเทศและพัฒนาผลิตภัณฑ์อีกด้วย ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์แห่งชาติอย่างเป็นทางการ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2560 ได้มีการประชุมที่เมืองฉางซา ซึ่งเป็นเจ้าภาพในการจัดการประชุมในการร่วมมือระดับภูมิภาคในโครงการเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มปากแม่น้ำจุงเจียง 9+2 โดยเป็นการประชุมลงนามในข้อตกลงความร่วมมือด้านศุลกากรเพื่อยกระดับอนุภูมิภาค PPRD และข้อตกลงสหภาพการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคอีกด้วย เพื่อสร้างรากฐานและศักยภาพความร่วมมือกันในด้าน

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว เพื่อให้เขตเศรษฐกิจนี้เป็นจุดหมายของนักท่องเที่ยวระหว่างกันในแต่ละเมืองได้

1.2.3 โครงการเมืองคู่พัฒนา

1. ที่มาของการเกิดโครงการเมืองคู่พัฒนา

เกิดจากในมณฑลกว่างตุ้งได้เกิดปัญหาจากความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและความเจริญที่ไม่ทั่วถึงไปทุกที่ในมณฑลกว่างตุ้ง จึงเกิดการตระหนักถึงปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและความเจริญของแต่ละเมืองที่ไม่เท่ากัน ซึ่งมณฑลกว่างตุ้งเป็นมณฑลที่มีความสำคัญหลักของจีน และเป็นมณฑลที่มีแนวโน้มการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงสุด จากค่า GDP ที่สูงสุดเป็นอันดับหนึ่งมาตลอด 37 ปี ซึ่งในปี 2559 มณฑลกว่างตุ้งมีค่า GDP กว่า 1.08 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 8.0 ซึ่งตัวเลขทางเศรษฐกิจของมณฑลกว่างตุ้งส่วนใหญ่นั้น มาจากเมืองในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง เช่น เมืองกว่างโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองจูไห่ เมืองฝ่อซาน เมืองตงก่วนและเมืองจางชาน ซึ่งเมืองในพื้นที่ที่อยู่ทางด้านตะวันออก ตะวันตกและเหนือของมณฑลกว่างตุ้ง มีพื้นที่คิดเป็นร้อยละ 70 และประชากรกว่าร้อยละ 50 ของมณฑลกว่างตุ้ง ยังคงมีการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ล่าช้าอยู่มาก ซึ่งเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และเป็นเมืองที่ถูกพัฒนาอย่างรวดเร็วอย่างเห็นได้ชัดว่าการเติบโตของเศรษฐกิจกระจุกอยู่ที่บางเมืองที่สำคัญในเขตเศรษฐกิจเท่านั้น

โครงการเมืองคู่พัฒนาได้ถูกกล่าวถึงในปี 2545 เป็นครั้งแรก เพื่อสร้างเป้าหมายของโครงการเพื่อให้เมืองเขตเศรษฐกิจ เข้าไปช่วยเหลือเมืองในพื้นที่ของมณฑลกว่างตุ้งที่มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจล่าช้า โดยได้เน้นการเข้าไปช่วยเหลือพื้นที่ทางการเกษตรเป็นหลัก โดยมีเงินสนับสนุนกว่า 5 ล้านหยวน

ต่อมารัฐบาลกว่างตุ้งได้มีแผนการข้อสรุปของโครงการนี้ ในปี 2556 เพื่อการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออก ตะวันตกและเหนือของมณฑลกว่างตุ้ง โดยมีเป้าหมายในการส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ รวมถึงพัฒนามณฑลกว่างตุ้งให้มีความเท่าเทียมทางเศรษฐกิจอย่างทั่วถึง โดยมีนโยบายที่เรียกว่า “3 ตำแหน่ง 2 นำหน้า” และความเชื่อมโยงกับโครงการเมืองคู่พัฒนา ซึ่งในปี 2555 นายสี จิ้นผิง เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์จีน

ความสำคัญของนโยบาย “3 ตำแหน่ง 2 นำหน้า” มี 3 สิ่งสำคัญที่ให้ความสำคัญกับมณฑลกว่างตุ้งอย่างชัดเจน ได้แก่

1. พัฒนามณฑลให้เป็นมณฑลชั้นนำในระบบสังคมนิยมอันมีอัตลักษณ์ของประเทศจีน
2. เป็นพื้นที่ชั้นนำในการปฏิรูปและเปิดกว้างทางเศรษฐกิจ
3. เป็นพื้นที่ชั้นนำในการพัฒนาและวิจัยทางด้านวิทยาศาสตร์

และ 2 ภารกิจที่จะพามณฑลกว้างตั้งเข้าสู่การพัฒนา ได้แก่

1. นำพามณฑลกว้างตั้งให้กลายเป็นสังคมที่กินคืออยู่ได้อย่างเท่าเทียมกันทุกพื้นที่
2. นำพามณฑลกว้างตั้งให้เป็นสังคมนิยมที่ทันสมัย

รัฐบาลมณฑลกว้างตั้งได้นำนโยบาย “3 ตำแหน่ง 2 นำหน้า” มาวางแผนและกำหนดข้อสรุปแนวทางการทำงานเพื่อตอบรับและบรรลุเป้าหมายนโยบายดังกล่าวในปี 2556 โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อให้กลุ่มเมืองในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียงที่มีศักยภาพ ให้ความช่วยเหลือและผลักดันความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ให้แก่เมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลกว้างตั้งที่มีเศรษฐกิจที่เติบโตช้า และให้มีความเท่าเทียมทางการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในทุกเมืองในมณฑลกว้างตั้ง ซึ่งหนึ่งในแนวทางการดำเนินงานของข้อสรุปดังกล่าวก็คือ โครงการเมืองคู่พัฒนา ระหว่างเมืองเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta) กับเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลกว้างตั้ง

2. เป้าหมายและรูปแบบโครงการเมืองคู่พัฒนา

โครงการเมืองคู่พัฒนาที่มีแนวทางการจับคู่เมืองในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียงกับเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑลกว้างตั้ง มีเป้าหมายสำคัญในการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจระหว่างกัน ซึ่งอาศัยศักยภาพและประสบการณ์การพัฒนาของเมืองไปสู่เมือง ไปสู่การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการผลิตและอุตสาหกรรมแรงงานอีกระดับหนึ่ง โดยได้รับการสนับสนุนทางการเงิน จัดตั้งคณะทำงานช่วยเหลือ และจัดสรรผู้เชี่ยวชาญจากเมืองเพื่อผลักดันความร่วมมือด้านนโยบาย เทคโนโลยี การเงิน และทรัพยากรมนุษย์ สร้างเขตอุตสาหกรรมความร่วมมือระหว่างกัน และลดความเหลื่อมล้ำด้านการพัฒนา และเศรษฐกิจ เพื่อปรับค่า GDP ของทุกเมืองให้เพิ่มสูงขึ้นกว่าค่า GDP เฉลี่ยของทั้งประเทศ และสามารถมีเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างทั่วถึงในปี พ.ศ 2563

การจับคู่เมืองในระยะแรกได้แบ่งออกเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มเมืองในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง 6 เมือง และเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 11 เมือง โดยปรับปรุงคู่มือครั้งแรกในเดือนตุลาคม 2556 ซึ่งจัดเป็น กลุ่มเมืองในเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง 6 เมือง และเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 8 เมือง โดยมีการกำหนดการจับคู่ของแต่ละเมืองจาก

ความเหมาะสมกับสถานการณ์การพัฒนาของพื้นที่แต่ละแห่งและความคล่องตัวในการทำงาน โดยเมือง กวางโจวคู่กับเมืองเหมยโจวและเมืองชิงหยวน เมืองเซินเจิ้นคู่กับเมืองเหอหยวนและเมืองช่านเหว่ย เมืองจูไห่คู่กับเมืองหยางเจียง เมืองฝอซานคู่กับเมืองหยุนฝู เมืองตงก่วนคู่กับเมืองเสากวน และเมืองจางชานคู่กับเมืองฉาวโจว เมืองกวางโจวและเมืองเซินเจิ้นเมืองละ 2 คู่ เมืองจูไห่ เมืองฝอซาน เมืองตงก่วน และเมืองจางชานเมืองละ 1 คู่ โดยเมืองหุ้ยโจว เมืองเจียงเหมินและเมืองจ้าวชิงไม่ได้จับคู่ เนื่องจากมี ภารกิจทางด้านการพัฒนาอยู่แล้ว ส่วนเมืองช่านโถว เมืองจ้านเจียง เมืองเจียงเหมินและเมืองจ้าวชิงมี ขอบเขตทางเศรษฐกิจที่กว้างไกลมาก และยังมีโครงการเพื่อการพัฒนามากมาย จึงไม่ได้จับคู่กับเมืองใด เช่นกัน

