



วิเคราะห์สถานการณ์ โลจิสติกส์ทางน้ำของจีน ในช่วง Covid-19

ระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศจีนเกิดขึ้นแต่โบราณกาล ทั้งขนส่งภายในประเทศและมีการติดต่อค้าขายยังต่างประเทศดังปรากฏในพงศาวดารไทย (อมรา ศรีสุชาติ, 2562) โดยที่ประเทศจีนมีการติดต่อค้าขายกับประเทศไทยและอุษาคเนย์ตลอดมา ในประเทศจีน ระบบการขนส่งทางน้ำถือวาระบบการขนส่งที่มีความสำคัญ เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงในการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตในมณฑลต่างๆ ไปถึงยังผู้บริโภคต่างมณฑลได้อย่างทั่วถึง แม้ว่าในปัจจุบันจะมีรถไฟหรือมีเส้นทางทางบกที่สามารถเดินทางเข้าไปยังจุดต่างๆ ได้ แต่ก็ไม่สามารถบรรทุกสินค้าในปริมาณที่มากเช่นเดียวกับการขนส่งทางน้ำ ดังนั้นการขนส่งทางน้ำ จึงยังเป็นเส้นทางที่นิยมในการขนส่งจวบจนกระทั่งถึงปัจจุบัน

ระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศจีนถือว่ามีประสิทธิภาพและความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก สามารถสร้างงานและสร้างรายได้ให้กับประชาชนชาวจีนอย่างมหาศาล การสัมพันธไมตรีโลจิสติกส์และการจัดซื้อแห่งประเทศไทยมีรายงานว่าภาคธุรกิจโดยเฉพาะในส่วนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศจีนยังคงรักษาทิศทางที่ฟื้นตัว และมีผลประกอบการในทิศทางที่ดีขึ้นในช่วงปี 2021 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนเกิดโรคระบาดใหญ่ในปี 2019 ยิ่งเป็นการตอกย้ำถึงการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศจีน ระบบโลจิสติกส์ทางน้ำของจีนเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่สามารถลำเลียงสินค้าไปยังส่วนต่างๆ ได้ทั่วโลก ในส่วนของระบบโลจิสติกส์ ในประเทศจีนได้รับความเอาใจใส่จากรัฐบาล จึงมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว และมีความเจริญอย่างมีประสิทธิภาพ ภาพมากกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเดียวกัน นอกจากนั้นจีนได้กลายเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ต่าง ประเทศได้เข้ามาลงทุนเพื่อผลิตสินค้าและบริการด้วยปัจจัยหลายด้าน เช่น ราคาต้นทุนของวัตถุดิบต่ำ ค่าแรง งานต่ำ สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในเขตเดียวกันได้ ทำให้ประเทศจีนอยู่ในสถานะที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในด้านการลงทุน

ช่วงโควิด-19 เมื่อสองปีที่ผ่านมานี้ (2562) สร้างผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมมากมายในแต่ละประเทศ และกระจายไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเชื่อกันว่ามีจุดกำเนิดมาจากเมืองอู่ฮั่น ประเทศจีน เศรษฐกิจโดยรวมของแต่ละประเทศได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก (Xu, Li, Chu, & Dinca, 2021) รวมทั้งประเทศจีน ในช่วงระยะปีแรก เศรษฐกิจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างเห็นได้ชัด อย่างไรก็ตาม ในปีถัดมาสถานการณ์โควิด-19 ในประเทศจีน ซึ่งถือเป็นประเทศแรกของโลก เริ่มดีขึ้นอย่างรวดเร็ว และประเทศจีนเองได้มีการกระตุ้นเศรษฐกิจภายในประเทศ ทำให้ระบบ

เศรษฐกิจในประเทศดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (Wang & Zhang, 2021) ผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมในเดือน มี.ค. เพิ่มขึ้น 14.1% เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (2563) ขณะที่ภาคการค้าปลีกสูงขึ้น 34.2% (BBC Thai, 2564) ในขณะที่รายงานมูลค่าโลจิสติกส์ทางสังคมของจีนช่วงสี่เดือนแรกของปี 2564 มีมูลค่าสูงถึง 97.4 ล้านล้านหยวน คิดเป็นประมาณ 477.97 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา (2563) (Xinhua, 2021)

ผลกระทบทางเศรษฐกิจช่วงภาวะโควิด-19

Leading Index

Chinese stocks show rising risks for global equities



Source: Bloomberg

รูปที่ 1: ดัชนีหุ้นของประเทศจีนที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี
ที่มา: Bloomberg

รูปที่ 1 แสดงให้เห็นถึงตลาดหุ้นของจีนที่สามารถก่อให้เกิดความเสี่ยงที่เพิ่มมากขึ้นในตลาดหุ้นโลก แสดงให้เห็นโอกาสที่เพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจจีน เนื่องจากความสามารถของประเทศจีนในการที่ก้าวข้ามหรือหลุดพ้นจากสถานการณ์โควิด-19 ได้ก่อนประเทศอื่น จากประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในการแก้ไขปัญหาโควิด-19 ในช่วงที่ผ่านมาทำให้เห็นว่าจีนมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย และมีศักยภาพ ในการที่จะแก้ไขปัญหา ผลักดันประเทศ และแก้ไขเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างรวดเร็ว ในด้านศูนย์กลางท่าเรือขนส่ง (Logistics Hub Ports) ประเทศจีนมี 10 ท่าเรือนานาชาติใหญ่ที่สำคัญดังต่อไปนี้

