



ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao  
ในพื้นที่เขต EEC



RONG YANG

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก

วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao  
ในพื้นที่เขต EEC



RONG YANG

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาการจัดการธุรกิจ โลก  
วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา  
2566  
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

THE EFFECTS OF TAOBAO'S LOCAL LOGISTIC INVESTMENT IN THE EEC AREAS



RONG YANG

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF  
THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF BUSINESS ADMINISTRATION

IN GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT

GRADUATE SCHOOL OF COMMERCE

BURAPHA UNIVERSITY

2023

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน  
นิพนธ์ของ RONG YANG ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยอดยิ่ง ธนทวี)

..... ประธาน  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤษ จรินทร์โท)

..... กรรมการ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ยอดยิ่ง ธนทวี)

..... กรรมการ  
(ดร.ศุภสิทธิ์ เลิศบัวสิน)

..... คณบดีคณะบริหารธุรกิจ  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. พรรณี พิมาพันธุ์ศรี)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ  
การศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัย  
บูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย  
(รองศาสตราจารย์ ดร.วิทวัส แจ่มเยี่ยม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

61710023: สาขาวิชา: การจัดการธุรกิจโลก; บธ.ม. (การจัดการธุรกิจโลก)  
 คำสำคัญ: ผลกระทบ/ การลงทุน/ โลจิสติก/ ชนบท/ บริษัท Taobao/ เขตเศรษฐกิจพิเศษ  
 ภาคตะวันออก EEC

RONG YANG : ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC. (THE EFFECTS OF TAOBAO'S LOCAL LOGISTIC INVESTMENT IN THE EEC AREAS) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: ยอดยิ่ง ธนทวี, Ph.D. ปี พ.ศ. 2566.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC 2. เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกในด้านการจัดส่ง การเช็คข้อมูลออนไลน์และการใช้ทรัพยากรมนุษย์ 3. เพื่อรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเกษตรเข้าสู่ไปยั้งทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขต EEC 4. เพื่อลดต้นทุนด้านการผลิตสินค้าเชิงเกษตรและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติกของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท ผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการสัมภาษณ์เชิงลึก ได้แก่ ตัวแทนพนักงานบริษัท Taobao จำนวน 10 ในมณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง ผู้บริโภคของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก EEC (จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง) จำนวน 15 แห่ง ในตำบลบ่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี มีจำนวน 15 คน ตำบลหนองอิรุรุ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี จำนวนมี 15 คน ตำบลเกาะขนุน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา มีจำนวน 20 คน ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีนที่อยู่มณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง มีจำนวน 20 คน พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao สัมภาษณ์ที่มณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง มีจำนวน 20 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษา พบว่า 1. ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC เป็นการสร้างโอกาสในการตลาด 2. การพัฒนาระบบ โลจิสติกในด้านการจัดส่ง การเช็คข้อมูลออนไลน์และการใช้ทรัพยากรมนุษย์ต้องพิจารณาและจัดหาทรัพยากรที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกทางชนบท เช่น พื้นที่เก็บเกี่ยว รถขนส่ง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการจัดส่ง และสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่งที่มีความเชี่ยวชาญในด้านโลจิสติกทางชนบท เพื่อให้มีระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า 3. การรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเกษตรเข้าสู่ไปยั้งทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า 4. การลดต้นทุนด้านการผลิตสินค้าเชิงเกษตรและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติกของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท  
 ควรลดต้นทุนในกระบวนการ: การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยลดต้นทุนในกระบวนการ

ขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่รากฐานทางการขนส่งยากและความเสี่ยงที่  
สูญเสียในกระบวนการต่าง ๆ ลดลง ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางการเงินให้กับบริษัท



61710023: MAJOR: GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT; M.B.A. (GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT)

KEYWORDS: EFFECT/ LOCAL LOGISTIC/ INVESTMENT TAobao/ THE EASTERN ECONOMIC CORRIDOR (EEC)

RONG YANG : THE EFFECTS OF TAobao'S LOCAL LOGISTIC INVESTMENT IN THE EEC AREAS. ADVISORY COMMITTEE: YORDYING THANATAWEE, Ph.D. 2023.

This research aimed to: 1. Study The effects of Taobao's local logistic investment in in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC). 2. To develop the logistics system in terms of delivery checking online information and using the human resources. 3. To support investment and promotion of agricultural products to the world without leaving home in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC).4. To reduce the cost of producing agricultural products and reduce logistics costs for people living in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC). Key informants in the in-depth interviews were representatives representative employees of Taobao companies in Hangzhou Province, Zhejiang City about ten persons. Taobao's consumers in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC). (Chonburi, Chachoengsao, and Rayong) at fifteen locations in Bowin Subdistrict, Si Racha District, Chonburi Province, with a total of fifteen persons. Nong Irur Subdistrict, Ban Bueng District, Chonburi Province, with a total of fifteen persons. Koh Khanun Subdistrict, Phanom Sarakham District, Chachoengsao Province. There are twenty persons. Data were analyzed using content analysis techniques.

Research results: 1. The effects of Taobao's local logistic investment in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC). It creates marketing opportunities. 2. Development of logistics systems in the field of delivery Checking online information and using human resources must consider and provide appropriate resources for carrying out rural logistics activities. such as harvesting areas, transport vehicles, and personnel with expertise in delivery. and build cooperation with partners and wholesale companies with expertise in rural logistics. In order to have an efficient and cost-effective delivery system. 3. Supporting investment and promoting agricultural products to the world without leaving home in the area of the Eastern Economic Corridor (EEC).It increases efficiency in product delivery. 4. Reducing the cost of producing

agricultural products and reducing logistics costs for people living in rural areas reduce costs in the process should be reduced. Investing in local logistics reduces costs in the transportation process. Especially in the case of transporting goods to areas where transportation is difficult and the risk of loss in the process is reduced, which results in financial benefits for the company.





## กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความช่วยเหลือจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ยอดยิ่ง ธนทวี  
อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้คำปรึกษาแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ ในการทำงานนิพนธ์ ตลอดจนตรวจ  
แก้ไขข้อบกพร่อง จนกระทั่งสำเร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณไว้เป็นอย่างสูง ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณ ประธานกรรมการสอบงานนิพนธ์ และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์  
ที่ได้ให้คำปรึกษาแนะนำการแก้ไขข้อบกพร่อง และให้กำลังใจอยู่เสมอ ให้ความช่วยเหลือและ  
สนับสนุนในการจัดทำงานนิพนธ์นี้จนสำเร็จสมบูรณ์ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ สาขาวิชาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ที่สอนในระดับปริญญา  
โททุกท่าน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่ช่วยประสานงานและอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ แก่ผู้วิจัย และ  
ทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เพื่อความสมบูรณ์ของงานวิจัย  
นอกจากนี้ขอขอบพระคุณผู้ที่ให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจในการทำงานนิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จ  
ลุล่วงไปด้วยดี

คุณค่าและประโยชน์ที่ได้จากงานนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้กับบิดา มารดา ครอบครัว  
คณาจารย์ วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และ  
เจ้าหน้าที่ทุกท่านที่บริการอำนวยความสะดวกให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จในการศึกษาด้วยดี

RONG YANG

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย .....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ .....	ช
สารบัญ .....	ฉ
สารบัญตาราง .....	ฉ
สารบัญภาพ .....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ .....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
วัตถุประสงค์ของงานวิจัย .....	4
ขอบเขตของการวิจัย .....	4
กรอบแนวคิดในการวิจัย .....	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย .....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ .....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	10
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน .....	10
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่เขต EEC .....	11
บริษัท Taobao .....	19
แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับด้าน โลจิสติก .....	27
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการลงทุนด้าน โลจิสติก .....	49
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	57
บทที่ 3 วิธีดำเนินงานวิจัย .....	63

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง .....	63
การสร้างเครื่องมือในการวิจัย .....	64
วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล .....	65
ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย .....	66
การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ผล .....	66
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล .....	68
ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ .....	69
ตอนที่ 2 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานบริษัท Taobao .....	71
ตอนที่ 3 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ใน ประเทศจีน .....	74
ตอนที่ 4 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao .....	76
ตอนที่ 5 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้บริโภครของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC .....	79
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ .....	82
สรุปผลการวิจัย .....	82
อภิปรายผลการวิจัย .....	84
ข้อเสนอแนะ .....	87
บรรณานุกรม .....	89
ภาคผนวก .....	92
ภาคผนวก ก .....	93
ภาคผนวก ข .....	103
ประวัติย่อของผู้วิจัย .....	115

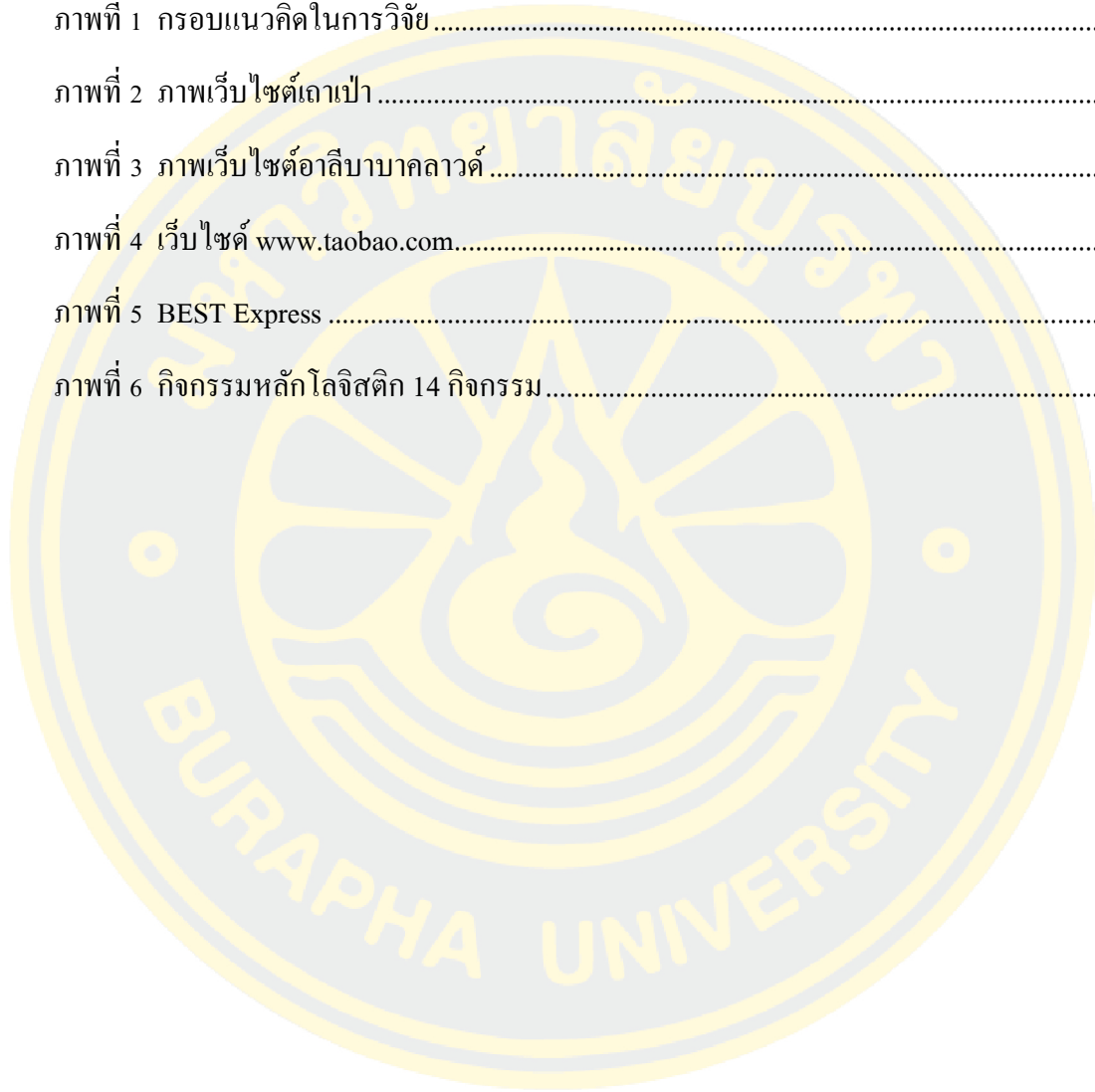


## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (อายุ).....	69
ตารางที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (ระดับการศึกษา) .....	70
ตารางที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (สถานที่ที่อยู่) .....	70
ตารางที่ 4 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ .....	72
ตารางที่ 5 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ .....	73
ตารางที่ 6 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ .....	74
ตารางที่ 7 จำนวนการจ้างงานในพื้นที่ .....	74
ตารางที่ 8 รายได้ และต้นทุนในพื้นที่ .....	75

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	5
ภาพที่ 2 ภาพเว็บไซต์เถาเป่า.....	20
ภาพที่ 3 ภาพเว็บไซต์อลีบาบาคลาวด์.....	22
ภาพที่ 4 เว็บไซต์ www.taobao.com.....	26
ภาพที่ 5 BEST Express.....	26
ภาพที่ 6 กิจกรรมหลักโลจิสติก 14 กิจกรรม.....	35



# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศจีน และประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนาอยู่ทั้งสองประเทศกระตือรือร้นที่จะพัฒนาซึ่งกันและกันและจะมีความหวังว่าจะได้มีโอกาสร่วมมือกันมากขึ้นเพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของทั้งสองประเทศ สำหรับภูมิภาคเอเชียแล้วประเทศไทยจะมีบทบาทสูงในการดึงดูดนักลงทุนประกอบกับไทยมีความสัมพันธ์ที่ดีกับประเทศจีนการที่นักลงทุนจีนมาลงทุนในประเทศไทยหรือการร่วมทุนที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ ในด้านนโยบายของประเทศจีนการประชุมสมัชชาผู้แทนพรรคคอมมิวนิสต์จีนครั้งที่ 19 ที่เพิ่งเสร็จสิ้นไปประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้ตอกย้ำว่าจีนพร้อมขับเคลื่อนความสัมพันธ์กับต่างประเทศอย่างเปิดกว้างเสรีและยอมรับซึ่งกันและกันซึ่งก็สอดคล้องกับแนวคิด One belt & One road หรือหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางที่จีนได้นำเสนอไปเมื่อ 4 ปีที่แล้วถึงขณะนี้การคัดการลงทุนในแถบเส้นทางสายไหมคึกคักและพัฒนาขึ้นนักลงทุนจีนได้เข้าไปลงทุนในประเทศในแถบเส้นทางสายไหมแล้วกว่า 20 ประเทศบริษัทชั้นนำจากจีนขยายการลงทุนในต่างประเทศมากขึ้นสิ่งที่เกิดขึ้นล้วนช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านประเทศไทยนั้นมือนาคดที่สดใส โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรืออีอีซี (Eastern Economic Corridor: EEC) สามารถใช้จุดเด่นด้านทำเลที่ตั้งทำให้โครงสร้างอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจของไทยเจริญก้าวหน้ารวมถึงกลายเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ได้ ไทยกับจีนสามารถร่วมมือกันโดยใช้การเชื่อมโยงในระดับสูงแบบรัฐบาลต่อรัฐบาลประสานงานกันด้านเศรษฐกิจนโยบายมหภาคเพิ่มจุดพัฒนาใหม่โดยร่วมมือกับประเทศจีน เช่น การพัฒนาโครงการอีอีซีร่วมกันรวมถึงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์การเชื่อมโยงในระดับประชาชนโดยจีนมีความเชื่อมั่นว่า ภายใต้ความตั้งใจร่วมมืออย่างเต็มกำลังของทั้งสองประเทศไม่ว่าจะเป็นเรื่องใด ๆ ต้องประสบผลสำเร็จอย่างแน่นอน

ประเทศไทยและประเทศจีนเป็นประเทศที่มีเกษตรกรรมขนาดใหญ่โดยส่วนมากประชากรยังเป็นเกษตรกรความยากจนของชนบทเป็นปัญหาที่ใหญ่ที่สุดสำหรับทั้งสองประเทศด้วยการพัฒนาของอินเทอร์เน็ตและการพัฒนาของ E-commerce ไม่ว่าจะอยู่ที่เขตเมืองหรือชนบทซื้อปิ้งออนไลน์ได้กลายเป็นโหมดการบริโภคที่นิยมมากในขณะที่ซื้อปิ้งออนไลน์เพิ่มขึ้นย่อมจะทำให้ธุรกิจ Ecommerce เติบโตมากขึ้นมีจำนวนมากขึ้น จึงทำให้ชนบทที่เศรษฐกิจเดิมย้อนหลังและการพัฒนาล่าช้าได้มีโอกาสที่ดีสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ชนบทที่มีทรัพยากรอุดม