รัฐบาลมณฑลกวางตุ้งยังได้ระบุแผนการที่จะปรับปรุงรูปแบบและแผนการทำงานของ โครงการเมืองคู่พัฒนาไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจอีกด้วย

ข้อสรุปแผนการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของมณฑล กวางตุ้ง ในฉบับแรก ปี 2556 ได้กำหนดกรอบรูปแบบความร่วมมือที่ยังไม่มีความชัดเจนมากพอ ส่งผล ให้ความร่วมมือที่เกิดขึ้นในระยะแรก ได้ผลลัพธ์ที่ไม่ดีเท่าที่ควร ซึ่งกรอบรูปแบบความร่วมมือเดิมนั้นมี การปรับปรุงมี 3 ประการคือ

1. ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนทางการเงิน
2. จัดสรรบุคลากรและผู้เชี่ยวชาญเข้าไปให้ความรู้ วางแผนและดำเนินงานในโครงการต่าง ๆ
3. ก่อตั้งเขตอุตสาหกรรมการผลิตความร่วมมือระหว่างกัน

หลังจากการดำเนินการในช่วงแรก รูปแบบของการดำเนินการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

ต่อมาในปลายปี พ.ศ. 2556 นายหู จุนหัว เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ประจำมณฑลกวางตุ้ง ได้มีการเน้นย้ำและมอบกรอบรูปแบบแนวทางความร่วมมือที่ชัดเจนอีกครั้ง โดยเน้นย้ำให้ทั้งเมืองหลัก และเมืองเข้าคู่มีความร่วมมือในการดำเนินการตามกรอบรูปแบบเป้าหมายที่กำหนดไว้มากขึ้น

โดยต่อมาปี พ.ศ. 2558 ได้ระบุกรอบรูปแบบความร่วมมือของโครงการเมืองคู่พัฒนาให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและขยายขอบเขตความร่วมมือให้กว้างมากยิ่งขึ้น 3 ประการ ได้แก่

1. สร้างความสมบูรณ์ในการร่วมมือกัน จัดทำรายงานผลและปัญหาแก่รัฐบาล เพื่อขยายความร่วมมือของเมืองคู่พัฒนาทุกด้าน อีกทั้งจัดตั้งคณะติดตามและตรวจสอบการทำงานในโครงการความร่วมมือต่าง ๆ

2. ผลักดันให้เกิดโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีมูลค่ามากกว่า 100 ล้านดอลลาร์ จำนวน 300 โครงการ เริ่มการก่อสร้างโครงการ 180 โครงการ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการผลิต 80 โครงการ

3. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาในด้าน ครอบคลุมถึงเรื่องการศึกษาและสุขอนามัย โดยส่งเสริมพัฒนาให้เกิดความร่วมมือระหว่างองค์กรหรือสถานพยาบาลของเมืองหลักกับเมืองเข้าคู่

ซึ่งหลังจากมีการปรับเปลี่ยนกรอบรูปแบบเป้าหมายความร่วมมือ และการยกระดับรูปแบบการดำเนินงานของโครงการเมืองคู่พัฒนาดังกล่าว ทำให้เมืองคู่พัฒนาเกิดการพัฒนาดังเห็นได้ชัด โดยจะต้องใช้เวลา ในการก้าวเข้าสู่การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกันในเขตลวงกว้างที่สมบูรณ์

2. การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในเขตลวงกว้าง

เราจะเห็นได้ว่าเขตลวงกว้างเป็นเขตที่สำคัญทางเศรษฐกิจของจีน ซึ่งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางตอนใต้ของจีน การคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จึงเป็นส่วนสำคัญที่มีผลต่อการพัฒนาเขตเศรษฐกิจมาก เนื่องจากเขตลวงกว้างเป็นเมืองเศรษฐกิจที่เปิดเป็นเมืองสู่การติดต่อค้าขายระหว่างประเทศมาอย่างยาวนาน ทำให้เขตลวงกว้างมีการเติบโตทางเศรษฐกิจมาก การคมนาคมจึงมีความสำคัญในการรองรับนักลงทุนจากต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนอย่างสะดวกสบาย และเสริมสร้างบรรยากาศการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในเขตลวงกว้างมีการคมนาคมขนส่งมากมายหลายวิธีที่พร้อมทั้งระบบโดยสาธารณะและการขนส่งสินค้า ที่มีความครอบคลุมทั้งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศที่มีความเชื่อมโยงถึงกันหมด ไม่ว่าจะเป็นเมือง เขต ภายในประเทศและต่างประเทศ การคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อประเทศจีนมาก โดยเฉพาะในเมืองเขตเศรษฐกิจพิเศษในเขตลวงกว้างที่มีนักลงทุนต้องการเข้ามาลงทุนจำนวนมาก ให้มีการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ เขตลวงกว้างเป็นเมืองที่มีการคมนาคมขนส่งที่พร้อมครอบคลุมเมือง เชื่อมต่อเมืองและเขตต่างๆ ได้หลายเส้นทาง

การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในเขตลวงกว้าง มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเน้นย้ำด้านการขยายเส้นทางคมนาคม การขนส่งแบบระบบราง ระบบทางด่วน ท่าเรือ และเส้นทางการบินเพื่อมีเป้าหมายในการกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจให้เพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจแม่น้ำจูเจียง

2.1 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในเขตลวงกว้าง แต่ละเส้นทางของการคมนาคมต่างๆ ในเขตลวงกว้าง ได้แก่

2.1.1 เส้นทางขนส่งทางบก เป็นเส้นทางที่สะดวกสบายและรวดเร็วที่สุด ซึ่งเส้นทางบกจะประกอบไปด้วย เส้นทางรถไฟ เส้นทางถนน เส้นทางน้ำ เส้นทางการบิน ซึ่งมณฑลกว่างตุงได้เส้นทางการคมนาคมทั้งทางท่าเรือ ถนน และระบบพลังงานไฟฟ้าด้วยเช่นกัน โดยมีเป้าหมายที่สำคัญเพื่อการพัฒนาการเติบโตทางเศรษฐกิจให้เพิ่มสูงขึ้น และรองรับการแข่งขันของเมืองอื่น การพัฒนาเส้นทางการคมนาคมจึงเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการทำธุรกิจเป็นสำคัญ มีการแบ่งการพัฒนาาระบบขนส่งทางบก ได้แก่

1. เส้นทางถนน ที่ต้องมีการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพที่สุดเพื่อความสำเร็จตามเป้าหมายในมณฑลกว่างตุง โดยเน้นเชื่อมต่อกับพื้นเมืองต่างๆที่โดยรอบทั้งภายในมณฑลและต่างมณฑลอย่างทั่วถึง และเพื่อการจัดส่งสินค้า ทำการธุรกิจทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและสะดวกต่อการขนส่งมากที่สุด จึงทำให้ต้องมีการพัฒนาระบบทางด่วนอยู่ตลอดเวลาเพื่อมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นและรวดเร็วเชื่อมต่อได้หลายพื้นที่

เส้นทางคมนาคมระบบทางด่วนในมณฑลกว่างตุง ได้แก่

ทางด่วนชัวเถา-ฝูเจี้ยน 汕头至福建龙

ทางด่วนช่านเหวย-เจียงซี 汕尾至江西瑞金

ทางด่วนเฉินเจิ้น-เจียงซี 深圳至江西赣州

ทางด่วนเฉินเจิ้น-หูหนาน 深圳至湖南汝城

ทางด่วนปักกิ่ง-จูไห่ 京珠高速公路

ทางด่วนจูไห่-เหลียนโจว 珠海至连州

ทางด่วนจูไห่-หูหนาน 珠海至湖南永州

ทางด่วนหยางเจียง-หยุนฝู 阳江至云浮

ทางด่วนม้าวหมิง-กว่างซี 茂名至广西岑溪

ทางด่วนฝูเจี้ยน-แต้จิ๋ว 福建漳州

ทางด่วนชัวเถา-จ้านเจียง 汕头至湛江

ทางด่วนหุ้ยโจว-กว่างซี 惠州至广西梧州

ทางด่วนฝูเจี้ยน-แต้จิ๋ว 福建漳州

ทางด่วนหราวผิง-เถียนเจียง (เมืองจ้านเจียง) 饶平至湛江

ทางด่วนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (วงในจากรูปภาพที่4) 珠江三角洲环形高速公路

ทางด่วนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (วงนอกจากรูปภาพที่4) 珠江三角洲外环高速公路



รูปที่ 5 แสดงเส้นทางคมนาคมทางระบบทางด่วนในมณฑลกว่างต้ง

ที่มา : <https://thaibizchina.com/country/guangdong/>

และเส้นทางระบบทางด่วนในมณฑลกว่างต้งที่สำคัญ ได้แก่

เส้นทางด่วนนครกว่างโจว-เมืองฝ้อชาน นครกว่างโจว-เมืองเซินเจิ้น นครกว่างโจว-เมืองหุ้ยโจว