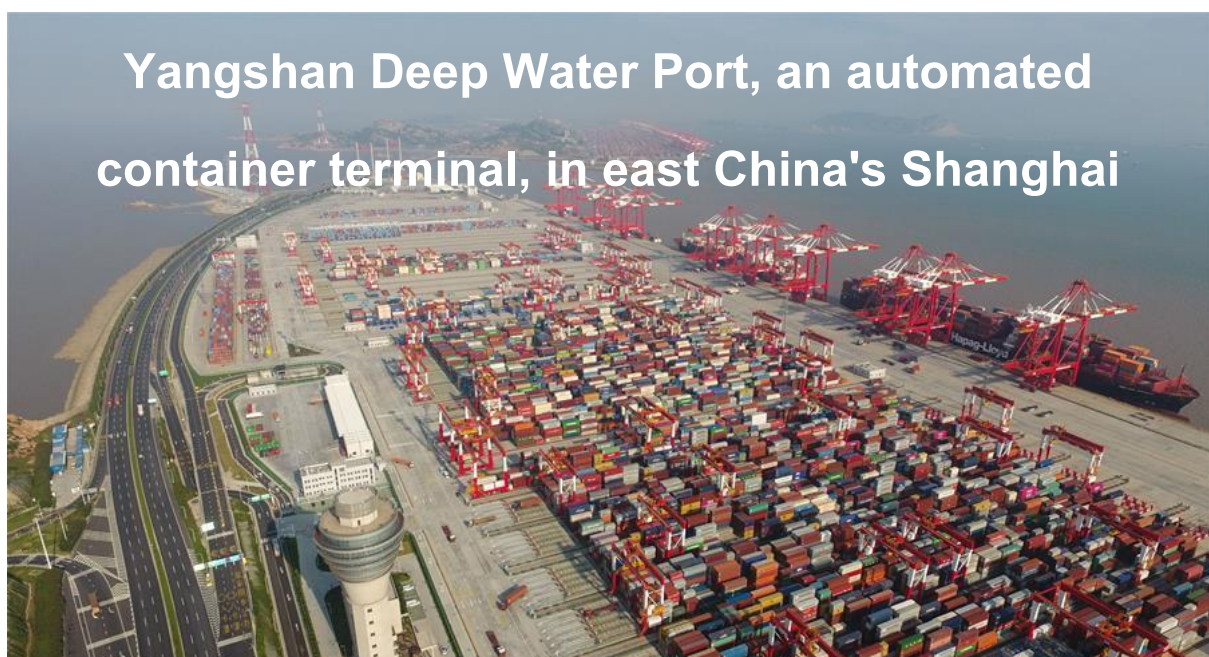
ตารางที่ 1: ท่าเรือที่สำคัญในประเทศจีน

ท่าเรือ	ลักษณะที่สำคัญ
1. ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (PORT OF SHANGHAI)	40 ล้าน TEUs ซึ่งดำเนินการในปี พ. ศ. 2560
2. ท่าเรือเซินเจิ้น (PORT OF SHENZHEN)	เกิดเวย์ไปยัง Pearl River Delta และฮ่องกงพอร์ตมีการจัดการ 23.98 ล้าน TEUs
3. ท่าเรือ Ningbo-Zhoushan (PORT OF Ningbo-Zhoushan)	40 ล้าน TEU ส่วนใหญ่ขนส่งน้ำมันดิบขนาดใหญ่และกองเรือบรรทุกแร่ นอกจากนี้ยังเป็นที่ตั้งของพื้นที่จัดเก็บสารเคมีหลากหลายในประเทศ

ท่าเรือ	ลักษณะที่สำคัญ
4. ท่าเรือฮ่องกง (PORT OF HONG KONG)	ฮ่องกงตกอยู่ในภาวะถดถอยนับตั้งแต่ถูกล้มครองบัลลังก์ในปี พ. ศ. 2547
5. ท่าเรือกวางโจว (PORT OF GUANGZHON)	จัดการส่วนใหญ่ผลิติดูดอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตร ในปี 2016 มีการจัดการ 17.59 ล้าน TEUs
6. ท่าเรือชิงเต่า (PORT OF QINGDAO)	ในปี 2016 มีการจัดการ 17.44 ล้าน TEUs
7. พอร์ตของเทียนจิน (PORT OF TIANJIN)	เป็นท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในภาคเหนือของจีนซึ่งให้บริการ 11 จังหวัดในภาคเหนือและประเทศมองโกเลีย เดิมชื่อ Port of Tangu และเป็นประตูสู่ทะเลหลักของกรุงปักกิ่ง
8. ท่าเรือต้าเหลียน (PORT OF DALIAN)	เป็นศูนย์กลางการถ่ายโอนสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศจีนแผ่นดินใหญ่
9. ท่าเรือเซี่ยเหมิน (PORT OF XIAMEN)	ท่าเรือเซี่ยเหมินตั้งอยู่ที่ปากแม่น้ำเห่หนานจิงในจังหวัดฝูเจี้ยน เป็นท่าเทียบเรือแผ่นดินใหญ่ที่ใกล้เคียงที่สุดของประเทศไต้หวันซึ่งเป็นท่าเรือแผ่นดินใหญ่แห่งแรกที่เริ่มจัดส่งสินค้าโดยตรงไปยังท่าเรือ Kaohsiung ของไต้หวัน
10. ท่าเรือของ Yingkou (PORT OF YINGKOU)	ท่าเทียบเรือตะวันออกเฉียงเหนือของจีนนี้มีจำนวน 5.92 ล้าน TEU ในปี 2016 เป็นสถานที่นำเข้าที่สำคัญสำหรับบางพื้นที่ของประเทศมองโกเลียสินค้าประเภทหลัก ๆ ได้แก่ ธัญพืช น้ำตาลแร่ธาตุถ่านหินเหล็กและรถนำเข้า

ที่มา: (Good Freight Thailand, 2019)

ตารางที่ 1 เมื่อพิจารณาท่าเรือของจีน ขนาดและความสามารถในการรองรับของแต่ละท่าเรือมีปริมาณที่มาก และมีประสิทธิภาพ การเดินเรือขนาดใหญ่สามารถทำได้โดยง่าย สินค้าที่สามารถส่งได้มีความหลากหลายและบางท่าเรือมีการจำกัดสินค้าเฉพาะเป็นบางประเภทเท่านั้น เช่น ท่าเรือนิมโปเน้นสินค้าที่เป็นแร่ธาตุ น้ำมัน และสารเคมี เป็นต้น