สมบูรณ์สามารถใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติของตัวเองด้วยความช่วยเหลือจากการพัฒนาเทคโนโลยีทางอินเทอร์เน็ตเป็นแพลตฟอร์มที่จะค่อย ๆ พัฒนาสร้างธุรกิจลักษณะเฉพาะท้องถิ่นของการจัดการเครือข่ายที่ไม่ซ้ำกันและมีรูปแบบการพัฒนาธุรกิจเฉพาะการลงทุนด้าน โลจิสติก มีความสำคัญมากสำหรับธุรกิจ E-commerce งานวิจัยในครั้งนี้เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทในพื้นที่เขต EEC กรณีศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจนของชนบทพื้นที่เขต EEC แต่ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังคงประสบกับปัญหาการพัฒนาที่ไม่เท่ากันในแต่ละพื้นที่ โดยภาคตะวันออกของไทยถือได้ว่าเป็นส่วนที่พัฒนาค่อนข้างมาก โครงการอีอีซีเป็นการวางแผนในระยะยาวซึ่งต้องการการพัฒนาในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นเศรษฐกิจทรัพยากรมนุษย์การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนการใช้มาตรา 44 จะช่วยให้ร่นระยะเวลาในการอนุมัติเรื่องต่าง ๆ สำเร็จได้ไวขึ้น ส่วนความร่วมมือนั้นสามารถใช้รูปแบบเปิดเสรีให้เอกชนได้เต็มที่หรือ Public-Private Partnership (PPP) โดยเฉพาะในด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการพัฒนาพื้นที่ นายอุตตม สาวนายน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเปิดเผยแผนการลงทุนของ Alibaba Group บริษัท ecommerce รายใหญ่ที่สุดของประเทศจีนว่า อาลีบาบาได้เตรียมแผนการก่อสร้างโครงการ Smart Digital Hub ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มูลค่าลงทุน 11,000 ล้านบาทที่จะเริ่มก่อสร้างภายในปี พ.ศ. 2561-2562 เรียบร้อยแล้วซึ่งในโครงการดังกล่าวจะประกอบไปด้วยดิจิทัลแพลตฟอร์มศูนย์กระจายสินค้าการขนส่งที่จับมือกับทางไปรษณีย์ไทย รวมถึงการลงทุนด้านระบบไอทีระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ที่เปิดให้ผู้ประกอบการ SMEs ไทยที่สามารถวางระบบได้เข้าไปร่วมซึ่ง Smart Digital Hub เป็นโครงการที่จะอาศัยเทคโนโลยีด้านการประมวลผลข้อมูลโลจิสติก เพื่อทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีนการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (CLMV) และไปยังที่อื่นทั่วโลกและส่วนที่เป็นโครงการความร่วมมือการพัฒนาบุคลากรในด้านดิจิทัลและการส่งเสริมธุรกิจผ่าน E-Commerce เพื่อพัฒนากลุ่มคนเก่งหรือดาวเด่นด้านดิจิทัล (Digital talent) โดยอาลีบาบาได้เสนอให้วิทยาลัยธุรกิจอาลีบาบาหรือAlibaba Business School (ABS) มาร่วมสนับสนุนการใช้ Platform E-Commerce โดยจะเชื่อมโยงกับสถาบันการศึกษาและภาคเอกชนสร้างเครือข่าย (Networking) กับดาวเด่นหรือ Talents ทั่วโลกที่ประเทศจีน

ขณะที่วิกรม กรมดิษฐ์ ประธานกรรมการบริหาร บมจ. อมตะคอร์ปอเรชั่นได้ให้มุมมองในฐานะนักธุรกิจไว้ว่า CLMVT (กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย) ในฐานะตลาดใหม่ที่มีศักยภาพสามารถดึงดูดจีนและนักลงทุนจากทั่วโลก การท่องเที่ยวที่เป็นอุตสาหกรรมเด่นของภูมิภาคจะเป็นตัวนำไปสู่การค้าขายการลงทุนและประเทศที่เป็นมือวางอันดับหนึ่งด้านการ



ท่องเที่ยวก็คือไทย ไทยถือว่าได้เปรียบในแง่ต้นทุนเราต้องบริหารทรัพยากรให้ดีภายใต้แนวคิดหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางและอีอีซี จะทำให้ภูมิภาคนี้เติบโตที่สุดและประเทศไทยจะได้รับประโยชน์มากที่สุด

สำหรับการเจรจากับอาลีบาบาใช้เวลาถึง 1 ปีกว่าจะบรรลุการลงทุนและโครงการที่จะเกิดเป็นรูปธรรมซึ่งอาลีบาบาได้ทำการศึกษาข้อมูลเปรียบเทียบในระดับภูมิภาคและเล็งเห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพสูงที่จะเป็นศูนย์กลางด้านดิจิทัลและ ecommerce ในภูมิภาคพบว่า มีจำนวนในเอเชียผู้ใช้โซเชียลมีเดียผ่านมือถือโตกว่า 16% และไทยคาดว่าจะรายได้จากรูทิจ ecommerce จะเติบโตอย่างก้าวกระโดดจาก 113,400 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2561 เป็น 186,500 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2565 ประกอบกับนโยบายประเทศไทย 4.0 และ EEC การพัฒนาประเทศระบบสาธารณสุขโลก พื้นฐานคมนาคมขนส่งระบบโลจิสติก โครงข่ายทางดิจิทัลและมาตรการสิทธิประโยชน์คือสิ่งที่ทำให้อาลีบาบาตัดสินใจลงทุนไทย

Taobao โกลบอล (Taobao Global) มาร์เก็ตเพลสในเครืออาลีบาบา (Alibaba) ปักธงประเทศไทยเป็นสถานีแรกที่เปิดตัวโปรเจกต์แมกเจลแลน (Magellan project) ก่อนจะขยายไปทั่วโลกกระตุ้นการทำให้ลูกค้าสรรหาสินค้าที่ดีที่สุดได้เร็วพร้อมกับที่แบรนด์พัฒนาตลาดได้เร็วทันใจ ยันจะร่วมกับรัฐหลายประเทศเพื่อค้นหาสินค้าที่โดดเด่นของแต่ละชาติเชื่อคำแนะนำจากรัฐจะเพิ่มความมั่นใจในสายตาลูกค้าเพิ่มขึ้นวางเป้าหมายเพิ่มจำนวนแบรนด์ไทยให้จำหน่ายบนแพลตฟอร์ม Taobao อย่างน้อย 25% ภายในสิ้นปีนี้ท่ามกลางกลุ่มสินค้า SME ไทยที่ Taobao ให้ความสำคัญคือ หมอนยางพาราที่นอนยางพาราผลไม้อบแห้งและเครื่องสำอางปัจจุบัน Taobao มีลูกค้าบนแพลตฟอร์มมากกว่า 100 ล้านราย คาดว่าจะเพิ่มเป็น 120 ล้านรายในปี พ.ศ. 2563 มูลค่าซื้อขายเกิน 1 แสนล้านหยวนมี buyer รวมเกือบ 400 คน ในประเทศไทยสินค้าไทยที่มีวางจำหน่ายมากที่สุดบน Taobao คือ เครื่องนอนความงามและอาหาร โดยสรุปได้ว่า ไทยเป็นมิตรที่กับเงินมากทั้งด้านการค้าการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมความเป็นมิตรที่ดีทำให้เชื่อมโยงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าได้ดี ขณะที่สินค้าไทยมีความคุ้มค่าสูงทำให้เป็นของที่ต้องการของคนจีนจึงทำให้ประเทศไทยมีความต้องการพัฒนาด้านโลจิสติก ความได้เปรียบด้านตำแหน่งที่ตั้งทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเป็นอันดับต้น ๆ ในการเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและ โลจิสติก ของอาเซียน เนื่องด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ตรงศูนย์กลางของภูมิภาคและเป็นประตูสู่ประเทศเศรษฐกิจสำคัญทั้งจีน สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม รวมถึงมีพรมแดนติดต่อกับประเทศอาเซียนอื่น ๆ อาทิ พม่า ลาว กัมพูชา

## วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC
2. เพื่อรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC
3. เพื่อลดต้นทุนและลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท

## ขอบเขตของการวิจัย

### ขอบเขตด้านเนื้อหา

เป็นกรณีศึกษาของบริษัท Taobao ในด้านโลจิสติก ประกอบด้วยกิจกรรมด้วย 5 กลุ่ม คือ กิจกรรมทางด้านการบริหาร จัดการ การผลิต การตลาด และการบริการลูกค้าการจัดหาวัตถุดิบและอุปกรณ์ต่าง ๆ การกระจายสินค้าและการจัดการสินค้าคงคลังการจัดส่งซึ่งครอบคลุมองค์ความรู้ทางด้านโลจิสติก กิจกรรมหลักด้านโลจิสติก มีทั้งหมด 13 กิจกรรมด้วยกัน โดยสามารถแบ่งได้เป็นสองกลุ่มคือ กลุ่มที่เป็นกิจกรรมหลักขององค์กรและกลุ่มที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานขององค์กรกิจกรรมซึ่งถือเป็นกิจกรรมหลักขององค์กรประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 8 กิจกรรมส่วนที่เหลืออีก 5 กิจกรรมถือเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร

### ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ใช้ในการวิจัยคือพื้นที่เขต EEC โดยประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี จังหวัดระยอง จังหวัดฉะเชิงเทรา

### ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในวิจัยครั้งนี้ได้แก่

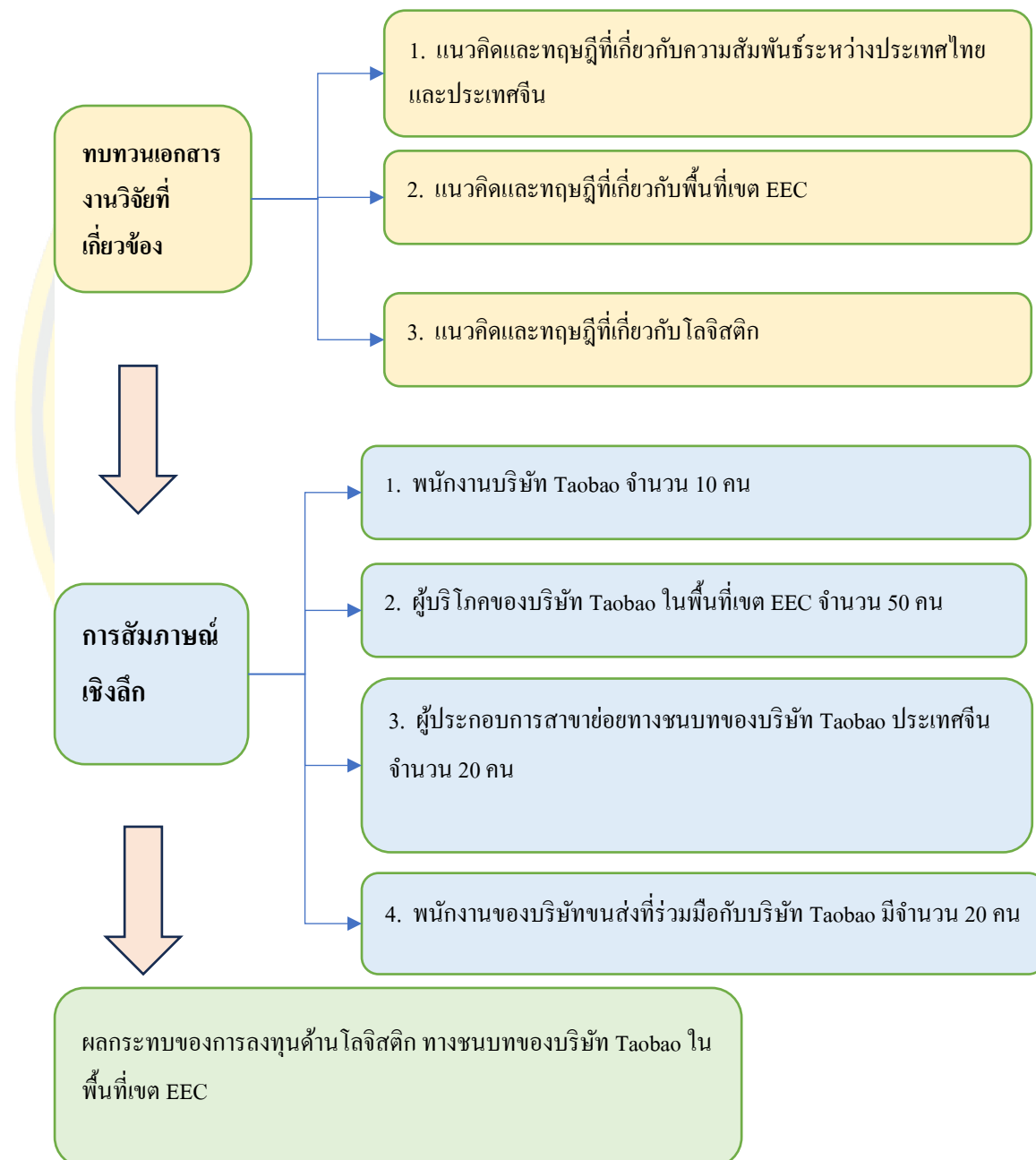
1. พนักงานบริษัท Taobao
2. ผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC
3. ร้านค้าที่ขายของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC
4. ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ประเทศจีน
5. พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

### ขอบเขตระยะเวลา

ระหว่างเดือนกันยายน - ธันวาคม 2566

## กรอบแนวคิดในการวิจัย

ระบบโลจิสติก ชนบทเป็นช่องทางสำคัญสำหรับสินค้าเชิงเกษตรที่จะออกจากหมู่บ้านเข้าสู่ไปยังเมืองและสินค้าเชิงอุปโภคบริโภคเข้าสู่ไปยังชนบทและหมู่บ้านเพื่อตอบสนองความต้องการด้านการผลิตและการดำรงชีวิตของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบทลดปล่อยศักยภาพการบริโภคในทางชนบทและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชนบท



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้ทราบถึงผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC
2. เป็นส่วนช่วยในการสร้างโอกาส การสร้างงาน การเพิ่มรายได้ให้แก่ชนบทในพื้นที่เขต EEC
3. เป็นส่วนช่วยในการซื้อขายยากสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท
4. เป็นแนวทางในลดต้นทุนด้านการผลิตสินค้าเชิงเกษตรและการลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติก ของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท

## นิยามศัพท์เฉพาะ

**การลงทุน** หมายถึง การออมเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่มากขึ้น ซึ่งเราจะต้องยอมรับความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน การตัดสินใจนำเงินออมมาลงทุนเราจึงต้องพิจารณาอย่างรอบคอบและศึกษาหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนตามที่คาดหวังไว้และเพื่อลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากการลงทุนใน

**โลจิสติก (Logistics)** เป็นคำที่มาจากภาษากรีกแปลว่า “ศิลปะในการคำนวณ” ในสมัยโบราณรวมทั้งในสมัยปัจจุบันมีการกล่าวถึงการส่งกำลังบำรุงทางทหารและการประสพชัยชนะหรือความพ่ายแพ้ในสงคราม โดยอาศัยความเข้มแข็งหรือความอ่อนแอของสมรรถนะในเชิงโลจิสติก คำนิยามที่ใช้ในการจัดการโลจิสติก ในระดับสากลนั้นจะเป็นคำนิยามจาก The Council of Logistics Management (CLM) ซึ่งได้ให้คำนิยามการจัดการด้าน โลจิสติก ไว้ว่า กระบวนการในการวางแผนดำเนินการและควบคุมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการไหลการ จัดเก็บวัตถุดิบสินค้าคงคลังในกระบวนการสินค้าสำเร็จรูปและสารสนเทศที่เกี่ยวข้องจากจุดเริ่มต้น ไปยังจุดที่มีการใช้งาน โดยมีเป้าหมายเพื่อสอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค” นอกจากนั้นแล้ว Logistix Partners Oy, Helsinki, FI ให้คำนิยามโลจิสติก ชูกริกว่า “โครงสร้างของการวางแผนทางธุรกิจสำหรับการบริหารจัดการกับวัตถุดิบการบริการการไหลของข้อมูลและเงินทุนซึ่งรวมถึงข้อมูลที่มีความซับซ้อนการติดต่อสื่อสารและกระบวนการควบคุมให้ตรงกับความต้องการในสถานะแวดล้อมทางธุรกิจปัจจุบันหลายคนมักเข้าใจกันว่าระบบ โลจิสติก (Logistics) หมายถึง ด้านการขนส่งซึ่งเป็นการเข้าใจที่ไม่ถูกต้องครบถ้วนเพราะ โลจิสติก หมายถึงการจัดลำเลียงสินค้า เพื่อให้เกิดค่าใช้จ่ายโดยรวมในการกระจายสินค้าต่ำที่สุด โลจิสติก เกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการ จัดหาวัตถุดิบและ ไปสิ้นสุดณจุดที่มีการบริโภคสินค้านั้นหรือในอีกความหมายหนึ่ง โลจิสติก เป็น กระบวนการในการจัดการวางแผนจัดสายงานและควบคุมกิจกรรมทั้งในส่วนที่มีการเคลื่อนย้าย

และไม่มี การเคลื่อนย้ายในการอำนวยความสะดวกของกระบวนการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดเริ่ม จัดหาวัตถุดิบไปถึงจุดที่มีการบริโภค โลจิสติก ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ 2 ลักษณะคือ กิจกรรมหลักและกิจกรรมสนับสนุนกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุด ประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกันคือการขนส่ง, การสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุดประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกันคือ การขนส่ง การสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุดประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกันคือ การขนส่ง การสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุดประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกันคือ การขนส่ง การสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อกิจกรรมหลักในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีความสำคัญและมีผลกระทบต่อต้นทุนและการให้บริการของสินค้ามากที่สุดประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 3 กิจกรรมด้วยกันคือ การขนส่ง การสินค้าคงคลังและกระบวนการสั่งซื้อกิจกรรมสนับสนุนในกระบวนการไหลของสินค้าตามแนวคิดของ โลจิสติก คือกิจกรรมที่มีส่วนในกระบวนการกระจายสินค้าและเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนให้งานของกิจกรรมหลักดำเนินไปได้สะดวกได้แก่การจัดการด้าน โกดังการยกขนการหีบห่อการจัดซื้อจัดหาการจัดตารางผลิตภัณฑ์การจัดการด้านข้อมูลพื้นที่เขต EEC ระเบียบเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา

โดยในครั้งนี้ สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (สกรท) มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุนซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว โดยในระยะแรกจะเป็นการยกระดับพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดคือ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ซึ่งทั้ง 3 พื้นที่ดังกล่าวเดิมเป็นกลุ่มเขตอุตสาหกรรมสำคัญอันดับต้น ๆ ของประเทศอยู่แล้วอุดมไปด้วยโรงงานในนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มีสนามบินรวมถึงมีท่าเรือที่มีตู้สินค้าผ่านมากที่สุดเป็นอันดับที่ 22 ของโลก EEC จึงเล็งพัฒนาต่อยอดจากพื้นที่ที่มีความพร้อมสูงสุดให้เป็นพื้นที่นำร่องเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกผ่านการบริหารจัดการในการกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกโดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน

**ขอบเขต** เป็นเขตพื้นที่ที่พ้นจากตัวเมืองออกไปหรืออาจเป็นพื้นที่ที่อยู่นอกเขตเทศบาลเป็นเขตที่มีความเจริญทางด้านวัตถุน้อยมีการรวมกลุ่มอย่างไม่เป็นทางการ ประชากรส่วนใหญ่ประกอบ

อาชีพเกษตรกรรมประมงเลี้ยงสัตว์หน่วยทางสังคมของชุมชน ชนบท หมายถึง หมู่บ้านซึ่งหมู่บ้าน หมู่หนึ่งอาจมีจำนวนประชากรประมาณ 20 ครัวเรือนถึง 100 ครัวเรือนก็ได้ ในทางสังคมวิทยาแบ่งชุมชนออกเป็น 2 แบบคือชุมชนชนบท (Rural) และเมือง (Urban) และราชบัณฑิตยสถาน (2524) ได้ให้ความหมายของคำว่าชนบทและเมืองไว้ดังนี้

1. ชนบท หมายถึง ส่วนที่อยู่นอกเขตเมืองหรือเขตเทศบาลมีประชากรที่เลี้ยงชีพด้วยการเกษตรกรรมเป็นสำคัญมีระเบียบสังคมที่สอดคล้องกับลักษณะชุมชนแบบหมู่บ้านตั้งบ้านเรือนเป็นกลุ่มก้อนหรือกระจัดกระจายตามลักษณะภูมิประเทศหรือตามประเพณีนิยม

เนื่องจากชนบทและเมืองมีความแตกต่างกันทั้งด้านเศรษฐกิจสังคมประชากรและสิ่งแวดล้อมนักสังคมวิทยาจึงได้อธิบายความหมายของชนบท ดังนี้

1. ด้านอาชีพ (Occupation) ชนบทเป็นชุมชนที่ประกอบด้วย ประชากรและครอบครัวที่ประกอบอาชีพการเกษตรส่วนอาชีพอื่น ๆ มีน้อยกว่าอาชีพเกษตรกรรม

2. ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) ชนบทเป็นสิ่งแวดล้อมที่เกิดตามธรรมชาติและมีอิทธิพลต่อสิ่งแวดล้อมทางสังคมและวัฒนธรรมความเป็นอยู่ของประชาชนมีความสัมพันธ์กับธรรมชาติโดยตรง

3. ด้านขนาดของชุมชน (Size of community) ชนบทเป็นชุมชนของเกษตรกรขนาดเล็ก ๆ แต่ใช้พื้นที่ขนาดใหญ่ในการประกอบอาชีพ

4. ด้านความหนาแน่นของประชากร (Density of population) ชนบทความหนาแน่นของประชากรในชนบทจะต่ำกว่าในเมือง

5. ด้านความต่างแบบกันหรือความเป็นแบบเดียวกันของประชากร (Heterogeneity and homogeneity of population) ชนบทประชากรมีความเป็นแบบเดียวกันในลักษณะของเชื้อชาติและความรู้สึกทางสังคม

6. ด้านความแตกต่างทางสังคมและการแบ่งชั้นทางสังคม (Social differentiation and stratification) ชนบทมีความแตกต่างทางสังคมและการแบ่งชั้นทางสังคมน้อย

7. ด้านการเคลื่อนที่ทางสังคม (Social mobility) ชนบทการเปลี่ยนแปลงในด้านที่อยู่อาศัยอาชีพและอื่น ๆ มีการเปลี่ยนแปลงน้อยส่วนการย้ายถิ่นจะเป็นในลักษณะจากชนบทไปสู่เมือง

8. ด้านระบบของการกระทำระหว่างกัน (System of interaction) ชนบทมีการติดต่อและสื่อสารกันน้อยกว่าคนในเมืองมีการติดต่อและมีความสัมพันธ์แบบปฐมภูมิ (Primary relation) ความสัมพันธ์จะเป็นแบบส่วนตัวง่าย ๆ แต่จริงใจ

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) หมายถึง เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมใหม่อีกหนึ่งตัวช่วยสำหรับนักลงทุนไทยและต่างชาติด้วยศักยภาพ

ด้านแหล่งที่ตั้ง (Geographical advantage) ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติก รวมถึง สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ในบริเวณพื้นที่ 3 จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

**บริษัท Taobao** หมายถึง เว็บไซต์ taobao เว็บไซต์ขายสินค้าชื่อดังของประเทศจีน Taobao หรือ www.taobao.com คือ เว็บไซต์ขายสินค้าออนไลน์ที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียแปซิฟิก เป็นเหมือนเว็บ เถาเป่าราคาถูก ที่อยู่ในเครือของ Alibaba Group โดยมีจุดกำเนิดมาจากกลุ่มคนจีนรวมตัวกันเปิด ร้านชื่อว่า หมู่บ้านเถาเป่า เพื่อต้องการขายสินค้าแข่งขันกันใน Digital Economy โดยเริ่มจากการ ขายสินค้าเกษตรกรรม ไปจนถึง เฟอร์นิเจอร์ และต่อมาได้ขายสินค้าของ SMEs และคนทั่วไป

**พนักงานบริษัท Taobao** หมายถึง บุคคลที่ปฏิบัติงานในสังกัดบริษัท Taobao

**ผู้บริโภคของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC** หมายถึง ผู้ซื้อหรือได้รับการบริการจากผู้ ประกอบธุรกิจของบริษัท Taobao และหมายความรวมถึงผู้ซึ่งได้รับการเสนอหรือชักชวนจากผู้ ประกอบธุรกิจเพื่อให้ซื้อสินค้าหรือรับบริการด้วย อยู่ในบริเวณพื้นที่ 3 จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

**ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ประเทศจีน** หมายถึง

ผู้ประกอบการชนบทเชื่อมต่อกับผู้บริโภคผ่านแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ ที่อยู่ในมณฑลหางโจว เมือง เจ้อเจียง มณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง และมณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง

**พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao** หมายถึง พนักงานของบริษัทที่ทำ หน้าที่ขนส่งสินค้าให้กับบริษัท Taobao

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเรื่องผลกระทบด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการกำหนด สมมติฐานกำหนดตัวแปรกรอบแนวคิดและแนวทางดำเนินการวิจัยโดยใช้แนวคิดทฤษฎีและ งานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน
2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่เขต EEC
3. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับบริษัท Taobao
4. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับ โลจิสติก
5. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการลงทุนด้าน โลจิสติก
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน

ประเทศไทยและจีนมีประวัติศาสตร์ร่วมกันมาอย่างยาวนาน โดยเฉพาะในด้านของ รัตนโกสินทร์ที่มีการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจซึ่งเดิมจะใช้แรงงานจากไพร่ในการขับเคลื่อน เศรษฐกิจมาเป็นระบบพาณิชย์กรรม การยุติระบบไพร่ในรัชกาลที่ 5 ทำให้แรงงานจีนจำนวนมาก แสนคนได้เข้ามาแทนที่แรงงานไพร่ แม้ว่าไทยจะได้ยุติการทูตแบบบรรณาการไปยังจีนตั้งแต่สมัย รัชกาลที่ 4 ไปแล้วแต่ก็พบว่า ทั้งสองประเทศยังคงมีการค้าขายระหว่างกันและที่สำคัญชาวไทยและ ชาวจีนโพ้นทะเลเข้ามาอยู่ไทยยังมีปฏิสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น (มดิชน, 2561) แม้ว่าในช่วงสงคราม เย็นที่มีการแบ่งขั้วอุดมการณ์ทางการเมืองอย่างเด่นชัดและประเทศไทยได้เข้าร่วมในปฏิบัติการณ์ ต่าง ๆ และสำหรับความช่วยเหลือระหว่างประเทไทยจากสหรัฐอเมริกาที่ตามทั้งนี้พบว่า ประเทศไทย ก็ได้มีความสัมพันธ์แบบไม่เปิดเผยกับจีนมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1965 และได้รับความช่วยเหลือจากจีนใน ด้านการซื้อขายน้ำมันในช่วงปี ค.ศ. 1973 เช่นกัน (จุลชีพ ชินวรร โณ, 2553) และทั้งสองประเทศได้ สถาปนาการทูตมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 โดยเริ่มมีการค้าระหว่างกันโดยมีความร่วมมือและนโยบาย ทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนกับจีนในด้านการลงทุนประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนการออกไปลงทุน ความสัมพันธ์แบบไม่เปิดเผยกับจีนมาตั้งแต่ปีค.ศ. 1965 และได้รับความช่วยเหลือจากจีนในด้ การซื้อขายน้ำมันในช่วงปี ค.ศ. 1973 เช่นกัน (จุลชีพ ชินวรร โณ, 2553) และทั้งสองประเทศได้



สถาปนาการทูตมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1975 โดยเริ่มมีการค้าระหว่างกันโดยมีความร่วมมือและนโยบายทางเศรษฐกิจที่ชัดเจนกับจีนในด้านการลงทุนประเทศไทยมีนโยบายสนับสนุนการออกไปลงทุนในจีนมากกว่านโยบายดึงดูดการลงทุนของจีนและมีการขยายฐานเศรษฐกิจไปสู่ระดับพหุภาคีสำหรับหลังปี ค.ศ. 2015 เมื่อประเทศไทยต้องพบกับความผันผวนทางการเมืองภายในประเทศยิ่งทำให้ไทยนโยบายด้านเศรษฐกิจที่มีต่อจีนมีความชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งเสริมการเชื่อมโยงภายในภูมิภาคการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและ โลจิสติก ผ่านนโยบายการค้าและการลงทุน (เจษฎาพัญ ทองศรีนุช, 2016)

### **แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับพื้นที่เขต EEC**

#### **ความร่วมมือในอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)**

ประเทศไทยและประเทศจีนได้มีความร่วมมือในกรอบการพัฒนาสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจที่ประกอบไปด้วย ไทย ลาว พม่า และจีน โดยทั้งสองประเทศได้ร่วมมือกันพัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและร่วมมือกันขจัดปัญหา และลดอุปสรรคทางการค้าที่เกิดขึ้นจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย การค้าชายแดนในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจในปี ค.ศ. (2006) พ.ศ. 2549 การค้าชายแดนของไทยโตถึง 21.3% โดยมีมูลค่าประมาณ 24,359 ล้านบาทหรือเมื่อเทียบจากการค้า 5 ปีที่ผ่านมาพบว่า เศรษฐกิจการค้าชายแดนไทยและจีนเพิ่มขึ้นถึง 250% สำหรับประเทศจีนแล้วจุดประสงค์การเข้ามามีส่วนร่วมในการฟื้นและส่งเสริมความร่วมมือในอนุภาคลุ่มน้ำโขงนั้นก็เพื่อต้องการจะพัฒนาพื้นที่ภาคตะวันตกของจีนที่ยังขาดการพัฒนาอยู่มากและเพื่อลดช่องแคบของการพัฒนาประเทศระหว่างภาคตะวันออกที่ติดทะเลกับภาคตะวันตกที่เป็นพื้นที่ปิดไม่มีทางออกทางทะเลให้มีความสมดุลกันมากขึ้น โดยจีนจะใช้มณฑลยูนนานที่มีแม่น้ำโขงไหลผ่านเป็นจุดเชื่อมโยงส่งของจีนไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พร้อมทั้งส่งเสริมการค้าการลงทุนเพื่อพัฒนาปรับปรุงคุณภาพชีวิตของประชาชนภูมิภาคนี้ให้สูงขึ้น สำหรับประเทศไทยการที่ได้เข้ามาส่งเสริมการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขงก็เพื่อที่จะพัฒนาเศรษฐกิจภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ซึ่งเป็นพื้นที่ห่างไกลให้มีความเจริญทัดเทียมกับภาคอื่น ๆ โดยผ่านการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้มีการกระจายรายได้ไปสู่ประชาชนในเขตชนบทมากขึ้นในปี (ค.ศ. 2012) พ.ศ. 2555 รัฐบาลไทยได้มีการประกาศจัดสรรงบประมาณเป็นจำนวนสูงที่สุดในประวัติศาสตร์การลงทุนในอนุภูมิภาคแห่งนี้ถึง 90,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อใช้ในการพัฒนาอนุภาคลุ่มน้ำโขงในด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและด้านอื่นเพื่อรองรับประชาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Sawasate & Tai, 2013)

ไทยอยู่ในระเบียบเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor-CICPEC) ซึ่งเชื่อมจีนกับประเทศที่ตั้งอยู่ในคาบสมุทรอินโดจีนมีจุดเริ่มต้นอยู่ที่นครหนานหนิงผ่านประเทศเวียดนาม ลาว กัมพูชา ไทย มาเลเซีย และสิ้นสุดที่สิงคโปร์ซึ่งทำให้ไทยกลายเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่เศรษฐกิจแนวเขต East-West Corridor ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจคมนาคมโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมอาเซียนเข้ากับจีน ไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นศูนย์กลางของอาเซียนทั้งทางบกและทางทะเลและยังเชื่อมโยงกับโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยที่จะสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและ Logistics ของภูมิภาคอาเซียน ความสำเร็จของโครงการ OBOR ทำให้เกิดความเชื่อมโยงผู้ผลิตและตลาดผู้บริโภคขนาดใหญ่จะทำให้ไทยมีโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าในกลุ่มอาหารและภาคบริการของไทย ขณะที่ด้านการท่องเที่ยวขยายตัวมากยิ่งขึ้น โดยนักท่องเที่ยวจีนเข้ามาไทยเป็นจำนวนมากและครองอันดับหนึ่งในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานและการเรียนรู้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านเทคโนโลยี สังคม และวัฒนธรรม (ภัทรสุดา ปาลกะวงษ์อยุธยา, 2561) ดังนั้น ระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออกจึงเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่น่าลงทุนในประเทศไทยภายใต้กรอบนโยบาย Belt and Road Initiatives (ธนาคารกสิกรไทย, 2018)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศจีนได้มีความโดดเด่นมาตั้งแต่ทศวรรษที่ 1990 จนกระทั่งทศวรรษที่ 2000 เช่น ความร่วมมือในระดับภูมิภาคภายใต้กรอบของสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชีย – แปซิฟิก (APEC) การตั้งให้จีนเป็นพันธมิตรทางยุทธศาสตร์ (Strategic partner) กับประเทศไทยในการพัฒนาทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ปัจจุบันจีนเป็นคู่ค้าอันดับ 1 ของประเทศไทย โดยจีนเป็นตลาดส่งออกและแหล่งนำเข้าอันดับ 1 ในขณะที่ประเทศไทยเป็นตลาดส่งออกอันดับที่ 15 และเป็นตลาดนำเข้าอันดับที่ 10 ของจีนและในปีค.ศ. 2021 ได้วางเป้าหมายการค้าร่วมกันที่ 140,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (มดิชน, 2561)

ประวัติความสัมพันธ์ของจีนและไทยบนข้อริเริ่มนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ในค.ศ. 2013 ประธานาธิบดีสีจิ้นผิงได้ประกาศนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้โลกใกล้ชิดกันมากขึ้นทั้งยังจะเชื่อมโยงทวีปทั้งสามทวีปอย่างเอเชียยุโรปและแอฟริกาเข้าด้วยกันเพื่อเสริมสร้างเครือข่ายเศรษฐกิจที่จะช่วยให้อินพัฒนาอย่างก้าวหน้า นอกจากนี้จะมีจีนเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเส้นทางผ่านประเทศต่าง ๆ ในกลุ่มประเทศ 5 ภูมิภาคแล้วนั้น ยังจะช่วยพัฒนาประเทศที่อยู่ในโครงการมากกว่า 65 ประเทศ ในเส้นทางสายไหมทั้งทางบกและทางทะเลให้หลุดพ้นจากความยากจนและมีความเป็นหนึ่งอันเดียวกัน (เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์,