นครกว่างโจว-เมืองจ้าวซิง นครกว่างโจว-เมืองจ้านเจียง

เส้นทางด่วนเมืองเซินเจิ้น-เมืองซัวเถา และเมืองเซินเจิ้น-เมืองตงกว่าน

เส้นทางด่วนเมืองเหมยโจว-เมืองซัวเถา

เส้นทางด่วนเมืองหุ้ยโจว-เมืองเฉาโจว (เมืองแต้จิ๋ว)

เส้นทางด่วนเลียบชายฝั่งทะเลทางตะวันตก

และเส้นทางระบบทางด่วนที่เชื่อมมณฑลกว่างต้งกับมณฑลและเมืองต่างๆ ของจีนที่สำคัญ

เส้นทางด่วนกรุงปักกิ่ง-ฮ่องกง-มาเก๊า

เส้นทางด่วนมณฑลกว่างต้ง-มณฑลเจียงซี

เส้นทางด่วนนครกว่างโจว-เมืองอู่โจว (เขตฯ กว่างซีจ้วง)

เส้นทางด่วนเมืองจี้เจียง-นครฉงชิ่ง

เส้นทางด่วนมณฑลกวางตุ้ง-มณฑลยูนนาน

สะพานฉงโจว (Qiongzhou) ซึ่งเป็นสะพานเชื่อมระหว่างเกาะไห่หนานกับเมืองจี้เจียงที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะเสร็จในปี 2020 ด้วยเงินลงทุนจำนวน 140 ล้านดอลลาร์ โดยมีความยาว 26.3 กิโลเมตร

ซึ่งยังมีเส้นทางคมนาคมที่สำคัญที่เป็นการร่วมมือของมณฑลกวางตุ้งและฮ่องกงมาเก๊า เป็นการเชื่อมต่อกันระหว่างฮ่องกง เมืองจู่ไห่ และมาเก๊า โดยมีชื่อเรียกว่า “สะพานฮ่องกง จู่ไห่ มาเก๊า” (Hong Kong-Zhuhai-Macao Bridge) ซึ่งสะพานเชื่อมนี้ จะมีลักษณะเป็นรูปตัว Y จึงมีการเรียกสะพานนี้สั้นๆว่า Y Bridge โดยสะพาน Y Bridge มีความยาว 50 กิโลเมตร ซึ่งจะเป็นถนนเชื่อมโยงยุทธศาสตร์โดยเฉพาะ

2. ระบบรถไฟ ในมณฑลกวางตุ้งยังมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีรถไฟของมณฑลกวางตุ้งเป็นทางรถไฟที่สำคัญทางตอนใต้ของจีน และมีเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยมีการแบ่งระบบรถไฟได้เป็น 4 ประเภท

2.1 รถไฟความเร็วสูงด้วยระดับความเร็ว 300กิโลเมตร/ชั่วโมง ที่สามารถตัดผ่านมณฑลกวางตุ้ง โดยมีสายที่มีเส้นทางผ่านมณฑลกวางตุ้ง ได้แก่

สายมณฑลปักกิ่ง-เมืองเซินเจิ้น ใช้เวลาเดินทางประมาณ 10 ชม. 16 นาที และจะขยายเส้นทางต่อจากเมืองเซินเจิ้นไปยังฝั่งเกาหลินของฮ่องกง ซึ่งเป็นเส้นทางที่วางแผนว่าจะสามารถใช้งานได้ในปี พ.ศ. 2558

สายเมืองกวางโจว-เมืองอู่ฮั่น ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม. โดยเส้นทางนี้เชื่อมโยงกับการเดินทางจากจีนตอนใต้สู่จีนตอนกลางผ่านเมืองฉางซาในเมืองหูหนานและเมืองอู่ฮั่นในมณฑลหูเป่ย์ ซึ่งทั้งหมดเป็นเมืองเอกของ 3 มณฑล

สายเมืองกวางโจว-เมืองชิงเต่า ใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 ชม. 58 นาที ผ่าน 6 มณฑล เริ่มจากจีนตอนใต้ที่มณฑลกวางตุ้ง ผ่าน มณฑลหูหนาน มณฑลเหอเป่ย์ มณฑลอันฮุย มณฑลเจียงซู และสิ้นสุดที่มณฑลซานตง ซึ่งเปิดให้บริการเส้นทางนี้ตั้งแต่เดือนมกราคม ปีพ.ศ. 2557

ปลายเดือนธันวาคม ปีพ.ศ. 2556 ได้เปิดให้บริการสายเมืองเซินเจิ้น-เมืองเซี่ยเหมิน ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 3 ชม. 30 นาที บนเส้นทางเมืองเซินเจิ้น-เมืองหุ้ยโจว-เมืองซ่านเหว่ย-เมืองฉางชาน (ซัวเถา) ของมณฑลกวางตุ้ง และเมืองเซี่ยเหมินของมณฑลฝูเจี้ยน

วันที่ 16 เดือนกันยายน ปีพ.ศ. 2557 ได้เปิดให้บริการสายเมืองเซินเจิ้น – เมืองหนานชาง ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 4 ชม. บนเส้นทางเมืองเซินเจิ้น-เมือง กวางโจว-เมืองชิงหยวน ของ

มณฑลกว่างตุง- เมืองเฉินโจว-เมืองเหลยหยาง-เมืองจูโจว-เมืองฉางซาในมณฑลหูหนาน-เมืองเกาอัน-เมืองหนานชาง (มณฑลเจียงซี)

ในปี พ.ศ. 2558 มณฑลกว่างตุงจะมีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงภายในมณฑลมากขึ้น 5 เส้นทาง ได้แก่ กวางโจว-เซินเจิ้น เซินเจิ้น-ฉางชาน ฉางชาน-กวางโจว ผู้หนิง-เซินเจิ้น กวางโจว-จูไห่ โดยเส้นทางกวางโจว-เซินเจิ้น ซึ่งจะเป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารใช้บริการเยอะที่สุดและมีเที่ยวเดินทางมากกว่า 200 เที่ยวต่อวัน

ในปี พ.ศ. 2562 รถไฟความเร็วหมยโจว – ชานโตว (Meizhou – Shantou High-speed Railway)

ในปี พ.ศ. 2563 จะเปิดให้บริการสายเมืองกวางโจว-เมืองหนานหนิง ใช้เวลาเดินทางเพียง 3 ชั่วโมง ระยะทางทั้งหมด 577.1 กิโลเมตร บนเส้นทางเมืองกวางโจว-เมืองฝอชาน-เมืองจ้าวชิง-เมืองหยุนฝู ของมณฑลกว่างตุง-เมืองอูโจว-เมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี

2.2 รถไฟความเร็วสูงด้วยระดับความเร็ว 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงประเภทนี้ มีเส้นทางที่ตัดผ่านมณฑลกว่างตุง ได้แก่

สายเมืองกวางโจว-เมืองเซินเจิ้น ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. 20 นาที

สายเมืองกวางโจว-เมืองจูไห่ ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชม. 15 นาที

สายเมืองกวางโจว-เมืองจงชาน ใช้เวลาเดินทางประมาณ 40 นาที

สายเมืองเซินเจิ้น-เมืองเซี่ยเหมิน ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม. ซึ่งเส้นทางสายนี้สามารถเชื่อมต่อไปยังเส้นทางเมืองฝูโจว-เมืองหนิงโป-และเมืองเซียงไฮ้ได้

สายเมืองกวางโจว-เมืองหนานหนิง ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชม.

สายเมืองกวางโจว-เมืองก๊วยโจว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชม.