Yangshan Deep Water Port, an automated container terminal, in east China's Shanghai

ความท้าทายในการขนส่งทางน้ำของจีนช่วงโควิด-19

ตลอดช่วงโควิด -19 ที่ผ่านมา การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำยังไม่สามารถเดินทางได้อย่างเป็นปกติทำให้ Containers ที่อยู่ในแต่ละประเทศเกิดการตักค้างและไม่สามารถส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ได้ ขึ้นอยู่กับนโยบายในแต่ละประเทศว่าจะสามารถอนุญาตให้เรือขนส่งสินค้าสามารถผ่านด่านกักกันสินค้าเข้าประเทศได้หรือไม่ เหตุการณ์ดังกล่าวเป็นสิ่งที่น่าเป็นห่วง และต้องเร่งดำเนินการแก้ไขโดยด่วนเพื่อให้การขนส่งเกิดการเคลื่อนไหวเป็นปกติดังเดิม จะสังเกตเห็นว่าประเทศจีนเองเป็นผู้นำเทคโนโลยี และเป็นผู้นำในการเคลื่อนไหวเกี่ยวกับเทคโนโลยีทางด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะช่วงโควิด-19 เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการรักษา ทั้งนี้ขยายรวมไปจนถึงการขนส่งในภาพรวม ประเทศจีนมียอดขนส่ง (Logistics) ที่เพิ่มมากขึ้น ดังในรายงาน (Xinhua, 2021) ได้กล่าวว่าการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จีนช่วงเดือนมกราคม-เมษายน 2020 และ 2021 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 7.2 โดยขนาดและอัตราการเติบโตปรับตัวกลับสู่ระดับก่อนเกิดโรคระบาด จากการศึกษาในอดีตที่ผ่านมา พบว่ามูลค่าธุรกิจ e-Commerce เติบโต 8-10% ต่อปี ขณะที่ธุรกิจรับส่งพัสดุตัวที่เป็นธุรกิจเกี่ยวเนื่องขยายตัวประมาณ 11% ต่อปี และในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาธุรกิจขนส่งอาหารเติบโตสูงเฉลี่ย 10% ต่อปี เนื่องจากพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ต้องการความสะดวกและประหยัดเวลามากขึ้นทำให้นักธุรกิจขนส่งมีการเจริญเติบโตมากขึ้น

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำช่วงโควิด-19

ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางน้ำโดยทั่วไปมีหลายประการ ซึ่งไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน และเกิดขึ้นไล่เลี่ยกันทั่วโลก รวมถึงประเทศจีนที่ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกัน (Twinn, Conde, Rojas, & Luo, 2020) ดังจะหยิบยกมาเป็นตัวอย่าง เพื่อให้ผู้ที่สนใจทางด้านขนส่งทางน้ำได้มองเห็นประเด็นมีดังต่อไปนี้

1. มาตรการป้องกันโควิด-19 เนื่องจากแต่ละประเทศมีการป้องกันการแพร่กระจายโรคระบาดโควิด-19 จึงมีมาตรการป้องกันไม่ให้นำเรือขนส่งจากต่างประเทศเทียบท่า หรือมีการชะลอการเทียบท่าของเรือขนส่งจากต่างประเทศเหล่านี้ ทำให้เกิดความล่าช้า เสียค่าใช้จ่าย และเกิดความเสียหายต่อสินค้าบางประเภทในระหว่างการขนส่ง

2. จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกทิ้งไว้ในบางประเทศ และไม่สามารถเคลื่อนย้ายไปยังประเทศอื่น ประเด็นนี้มีความสัมพันธ์กับในประเด็นแรก เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกส่งไปยังประเทศต่างๆ ก่อนเกิดการแพร่ระบาดโควิด-19 และติดค้างอยู่ในประเทศเหล่านั้น ไม่สามารถเคลื่อนไหวหรือส่งสินค้าต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ได้ ติดด้วยมาตรการในการส่งสินค้าทั้งจากประเทศผู้ส่งและประเทศผู้รับสินค้า ที่ป้องกันการแพร่ระบาดโรคโควิด-19

3. ความพร้อมทางเทคโนโลยี ประเทศส่วนใหญ่ยังไม่มีความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีที่มีความทันสมัย และสามารถรองรับต่อการระบาดของโควิด-19 ได้ จึงทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศและเกิดการยอมรับในการผ่านพิธีศุลกากรขาเข้า การผ่านด่านตรวจโรค จึงยังคงเป็นปัญหาต่อระบบขนส่งทางน้ำอยู่จนถึงปัจจุบัน

ประเทศจีนและอีกหลายประเทศเช่น สิงคโปร์ เกาหลี และญี่ปุ่น ตระหนักถึงความสำคัญและความท้าทายของเทคโนโลยีเพื่อการขนส่งและการตรวจโรคเพื่อการขนส่ง จึงทำให้ระบบการขนส่งทางน้ำในประเทศที่กล่าวมายังคงมีการขยายตัวในช่วงโควิด-19 อย่างต่อเนื่อง

ความคืบหน้าของระบบโลจิสติกส์และภาคอุตสาหกรรมในจีน

ด้วยการแก้ไข พัฒนา และรักษาอย่างไม่หยุดยั้ง ทำให้ระบบโลจิสติกส์และภาคอุตสาหกรรมในจีนก้าวหน้าพัฒนา และเกิดประสิทธิภาพอย่างไม่หยุดยั้ง โดยปัจจุบัน (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2563)

ทางบก ในส่วนที่เป็นทางหลวงได้เปิดดำเนินการแล้ว 97% กล่าวคือ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสามารถกลับมาดำเนินการเกือบเป็นปกติในทุกเส้นทางแต่ยังมีการตรวจสอบและควบคุมที่เข้มงวดโดยเฉพาะทางหลวงที่เชื่อมเข้าสู่เส้นทางเซี่ยงไฮ้

ทางน้ำ ได้เปิดดำเนินการแล้ว 97% โดยส่วนใหญ่เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าศูนย์กลางที่สำคัญ ซึ่งรวมถึง ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ เซินเจิ้น ฮ่งกง และกวางตุ้ง

ทางอากาศ ได้กลับมาเปิดดำเนินการแล้ว 87% โดยส่วนใหญ่กลับมาเปิดดำเนินการโดยปกติ ยกเว้น สนามบินอู่ฮั่นที่มีการจำกัดการนำเข้าและออกสินค้า

จีนเปิดประเทศลุนรายได้ ดันวอลุ่มการค้าด้วยโลจิสติกส์หลังโควิด

จีนเริ่มมีสัญญาณบวกหลังเปิดประเทศ คาดปลายปี 2564 มีวอลุ่มดีขึ้น จีนมองโควิด-19 ไม่กระทบภาพรวมธุรกิจโลจิสติกส์ เชื่อหากสถานการณ์จบเร็ววอลุ่มสูงขึ้น เมื่อกลางปีที่ผ่านมามีปัจจัย รัฐมนตรีช่วยกระทรวงคมนาคมของจีนเปิดเผยว่าภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าในจีนคลี่คลายลงแล้ว หลังผู้ผลิตเพิ่มกำลังการผลิต ด้วยการฟื้นฟูเศรษฐกิจที่มั่นคงของจีนทำให้ความต้องการตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการขนส่งทางการค้าระหว่างประเทศมีปริมาณสูงและเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว



อย่างไรก็ตามการขาดแคลนก่อนหน้าเกิดขึ้นเนื่องจากประสิทธิภาพการบริหารหรือการดำเนินงานที่ต่ำลงของท่าเรือต่างชาติอันเนื่องมาจากการระบาดของโรคโควิด-19 สร้างอุปสรรคให้การขนส่งเป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่ระบบโลจิสติกส์ทางน้ำระหว่างประเทศของจีนที่มีการขยายตัวที่ดีขึ้น ระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศของจีนมีการขยายตัวทุกระบบและเปิดการให้บริการได้เกือบเต็มประสิทธิภาพ (ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2563) แม้แต่ประเทศไทยเอง ได้เล็งเห็นการนำเอาระบบ e-Commerce ของประเทศจีนมาปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ในประเทศไทยเพื่อเพิ่มการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่นระบบการจัดการของ Alibaba ที่เน้นการส่งออกไปยังตลาดใหม่ผ่าน AliExpress, Lazada และ Tmall World, สนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มด้านการผลิตของแต่ละสินค้า เพื่อให้ผู้บริโภคเกิดการจดจำสินค้า, การนำดิจิทัลมาช่วยให้อากาศการเกษตรเติบโต ก่อตั้งวิทยาลัยโลฟิสตรีมมิ่งระดับหมู่บ้าน เพื่อสร้างทีมเกษตรกรนักโลฟิสตรีมมิ่ง หรือโลฟิสต และสร้างพนักงานจัดส่งเป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

- กขพรรณ สัตถะนันท์. (2562). “จับชีพจร e-Commerce ด้วย Google Search”. ธนาคารแห่งประเทศไทย. FAQ Issue 160
- กรมการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2564). DITP หนุนไทยใช้โมเดลอีคอมเมิร์ซจีน เพิ่มโอกาสการค้า เร่งการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ. <https://gnews.apps.go.th/news?news=80573>. เยี่ยมชม 10 สิงหาคม 2564
- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. (2563). ตรวจสอบสุขภาพจีนหลังการแพร่ระบาด COVID-19 เริ่มคลี่คลาย. <https://kmc.exim.go.th/detail/hot-issues/20200401101322>. เยี่ยมชม 8 สิงหาคม 2564
- อมรา ศรีสุชาติ. (2562). เรื่องราวเส้นทางสายไหม จีน-ไทย ที่มีมาช้านาน. <https://siamrath.co.th/n/112711>. เยี่ยมชม 10 สิงหาคม 2564
- BBC Thai. (2564). โควิด-19 : เศรษฐกิจจีนไตรมาส 1 โต 18.3% ขณะโลกยังไม่ฟื้นจากโรคระบาด, https://www.khaosod.co.th/bbc-thai/news_6337534, เยี่ยมชม 8 สิงหาคม 2564
- Good Freight Thailand. (2019). Top 10 Ports in China. <https://www.facebook.com/GFREIGHT.CO.TH/posts/2281403948606070/>, เยี่ยมชม 8 สิงหาคม 2564
- Twinn, I., Conde, M., Rojas, D., & Luo, J., (2020). The Impact of COVID-19 on Logistics, International Finance Corporation, World Bank Group, 1-5
- Wang, Q., Zhang, F., (2021). What does the China’s economic recovery after COVID-19 pandemic mean for the economic growth and energy consumption of other countries? *Journal of Cleaner Production*, Volume 295, <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.126265>
- Xinhua. (2021) อุตสาหกรรม ‘โลจิสติกส์’ ของจีนเติบโตคึกคักระดับก่อนโควิด-19. https://www.xinhua.com/china/205024_20210531, เยี่ยมชม 8 สิงหาคม 2564
- Xu, Y., Li, J., Chu, C., & Dinca, G. (2021). Impact of COVID-19 on transportation and logistics: a case of China, *Economic Research-Ekonomika Istraživanja*, DOI: 10.1080/1331677X.2021.1947339

About Author

ดร. ภูมิพัฒน์ พงศ์พิฤตติกุล

Dr. Phoommiphat Pongpruttikul

Research and Specialist

Email: phoommhiphat.min@dpu.ac.th