2017, หน้า 1-3) แม้ว่าไทยจะไม่ได้อยู่บนแผนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนโดยตรงแต่ว่าไทยนั้นมีจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการที่จีนจะใช้เชื่อมต่อกับคาบสมุทรอินโดจีนโดยไทยนั้นมีภูมิศาสตร์ตั้งอยู่ตรงกลางด้านชายติดเมียนมาร์ด้านขวติดลาว รวมเป็น 3 ประเทศที่อยู่ในอินโดจีน (ธนกร วงษ์ปัญญา, 2560) ซึ่งตามแผนยุทธศาสตร์ในนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนนั้น ไทยอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจที่ 4 ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 คือ ระเบียงเศรษฐกิจของจีนกับคาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor: CICPEC) ที่รวมประเทศลาว เวียดนาม กัมพูชา ซึ่งเป็น 1 ใน 6 ระเบียงเศรษฐกิจย่อยที่กำลังเดินหน้าอยู่ (รติมา คชนันท์, 2559) ไทยมีถนนที่เป็นเส้นทางสายเอเชียโดยได้สร้างแล้วเสร็จมานานกว่า 30 ปี อีกทั้งไทยยังมีแนวรถไฟเดิมตั้งแต่ภาคเหนือไปถึงภาคใต้ ซึ่งจีนทราบเป็นอย่างดีว่าไทยมีบทบาทสำคัญต่อประเทศเพื่อนบ้านในฐานะเป็นผู้เชื่อมโยงโครงข่ายของโครงสร้างพื้นฐานเข้าด้วยกัน โดยในการประชุม BRICS Summit ครั้งที่ 9 ณ เมืองเซี่ยเหมินมณฑลฝูเจี้ยนในเดือนกันยายน ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมามีทางจีนได้เชิญนายกรัฐมนตรีของไทยเข้าร่วมประชุมและได้ขอขอบคุณที่ไทยสนับสนุนโครงการต่าง ๆ อีกทั้งอยากให้ไทยช่วยประชาสัมพันธ์เส้นทางสายไหมทางบกและเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 อีกด้วย (ธนกร วงษ์ปัญญา, 2560) ในประเด็นต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้ได้ทำให้นักวิชาการไทยมีความสนใจในเรื่องของความร่วมมือระหว่างจีนกับไทยภายใต้แผนนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” เป็นอย่างมากเสียงวิพากษ์วิจารณ์ในหลายด้านกล่าวว่า หากไทยเข้าร่วมอย่างจริงจังก็สมควรที่จะต้องเตรียมวางแผนรับมือกับผลที่จะตามมาให้ดี นอกจากนี้ไทยจะมีโอกาสได้ฟื้นฟูและพัฒนาเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากผลของความร่วมมือตามนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” แล้วนั้น ไทยยังจำเป็นต้องเตรียมรับมือกับการลงทุนของจีนที่อาจจะหลอมไหลเข้ามาจนเกิดผลกระทบมากมาย เช่น การย้ายถิ่นฐานของชนจีน ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อนักลงทุนชาวไทย เป็นต้น ปัจจุบันเห็นได้ชัดว่า ไทยมีความสำคัญต่อกระบวนการการพัฒนาและดำเนินนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนเป็นอย่างมากเนื่องจากจีนพยายามกระตุ้นไทยในหลายเรื่อง เช่น ข้อตกลงรถไฟความเร็วสูงไทย-จีนการลงทุนในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC (Xinwei, 2018) ในปีที่ผ่านมาพล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้ชี้ให้เห็นแล้วว่าโครงการ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้น ไม่ได้เป็นเพียงแค่แผนที่ไม่สามารถเกิดขึ้นได้แต่ด้วยการผลักดันของภาครัฐและเอกชนของจีน และไทยทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดนครราชสีมาและเชื่อมไปสู่ประเทศลาวได้ดำเนินการเป็นรูปร่างขึ้นแล้ว ซึ่งการเข้าร่วมประชุมในการประชุมสุดยอดผู้นำกลุ่ม BRICS ครั้งที่ 9 กับผู้นำจีน ณ เมืองเซี่ยเหมิน มณฑลฝูเจี้ยน ค.ศ. 2017 ที่ผ่านมามีของนายกรัฐมนตรีไทยพล.อ. ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้เป็นสักขีพยานในการลงนามโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน

ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งมีมูลค่ากว่า 179,412.21 ล้านบาท ภายใต้ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมทางบกของจีน (Thairath Online, 2017) จะเห็นได้ว่าความร่วมมือของทั้งสองประเทศเป็นไปในทางที่ดีและช่วยเร่งพัฒนาให้ไทยมีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับนานาชาติตามแผนนโยบาย “Thailand 4.0” ที่พุ่งมาด้วยโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC โดยการอาศัยแรงกำลังสนับสนุนจากนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีน

### แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่เขต EEC

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2559) ได้กล่าวถึง Eastern Economic Corridor (EEC) หรือ โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นแผนยุทธศาสตร์ต่างประเทศภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งดำเนินการ 30 ปี ที่ผ่านมาโดยโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกหรือโครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดเป็นการลงทุนของเศรษฐกิจไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 จนถึงปัจจุบันมีชื่อเรียกในช่วงยุคว่า “โชติช่วงชัชวาลย์” ในปัจจุบันนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดระยอง ยังมีการลงทุนขยายพื้นที่ในสร้างโรงงานอุตสาหกรรมทั้งกลุ่มพลังงานยานยนต์โลหะภัณฑ์พลาสติกและโพลีเมอร์ อิเล็กทรอนิกส์บรรจุภัณฑ์และสินค้าอุปโภคบริโภคก่อสร้าง โลจิสติก และอื่น ๆ ทางภาคเอกชนคิดมูลค่าของการลงทุนเป็นมูลค่ากว่า 1.9 ล้านล้านบาท (36% ของประเทศ) และภาครัฐมีการช่วยสนับสนุนโครงการนี้ด้วยเงินลงทุนมูลค่า 3 แสนล้านบาท มีนโยบายในการมุ่งพัฒนาการผลิตด้านอุตสาหกรรมและบริการให้มีประสิทธิภาพเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนและเขตปลอดภาษีนิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดระยอง ตั้งอยู่ที่อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง มีพื้นที่ 17,838 ไร่ (7,135 เอเคอร์) การเดินทางโดยใช้ทางหลวงหมายเลข 3138 และหมายเลข 331 นิคมอุตสาหกรรมตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และศรีราชา ประมาณ 30 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด 51 กิโลเมตร ห่างจากที่ทำการองค์การบริหารส่วนตำบลปลวกแดง 11 กิโลเมตร

โครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์การลงทุนที่ตอบสนองทุกรูปแบบของด้านการพัฒนาประเทศ เป็นพื้นที่นำร่องของการพัฒนาส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างก้าวกระโดดและสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมพื้นฐาน ศูนย์กลางการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ ศูนย์การผลิตปิโตรเคมี และศูนย์การผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และชิ้นส่วนประกอบ นอกจากความพร้อมพื้นฐานที่มีอยู่แล้วยังมีปัจจัยสำคัญที่เป็นศูนย์กลางของการลงทุนประกอบด้วย

1. ท่าเลที่ตั้งและพื้นที่ตลาดขนาดใหญ่สามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติก ของภูมิภาคและมีกำลังซื้อสูงจากจีนอินเดียและอาเซียน

2. เป็นผู้นำด้านการผลิตและศูนย์กลางการส่งออก

3. ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนกับการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติและภาคเอกชนในพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก

4. ในเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกมีจุดเด่นในด้านการเกษตรกรรมและเทคโนโลยีชีวภาพสมัยใหม่ด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ต่าง ๆ รวมถึงปิโตรเคมีขั้นสูงเป็นฐานด้านพลังงานประกอบด้วยกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมีจำนวน 3 แห่ง โรงงานผลิตไฟฟ้า จำนวน 20 โรง โรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่ จำนวน 5 โรง และนิคมอุตสาหกรรม จำนวน 29 แห่ง เชื่อมโยงการขนส่งที่อำนวยความสะดวกจากกรุงเทพฯ ผู้เส้นทางสายหลักที่สนับสนุนจากทางภาครัฐอย่างไรก็ตาม แม้ว่าไทยจะมีเขตเศรษฐกิจและความพร้อมต่าง ๆ

สำหรับโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกหรือ EEC เป็นนโยบายของรัฐบาลไทยที่ได้รื้อฟื้นแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรือ “Eastern Seaboard” ซึ่งได้ดำเนินการมานานกว่า 30 ปีให้กลายเป็น Eastern Economic Corridor (EEC) โดยที่รัฐบาลมาเป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้แผนนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ซึ่งในยุทธศาสตร์ EEC มีแนวคิดที่จะชักจูงนานาชาติเข้ามาลงทุนในไทยเพื่อที่จะให้ไทยกลายเป็นศูนย์กลางทางการค้าการคมนาคมเทคโนโลยีและปัญญาประดิษฐ์ (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) โดยประเทศแรกที่ทำให้ความสนใจและอยากจะเข้ามาลงทุนกับไทยในโครงการนี้คือ ญี่ปุ่นซึ่งทั้งทางภาครัฐและเอกชนของญี่ปุ่นได้จัดทำความร่วมมือในโครงการพัฒนาไปแล้วหลายโครงการกลุ่มประเทศที่เป็นเป้าหมายสำคัญอีกหนึ่งประเทศคือ จีน โดยมีการคาดการณ์ว่าโครงการ EEC ของไทยสามารถที่จะต่อยอดและเชื่อมโยงเข้ากับนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของรัฐบาลจีน ได้เป็นอย่างดีในอนาคตปัจจุบันรัฐบาลไทยได้มีการสนับสนุนโรคโควิดไปยังประเทศจีน ตามเมืองเศรษฐกิจสำคัญหลายแห่งอย่างกรุงเทพฯ นครเซี่ยงไฮ้และนครกวางโจวเป็นต้นเพื่อให้ข้อมูลและเชิญชวนทั้งทางภาครัฐภาคเอกชนและนักลงทุนชาวจีน รวมไปถึงจนถึงกลุ่มบริษัทขนาดใหญ่อย่างหัวเหว่ย และอาลีบาบาที่เข้าไปเข้ามาร่วมลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2561) โดยทางจีนนั้นมีความกระตือรือร้นและตอบรับที่จะเข้ามาลงทุนในโครงการ EEC ของรัฐบาลไทยที่กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ด้วยเช่นกัน หากโครงการ EEC ของรัฐบาลไทยจะสามารถต่อยอดและเชื่อมโยงเข้ากับ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนได้อย่างราบรื่นก็จะเป็นการช่วยลดภาระการลงทุน และระยะเวลาของเงินอีกทางหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามสำหรับรัฐบาลไทยก็ยังมีความกังวลใจได้ถึงผลประโยชน์ที่ไทยจะได้รับและวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของจีนที่อยากจะเข้ามาลงทุนและช่วยเหลือไทยนั้นคืออะไรซึ่งทางรัฐบาลไทยยังจะต้องมีการศึกษาต่อไปในอนาคตแต่

ที่เห็นได้ชัดเจนในตอนนี้คือ ความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของไทย ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 มีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนกับไทยอยู่ไม่น้อย

การมีรัฐบาลที่มั่นคงและมีความสามารถที่จะบริหารประเทศชาติตามนโยบายที่วางไว้ภายในกำหนดระยะเวลาที่นานพอสมควรประมาณ 4-5 ปี โดยฝ่ายค้านสามารถที่จะควบคุมและเร่งรัดให้รัฐบาลปฏิบัติภารกิจให้เป็นไปตามนโยบายที่แถลงไว้ รวมทั้งคอยชักจูงและป้องกันมิให้รัฐบาลดำเนินการใดที่จะเป็นผลร้ายต่อประเทศชาติ (พิชญ์ พงษ์สวัสดิ์, 2562) หรือประเทศที่มีระบบการเมืองที่มีเสถียรภาพ รัฐบาลมีเสถียรภาพทางการเมืองสามารถบริหารประเทศได้จนครบตามวาระมีหัวหน้าคณะรัฐบาลที่มีคุณภาพ มีจริยธรรม มีความเสียสละ และมุ่งมั่นเพื่อการทำงานที่คำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติอย่างแท้จริง การบริหารงานโปร่งใสมีหลักธรรมาภิบาล ประชาชนไว้วางใจตลอดจนกำหนดนโยบายที่มีประสิทธิภาพต่อการพัฒนาประเทศพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติให้มีความเจริญก้าวหน้า (อริย์รัช แก้วเกาะสะบ้า, 2558) ในที่นี้ไม่ได้หมายถึง รัฐบาลที่มีการปกครองมายาวนานว่าเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพเพราะอาจจะทำให้สับสนได้ว่า รัฐบาลเผด็จการทหารที่มาจากทหารรัฐประหารนั้นเป็นรัฐบาลที่มีเสถียรภาพทางการเมืองซึ่งรัฐบาลที่มาจากจากรัฐประหารนั้นสร้างเพียงเสถียรภาพทางสังคมแต่ไม่ได้สร้างเสถียรภาพทางการเมืองและทางเศรษฐกิจจากมุมมองในทางการเมืองแล้วนั้นไทยถือว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่ไม่มีความมั่นคงทางการเมืองและมีการทำรัฐประหารมากที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2561) ความไม่มั่นคงทางการเมืองของไทยเกิดขึ้นจากหลายปัจจัยไม่ว่าจะเป็นการรัฐประหารการทุจริตทางการเมือง ความเพิกเฉยต่อการมีส่วนร่วมทางการเมืองความไม่เท่าเทียมกัน ในสิทธิทางการเมืองการต่อต้านทางการเมืองการก่อการร้ายในสามจังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก่อให้เกิดอิทธิพลในระดับที่แตกต่างกันต่อรัฐบาลและภาพลักษณ์ของประเทศไทย อีกทั้งได้ส่งผลกระทบต่อระบบความมั่นคงการเมืองและความมั่นคงเศรษฐกิจของไทยในระดับชาติโดยตรง ซึ่งปฏิเสธไม่ได้ว่าการเมืองและเศรษฐกิจนั้นมีอิทธิพลและส่งผลกระทบต่อกันอยู่เสมอ (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2561) เหตุการณ์ความไม่มั่นคงทางการเมืองเหล่านี้นอกจากจะกระทบต่อประเทศและประชาชนแล้วยังนำมาซึ่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับนานาชาติอีกด้วย ทั้งการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจโดยกลุ่มประเทศที่มีระบอบการปกครองแบบประชาธิปไตย กลุ่มประเทศมหาอำนาจอย่างสหรัฐอเมริกาที่พยายามจะเข้ามาก้าวข้ามแย่งชิงทางการเมืองของไทย รวมไปถึงการวิพากษ์วิจารณ์ทางการเมืองและภาพลักษณ์ของไทยให้เสียหายในระดับนานาชาติ ทั้งนี้ทำให้เกิดการสั่นคลอนความมั่นคงแห่งชาติ ทั้งด้านการเมือง และด้านเศรษฐกิจความน่าเชื่อถือของไทย

ในระดับนานาชาติ รวมถึงส่งผลกระทบต่อความร่วมมือกับนานาชาติให้มีความ  
 ขัดข้องหรือหยุดชะงักไปในที่สุด

โดยทั่วไปมุ่งพิจารณาในเรื่องที่เกี่ยวกับฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศเป็นหลัก ได้แก่  
 ความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรความเจริญรุ่งเรืองด้านการค้า และการลงทุน การพัฒนาด้าน  
 อุตสาหกรรมการเงินตลอดจนความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรในชาติ เป็นต้น (เอกสารการศึกษาเรื่อง  
 ความมั่นคงแห่งชาติโรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า, 2555) สำหรับการที่ระบอบที่ประเทศนั้นมี  
 ความมั่นคงทางเศรษฐกิจนั้น สามารถดูจากอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ การร่วมมือลงทุน  
 กับต่างประเทศ การส่งออก การลงทุนจากต่างประเทศ และรายได้เฉลี่ยต่อบุคคลต่อปีของประชากร  
 ทั้งประเทศ สอดคล้องกับการมีสภาพทางการเมืองที่มั่นคงและมีเสถียรภาพ โดยความมั่นคงทางด้าน  
 การเมืองนั้น สามารถเป็นตัวชี้วัดและส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจได้เช่นกัน  
 (พงศศักดิ์ เหลืองอร่าม และยุทธนา เศรษฐปราโมทย์, 2561)

ในคริสต์ศตวรรษที่ 21 นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ของจีนได้สร้างกระแสการ  
 ตื่นตัวแก่นานาประเทศทั่วโลก ในการที่อยากจะเข้ามาเป็นหนึ่งในประเทศที่มีความร่วมมือกับ  
 มหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่อย่างจีนและแน่นอนว่าไทยก็คาดหวังไว้เช่นกัน แต่กระนั้นความ  
 ร่วมมือระหว่างจีนกับไทย ภายใต้นโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ยังคงมีอุปสรรคเรื่อยมาจนถึง  
 ปัจจุบัน แม้จีนจะพยายามรุกคืบและกระตุ้นไทย เพื่อมุ่งเน้นในการทำความร่วมมือทางด้าน  
 เศรษฐกิจและไม่เข้าแทรกแซงการเมืองของไทย แต่ไทยกลับเป็นฝ่ายที่มีปัญหาและทำให้โครงการ  
 ความร่วมมือของจีนกับไทยไม่ราบรื่นและหยุดชะงักไป ซึ่งทั้งสองฝ่ายจำเป็นต้องตรวจสอบปัญหา  
 และช่วยเหลือซึ่งกันให้ข้ามผ่านปัญหาไปให้ได้ สำหรับไทยควรที่จะต้องริบลงมือจัดการกับปัญหา  
 การเมืองภายในให้เรียบร้อยก่อนที่ฝ่ายจีนจะอ่อนแรงกับการที่จะต้องคาดหวังกับความไม่แน่นอนที่  
 จะต้องร่วมมือกับไทยในอนาคต โดยจะเห็นได้ว่าความร่วมมือรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน ที่มีแผน  
 สร้างในช่วงของอดีตนายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ถูกชะลอการพิจารณาทำความ  
 ร่วมมือด้วยเหตุผลหลายประการ ทั้งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ปัญหาการคอร์รัปชันเงินทุนในการ  
 สร้างและสาเหตุสำคัญคือ การรัฐประหารในค.ศ. 2014 ของคณะคสช. ที่นำโดยพล.อ.ประยุทธ์  
 จันทร์โอชา ได้ทำให้ไทยเสียผลประโยชน์ในการที่เร่งพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่จะได้  
 ประโยชน์จากโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน Singapore-Kunming Rail Link (SKRL) ที่อยู่ใน  
 กรอบความร่วมมือนโยบาย “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” ที่จะเชื่อมจีนตอนใต้ไปยังกลุ่มประเทศ  
 อาเซียนอย่างมาเลเซียและสิงคโปร์ จากที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ความไม่มั่นคงทางการเมืองภายในของ  
 ไทยในการพัฒนาความร่วมมือ “หนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง” นั้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการสร้าง  
 ความร่วมมือการลงทุนของรัฐบาลจีนและนักลงทุนชาวจีนในไทยเป็นอย่างมาก

นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ เป็นประธานลงนาม MOU กับจีน รับมอบเงินกองทุนพิเศษ แม่โขง-ล้านช้าง 60 ล้านบาท จัดทำโครงการขับเคลื่อนการค้า-การลงทุนระหว่าง 6 ประเทศ สมาชิกเตรียมลุยโปร โมทเขตเศรษฐกิจพิเศษแก้ปัญหาอุปสรรคทางการค้าการพัฒนาเส้นทางลอจิสติกส์ สร้างเครือข่ายผู้ประกอบการคั่นเอสเอ็มอี- โอทอปค้าขายออนไลน์

นายสนธิรัตน์ สนธิจิรวงศ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เปิดเผยว่าวันนี้ (18 เม.ย.) ได้เป็นสักขีพยานในการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือในโครงการภายใต้กองทุนพิเศษแม่โขง-ล้านช้างเพื่อรับมอบเงิน 1.7 ล้านเหรียญสหรัฐหรือประมาณ 60 ล้านบาทเพื่อจัดทำโครงการด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMVT (กัมพูชา สปป.ลาว พม่า เวียดนาม ไทย) และจีน จำนวน 4 โครงการ ได้แก่ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดนการพัฒนาการอำนวยความสะดวกตามแนวชายแดนการจัดกิจกรรมเวทีภาคธุรกิจแม่โขง-ล้านช้างและการพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตชนบท

ทั้งนี้ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีการจัดทำระบบข้อมูลออนไลน์ของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่อยู่ตามแนวชายแดนของทั้ง 6 ประเทศ เพื่อให้ข้อมูลแก่นักลงทุนของประเทศสมาชิกและนักลงทุนต่างชาติ และร่วมกันจัดทำแผนส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อดึงดูดการลงทุนในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะศึกษาปัญหาอุปสรรคด้านการค้า เช่น พิธีการศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้าและหาแนวทางแก้ไข เพื่อช่วยลดต้นทุนและทำให้การค้ามีความคล่องตัวและจะศึกษาเส้นทางรถขนส่งและ โลจิสติก ที่เหมาะสมและประหยัดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการเพราะการค้าในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงสามารถขนส่งได้ทั้งทางน้ำทางถนน

ในด้านการจัดกิจกรรมสร้างเครือข่ายจะเน้นการจัดงานแสดงสินค้า การจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ การนำนักธุรกิจเยือนประเทศสมาชิกเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดย่อม (MSMEs) ได้มีการสร้างเครือข่ายและขยายการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ส่วน โครงการสุดท้ายจะเน้นการเข้าไปช่วยเหลือเกษตรกร ผู้ประกอบการเอสเอ็มอีผู้ผลิตสินค้าโอทอปให้มีช่องทางการจำหน่ายสินค้าผ่านทางออนไลน์ โดยสถาบันความร่วมมือเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงจะเข้าไปคัดเลือกสินค้าและนำไปจำหน่ายผ่านช่องทางออนไลน์ผ่านแพลตฟอร์มของสถาบันฯ หรือผ่านเครือข่ายของอาลีบาบา และเถาเป่าที่สถาบันฯ มีความร่วมมือกันอยู่

“การดำเนิน โครงการทั้ง 4 โครงการนี้จะช่วยเพิ่มมูลค่า การค้าระหว่างประเทศสมาชิก 6 ประเทศเพิ่มขึ้น โดยได้ตั้งเป้าเพิ่มมูลค่าการค้าเป็น 2.5 แสนล้านเหรียญสหรัฐในปี พ.ศ. 2560 เพิ่มจากมูลค่า 2.2 แสนล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2560” นายสนธิรัตน์กล่าว



เหยาเหว่ยผู้อำนวยการเถาเป่าโกลบอลระบุถึงเหตุผลที่ทำให้ไทยเป็นสถานีแรกของโครงการนี้ว่าเป็นเพราะไทยเป็นมิตรที่ดีกับจีนมากทั้งด้านการค้าการท่องเที่ยวและวัฒนธรรมความเป็นมิตรที่ดีทำให้เชื่อมโยงทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าได้ดีขณะที่สินค้าไทยมีความคุ้มค่าและคุณภาพสูงทำให้เป็นที่ต้องการของคนจีน “เราหวังให้เถาเป่าโกลบอลช่วยให้สินค้าคุณภาพทั่วโลกเข้าสู่โครงการนี้เพื่อขยายตลาดได้” เน้นแบรนด์เล็กคุณภาพคับแก้วเถาเป่าย้ำว่าโครงการ Magellan Project นี้เป็นโครงการระดับโลกล่าสุดซึ่งตั้งชื่อตามนักสำรวจชาวโปรตุเกส “เฟอร์ดินานด์ แมกเจลแลน” ผู้เดินทางรอบโลกได้สำเร็จเป็นคนแรก ในประวัติศาสตร์ภายใต้โครงการนี้เถาเป่าเน้นให้ผู้บริโภคชาวจีนได้รู้จักแบรนด์ต่างประเทศซึ่งเป็นแบรนด์เล็กแต่มีคุณภาพโดยจะทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐผู้ผลิตในอุตสาหกรรมและพันธมิตรในแต่ละประเทศที่เป็นตลาดเป้าหมายเพื่อจัดกิจกรรมให้กลุ่มนักซื้อสินค้าหรือ buyer ของเถาเป่าได้เลือกชมผลิตภัณฑ์จากแบรนด์ที่แปลกใหม่และไม่เหมือนใครจากผู้ผลิตโดยตรง

### บริษัท Taobao

อาลีบาบากรุ๊ปโฮลดิ้ง จำกัด (อังกฤษ: Alibaba Group Holding Limited; จีน: 阿里巴巴集团控股有限公司; พินอิน: Ālǐbābā Jítuán Kònggǔ Yǒuxiàn Gōngsī) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลายประเภทรวมกันทั้งอีคอมเมิร์ซ ค้าปลีก อินเทอร์เน็ต เอไอและเทคโนโลยีของจีน ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2542 ซึ่งให้บริการขายแบบลูกค้านำต่อลูกค้า ธุรกิจต่อลูกค้า และธุรกิจต่อธุรกิจผ่านเว็บพอร์ทัล ตลอดจนบริการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ เสิร์จเอนจินซื้อสินค้า และบริการคอมพิวเตอร์แบบคลาวด์ บริษัทเป็นเจ้าของและดำเนินการธุรกิจหลากหลายประเภททั่วโลกในหลายส่วน และฟอร์จูนนอออกชื่อว่าเป็นบริษัทที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในโลกบริษัทหนึ่ง

ในเวลาปิดทำการของวันที่เสนอขายหุ้นใหม่แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO) ในวันที่ 19 กันยายน พ.ศ. 2557 มูลค่าตลาดของอาลีบาบาอยู่ที่ 231,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สูงสุดในโลก ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2561 มูลค่าตลาดของอาลีบาบาอยู่ที่ 527,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ติดอันดับบริษัทที่มีมูลค่ามากที่สุดและใหญ่สุด 10 อันดับแรกของโลก ในเดือนเดียวกัน ยังเป็นบริษัทเอเชียบริษัทที่สองที่ทะลุมูลค่า 500,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐตามหลังเท็นเซ็นต์

อาลีบาบาเป็นผู้ค้าปลีกรายใหญ่ที่สุดและมีมูลค่ามากที่สุดในโลกตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2559 โดยมีกิจการในกว่า 200 ประเทศ เช่นเดียวกับเป็นบริษัทอินเทอร์เน็ตที่ใหญ่ที่สุดในโลกบริษัทหนึ่ง ยอดขายและกำไรของบริษัทแซงหน้าผู้ค้าปลีกทุกรายในสหรัฐรวมกัน (รวมทั้งวอลมาร์ต แอมะซอนและอีเบย์) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 หลังจากนั้นขยายสู่อุตสาหกรรมสื่อ โดยมีเงินได้เพิ่มขึ้นร้อยละสามหลักต่อปี นอกจากนี้ยังทำให้วันคนโสดของจีนเป็นวันซื้อสินค้าออนไลน์และออฟไลน์

ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมียอดขายของบริษัทกว่า 25,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560

กลุ่มบริษัทอาลีบาบา ก่อตั้ง เมื่อ ปี พ.ศ. 2542 จากเริ่มแรกผู้ก่อตั้งบริษัท คือ แจ็ก หม่า ที่เชื่อว่าการใช้อินเทอร์เน็ตร่วมกัน โดยที่เล่นแล้วเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการขนาดเล็กที่จะยกระดับนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่จะเติบโตและแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นในระบบเศรษฐกิจในประเทศและทั่วโลก นับตั้งแต่เปิดตัวเว็บไซต์ครั้งแรก ก็ช่วยให้ผู้ส่งออกสินค้าขนาดเล็ก ผู้ผลิตและผู้ประกอบการที่จะขายในต่างประเทศได้เติบโตขึ้น ทำให้อาลีบาบากลายเป็นผู้นำระดับโลกในการค้าออนไลน์และโทรศัพท์มือถือ

### กลุ่มบริษัทในเครือ

#### 1. Taobao.com

เว็บไซต์ขายปลีกที่ใหญ่ที่สุดในประเทศจีน เปิดตัวในปี พ.ศ. 2546 และสามารถแย่งตลาดจากเว็บไซต์ประมูลอันดับ 1 ของโลกอย่าง ebay.com ได้ภายใน 3 ปี โดยมีเป้าหมายต้องการให้เถาเป่าเป็นเว็บไซต์ซื้อขายสินค้าที่สามารถตอบ โจทย์ผู้บริโภคในประเทศจีนได้อย่างเต็มรูปแบบ โดยใช้การตลาดแบบเข้าถึงและเข้าใจผู้บริโภคชาวจีนได้มากกว่าเว็บไซต์ระดับโลกอย่าง ebay.com โดยเถาเป่าเน้นให้บริการฟรีในทุกฟังก์ชันเป็นเวลาหลายปีติดต่อกัน โดยเน้นการสร้างกำไรด้วยการเก็บค่าโฆษณาจากบรรดาบริษัทใหญ่โตทั้งหลายที่ต้องการประชาสัมพันธ์สินค้าของตน แนวทางดังกล่าวได้ใจชาวจีนซึ่งชื่นชอบของฟรีไปเต็ม ๆ เนื่องจากไม่เก็บค่าบริการใด ๆ จากสมาชิก ทำให้สมาชิกสามารถขายสินค้าได้ในราคาถูก ซึ่งผู้บริโภคก็จะรู้สึกพึงพอใจและอยากกลับมาอุดหนุนอีกครั้ง Taobao Village จึงเกิดขึ้นเพื่อให้คนในพื้นที่ก็ช่วยกัน ให้ความรู้กัน พัฒนาหมู่บ้านของตัวเอง และเติบโตไปพร้อม ๆ กัน เพราะการทำงานของทุกฝ่าย ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน.. ประเทศจีนถึงกลายเป็น Digital Economy ได้จริง ๆ โดยปัจจุบันเป็นเจ้าของตลาดในประเทศจีน ที่มีมาร์เก็ตแชร์มากกว่า 70% ในตลาด และมีสินค้าในเว็บไซต์มากถึง 800 ล้านชิ้น รวมถึงมีผู้สมัครสมาชิกถึง 370 ล้านคน และคือหนึ่งใน 20 เว็บไซต์ที่มีผู้เข้าชมสูงที่สุดในโลก

**淘宝网** World  
Taobao.com

ภาพที่ 2 ภาพเว็บไซต์เถาเป่า

Taobao เว็บไซต์อีคอมเมิร์ซยักษ์ใหญ่ของจีนที่ท ารายได้แซงหน้าบริษัท Tencent (บริษัทเทคโนโลยียักษ์ใหญ่ของประเทศจีน เช่น โปรแกรมคิวคิว กลายเป็นออนไลน์อีคอมเมิร์ซของจีนที่มีมูลค่ามากที่สุด ณ ขณะนี้

รายละเอียดตามรายงานเปิดเผยเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2559 โดย Taobao มีมูลค่าอยู่ที่ 230,000 ล้านดอลลาร์ (34,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ตามมาด้วยChina Mobile มีมูลค่าอยู่ที่ 227,000 ล้านดอลลาร์ และ Baidu มีมูลค่าอยู่ที่ 218,000 ล้านดอลลาร์ ข้อมูลจากสถาบันวิจัยHurun ในปี ค.ศ. 2015 อันดับ 1 ได้แก่ บริษัท Tencent ตกมาอยู่อันดับที่ 5 มีมูลค่าอยู่ที่ 210,000 ล้านดอลลาร์ เป็นบริการส่งข้อความโต้ตอบแบบทันทีเหมือนแอปพลิเคชัน Wechat โดยในปี ค.ศ. 2016 แอปพลิเคชัน Wechat มีจำนวนบัญชีผู้ใช้ 700 ล้านบัญชีเปิดตัวอยู่ในอันดับที่ 7 มีมูลค่ารวมอยู่ที่ 132,000 ล้านดอลลาร์ มูลค่าของแบรนด์ทั้งหมดจาก 200 บริษัทจากในประเทศจีนที่ทำการจดทะเบียนไว้แล้ว รวมทั้งสิ้น 4.6 ล้านล้านหยวน มีมูลค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ต่อปี โดยจาก 200 บริษัทที่ทำการจดทะเบียนไว้ มีจำนวน 139 บริษัท ที่มีการเติบโตขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยมีบริษัทเอกชนจำนวน 97 บริษัท กิจการของภาครัฐมีมูลค่าลดลง โดยเฉลี่ยร้อยละ 3 ในขณะที่บริษัทเอกชนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 20 โดยภาคการเงินและภาคอสังหาริมทรัพย์มีจำนวนบริษัทมากที่สุด แต่บริษัททางด้านเทคโนโลยีจะมีมูลค่าการเติบโตมากที่สุด ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 59 การขยายตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมเทคโนโลยีประเทศจีน ในปี ค.ศ. 2015 มีส่วนช่วยในการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

## 2. Tmall.com

แหล่งรวมแบรนด์ดังอันดับต้น ๆ ในประเทศจีน เปิดตัวเดือนเมษายน พ.ศ. 2551 มีส่วนแบ่งทางการตลาดสูงถึง 50% จากการสำรวจล่าสุดของ iResearch โดยนโยบายหลักของ tmall.com มุ่งเน้นไปที่การกระจายสินค้าแบรนด์เนมให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภค ซึ่งสินค้าจะไม่มีสินค้าเลียนแบบลิขสิทธิ์หรือสินค้าย้อมแมวปะปนอยู่ ซึ่งปัจจุบันได้แยกตัวออกมาเป็นหนึ่งในหน่วยธุรกิจหลักของอาลีบาบาอย่างเป็นทางการ มีร้านค้าชื่อดังเข้าร่วมมากกว่า 70,000 ร้านค้าซึ่งประกอบไปด้วยบริษัทต่างชาติและในประเทศจีน สินค้ามีความหลากหลายสูง มีทั้งสินค้าประเภทงานบริการ เครื่องใช้ไฟฟ้าภายในบ้าน ของจุกจิก ของขวัญ ของชำร่วย เสื้อผ้าแฟชั่น สินค้าแบรนด์เนมต่าง ๆ ซึ่งถูกคัดเลือกมาจากบริษัทกว่า 50,000 แห่งทั่วประเทศจีน การซื้อขายสินค้าใน tmall.com เป็นไปอย่างง่ายดายและรวดเร็ว รวมถึงมีระบบการซื้อของที่ปลอดภัยต่อผู้บริโภคและผู้ขาย ทำให้ได้รับความนิยมอย่างรวดเร็ว แล้วยังมีคุณภาพสูง มาตรฐานดี บริการดี และน่าเชื่อถือมาก โดยแบรนด์ดังอย่าง UNIQLO, L'Oréal, adidas, P&G, Benefit, Unilever, Gap, Ray-Ban and Levi's

### 3. Etao.com

Search Engine สำหรับการค้นหาสินค้าในประเทศจีน เปิดให้บริการเดือนตุลาคม พ.ศ. 2553 โดยมีเป้าหมายหลักในการให้บริการค้นหาสินค้าและช่วยเหลือให้ผู้ซื้อในการตัดสินใจซื้อสินค้า หาสินค้าราคาต่ำแต่ให้ได้คุณภาพสูงสุดอย่างรวดเร็วในอินเทอร์เน็ต โดยถูกเล่นและฟังก์ชันหลักของ etao.com มีดังนี้

บริการค้นหาสินค้า

บริการค้นหาการซื้อสินค้าแบบรวมกลุ่มซื้อเพื่อให้ได้โปร โมชันพิเศษ (Group Buy)

บริการค้นหาตัวหนังจากโรงพยาบาล


บริการค้นหาส่วนลด โปรโมชันต่าง ๆ

บริการค้นหาข้อมูลจาก Taobao Community

ในปัจจุบัน สินค้าทั้งหมดมีมากกว่า 1,000 ล้านชิ้น และสามารถค้นหาสินค้าที่มีอยู่ใน Taobao Marketplace, Taobao Mall, Amazon China, Gome, Yihaodian, Nike China and Vancl

### 4. Aliyun.com

เป็น Alibaba Cloud Computing ที่เปิดให้บริการเมื่อปีพ.ศ. 2552 โดยมีจุดประสงค์หลักในการให้บริการคราวด์คอมพิวติงสำหรับเป็นสื่อกลางในการติดต่อสื่อสาร แชรข้อมูล จัดระเบียบข้อมูลให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงช่วยในการประหยัดการลงทุนในด้านทรัพยากรคอมพิวเตอร์ โดยกำลังอยู่ในช่วงพัฒนาระบบก่อนเมฆเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน



ภาพที่ 3 ภาพเว็บไซต์อาลีบาบาคลาวด์

### 5. lipay.com

เป็นช่องทางการชำระเงินทางอินเทอร์เน็ตที่ได้รับความนิยมสูงสุดในประเทศจีน และด้วยความง่ายในการใช้งาน โดยสามารถชำระเงินผ่านธนาคารได้เกือบทุกธนาคารในประเทศจีน ทำให้ผู้บริโภคชาวจีนให้การยอมรับและเลือกใช้บริการ Alipay.com เป็นหลัก ก่อตั้งขึ้นเมื่อปีพ.ศ. 2547 และถือเป็นระบบชำระเงินผ่านบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความนิยมสูงสุด และมีผู้สมัครใช้บริการมากกว่า 650 ล้านคนทั่วประเทศ ในวันที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2554 มีการซื้อขายผ่านระบบ Alipay.com สูงสุดเป็นประวัติศาสตร์ด้วยจำนวนกว่า 170 ล้านบาทในระยะเวลาเพียง 24 ชม.