2.3 รถไฟความเร็วปกติจนถึงเร็วพิเศษ ซึ่งเป็นรถไฟที่มีระดับความเร็วตั้งแต่ 120 – 160 กิโลเมตร/ชั่วโมง โดยขบวนที่มีความเร็วปกติ จะมีรหัสเรียกขบวนรถไฟว่า “K” และขบวนที่มีความเร็วพิเศษจะมีรหัสเรียกขบวนรถไฟว่า “T” โดยมีเส้นทางที่ผ่านมณฑลกว่างตุง ได้แก่

สายกรุงปักกิ่ง-นครกวางโจว

สายกรุงปักกิ่ง-เขตเกาฉวน เมืองฮ่อกง

สายเซี่ยเหมิน-เซินเจิ้น

สายมณฑลกว่างตุง-มณฑลไห่หนาน

สายเมืองกวางโจว-เมืองเซินเจิ้น

นอกจากนั้น ยังมีแผนการพัฒนาเส้นทางต่างๆอีก จะแบ่งตามปีได้ ดังนี้

ในปี พ.ศ. 2562 รถไฟความเร็วหมยโจว – ช่านโถว (Meizhou – Shantou High-speed Railway)จะเป็นเส้นทางที่เชื่อมเมืองด้านตะวันออกของมณฑลกวางตุ้งกับเมืองในเขตสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง มีความยาวทั้งสิ้น 122.4 กิโลเมตร และวิ่งด้วยความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยเส้นทางนี้จะเป็นการส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และพัฒนาคุณภาพของระบบคมนาคม ส่งเสริมการไหลเวียนการลงทุน ระหว่างเมืองทางตะวันออกของมณฑลกวางตุ้ง กับเมืองในกรอบความร่วมมือระหว่างมณฑลกวางตุ้ง – ฮองกง – มาเก๊า (Guangdong – Hong Kong – Macao Greater Bay Area) โดยเส้นทางนี้จะเชื่อม เมืองกวางโจว - ช่าน โถว กวางโจว - เซินเจิ้น โดยจะมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น การเดินทางจากเมืองหมยโจวไปยังเมืองเซินเจิ้นจะใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมง และจากเมืองหมยโจวไปยังเมืองกวางโจวจะใช้เวลา 3 ชั่วโมง

ในปี พ.ศ. 2563 จะเปิดให้บริการสายเมืองกวางโจว-เมืองหนานหนิง ใช้เวลาเดินทางเพียง 3 ชั่วโมง ระยะทางทั้งหมด 577.1 กิโลเมตร บนเส้นทางเมืองกวางโจว-เมืองฝอซาน-เมืองจ้าวซิ่ง-เมืองหยุนฝู ของมณฑลกวางตุ้ง-เมืองอู่โจว-เมืองหนานหนิง มณฑลกว่างซี

ซึ่งรัฐบาลของมณฑลกวางตุ้งได้จัดสรรงบประมาณ 1.08 แสนล้านหยวน เพื่อการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมระหว่างเมืองกวางโจว เมืองฮองกง เมืองมาเก๊า เมืองเซินเจิ้นและเมืองที่มีความสำคัญในเขตเศรษฐกิจพื้นที่ปากแม่น้ำจูเจียงและในมณฑลอื่น ๆ ซึ่งเส้นทางรถไฟประกอบด้วยเส้นทางระหว่างเมืองต่าง ๆ 9 เส้นทาง รวมระยะทางทั้งหมด 930 กิโลเมตร และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2563 โดยมณฑลกวางตุ้งจะเข้าสู่ยุครถไฟความเร็วสูงที่ก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง เพื่อสามารถใช้เวลาในการเดินทางระหว่างเมืองไม่เกิน 3 ชั่วโมง และเดินทางระหว่างมณฑลไม่เกิน 24 ชั่วโมง ซึ่งพัฒนาตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 13 ของมณฑลกวางตุ้ง ในโครงการรถไฟความเร็วสูงทุกเมือง เพื่อยกระดับมณฑลกวางตุ้งก้าวสู่การเป็น วิถีชีวิต 3 ชั่วโมง โดยเดินทางจากเมืองกวางโจวไปยังเมืองอื่น ๆ รอบด้าน จะใช้เวลาไม่เกิน 3 ชั่วโมง



รูปที่ 6 แสดงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมเมืองกวางโจว-เซินเจิ้น-ฮ่องกง

ที่มา : <http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=1053204>

โดยรถไฟความเร็วสูงได้มีโครงการเส้นทางที่สำคัญคือ โครงการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกวางโจว-เซินเจิ้น-ฮ่องกง (Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link: XRL) ซึ่งจะเป็นขบวนรถไฟที่ช่วยลดระยะเวลาการเดินทางจากเมืองกวางโจวไปยังฮ่องกงได้ โดยจากเดิมเดินทางเป็นเวลา 2 ชั่วโมง จะเหลือเพียง 48 นาทีเท่านั้น ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ซึ่งผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถไฟขบวนนี้ข้ามประเทศ จะสามารถผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง และขั้นตอนศุลกากรของจีนและฮ่องกงได้อย่างรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งมีการดำเนินงานแบบ 1 พื้นที่ 2 ด่านตรวจ ซึ่งหมายถึง ผู้โดยสารจะผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองของทั้งจีนและฮ่องกง ณ สถานีเกาถุนตะวันออกเพียงจุดเดียว โดยคาดว่าจะใช้เวลาเพียงคนละ 5 นาทีเท่านั้น อีกทั้งการเดินทางจากฮ่องกงเข้ามาในประเทศจีน ยังสามารถมีจุดหมายปลายทางในประเทศจีนถึง 44 แห่ง รวมถึงมณฑลเซียงไฮ้ ปักกิ่ง ซื่ออัน เมืองต่างๆต่างฝั่งตะวันตกของประเทศอีกด้วย

ซึ่งเส้นทางรถไฟขบวนนี้ยังมีความสำคัญที่เส้นทางมีความเชื่อมต่อกับ Greater Bay ซึ่งก็คือพื้นที่เศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียงจะเข้าสู่การเป็นวงแหวนเศรษฐกิจอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งจะส่งผลให้เขตความร่วมมืออ่าวกวางตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า (Greater Bay Area) ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งการเชื่อมโยงด้านทรัพยากรมนุษย์และด้านเศรษฐกิจ ทางรถไฟสายนี้จะเป็นโครงสร้างที่สำคัญที่จะมาส่งเสริมกรอบข้อตกลงเขตความร่วมมืออ่าวกวางตุ้ง-ฮ่องกง-มาเก๊า (Great Bay Area) ให้มีความแข่ง

แกร่งมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะมีประโยชน์ช่วยให้ส่งเสริมโครงการความร่วมมือระหว่างเขตความร่วมมือต่างๆ ได้อย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะเขตความร่วมมือลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pan-Pearl River Delta)

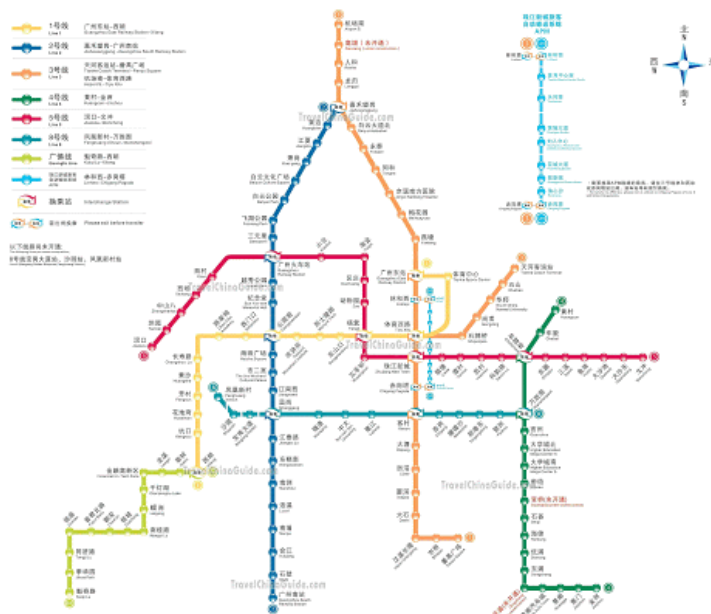
2.4 ระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในมณฑลกวางตุ้ง เริ่มมีการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินในเมือง กวางโจว ซึ่งเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2540 ปัจจุบันมีเส้นทางให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินใน เมืองกวางโจวทั้งสิ้น 9 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสาย 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, เส้นทางกวางโจว-ฝอซานและเส้น APM (Automated People Mover systems) โดยมีความยาวทั้งสิ้น 260.5 กิโลเมตร

เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน ในปีพ.ศ. 2550 ได้มีการริเริ่มโครงการเส้นทางกวางโจว - ฝอซาน ซึ่งเส้นทางนี้เป็น โครงการรถไฟฟ้าใต้ดินเชื่อมระหว่างเมืองกวางโจว – เมืองฝอซานเป็นเส้นทาง รถไฟฟ้าใต้ดินเชื่อมระหว่างเมืองสายแรกของจีน โดยเปิดให้ใช้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ในปีพ.ศ. 2553 โดยเป็น โครงการเส้นทางรถไฟฟ้าใต้ดินยาว 32.16 กิโลเมตร ซึ่งสามารถลด เวลาในการเดินทางจากเมืองกวางโจวไปเมืองฝอซานเหลือเพียง 40 นาที และได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2553

ในปีพ.ศ. 2557 จะมีการดำเนินการหรือเน้นการท่องเที่ยวในเชิงพาณิชย์และวัฒนธรรม โดยมีวัตถุประสงค์พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวส่งเสริมวัฒนธรรมและการพัฒนาการค้าอีกด้วย

ส่วนระบบรถไฟฟ้าใต้ดินในเมืองเซินเจิ้นได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ปัจจุบันมีเส้นทางให้บริการทั้งสิ้น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายหลัวเป่า (Luobao) เสอโข่ว (Shekou) หลงกั่ง (Longgang) หลงฮั่ว (Longhua) และหวนจง (Huanzhong) รวมความ ยาวทั้งสิ้น 178 กม. โดยมีแผนจะเพิ่มเป็น 10 เส้นทางในปี พ.ศ 2559