ปัจจุบัน Alipay.com มีพาร์ทเนอร์เป็นสถาบันการเงินมากถึง 100 แห่ง โดยให้บริการผู้ขายมากถึง 460,000 ราย ครอบคลุมการซื้อขายสินค้าบนโลกออนไลน์ การพ่นออนไลน์ทุกชนิด เกมออนไลน์ ตัวเครื่องบิน ค่าน้ำค่าไฟ เป็นต้น รับชำระเงินผ่านสกุลเงินทั้งสิ้น 12 สกุลเงิน

### ผลประกอบการ

มีรายได้ในไตรมาสที่ 3 ประจำปี พ.ศ. 2559 สิ้นสุดในเดือนกันยายน พ.ศ. 2559 รวม 43,292 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่า 5,142 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (อัตราแลกเปลี่ยน ณ เดือนกันยายน พ.ศ. 2559) หรือประมาณ 17,942 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน ณ เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2559)

### ระบบขนส่งของ Taobao

การพรีออเดอร์จีนมี 2 รูปแบบ ด้วยกัน

รูปแบบที่ 1 เป็นการสั่งของจากจีน/สั่งซื้อสินค้าจากเว็บไซต์จีนโดยตรง เช่น Taobao, Tmall และต้องติดต่อ Shipping ด้วยตัวเอง

รูปแบบที่ 2 ทำการสั่งของจากจีน/สั่งซื้อสินค้าจากเว็บไซต์ส่วนกลาง หรือเป็นเว็บไซต์นายหน้า เช่น Taobaoland เป็นต้น

### ค่าใช้จ่ายมีการคิด 2 รอบ

แบ่งแต่ละรอบออกเป็น รอบค่าใช้จ่ายของสินค้าที่ได้ทำการซื้อและค่าส่งภายในประเทศจีน และรอบของ Shipping จีน เป็นรอบขนส่งจากจีนมายังประเทศไทย

### ค่าขนส่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 คือ ค่าขนส่งจากจีน-จีน หมายความว่า สินค้าจากร้านค้าที่ได้ทำการสั่งซื้อสินค้าจะถูกนำส่งมายังโกดังของจีนก่อน

ส่วนที่ 2 คือ ค่าขนส่งจากจีน-ไทย หมายความว่า เมื่อสินค้าได้ถูกขนส่งมายังโกดังของจีนแล้ว ขั้นตอนถัดไปคือการลำเลียงหรือการขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ อาจผ่านทางเรือ ทางบก หรือทางอากาศ ซึ่งเป็นส่วนของการให้บริการของ Shipping ที่ได้เลือกใช้บริการนั่นเอง ซึ่งขั้นตอนนี้จะอยู่ในกระบวนการที่สินค้ากำลังถูกขนส่งมายังประเทศไทย

ส่วนที่ 3 คือ ค่าขนส่งจากไทย-ไทย หมายความว่า เป็นการขนส่งภายในประเทศไทย เป็นการนำสินค้าที่เก็บไว้ในโกดังไทย และเตรียมกระจายส่งไปยังที่อยู่ของผู้สั่งซื้อสินค้า หรือหากต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งส่วนนี้ สามารถไปรับสินค้าได้ด้วยตัวเองตามโกดังของแต่ละบริษัท Shipping ที่ได้ใช้บริการ

### รูปแบบการให้บริการขนส่งสินค้ามีอยู่ด้วยกัน 3 รูปแบบ คือ

- ทางเครื่องบิน เน้นอนว่าความเร็วในการขนส่งสินค้า ถือเป็นบริการขนส่งที่ไวที่สุด ขณะเดียวกันก็มีราคาแพงที่สุด
- ทางรถ มีราคาที่ถูกกว่า เหมาะกับสินค้าที่แตกหักได้ง่าย โดยใช้เวลาประมาณ 4-7 วัน ขึ้นอยู่กับระยะทางและเส้นทางที่ส่งของมายังโกดังสินค้า
- ทางเรือ เป็นรูปแบบที่มีค่าใช้จ่ายถูกที่สุด แต่ใช้เวลาขนส่งสินค้านานที่สุด ประมาณ 15-30 วัน หรือมากกว่านั้น (ระยะเวลาดังกล่าวนับตั้งแต่วันที่สั่งซื้อสินค้า)

### เว็บไซต์ขายปลีก-ส่งจากจีน ประกอบด้วย

- Alibaba คือ เว็บไซต์ขายส่ง มีอินเทอร์เน็ตเฟสหรือหน้าเว็บไซต์เป็นภาษาอังกฤษ
- Aliexpress คือ เว็บไซต์ขายปลีก มีอินเทอร์เน็ตเฟสหรือหน้าเว็บไซต์ภาษาอังกฤษ แต่มีราคาค่อนข้างสูง รวมไปถึงราคารวมส่ง นอกจากนี้ยังสามารถเลือกช่องทางในการขนส่งสินค้าได้ด้วย
- 1688 คือ เว็บไซต์ขายปลีกและขายส่ง มีราคาถูก
- Taobao และ Tmall เป็นเว็บไซต์ที่มีทั้งขายปลีกและเป็น Set ซึ่งมีราคาเริ่มต้นที่ค่อนข้างสูงกว่า 1688

### วิธีคำนวณค่าขนส่ง

ในการคำนวณค่าขนส่งสินค้า สามารถคำนวณได้ทั้งกิโลกรัมหรือน้ำหนักของสินค้า และคำนวณเป็นคิว โดย 2 วิธีนี้มีวิธีคำนวณที่แตกต่างกัน คือ

- คิดเป็น กิโลกรัม สูตรคือ น้ำหนัก X เรทของแต่ละ Shipping
- คิดเป็น ขนาด หรือ คิว (Q) สูตรคือ นำความกว้าง X ความยาว X ความสูง หารด้วย 1 ล้าน X เรทของแต่ละ Shipping

สำหรับสินค้าจะถูกคำนวณแบบไหนนั้น ขึ้นอยู่กับบริษัทที่เลือกใช้บริการ ซึ่งในการคำนวณทั้งสองแบบนี้ โดยบริษัทจะเลือกเรทที่แพงที่สุด ขณะเดียวกันสินค้าที่คิดตามขนาด ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักน้อย แต่กินพื้นที่ เช่น หมอน, ผ้าห่ม, ตุ๊กตา เป็นต้น

### สินค้าต้องห้าม

แม้จะเป็นการพรีออเดอร์สินค้าเพื่อนำเข้ามาในประเทศไทย ถึงอย่างนั้นก็ไม่ได้แปลว่าจะสามารถนำเข้าสินค้าได้ทุกอย่าง เมื่อยึดตามกฎหมายของประเทศไทย หากนำสินค้าต้องห้ามเหล่านี้เข้ามาในประเทศไทยอาจก่อให้เกิดปัญหาตามมาภายหลัง แล้วสินค้าต้องห้ามมีอะไรบ้าง อาทิ สินค้าผิดลิขสิทธิ์, วัตถุที่เป็นอาวุธ, พลุ เป็นต้น

### ช่องทางการชำระเงิน

กรณีนี้ สำหรับผู้ที่ทำการสั่งซื้อสินค้าโดยตรงจากเว็บไซต์จีน

- Credit Card ชำระผ่านบัตรเครดิต แต่อาจมีปัญหาบางอย่างเกิดขึ้นได้ ในกรณีที่บางร้านไม่รับบัตรเครดิต อาจต้องใช้วิธีการชำระเงินแบบอื่นแทน

- Alipay คือ ธนาคารอินเตอร์เน็ตของจีน ซึ่งสามารถทำธุรกรรมต่าง ๆ ได้ เหมือนเป็นธนาคารเคลื่อนที่บนสมาร์ตโฟน โดยการใช้งานหรือการให้บริการนั้นคล้ายกับ Paypal

การสั่งของจากจีนสามารถทำได้ง่าย ๆ ผ่านเว็บไซต์กลางอย่าง Taobaoland และสำหรับการเลือก Shipping จีน ให้ตรงกับความต้องการนั้นต้องพิจารณาอะไรหลายๆ อย่าง ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการให้บริการ การติดตามความเคลื่อนไหวของการขนส่งสินค้าได้ตลอด ในกรณีที่เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ต้องให้คำตอบได้อย่างชัดเจน แนะนำบริการ Shipping ของ Ninjashipping ซึ่งมีรายละเอียดเงื่อนไขการใช้งานที่สะดวก สามารถทำได้ด้วยตัวเอง และยังสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าของตัวเองได้ตลอด 24 ชม. ผ่านแอปพลิเคชัน

สั่งของจากเมืองจีนมา ไม่ผ่านคนกลาง จะไม่เสียค่าใช้จ่ายมาก โดยทั่วไปแล้วการสั่งของมาใช้เองหรือสั่งมาขายแบบเดิม ๆ คงเป็นการเดินทางหรือสั่งโดยผ่านคนกลาง หรือผ่าน Shipping นั้นเอง ด้วยความที่ว่ายุคก่อนต้องผ่านคนกลางจึงมีการที่จะต้องทำเอกสารมากมายรวมถึงการจ่ายภาษี ค่าใช้จ่ายที่สุดแสนจะแพง แต่แล้วด้วยความที่เทคโนโลยีทันสมัยก้าวหน้ามากขึ้นการดำเนินชีวิตก็ง่ายมากขึ้นตามกาลเวลา เลยส่งผลให้มนุษย์เราเริ่มชอบความสะดวกสบายมากขึ้น การทำอะไรสักอย่างต้องผ่านขั้นตอนหลาย ๆ อย่างมันอาจจะล้าสมัยไปแล้วแถมยังเสียเวลาด้วย ดังนั้น Alibaba จึงได้ทำข้อตกลงกับทางรัฐบาลไทยให้มีการประกอบการค้าเสรีที่ปลอดจากภาระทางภาษีอากร หรือเรียกว่า Free trade zone นั่นเอง เพื่อให้สินค้าปลอดภาษีอากร ส่งตรงมาถึงผู้บริโภค โดยไม่ต้องเสียภาษีอากร เขตปลอดอากรนี้เหมาะสำหรับผู้ผลิตหรือผู้ประกอบการที่มีการนำเข้าสินค้าที่มีภาษีสูง หรือผู้ผลิตสินค้าเพื่อส่งออกไปต่างประเทศ แต่จริง ๆ แล้ว ภาษีนั่นได้รวมอยู่ในตัวสินค้าและรวมค่าธรรมเนียมไปแล้ว



ภาพที่ 4 เว็บไซต์ www.taobao.com

ที่มา: <https://droidsans.com/how-to-order-chinese-goods-via-taobao-app/>

Taobao เลือกขนส่งจากจีนมาไทยผ่านขนส่งพัสดุด่วน BEST Express เจ้าเดียวเท่านั้น  
ส่งตรงถึงหน้าบ้านภายใน 7-10 วัน



ภาพที่ 5 BEST Express

ที่มา: <https://droidsans.com/how-to-order-chinese-goods-via-taobao-app/>



## แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับด้านโลจิสติก

การประเมินเปรียบเทียบศักยภาพของประเทศในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติก ของภูมิภาคอาเซียนและประเทศไทย การเปรียบเทียบศักยภาพของแต่ละประเทศพิจารณาตามตัวชี้วัดขององค์ประกอบ ของการเป็น โลจิสติก ทั้ง 7 องค์ประกอบข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณจะใช้รายงานฐานข้อมูลทศวรรษของปี ค.ศ. 2014 (พ.ศ. 2557) เนื่องจากรายงานของ Logistics Performance Index ได้จัดทำในปีล่าสุดคือ ค.ศ. 2014 แม้ว่าฐานข้อมูลอื่นจะมีความทันต่อเวลามากกว่าแต่เพื่อให้ตัวชี้วัดของแต่ละปัจจัยมีความเท่าเทียมกันในการวัดผล จึงใช้ข้อมูลรายงานปีเดียวกันทุกตัวชี้วัด

โดยให้ค่าน้ำหนักของแต่ละองค์ประกอบและตัวชี้วัดมีความสำคัญในระดับที่เท่ากันจากการวิเคราะห์ข้อมูลองค์ประกอบของการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติก ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความเหมาะสมที่สุดในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติก ของภูมิภาค

ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจาก The Association of Southeast Asian Nations (2015) ที่ระบุว่าสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติก ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มากที่สุดประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกที่สูงกว่าประเทศกัมพูชา บรูไน ฟิลิปปินส์ เมียนมา เวียดนาม ลาว และอินโดนีเซีย เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยของศักยภาพของประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศแต่ยังมีศักยภาพที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซียโดยองค์ประกอบด้านที่ไทยมีศักยภาพมากที่สุดคือ ความสามารถในการให้บริการ โลจิสติก ซึ่งเมื่อพิจารณาในองค์ประกอบย่อยพบว่า ไทยเป็นประเทศที่มีความเข้มแข็งในเรื่องของความสามารถด้านการขนส่ง และคุณภาพในการให้บริการด้าน โลจิสติก ขณะที่ด้านสังคมเป็นด้านที่ไทยมีศักยภาพต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศสมาชิกอาเซียน และหากพิจารณาในองค์ประกอบย่อยด้านสังคมพบว่า ไทยเป็นประเทศที่มีจุดอ่อนด้านความปลอดภัยทางสังคม และด้านทำเลที่ตั้งเป็นด้านที่ประเทศไทยมีคะแนนน้อยที่สุดจากองค์ประกอบทั้ง 7 ด้าน

ความได้เปรียบด้านตำแหน่งที่ตั้งทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพสูงเป็นอันดับต้น ๆ ในการเป็นศูนย์กลางด้านคมนาคมขนส่งและ โลจิสติก ของอาเซียนเนื่องด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ตรงศูนย์กลางของภูมิภาคและเป็นประตูสู่ประเทศเศรษฐกิจสำคัญทั้งจีน สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนามรวมถึงมีพรมแดนติดต่อกับประเทศอาเซียนอื่น ๆ อาทิ พม่า ลาว กัมพูชา

ในอดีตต้นทุนด้าน โลจิสติก ยังไม่สูงเท่าปัจจุบันเนื่องจากหลายปัจจัย เช่น ราคาที่ดิน ค่าก่อสร้างดำเนินการ ไปจนถึงค่าแรงของประเทศไทยยังไม่สูงมากและแรงงานยังหาได้ง่ายอย่างไรก็ตามประเทศไทยขาดการลงทุนด้านระบบ โครงสร้างพื้นฐานอย่างจริงจังเป็นระยะเวลานานทำให้ต้นทุน โลจิสติก ของประเทศไทยมีสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 14 ของ GDP เป็นอันดับ 3 ของภูมิภาคอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย รัฐบาลจึงได้กำหนดเป้าหมายเพื่อผลักดัน

ต้นทุนโลจิสติก ให้ลดเหลือร้อยละ 12 ภายในปี พ.ศ. 2564 อย่างไรก็ตามก็ผู้เขียนมีความเห็นว่าในระยะยาวต้นทุนโลจิสติก ของประเทศจำเป็นต้องลดลงมาอยู่ที่ระดับเลขหลักเดียวจึงจะทำให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันด้าน โลจิสติก กับนานาประเทศได้

นอกจากนั้นระบบโลจิสติก ของประเทศไทยต้องสามารถเชื่อมโยงกับกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบแนวความคิดที่ได้รับการพูดถึงอย่างกว้างขวางคือ ยุทธศาสตร์ The Belt and Road Initiative (BRI) ของรัฐบาลจีนที่มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบกและทางทะเลจากประเทศจีนผ่านทวีปเอเชียกลาง ไปยังทวีปยุโรปโครงการ EEC จึงถูกออกแบบให้เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ – หอนกยซึ่งเป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่บริเวณอำเภอแก่งคอยจังหวัดสระบุรี โดยมีจุดเชื่อมเพื่อตัดเส้นทางเข้าสู่จังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรีซึ่งเป็นพื้นที่ของโครงการ EEC และสามารถเชื่อมเข้ากับระบบโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ทั้งทางบกทางอากาศและทางน้ำได้อย่างครบวงจร