广州地铁图
Guangzhou Subway Map (Click to enlarge)



รูปที่ 7 เส้นทางแสดงรถไฟฟ้าใต้ดินในเมืองกวางโจว

ที่มา : <http://www.hotsia.com/china-info/guangzhou/mrt/index.shtml>

ซึ่งในอนาคตเมื่อระบบรถไฟฟ้าใต้ดินของเมืองกวางโจว เมืองฝอชาน เมืองเซินเจิ้น และเมืองตงก่วนเชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ มณฑลกวางตุ้งจะสามารถพัฒนาและขยายระบบการขนส่งคมนาคมที่จะมีความเชื่อมโยงและความสะดวกสบายให้แก่ประชาชนมากยิ่งขึ้น และยังเป็นส่งเสริมให้เศรษฐกิจมีการกระจายตัวอย่างครอบคลุมทุกพื้นที่เขตเศรษฐกิจแม่น้ำจูเจียงที่เป็นเขตที่สำคัญในมณฑลกวางตุ้งแห่งนี้

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาและปฏิรูปแห่งชาติจีน ได้มีการวางแผนกำหนดการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมรถไฟฟ้าใต้ดินเพิ่มเส้นทางวางรถไฟฟ้าใต้ดินเมืองกวางโจว 10 เส้นทาง ประจำปี 2560 – 2566 โดยคาดว่าในปี พ.ศ. 2566 จะมีเส้นทาง ดังนี้

1. สาย 3 (ส่วนขยายด้านตะวันออก) ความยาว 9.6 กิโลเมตร 4 สถานี ระยะโครงการปี 2562-2565
2. สาย 5 (ส่วนขยายด้านตะวันออก) ความยาว 9.7 กิโลเมตร 6 สถานี ระยะโครงการปี 2561-2565
3. สาย 7 (ส่วนขยายระยะที่ 2) ความยาว 21.8 กิโลเมตร 11 สถานี ระยะโครงการปี 2561-2565

4. สาย 8 (ส่วนขยายทิศเหนือ) ความยาว 20 กิโลเมตร 9 สถานี ระยะโครงการปี 2562-2565
5. สาย 10 ความยาว 19.9 กิโลเมตร 14 สถานี ระยะโครงการปี 2560-2565
6. สาย 12 ความยาว 37.6 กิโลเมตร 25 สถานี ระยะโครงการปี 2561-2565
7. สาย 13 (ส่วนขยายระยะที่ 2) ความยาว 33.6 กิโลเมตร 23 สถานี ระยะโครงการปี 2560-2564
8. สาย 14 (ส่วนขยายระยะที่ 2) ความยาว 11.6 กิโลเมตร 7 สถานี ระยะโครงการปี 2560-2564
9. สาย 18 ความยาว 62.5 กิโลเมตร 9 สถานี ระยะโครงการปี 2560-2563
10. สาย 22 ความยาว 31.8 กิโลเมตร 6 สถานี ระยะโครงการปี 2560-2563

ซึ่งการพัฒนาเส้นทางเกิดจากการที่รัฐบาลให้ความสำคัญกับพื้นที่ในเขตปากแม่น้ำจุงเจียงมากยิ่งขึ้น โดยผลักดันพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ที่มีความสำคัญทางการค้าเสรี เร่งพัฒนาการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ และผลักดันเมืองกวางโจวที่เป็นเมืองศูนย์กลางทางการคมนาคมอย่างแท้จริง

2.1.2 เส้นทางน้ำ มณฑลทกวางตั้งเป็นมณฑลชายฝั่งทะเลจีน ซึ่งมีความยาวมากและยังมีแม่น้ำจุงเจียงที่สำคัญไหลผ่านตั้งแต่ตอนกลางและตอนล่างของมณฑลทกวางตั้ง ซึ่งไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ ซึ่งมีความสำคัญต่อทางเดินเรือ โดยมณฑลทกวางตั้งมีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่เพื่อรองรับทางการค้าที่เข้ามาทางเรือ ซึ่งมณฑลทกวางตั้งได้ถูกจัดอันดับว่าเป็นท่าเรือที่มีการขนถ่ายผู้ส่งสินค้ามากที่สุดติดอันดับ 50 แรกของโลก โดยมีท่าเทียบทั้งหมด 237 ท่า และยังมีท่าเทียบเรือขนาดเล็กอีก 2,819 ท่า โดยมีท่าเรือที่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาล จำนวน 36 แห่ง (Class A Ports) ซึ่งมีอุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดการขนส่งสินค้าที่ทันสมัยมาก ซึ่งในปี 2554 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางท่าเรือทั้งสิ้น 1,091 ล้านตัน โดยมีท่าเรือที่สำคัญในมณฑลทกวางตั้ง ได้แก่

ท่าเรือกวางโจว หนานซา เหลียนฮัวซาน และซินถาง ของเมืองกวางโจว

ท่าเรือเสอโข่ว เหยียนเถียน ซื่อวาน เหมยซา มาวาน ตงเจียวโถว และซีซง ของเมืองเซินเจิ้น

ท่าเรือจีวโจว วานไจ้ จูไห่ ว่างซาน โต้่วหมิน ของเมืองจูไห่

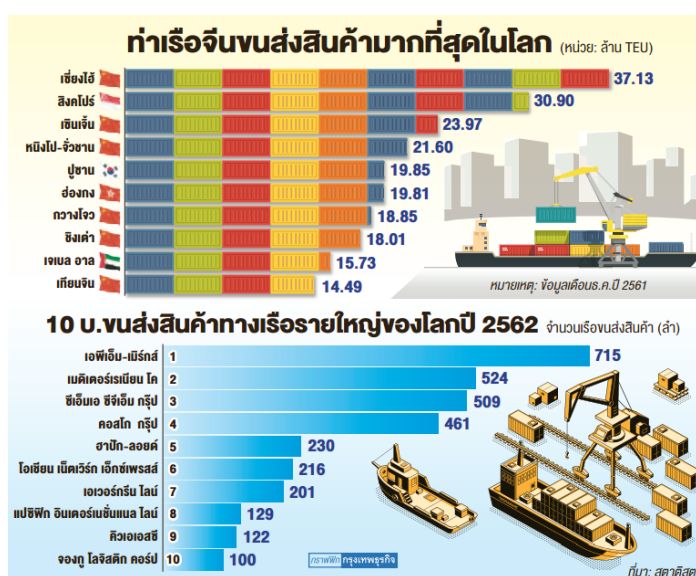
ท่าเรือซัวเถา ฉาหยาง และหนานเอ้า ของเมืองซัวเถา

ท่าเรือเมืองจันทน์เจียง

ท่าเรือหู่เหมิน เมืองตงกว่าน

ท่าเรือเมืองหุ้ยโจว

โดยมีท่าเรือของเมืองเซินเจิ้นที่มีปริมาณการขนถ่ายตู้ขนส่งสินค้ามากเป็นอันดับ 3 ซึ่งรองจากท่าเรือเมืองเซี่ยงไฮ้ และท่าเรือเมืองกวางโจวที่มีการขนถ่ายสินค้ามากเป็นอันดับ 8 ตามการจัดอันดับสถิติของเว็บไซต์ (World Shipping Council (www.worldshipping.org) ซึ่งพบว่ามณฑลกวางตุ้งติดอันดับท่าเรือที่มีการขนถ่ายสินค้า



รูปที่ 8 แสดงท่าเรือจีนขนส่งสินค้ามากที่สุดในโลก

ที่มา : <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/824207>

จะเห็นได้ว่าเมืองเซินเจิ้นและเมืองกวางโจว มีความสำคัญของการขนส่งท่าเรือมากในจีน รองจากเมืองเซี่ยงไฮ้ และยังมีเขตปกครองพิเศษฮ่องกง ที่มีความสำคัญในเขตพื้นที่ปากแม่น้ำจูเจียงอีกด้วย

ท่าเรือชานโถว เป็นท่าเรือขนาดใหญ่ของจีน ท่าเรือในเมืองชานโถวขนส่งสินค้าออกไปยังท่าเรือต่างๆ อีก 250 ท่าเรือ หรือ 50 ประเทศทั่วโลก โดยเมืองชานโถวมีท่าเรือย่อยอีก 8 แห่งได้แก่

The Old Port (老港区)

Zhuchi Port (珠池港区) เป็นท่าเรือหลักของเมืองซัวเถานับตั้งแต่ปี 2013

Mashan Port (马山港区)

Guang'ao Port (广澳港区)

Haimen Port (海门港区)

Nan'ao Port (南澳港区)

Rongjiang Port (榕江港区)

Tianxin Port (天心港区)

โดยตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 รัฐบาลมณฑลกว่างตุ้งได้ออก “กฎหมายท่าเรือ” เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้กลุ่มธุรกิจทั้งในและต่างประเทศต่างๆเข้ามาลงทุน ในการทำกิจการทางธุรกิจเกี่ยวกับท่าเรือ นอกจาก 5 เมืองที่เปิดท่าเรือให้สามารถเข้ามาค้าขายในเมืองแล้ว ได้แก่ เมืองกว่างโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองจูไห่ เมืองซัวเถา และเมืองจ้านเจียง กฎหมายท่าเรือฉบับใหม่เป็นการเปิดเสรีการบริหารจัดการท่าเรือ ที่จะทำให้การเข้ามาทำธุรกิจทางท่าเรือเป็นไปอย่างโปร่งใส และลดการผูกขาดของกลุ่มธุรกิจ หรือการปิดกั้นของกลุ่มคนในท้องถิ่น โดยจะได้รับการสนับสนุนให้ระบบตลาดเติบโตได้อย่างเต็มที่ เพื่อดึงดูดเงินลงทุน อุปกรณ์ และสิ่งก่อสร้างจากหลาย ๆ ฝ่าย เสริมสร้างให้ทั้งการลงทุน และการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระบบครบถ้วนทุกด้าน มีมาตรฐานและมีคุณภาพทางการทำธุรกิจ โดยยังเป็นการลดอำนาจและหน้าที่ของกองการทำเรือที่เป็นตัวแทนของรัฐ แล้วมาเพิ่มบทบาทให้กับการดูแลควบคุมท่าเรือของเอกชนแทน

2.1.3 เส้นทางทางอากาศ มีความสำคัญมากในมณฑลกว่างตุ้งเพื่อรองรับคนที่เข้ามาทำการค้า และการท่องเที่ยว ได้อย่างดีเยี่ยม ซึ่งมีท่าอากาศยานสามารถครอบคลุมได้อย่างกว้างขวางทั่วโลก มณฑลกว่างตุ้งมีท่าอากาศยาน 7 แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานนานาชาติไป่หยุน (Guangzhou Baiyun International Airport : CAN) ในเมืองกว่างโจว

ท่าอากาศยานนานาชาติเป่าอัน เมืองเซินเจิ้น (Shenzhen Baoan International Airport : SZX)

ท่าอากาศยานนานาชาติเจียงหยาง เจาซัน (Jieyang Chaoshan International Airport: SWA)

ท่าอากาศยานจูไห่ (Zhuhai Airport : ZUH)

ท่าอากาศยานเมืองเหมยเซี่ยน (Meixian Airport : MXZ)

ท่าอากาศยานจี้เจียง (Zhanjiang Airport : ZHA)

ท่าอากาศยานเมืองฝอซาน (Foshan Airport: FUO)

ซึ่งท่าอากาศยานนี้ได้ถูกให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศและไปยังเมืองใหญ่ ๆ ทั่วประเทศ และมีเส้นทางบินตรงระหว่างประเทศ

ซึ่งท่าอากาศยานนานาชาติไป๋หยุน ได้ติดอันดับที่ 2 ของจีนและอันดับที่ 18 ของโลกที่มีผู้โดยสารหนาแน่นที่สุดและซึ่งถือเป็นท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ โดยติดอันดับ โดยในปี 2555 รองรับ ผู้โดยสารได้ถึง 48,548,430 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 รองจากท่าอากาศยานนานาชาติกรุงปักกิ่ง และแซงหน้าท่าอากาศยานนานาชาติผู้ตง นครเซี่ยงไฮ้ (จัดอันดับโดย Airports Council International)

การพัฒนาการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญเป็นอย่างมาก จะเห็นได้ว่าในระบบการขนส่งทางอากาศนี้ ต้องมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลาเพื่อการรองรับผู้คนที่เพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่า สนามบิน กวางโจว มีการรองรับผู้เดินทางมากขึ้นเรื่อยๆ โดยในปี พ.ศ. 2553 สนามบินนานาชาติกวางโจวไป๋หยุน มีผู้ใช้บริการ 40.9 ล้านคน และปีพ.ศ. 2561 มีผู้โดยสารถึง 69.7 ล้านคน ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นเท่าตัว

ซึ่งการพัฒนาทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานของมณฑลกวางตุ้ง เป็นส่วนสำคัญในการสร้างเสริมประสิทธิภาพและศักยภาพที่ดีเยี่ยม ซึ่งจะเป็นการยกระดับมณฑลเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจการค้าทางตอนใต้ของจีน ซึ่งต้องตระหนักถึงทางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เป็นสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งทางบก การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางอากาศ ที่ต้องถูกพัฒนาให้มีความทันสมัยอยู่ตลอดเวลา เพื่อรองรับนายทุนที่ต้องการเข้ามาลงทุนในมณฑลกวางตุ้ง

โดยในเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จัดตั้งเพื่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจ ได้มีการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้ามาลงทุนของนายทุนต่างๆอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีเมืองในเขตเศรษฐกิจแม่น้ำจูเจียงเป็นสำคัญ ซึ่งในเขตเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียงได้มีการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงเส้นทางการคมนาคม ซึ่งรัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการลงทุนทางด้านการคมนาคมเป็นอย่างมาก เพื่อการยกระดับเศรษฐกิจและสังคมสู่เป้าหมายที่สำคัญ

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “การพัฒนาระบบคมนาคมและขนส่ง โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจของ มณฑลกว่างตู่” มีวัตถุประสงค์เพื่อ เพื่อศึกษาลักษณะและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในมณฑล กว่างตู่ และเพื่อศึกษาการพัฒนาาระบบการคมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจใน มณฑลกว่างตู่ เช่น การคมนาคมที่มีความสำคัญในมณฑลกว่างตู่ เป็นต้น โดยผู้ศึกษาได้ดำเนินการ ศึกษาตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว และสามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. สรุปผลการวิเคราะห์ความเป็นมาและลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตู่

ลักษณะของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตู่ นั้น ผู้ศึกษาพบว่าการพัฒนาเขต เศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตู่เป็นความร่วมมือของเมืองในมณฑลกว่างตู่ ที่มีเป้าหมายนโยบาย ร่วมกัน โดยมีเมืองที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญของมณฑลกว่างตู่ เป็นเมืองผลักดันทางการค้า การลงทุน ที่สร้างความเชื่อมั่นที่สำคัญต่อนักลงทุนทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศ ซึ่งผู้วิจัยจะ แบ่งการวิเคราะห์จากการศึกษาความเป็นมาและลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกว่างตู่ ได้ ดังนี้

1.1 เมืองเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่

เมืองเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่มีที่มาจากประเทศจีนจากที่มีการปิดประเทศ ได้มีการ เปิดประเทศทำการค้าขายกับประเทศภายนอกมากขึ้น ซึ่งต่อมาเมืองเขตเศรษฐกิจนี้ เป็นที่จับตามองของ นายทุนต่างๆที่ต้องการเข้ามาลงทุน จึงถูกจัดตั้งเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจในมณฑลกว่างตู่ ซึ่งมีทั้งหมด 4 เมือง ได้แก่ เมืองกว่างโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองซานโถว และเมืองจูไห่

เมืองกว่างโจว มีความสำคัญเนื่องจากเมืองกว่างโจวเป็นเมืองเอกของมณฑลกว่างตู่ ซึ่งยังเป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมอีกด้วย อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางทางการค้าและบริการที่สำคัญ ของประเทศจีน

เมืองเซินเจิ้น เป็นเมืองแรกที่ถูกรัฐบาลจัดตั้งเป็นเมืองเขตเศรษฐกิจ ซึ่งมีการอุตสาหกรรม เป็นสิ่งดึงดูดคนลงทุน เนื่องจากมีแรงงานในการทำอุตสาหกรรมที่ถูกมาก และยังมีอุตสาหกรรมทางด้าน เทคโนโลยีที่เป็นที่จับตามองของโลกอีกด้วย เช่น Huawei , ZTC , Lenovo และอื่นๆ

เมืองชานโถว เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางการเป็นศูนย์กลางทางการเมือง โดยในเมืองนี้เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจและวัฒนธรรมของภาคตะวันออกของมณฑลกวางตุ้งและเป็นถิ่นกำเนิดคน ชาวจีนโพ้นทะเลที่สำคัญ

เมืองจูไห่ เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางด้านอุตสาหกรรมในพื้นที่เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta : PRD)ที่จะถูกกล่าวถึงในหัวข้อต่อไป ซึ่งจะเป็นเมืองที่ติดกับเขตปกครองพิเศษมาเก๊า จึงมีอุตสาหกรรมที่มีความร่วมมือร่วมกัน

จะเห็นได้ว่าเมืองเขตเศรษฐกิจของมณฑลกวางตุ้งมีความสำคัญเป็นอย่างมาก มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ และเป็นแหล่งการลงทุนที่สำคัญ ซึ่งจากการเปิดประเทศของประเทศจีน ทำให้มูลค่าทางการเงินของประเทศจีนสูงขึ้นมาก

นอกจากนี้ยังมีการแบ่งเขตเศรษฐกิจอีกรูปแบบ ที่เป็นการจัดตั้งโดยเป็นการรวมการของเมือง เพื่อร่วมมือกันพัฒนาเมืองในมณฑลกวางตุ้ง ซึ่งได้แก่

1.2 เขตเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้ง

เขตเศรษฐกิจพื้นที่ลุ่มปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta)เป็นการรวมกลุ่มกัน โดยมีความร่วมมือในการพัฒนาเมือง ซึ่งมีเมืองที่ร่วมโครงการนี้ทั้งหมด 9 เมือง ได้แก่ ได้แก่ เมืองกวางโจว เมืองเซินเจิ้น เมืองฝอซาน เมืองจูไห่ เมืองตงก่วน เมืองจงซาน เมืองเจียงเหมิน บางส่วนของเมืองจ้าวซิง (เขตเมืองของ Zhaoqing, Gaoyao และ Sihui) และบางส่วนของเมืองหุ้ยโจว (เขตเมืองของ Huizhou, Huiyang County, Huidong County และ Boluo County) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณที่มีลุ่มแม่น้ำจูเจียงไหลลงสู่ทะเลจีนใต้ โดยเป็นโครงการเขตเศรษฐกิจแรกที่รัฐบาลได้เริ่มใช้ระบบเศรษฐกิจรูปแบบตลาด จากนโยบายตลาดเสรีและการเปิดประเทศตามนโยบายเปิดประเทศของ เต็ง เสี่ยว ผิง ตั้งแต่ ค.ศ. 1979 ต่อมาได้ถูกพัฒนาสนับสนุนมากขึ้นโดย จาง เต๋อเจียง(Zhang Dejiang) เลขาธิการพรรคคอมมิวนิสต์ มณฑลกวางตุ้ง ในปีค.ศ 2003 ทำให้เกิดเป็นเขตเศรษฐกิจที่มีชื่อเรียกใหม่ขึ้น

เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง 9+2 (Pan Pearl River Delta) โดยเป็นเขตเศรษฐกิจข้างต้นที่ถูกพัฒนาโดยมีเขตปกครองพิเศษเพิ่มเข้ามาอีก 2 ได้แก่ ฮองกง และมาเก๊า โดยการ

จัดตั้งเศรษฐกิจนี้ รัฐบาลตั้งเป้าหมายที่จะเพิ่มผลผลิตทางการเศรษฐกิจให้มากกว่า 1 ใน 3 ของผลผลิตทางเศรษฐกิจทั้งหมดของประเทศจีน โดยรัฐบาลจีนตั้งเป้าว่าภายในปี 2563 GDP ในเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้จะสูงถึง 2,000 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยมีการสร้างกรอบความร่วมมือด้านต่างๆ เพื่อร่วมมือกันพัฒนาเมืองร่วมกันให้ถึงเป้าหมาย

โครงการเมืองคู่พัฒนา ที่มาของการจัดตั้งโครงการนี้ขึ้น เนื่องจากเมืองในมณฑลกวางตุ้งไม่ได้มีการพัฒนาไปอย่างทั่วถึงทุกเมือง ซึ่งเมืองที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกลไม่ได้รับความเจริญอย่างเท่าเทียม เป็นความเหลื่อมล้ำของแต่ละเมืองที่ได้รับ เนื่องจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ไม่ทั่วถึง ทำให้จัดตั้งโครงการนี้ โดยมีเป้าหมายให้เมืองในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ เข้าไปช่วยเหลือเมืองในพื้นที่ห่างไกล โดยเน้นการเข้าไปช่วยเหลือเรื่องพื้นที่ทำกินของเกษตรกรเป็นหลัก โดยมีเงินสนับสนุนกว่า 5 ล้านหยวน โดยมีการสร้างนโยบายและเป้าหมายต่างๆ เพื่อร่วมกันพัฒนาเมืองในพื้นที่ห่างไกลจากรัฐบาลของมณฑลกวางตุ้งอีกด้วย

2.สรุปผลการวิเคราะห์การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษในมณฑลกวางตุ้ง

เขตเศรษฐกิจที่ถูกจัดตั้งโดยรัฐบาลจากข้างต้นนั้น เป็นการจัดตั้งเพื่อความร่วมมือทางด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยอีกเรื่องที่สำคัญของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจข้างต้นนี้ ยังมีเรื่องของ การคมนาคมขนส่งเป็นสำคัญอีกด้วย ซึ่งการคมนาคมขนส่งที่ถูกพัฒนามากยิ่งขึ้น ก็จะสามารถทำการค้าขายได้สะดวกรวดเร็วขึ้น และสร้างความสะดวกสบายให้กับนายทุนที่ต้องการมาลงทุนทำธุรกิจ ในมณฑลกวางตุ้งอีกด้วย

ซึ่งในมณฑลกวางตุ้งมีระบบการคมนาคมที่มากมาย ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยทางบกจะมีความสำคัญและเป็นที่สุดความสะดวกสบายที่สุดสำหรับการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจ ซึ่งจะแยกได้ ดังนี้

2.1 การคมนาคมขนส่งทางบก ได้แก่

2.1.1 ทางรถไฟ ได้แก่ รถไฟฟ้าความเร็วสูง มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายที่จะลดระยะเวลาการเดินทางระหว่างมณฑลหรือเมืองให้สั้นที่สุด และมีความสะดวกสบายในการเดินทาง สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก

รถไฟฟ้าใต้ดิน เมืองที่มีความสำคัญมากที่สุดคือ เมืองกวางตุ้ง เนื่องจากเมืองกวางโจว เป็นเมืองทางการค้า มีนักลงทุนเข้ามามากมายจึงต้องมีการพัฒนาเส้นทางให้มากที่สุด โดยรถไฟฟ้าใต้ดินในมณฑลกวางตุ้ง นอกจากจะเชื่อมมณฑลแล้วยังสามารถเชื่อมต่อกับบางเมืองอีกด้วย

2.1.2 ทางถนน ได้แก่ ระบบทางด่วน การคมนาคมที่สะดวกสบายที่สุดคือทางถนน การพัฒนาระบบทางด่วนจะสามารถเชื่อมต่อมณฑลและเมืองต่างๆได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งยังมีความสะดวกสบายในการขนส่งสินค้าอีกด้วย การสร้างเส้นทางด่วนที่สามารถเชื่อมต่อเส้นทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ จะทำให้ขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว และง่ายดายยิ่งขึ้น

2.1.3 ทางอากาศ มณฑลกวางตุ้งได้มีสนามบินในการรองรับผู้โดยสารมากมาย และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อการรองรับผู้โดยสารที่เข้ามามากยิ่งขึ้น โดยมีเส้นทางที่เชื่อมระหว่างมณฑล เมือง และประเทศต่างๆ เพื่อการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว โดยมีท่าอากาศยานนานาชาติไป๋หยุน สำคัญที่สุด ซึ่งติดอันดับ 2 ของประเทศจีน ที่รองรับผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก อยู่ในเมืองกวางโจว

2.2 การคมนาคมทางน้ำ ในมณฑลกวางตุ้ง มีท่าเรือต่างๆที่สำคัญมากมาย เนื่องจากมีการเปิดให้ค้าขายในมณฑลมาอย่างยาวนาน ซึ่งมณฑลกวางตุ้งเป็นมณฑลที่มีชายฝั่งทะเลจีน และยังมีแม่น้ำจูเจียงสายสำคัญของจีน ไหลผ่านทางตอนกลางถึงตอนล่างของมณฑลกวางตุ้ง โดยในมณฑลกวางตุ้งมีท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ที่มีการขนถ่ายตู้สินค้าติดอันดับ 50 แรกของโลกอีกด้วย และเมืองที่มีท่าเรือที่สำคัญ คือ เมืองเซินเจิ้น ที่มีการขนถ่ายตู้ขนส่งสินค้าติดอันดับ 3 ในจีนอีกด้วย และในมณฑลกวางตุ้งยังมีการกำหนดกฎหมายท่าเรือ เพื่อให้กลุ่มธุรกิจต่างๆที่มาลงทุนเป็นไปอย่างราบรื่นอีกด้วย