การผลักดัน โครงการต่าง ๆ ภายในพื้นที่ EEC จะมีส่วนช่วยทำให้ระบบโลจิสติก ของประเทศไทยพัฒนามากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะเมื่อรัฐบาลได้มีการส่งเสริมให้บริษัทรายใหญ่เข้ามาลงทุนซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันทันทีมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้และช่วยลดต้นทุน โลจิสติก ของประเทศในระยะยาวรวมถึงช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดโลกช่วงที่ผ่านมาเรื่องที่ได้รับ ความสนใจจากทุกภาคส่วนเป็นอย่างมากก็คงเป็นข่าวบริษัท E-Commerce ยักษ์ใหญ่อ่าง Alibaba Group เข้ามาเซ็น MOU 4 ฉบับกับรัฐบาลไทยเพื่อเตรียมลงทุนใน Smart Digital Hub ผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง E-Commerce ของภูมิภาคและร่วมส่งเสริมพัฒนาทักษะด้าน Digital E-Commerce ให้แก่ผู้ประกอบการ SME และ Startup ของไทย

ความเชื่อมั่นของ Alibaba Group ที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศน่าจะเป็นสิ่งที่ตอกย้ำศักยภาพของประเทศไทยของเราในฐานะศูนย์กลางด้าน โลจิสติก และ E-Commerce ของภูมิภาค ช่วงเวลานี้จึงเป็นช่วงเวลาอันดีสำหรับประเทศไทยที่จะช่วงชิงความเป็นผู้นำด้าน โลจิสติก โดยเฉพาะในจังหวะที่ประเทศมาเลเซียกำลังประสบปัญหาภาระหนี้สาธารณะที่พุ่งสูงถึงหลัก 1 ล้านล้านริงกิตหรือประมาณ 8 ล้านล้านบาท สูงสุดเป็นประวัติการณ์จนทำให้ต้องชะลอการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงมาเลเซีย-สิงคโปร์หรือ East Coast Rail Link (ECRL) ไปก่อน

ตลอดระยะเวลา 1 ปีที่ผ่านมาคนไทยได้รู้จักเข้าใจและได้เห็นภาพของการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกหรืออีอีซีในหลากหลายแง่มุม โดยเฉพาะภาพรวมของประโยชน์ที่คนไทยจะได้รับจากอีอีซีทั้งการท่องเที่ยวการเป็นเมืองใหม่รูปแบบชีวิตที่ดีที่จะมีการเดินทาง

สะดวกสบายมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่จะทำให้ต้นทุนด้านโลจิสติก ลดลงซึ่งการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งระบบในพื้นที่อีอีซีนี้ไม่ใช่เป็นประโยชน์กับคนในพื้นที่หรือคนในประเทศเท่านั้นแต่ยังขยายประโยชน์ให้กับเพื่อนบ้านและพร้อมเชื่อมโยงสู่เวทีโลก

แนวทางเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินคือ ดอนเมืองสุวรรณภูมิ และ อุตะเภาก็เป็นหนึ่งในแผนสำคัญของการเดินทางน้ำอีอีซีที่มีเป้าหมายลดการเดินทางของนักธุรกิจ นักท่องเที่ยวและคนทำงานในพื้นที่อีอีซีประโยชน์ทางตรงก็คือ คนในพื้นที่สามารถเดินทางสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยไม่ต้องย้ายถิ่นฐานตามแผนจากกรุงเทพฯ ถึงระยองจะใช้เวลาราว ๆ 1 ชั่วโมง และอีกหนึ่งประโยชน์ที่เป็นเป้าหมายสำคัญก็คือ การขนส่งสินค้าซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายตะวันออกที่จะมีสินค้ามากขึ้นตามการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการส่งออกและกระจายสินค้าที่ไม่ได้มีความสำคัญเพียงแคในระดับประเทศเท่านั้น แต่จะยังมีโอกาสส่งออกไปสู่ภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย

ในอนาคตอันใกล้นี้ภาคตะวันออกของไทยจะเป็น “โลจิสติก ฮับ” ที่เชื่อมโยงประเทศในกลุ่มลุ่มน้ำโขงอย่าง CLMV หลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC มาตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2558 สินค้าที่รอกการผ่านแดนจากไทย ไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านหรือจากเพื่อนบ้านเพื่อไปยังประเทศที่ 3 เมื่อเคลื่อนผ่านการขนส่งทางบกมาเชื่อมต่อบริเวณสำคัญใน 2 ท่าเรือสำคัญทั้งแหลมฉบัง-มาบตาพุดและสนามบินอย่างอุตะเภาก็จะรองรับปริมาณสินค้าที่จะเคลื่อนย้ายมาอย่างต่อเนื่องจากเหนือสู่ใต้จากตะวันตกสู่ตะวันออก เส้นทางคมนาคมที่สะดวกสบายที่รัฐบาลกำลังเร่งวางรากฐานเพื่อดึงดูดนักลงทุนทั้งไทยและต่างประเทศให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่อีอีซีแล้วแต่จะเป็นส่วนผลักดันให้ประเทศไทยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเป็นศูนย์กลางการขนส่งและช่วยผลักดันให้ประเทศเพื่อนบ้านทั้งลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมาได้เติบโตไปพร้อม ๆ กัน

### ความหมายของโลจิสติก

ไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุขพันธ์ ไชยมั่นคง (2550) ได้ให้ความหมาย โลจิสติก หมายถึง กระบวนการวางแผน การลงมือทำ และการควบคุมที่มีประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประหยัดต้นทุน รวมไปถึงการกระจายสินค้า การขนส่ง การคลังสินค้า การส่งมอบสินค้า ทั้งนี้ จุดมุ่งหมายสูงสุดคือ เพื่อตอบสนองให้ลูกค้าพอใจสูงสุดและมีต้นทุนต่ำสุด

สำนักโลจิสติก กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม (2559) ได้กล่าวว่า โลจิสติก คือ กระบวนการวางแผนการดำเนินงานควบคุม การเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การรักษาสินค้า บริการ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

โลจิสติก หมายถึง กระบวนการวางแผน การกำหนดสายปฏิบัติงานและการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไป และกลับ รวมไปถึงการเก็บรักษาสินค้าและข้อมูลที่เกี่ยวข้อง อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล ตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปยังจุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า โดยทำให้เกิดต้นทุนในการกระจายสินค้าให้ต่ำที่สุด หรือ การจัดการโลจิสติก คือ การดำเนินการเพื่อจัดหาสินค้าหรือบริการตามความต้องการ ของลูกค้า และส่งมอบไปยังสถานที่ที่ต้องการ ในเวลาที่เหมาะสม และด้วยต้นทุนที่ต่ำที่สุด เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ดังนั้น หัวใจหลักของการจัดการโลจิสติกจึงอยู่ที่การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดการสื่อสาร และ การดำเนินงานประสานกันระหว่างหน่วยงาน โลจิสติก ยังถือเป็นกิจกรรมสนับสนุนการทำงานภายในองค์กรเพื่อให้ทุกหน่วยงานภายในเชื่อมโยงเข้าหากัน รวมไปถึงการเชื่อมโยงระหว่างองค์กร ทั้งทางด้านอุปสงค์และอุปทาน ซึ่งเรียกว่า ห่วงโซ่คุณค่า (Value chain) (Porter, 1985)

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เป็นกิจกรรมเกี่ยวกับการวางแผน การปฏิบัติการ การติดตาม และประเมินผลของกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทาน โดยมีวัตถุประสงค์ในการสร้างคุณค่าในทุกขั้นตอนการผลิต ปรับอุปทานให้สอดคล้องกับอุปสงค์ ยกระดับงานให้เป็นสากล อาทิ ISO และ GMP ฯลฯ ซึ่งการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพจะมีผลให้เกิดการไหลเวียนของ สิ่งสำคัญสามสิ่งในการผลิต ได้แก่ การไหลเวียนของสินค้าและบริการ (Physical Flow) การไหลเวียนของข้อมูลสารสนเทศ (Information Flow) และการไหลเวียนของเงินทุน (Fund Flow) อย่างมีประสิทธิภาพ (กฤษฎ์ ฉันทจิรพร, 2547)

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เป็นการบริหารกระบวนการต่าง ๆ ในซัพพลายเชน ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจในการทำงานกันอย่างใกล้ชิดในขั้นตอนต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงเกี่ยวข้องกันทั้งในองค์กรและนอกองค์กรเป็นสำคัญ จึงจะทำให้ระบบซัพพลายเชนมีประสิทธิภาพ อันจะมีผลต่อการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในที่สุด

นอกจากนี้โลจิสติกยังเป็นการนำสินค้าและ บริการที่ลูกค้าต้องการไปยังสถานที่ที่ถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม และสร้างความพอใจสูงสุดให้ลูกค้าด้วยบริการที่ดีที่สุด โดยกิจการได้รับผลกำไร และมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำที่สุด ซึ่งกิจกรรมด้านโลจิสติกนั้นประกอบไปด้วยกิจกรรมหลายอย่าง ซึ่งแต่ละกิจกรรมเป็นองค์ประกอบของระบบที่ต้องมีการประสานให้กิจกรรมแต่ละอย่างสอดคล้องกันไปอย่างมีประสิทธิภาพ

กล่าวได้ว่ากิจกรรมต่าง ๆ ที่อยู่ในขอบข่ายกระบวนการ โลจิสติก ประกอบด้วย งานบริการลูกค้า คลังสินค้า การพยากรณ์ และการวางแผนอุปสงค์ การจัดซื้อจัดหา การจัดการสินค้าคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ การดำเนินการกับคำสั่งซื้อ การเก็บรักษา การบำรุงรักษา การกระจาย การขนถ่าย การควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล

การควบคุมค่าใช้จ่าย การควบคุมสินค้า การจัดการ โลจิสติกย้อนกลับ (เช่น การจัดการสินค้าส่งคืน) การจัดการกับช่องทางการจัดจำหน่าย การขนส่ง การจัดการกิจกรรมแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และการรักษาความปลอดภัย เป็นต้น (สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, 2547)

การจัดการ โลจิสติก (Logistic management) เป็นกระบวนการทำงานที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน ดำเนินการ การควบคุมการทำงานขององค์กร รวมถึงการบริหารจัดการข้อมูลข่าวสาร และธุรกรรมที่เกี่ยวข้อง ให้มีการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม กระจายสินค้าและบริการให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด โดยจะคำนึงถึงความต้องการและความพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ซึ่งจากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นได้ว่า โลจิสติกมีขอบข่ายที่กว้างขวางเป็นส่วนหนึ่งของซัพพลายเชน ซึ่งเกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการหาวัตถุดิบ การขนส่งวัตถุดิบ การเคลื่อนย้าย และการจัดเก็บวัตถุดิบในกระบวนการผลิตและคลังสินค้า การขนส่งสินค้า การกระจายสินค้า จนถึงผู้บริโภค (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550)

#### กิจกรรมด้านโลจิสติก

กิจกรรมหลัก ของโลจิสติก (Key Logistics Activities) มีทั้งหมด 14 กิจกรรม โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มแรก เป็นกิจกรรมหลัก ประกอบไปด้วย 1) การบริการลูกค้า 2) การจัดการคำสั่งซื้อของลูกค้า 3) การพยากรณ์ความต้องการของลูกค้า 4) การจัดซื้อ 5) การบริหารสินค้าคงคลัง 6) กิจกรรมการขนส่ง 7) การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ 8) การจัดการ โลจิสติกย้อนกลับ ส่วนกลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มกิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงานขององค์กร ประกอบไปด้วย 9) การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่าง ๆ 10) การเลือกที่ตั้งโรงงาน 11) การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้า 12) การบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ 13) การติดต่อสื่อสารในการกระจายสินค้า และ 14) การกำจัดของเสีย (Stock & Lambert, 2001) ซึ่งกิจกรรมของโลจิสติกทั้ง 14 กิจกรรมนี้ ผู้ประกอบการ SMEs ต้องตรวจสอบให้ถ้วนถี่ด้วยว่า กิจกรรมที่สำคัญในธุรกิจนั้น ประกอบไปด้วย กิจกรรม โลจิสติกหลักที่สำคัญมีอะไรบ้าง และมีความเกี่ยวข้องกับต้นทุนที่สำคัญในประเด็นใดบ้าง ทั้งนี้ก็เพื่อช่วยให้ธุรกิจมีความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งในด้านคุณภาพ ราคา และระยะเวลาในการตอบสนอง ความต้องการของลูกค้าให้ดียิ่งขึ้นการบริหารจัดการ โลจิสติก มีวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ 2 ข้อ ได้แก่

1. การลดต้นทุนรวมให้ต่ำ โดยการควบคุมการดำเนินงานในส่วนต่าง ๆ ภายในองค์กร ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด
  2. การตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้เกิดประสิทธิผล
- การที่ธุรกิจ SMEs จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้นั้น จะต้องทราบก่อนว่าธุรกิจของผู้ประกอบการนั้นสามารถแข่งขันในประเทศ หรืออยู่ในระดับใด เพื่อที่จะสามารถทำการประเมิน

และพัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกของธุรกิจได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ธุรกิจ SMEs ยังต้องทำการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนทางด้านโลจิสติกในธุรกิจของผู้ประกอบการก่อน เพื่อจะสามารถควบคุมหรือลดต้นทุนโลจิสติกที่แอบแฝงอยู่ในกิจกรรมต่าง ๆ ของธุรกิจให้สามารถแข่งขันได้มากขึ้น ทั้งในด้านผู้นำราคา (Cost leader) และด้านผู้นำคุณภาพ (Quality leader)

กิจกรรมโลจิสติก เป็นกิจกรรมที่ช่วยสนับสนุนให้การทำงานภายในองค์กร มีความเชื่อมโยงเข้าด้วยกัน รวมถึงเป็นการเชื่อมโยงภายนอกองค์กรทั้งด้านอุปสงค์ และอุปทาน ซึ่งกิจกรรมหลักด้านโลจิสติก (Key logistics activities) สามารถแบ่งออกเป็น 14 กิจกรรม ดังนี้

**1. การติดต่อสื่อสารด้านโลจิสติก (Logistics communications)** เป็นข้อมูลจากการติดต่อสื่อสารที่เรียกได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของกระบวนการทางธุรกิจ ทำให้เกิดกระบวนการทางโลจิสติก ในการสื่อสารภายนอกองค์กร เป็นการสื่อสารกับลูกค้าหรือ กับผู้ขายเท่านั้น ทางองค์กรจะต้องให้ความสำคัญ และการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภายในองค์กรก็เพื่อให้มีผลต่อประสิทธิภาพการทำงานด้านโลจิสติก ซึ่งการสื่อสารถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดต้นทุนขึ้นได้ เช่น การรับข้อมูลและส่งต่อข้อมูลที่ผิดพลาด อาจทำให้ฝ่ายผลิต หรือฝ่ายจัดนำส่งสินค้าผิดรายการ ผิดจำนวน มีผลต่อระดับการให้บริการ หรือมีผลต่อความพึงพอใจของลูกค้า ดังนั้นการติดต่อสื่อสารที่ดี จะส่งผลให้องค์กรเกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน เพราะทำให้เกิดการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิด การเชื่อมโยงและการไหลของข้อมูล ส่งผลต่อกระบวนการเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**2. การบริการลูกค้า (Customer service)** เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้น เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า โดยกิจกรรมนี้สามารถครอบคลุมตั้งแต่ การนำส่งสินค้าที่ถูกต้อง ถูกจำนวน ถูกสถานที่และถูกเวลา ตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้ ด้วยต้นทุนต่ำที่สุด แต่ประสิทธิภาพของการให้บริการจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับกิจกรรมทางด้านโลจิสติก อื่น ๆ ประกอบด้วย เช่น กิจกรรมการขนส่งที่ช้า ส่งผลให้ระดับความพึงพอใจของลูกค้าลดลง

**3. กระบวนการสั่งซื้อ (Order processing)** เป็นกระบวนการในการจัดการคำสั่งซื้อ ให้ครอบคลุมตั้งแต่ การรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า การติดต่อสื่อสารกับลูกค้า การตรวจสอบยอดสินค้าคงคลัง รวมถึงรายละเอียดเกี่ยวกับลูกค้า กิจกรรมนี้จะสามารถเชื่อมโยงระหว่างองค์กรกับลูกค้า ดังนั้น จึงมีผลต่อระดับความพึงพอใจของลูกค้าได้ง่าย ควรใช้เวลาในกระบวนการนี้ให้สั้น และหลีกเลี่ยงความผิดพลาดให้มากที่สุด

**4. การคาดการณ์ความต้องการ (Demand forecasting)** เป็นการคาดการณ์ความต้องการในตัวสินค้า หรือบริการของลูกค้า นับว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญในการสร้างผลกำไร หรืออาจทำให้องค์กรขาดทุนได้ การคาดการณ์ความต้องการนี้ จะช่วยให้องค์กรสามารถกำหนดทิศทางใน

การดำเนินงานได้ กล่าวคือ สามารถวางแผนความต้องการในการใช้ทรัพยากรในแต่ละกระบวนการ ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปริมาณจัดเก็บสินค้าคงคลังเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