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

การศึกษายทความวิจัยฉบับนี้ทำให้ได้รู้ถึงลักษณะการพัฒนาเขตเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้ง และการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมเขตเศรษฐกิจในมณฑลกวางตุ้ง ได้มีแนวคิดต่างๆในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับทางด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งเพื่อศึกษาการวางแผนการในการพัฒนาเพื่อให้ได้เป้าหมายตามจุดประสงค์ตามนโยบายการร่วมมือต่างๆที่กำหนด โดยไคทราบการวางแผนงานของรัฐบาลในประเทศจีนเพื่อวางแผนการยกระดับทางเศรษฐกิจของประเทศจีน ได้เห็นว่าการพัฒนาการคมนาคมมีความสำคัญมากที่สุดที่จะสามารถพัฒนาประเทศได้อย่างรวดเร็ว รองรับนายทุนและดำเนินการค้าขายได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ดังงานวิจัยของดร.พงค์ชัย อธิคมรัตน์กุล ที่เขียนหนังสือเรื่อง โลจิสติกส์ก้าวไกลในประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการคมนาคมมีอิทธิพล

อย่างมากต่อระบบการค้าระหว่างภายในประเทศและนอกประเทศ การพัฒนาการคมนาคมจะทำให้สามารถจัดจำหน่ายทำธุรกิจที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคหรือนักลงทุนได้ทั่วโลก ซึ่งการคมนาคมโลจิสติกส์เป็นกลยุทธ์ทางการตลาดอย่างหนึ่งประเทศที่พัฒนาให้ทันสมัยตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอยู่ตลอดเวลาซึ่งได้เปรียบทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก โดยการทำวิจัยในครั้งนี้ เพื่อให้ผู้วิจัยที่ต้องการจะศึกษาในเรื่องการพัฒนาการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ในมณฑลกวางตุ้ง ได้นำมาประยุกต์ใช้จากการศึกษางานวิจัยฉบับนี้อีกด้วย

บรรณานุกรม

หนังสือและเอกสารตีพิมพ์ภาษาไทย

เกษม ชูจารุกุล. ระบบการขนส่งและการดำเนินงาน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.

เกริกไกร จิระแพทย์,จักรภพ เพ็ญแข. มองจีนมองไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: เนชั่นมัลติมีเดียกรุ๊ป, 2548

คำนาย อภิปรัชญาสกุล. การขนส่งสินค้าในงาน โลจิสติกส์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดียแอนด์พับลิช ชิ่ง, 2537.

ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง,กลยุทธการขนส่ง. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี : วิชั่น ปริเพลส จำกัด, 2552

ฐาปนา บุญหล้า, โลจิสติกส์ประเทศไทย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี(ไทย-ญี่ปุ่น), 2549

ฐาปนา บุญหล้า และนงลักษณ์, การจัดการ โลจิสติกส์ : มิติซัพพลายเชน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : วี.พรีนธ์ (1991) จำกัด, 2555

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, การจัดการลอจิสติกส์ (Logistics Management) . พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : บริษัท เอ็กซ์เปอร์เน็ท จำกัด, 2548

ชนสรรงค์ แขวงโสภา, การจัดการกิจการขนส่ง. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2545

นิคม จารุมณี, การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้งเฮาส์, 2536

นิศสา ศิลปเสรรฐ, อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2560

พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล, โลจิสติกส์ก้าวไกลในประเทศไทยในกระแสโลกาภิวัตน์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สายส่งสุขภาพใจ บริษัท บู้ค ไทม์ จำกัด, 2550

วิทยา สุหฤทธดำรง, โลจิสติกส์และการจัดการโซ่อุปทาน. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด, 2546

ข้อมูลจากฐานข้อมูลออนไลน์และเว็บไซต์

กองส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ“ รายงานสรุปผลการจัดคณะเดินทางศึกษาสภาพเศรษฐกิจ การค้าและการ

ลงทุนตามเส้นทางโลจิสติกส์การค้า ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน”,2559. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20

ธันวาคม 2562. https://www.dbd.go.th/download/article/article_20160708102702.pdf

กรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย“ รัฐบาลเขตอนุภูมิภาคปากแม่น้ำจูเจียงลงนามในข้อตกลง

ส่งเสริมความร่วมมือในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว”,2560. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

<https://www.ryt9.com/s/anpi/2719034?>

มนิสรา บารมีชัย“ ปัจจัยที่มีผลต่อดัชนีทุนการขนส่งสินค้า”,2551. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

<https://www.iok2u.com/index.php/article/logistics-supply-chain/684-ct51-123>

มติชนออนไลน์“ “ฮ่องกง” เปิดใช้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงใหม่เชื่อมจีนแผ่นดินใหญ่ ประหยัดเวลาได้
อื้อ”,2561. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

https://www.matichon.co.th/foreign/news_1142718

ลงทุนแมน “ กวางตุ้ง มณฑลที่ GDP ใหญ่กว่าประเทศไทย 3 เท่า”,2562. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม

2562. <https://www.longtunman.com/19584>

สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย “ตลาดจีนแหล่งส่งออกที่สำคัญของไทย”, 2554. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10

พฤศจิกายน 2561.

<http://plastic.oie.go.th/Articles/2011/03/Plastic%20Intelligence%20Update>

ศุมาลี สุขदानนท์ “การขนส่งทางลำนํ้าของประเทศจีน”, 2554. เข้าถึงเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2562.

<http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/chinariver/chinariver.html>

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว “ระบบการขนส่งและธุรกิจ โลจิสติกส์ใน

ประเทศจีน”, 2556. เข้าถึงเมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2561.

http://www.ditp.go.th/download/pdf/logis_china.pdf

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “มณฑลกวางตุ้ง”,2556. เข้าถึงเมื่อ

วันที่ 18 สิงหาคม 2562.

<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/aboutchina/country/guangdong/transport>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “มณฑลกว่างตุง”,2556. เข้าถึงเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562.

<http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/aboutchina/country/guangdong/city.php>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “รถไฟฟ้ากว่างโจวขยายอีก อนุมัติแล้ว 10 เส้นทางใหม่”,2560. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562. <https://thaibizchina.com/รถไฟฟ้ากว่างโจวขยายอีก/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “อนาคตคมนาคมกว่างตุงชัดเจน 2563 มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงตัดผ่านทุกเมือง”,2559. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562.

<https://thaibizchina.com/อนาคตคมนาคมกว่างตุงชัดเจน/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “คมนาคมระบบรางพัฒนาไม่หยุด นครกว่างโจวเตรียมเพิ่มรถรางไฟฟ้า 3 เส้นทาง”,2559. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562.

<https://thaibizchina.com/คมนาคมระบบรางพัฒนาไม่หยุด/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน ศูนย์เอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “มณฑลกว่างตุงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเงินตอนใต้”,2557. เข้าถึงเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2562. <https://thaibizchina.com/มณฑลกว่างตุงศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งเงินตอนใต้/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “มณฑลกว่างตุง”,2555. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562. <https://thaibizchina.com/country/guangdong/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมลุ่มแม่น้ำจูเจียง (Pan Pearl River Delta:PPRD)”. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

<https://thaibizchina.com/figure-publication/economic-zone/pprd/>

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงปักกิ่ง “เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับสะพานฮ่องกง – จูไห้ – มาเก๊า (Hong Kong – Zhuhai – Macao Bridge)”,2562. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

<https://thaibizchina.com/article/hzmb/>

อาคม “รถไฟความเร็วสูงกว่างโจว-เซินเจิ้น-ฮ่องกงเชื่อม Greater Bay Area”,2561. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562. <http://oknation.nationtv.tv/blog/print.php?id=1053204>

Mdsiglobal “โลจิสติกส์ (logistics) คืออะไร”, 2562. เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562.

<https://www.mdsiglobal.com/logistics/>

Level up การตลาดจีน “กวางตุ้ง โรงงานโลก และมารู้จักกับเขตเศรษฐกิจพิเศษลุ่มแม่น้ำจูเจียง”, 2561.

เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562. <https://www.levelupthailand.com/post/2018/02/17/>

Oweera “เขตเศรษฐกิจพิเศษคืออะไร”, 2558. เข้าถึงเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2562.

<http://oweera.blogspot.com/2015/02/asean-economic-community.html>

Voice online. “ทำความเข้าใจท่าเรือชัวเถา หนึ่งในท่าเรือหลักของจีนที่มีอดีตนายฯหญิงไทยคุม”, 2562.

เข้าถึงเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2562. <https://voicetv.co.th/read/Mu443f1sv>

WLC ศูนย์แนะแนวการศึกษาต่อประเทศจีน “เมืองกวางโจว มณฑลกวางตุ้ง”, 2001-2007. เข้าถึงเมื่อ

วันที่ 20 ธันวาคม 2562. <http://wlc2china.com/city/guangzhou.html>

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล : นางสาวมณีรัตน์ โพธิ์วิจิตร

วัน เดือน ปีเกิด : 10 สิงหาคม 2540

ประวัติการศึกษา : - สำเร็จการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา
พัฒนาการ

- กำลังศึกษาระดับปริญญาอักษรศาสตรบัณฑิต วิชาเอเชียศึกษา มหาวิทยาลัย

ศิลปากร