**5. การจัดซื้อ (Procurement)** เป็นกิจกรรมในการจัดหาแหล่งวัตถุดิบ เพื่อจัดซื้อสินค้า และวัตถุดิบนั้น ๆ รวมถึงการบริหารอุปทาน โดยรวมถึงตั้งแต่ การคัดเลือกผู้ขาย การเจรจาต่อรองราคา หรือเงื่อนไข ปริมาณในการสั่งซื้อ และการประเมินคุณภาพของผู้ขายสินค้า และวัตถุดิบนั้น เพื่อให้มั่นใจว่าองค์กร ได้รับสินค้าหรือวัตถุดิบที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการไปใช้ในการปฏิบัติงานขององค์กรตามส่วนงานต่าง ๆ ด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด ทั้งในตัวสินค้า หรือวัตถุดิบเอง และกระบวนการจัดซื้อ

**6. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory management)** เป็นกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานของส่วนงานอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นมีผลต่อกำไรขาดทุนขององค์กร เช่น ถ้าการบริหารสินค้าคงคลังสูง จะทำให้ต้นทุนในการจัดเก็บดูแลเพิ่มขึ้น เมื่อสินค้าที่เก็บเกิดล้าสมัย อาจก่อให้เกิดต้นทุนเพิ่มมากขึ้น และมีผลกระทบต่อส่วนงานอื่น ๆ ได้ เช่น หากมีการจัดเก็บสินค้าคงคลังน้อย ต้นทุนในการจัดเก็บดูแลก็จะต่ำ แต่ถ้าองค์กรพบว่าต้นทุนในการขนส่งเพิ่มขึ้นก็เป็นได้ เพราะปริมาณในการจัดเก็บที่น้อย ทำให้ความถี่ในการขนส่งสูงขึ้น ทั้งนี้ต้องพิจารณาประกอบกันไปอยู่เสมอ

**7. การบริหารการขนส่ง (Transportation management)** การบริหารการขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบหรือสินค้าตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดที่มีการบริโภค หรือการส่งคืนสินค้าผิดปกติกลับมายังคลังสินค้า รวมไปถึงการขนย้ายสินค้าเพื่อนำไปยังจุดที่จะทำลาย ทำให้องค์กรต้องคำนึงถึงรูปแบบลักษณะการเลือกวิธีการขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมกับตัวสินค้า และเส้นทางการขนส่ง เช่น ทางอากาศ ทางน้ำ ทางรถไฟ ทางท่อ และทางรถ เพื่อให้ถูกต้องตามกฎระเบียบของภูมิภาคนั้น ๆ ด้วย เพราะการสร้างเชื่อมั่นให้กับลูกค้า องค์กรมีความจำเป็นอย่างมาก ที่จะต้องดำเนินการจัดส่งให้ถูกต้องตามที่ ถูกเวลา ในสภาพที่สมบูรณ์ รวมถึงสามารถควบคุมต้นทุนที่จะเกิดขึ้นให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

**8. การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ (Warehousing and storage)** เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นภายในคลังสินค้า ตั้งแต่กระบวนการในการวางโครงสร้างคลังสินค้า การออกแบบ และการจัดวาง ในการจัดการพื้นที่ภายในคลังสินค้าระดับของสินค้าคงคลัง รวมถึงการดูแลรักษา อุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า เพื่อให้การจัดการคลังสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด

9. **โลจิสติกย้อนกลับ (Reverse logistics)** เป็นกระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะด้วยเหตุผลที่ว่าสินค้าเสียหาย หรือหมดอายุการใช้งาน ซึ่งถือได้ว่าองค์กรมีความจำเป็น ในการวางแผนนโยบายที่จะรองรับสินค้าที่ถูกส่งคืน หรือขยะพวกนี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิด ต้นทุนน้อยที่สุด ในบางครั้งสินค้าเหล่านั้นอาจจะนำกลับมาสร้างประโยชน์ โดยการนำผ่าน กระบวนการ หรือนำกลับมาใช้ใหม่ก็ได้ ซึ่งจะช่วยในเรื่องของต้นทุนได้เป็นอย่างดี ถ้าหากสินค้า เหล่านั้นมีอันตราย มีผลต่อสิ่งแวดล้อม ในส่วนนี้จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

10. **การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่าง ๆ (Parts and services support)** เป็นกิจกรรม ที่สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าได้ การบริการหลังการขาย โดยการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ และเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการให้บริการที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ใน กรณีที่สินค้าเกิดชำรุดไม่ว่าจะเป็น เพราะจากความบกพร่องของกระบวนการผลิต หรือจากการใช้ งานของลูกค้าเองก็ตาม เป็นการรักษาระดับความพึงพอใจของลูกค้า และรักษาลูกค้าให้คงอยู่กับ องค์กรในระยะยาว ดังนั้นองค์กรมีความจำเป็นมากที่ต้องมีบริการหลังการขายที่มีประสิทธิภาพ สูงสุด

11. **การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Plant and warehouse site selection)** เป็น กิจกรรมการเลือกที่ตั้งของ โรงงาน และคลังสินค้าที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการเข้าถึง และระยะทางการขนส่งให้เพิ่มระดับความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ อย่างรวดเร็ว

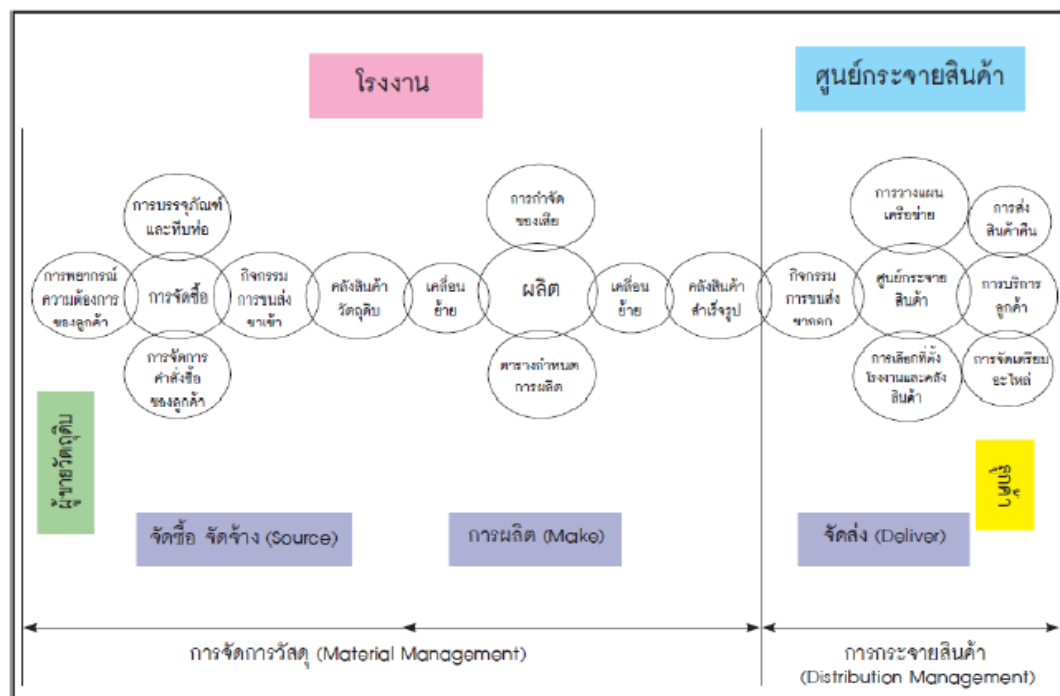
12. **Material Handling** เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ สินค้า ระหว่างผลิต และสินค้าสำเร็จรูปภายใน โรงงาน หรือคลังสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์ในการลด ระยะทางในการเคลื่อนย้าย จำนวนครั้งในการเคลื่อนย้ายรวมถึง ปริมาณของวัตถุที่เคลื่อนย้าย เพื่อให้มีต้นทุน ในการจัดการที่ต่ำที่สุด เพราะการเคลื่อนย้ายทุกครั้ง ก่อให้เกิดต้นทุนแก่องค์กร

13. **การบรรจุภัณฑ์และหีบห่อ (Packaging and packing)** เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญ เป็นการบ่งบอกถึงรายละเอียดของสินค้าและการสร้างการรับรู้ในตัวสินค้า แต่ในด้าน โลจิสติก บรรจุภัณฑ์ และหีบห่อนั้น มีไว้เพื่อป้องกันตัวสินค้าจากความเสียหาย และเพื่ออำนวยความสะดวก ในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บ การออกแบบบรรจุภัณฑ์หรือหีบห่อนั้น ต้องมีความเหมาะสมกับ อุปกรณ์ในการขนย้ายและคลังสินค้า ทั้งนี้ก็เพื่อช่วยในเรื่องของการลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ

14. **การกำจัดของเสีย (Waste disposal)** เป็นกิจกรรมการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบเพื่อใช้ในการ ผลิตให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดในปัจจุบัน ได้มีการนำเอาสินค้า หรือวัตถุดิบที่เสียหาย หรือ เหลือใช้กลับมาใช้หรือการกำจัดวัสดุที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดมูลค่าสูงสุดในอุตสาหกรรม



จากกิจกรรมโลจิสติกทั้ง 14 กิจกรรมผู้ประกอบการ SMEs ต้องสามารถค้นหาให้ได้ว่ากิจกรรมที่สำคัญในธุรกิจของตนเอง ประกอบไปด้วยกิจกรรมอะไรบ้าง และมีความเกี่ยวข้องกับต้นทุนที่สำคัญประเด็นใด หากผู้ประกอบการ SMEs ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ว่า กิจกรรมโลจิสติกที่เกิดขึ้นภายในองค์กรได้ ก็ยากต่อการคำนวณและวางแผนการบริหารจัดการต้นทุนด้าน โลจิสติก ให้มีประสิทธิภาพได้



ภาพที่ 6 กิจกรรมหลักโลจิสติก 14 กิจกรรม  
ที่มา: ปรับปรุงจากแนวคิดของ Lambert et al. (1998)

โลจิสติกแบ่งเป็นกระบวนการหลัก คือ 1) การจัดการวัสดุขาเข้า (Inbound logistics) 2) การผลิตสินค้า (Operations) 3) การกระจายสินค้า (Outbound logistics) 4) การวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า (Marketing and sales) 5) การบริการหลังการขาย (After-sale services) โดยมีกิจกรรมสนับสนุน คือ การวางแผนและบริหารทางการเงิน (Firm infrastructure) การคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรในองค์กร (Human resources management) เทคโนโลยี (Technology development) การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ (Procurement) โดยทุกกิจกรรมต้องทำงานอย่างสอดคล้องและเกี่ยวข้องกัน

อย่างเป็นทางการ ซึ่งจะควบคุมการไหลของวัสดุและสินค้าผ่านกิจกรรม โลจิสติกจากผู้ขาย  
ปัจจัยการผลิตไปยังผู้บริโภคคนสุดท้าย (Greenlogisticsthai, 2553)

นอกจากนี้แล้วกิจกรรมด้าน โลจิสติกยังมีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจหลากหลาย  
ทางได้แก่ (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2550)

1. ช่วยให้ธุรกิจเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในกระบวนการด้าน โลจิสติกและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน
2. ทำให้ธุรกิจต้องมีการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงกับการเปิดเสรีทางการค้า และสามารถเพิ่มกิจกรรมสำคัญในทางการค้าและบริการ
3. เพื่อเป็นประโยชน์ในด้านเวลาและสถานที่สำหรับลูกค้า เมื่อต้องการบริโภคหรือมีการกำหนดต้นทุนในการผลิต
4. ช่วยลดระยะเวลาในดำเนินขั้นตอนต่าง ๆ โดยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อช่วยให้กระบวนการผลิตไปถึงผู้บริโภคมีประสิทธิภาพมากขึ้น
5. สร้างอำนาจจากการแข่งขันทางธุรกิจและสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันในการทำธุรกิจของตัวเอง

#### **การพัฒนากระบวนการจัดการโลจิสติกในประเทศไทย**

ระบบการจัดการ โลจิสติกในประเทศไทย ได้นำมาใช้กันอย่างแพร่หลายเป็นระยะเวลานาน มีการเริ่มต้นอย่างจริงจังในช่วงปลายปี พ.ศ. 2546 ที่ได้กำหนดเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติก ให้เป็นวาระแห่งชาติ และเป็นรูปธรรมในปลายปี พ.ศ. 2547 เมื่อคณะรัฐมนตรีมีมติในการพัฒนาระบบโลจิสติกของประเทศ ครั้งแรกเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2547 โดยมีการระบุให้ทุกกระทรวงที่เกี่ยวข้อง จัดทำ Logistics Roadmap เพื่อส่งให้คณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. ประมวลจัดทำเป็นแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกของประเทศไทย ภายใต้แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 - 2551 ซึ่งประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ 6 ประเด็น ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 2) การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลและฐานข้อมูลเกี่ยวกับ โลจิสติก 3) การสร้างขีดความสามารถในการบริหารจัดการ 4) การพัฒนาธุรกิจให้บริหาร โลจิสติก 5) การเชื่อมโยงทางการค้ากับภูมิภาคและการปรับปรุงกฎหมาย และ 6) ข้อบังคับนโยบายและกระบวนการให้บริการของหน่วยงานรัฐ (ชนิด โสรัตน์, 2554) ซึ่งในปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือ สศช. เป็นเจ้าภาพในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกของประเทศไทย ที่มาจากความร่วมมือกันขององค์การภาครัฐ และภาคเอกชน เพื่อร่วมกันผลักดันให้เป็นรูปธรรมมากขึ้น ต่อมาระหว่างปี พ.ศ. 2549 - 2553 ได้มีการปรับปรุงกรอบยุทธศาสตร์ให้เกิดความสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ

และสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกของประเทศที่กำหนดเกี่ยวกับวิสัยทัศน์ในการพัฒนาระบบโลจิสติกให้ได้มาตรฐานสากล และให้สามารถสนับสนุนจนกลายเป็นศูนย์กลางของธุรกิจในภูมิภาคอินโดจีนการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้ทำกันต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกในช่วงปี พ.ศ. 2555 - 2559 ได้ถูกนำมาปรับปรุงให้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 5 ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555 - 2559 ในเรื่องของการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และสังคมที่เริ่มมีการพัฒนาในเรื่องของความเชื่อมโยงด้านขนส่ง และระบบโลจิสติกภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนด้วยการปรับปรุงและพัฒนากรอบยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกแห่งชาติ โดยแผนฉบับนี้ได้ถูกปรับปรุงแก้ไขและเพิ่มเติมไปบางยุทธศาสตร์ จากแผนเดิมทำให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ คือ 1) พัฒนาระบบโลจิสติกภาคการผลิตควมพัฒนาเป็นกลุ่มคลัสเตอร์ตามพื้นที่และประเภทสินค้า 2) เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าทั้งระบบรางทางน้ำ และทางถนน 3) การพัฒนาธุรกิจให้ครอบคลุมระดับมหภาคที่มีความเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดและขยายสู่ภูมิภาคสำคัญ รวมถึงพัฒนาผู้ประกอบการธุรกิจบริหารให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันมากขึ้นเพื่อเตรียมพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 4) การใช้ประโยชน์ของเส้นทางเชื่อมโยงโลจิสติกประเทศเพื่อนบ้าน และบูรณาการหน่วยงานที่กำกับดูแลการค้าชายแดน 5) พัฒนาโครงข่ายข้อมูลสารสนเทศโลจิสติก ซึ่งถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญ ทำให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน และ 6) พัฒนากำลังคนด้านโลจิสติก และต่อ ยอดเชิงคุณภาพผลิตบัณฑิต เพื่อปรับคุณภาพวิชาชีพให้ตรงความต้องการของผู้ประกอบการและมีความสอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศในอนาคต

จากข้อมูลดังกล่าวพบว่า การพัฒนาระบบการจัดการ โลจิสติกในประเทศไทยนั้น ได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจัยหลักของการพัฒนาระบบการจัดการ โลจิสติก นั้นคือ การเข้าสู่ยุคโลกาภิวัตน์ของธุรกิจที่มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทางด้าน โครงสร้างการค้า ส่งผลให้มีการลดกฎเกณฑ์ และระเบียบข้อบังคับ ในการแข่งขันที่มีความรุนแรงขึ้น ความต้องการของผู้บริโภค มีความซับซ้อนมากขึ้น การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ก็เพิ่มมากขึ้น (ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2550) นอกจากนี้ ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อประเทศไทย จากรายงาน Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy โดยทางธนาคารโลก (World Bank) ได้ออกมาเปิดเผยเกี่ยวกับตัวเลขการเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งสำรวจจาก 155 ประเทศทั่วโลก พบว่า การดำเนินงานขนส่งและโลจิสติกของประเทศไทยยังอยู่ในระดับที่ไม่ก้าวหน้า ซึ่งระบุว่าดัชนีความสามารถ

ด้านโลจิสติกของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI, 2555) ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เป็นต้น (World Bank, 2012) ทั้งนี้เป็นเพราะว่าความสามารถในการแข่งขันการจัดการโลจิสติกของไทยยังขาดการบูรณาการทำให้เกิดการแข่งขันด้านการกำหนดราคาต่ำกว่าคู่แข่ง เนื่องจากผู้ประกอบการมีจำนวนมากกว่าลูกค้า ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศ ขาดการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติก และผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนักในเรื่องของต้นทุน โลจิสติก และการบริหารจัดการที่ดี (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2555)

ในการวิเคราะห์โครงสร้างและขนาดของธุรกิจให้บริการ โลจิสติกไทยยังพบอีกด้วยว่าส่วนมากจะมีขนาดกลางและขนาดย่อย และเป็นธุรกิจรับเหมาช่วงงาน โลจิสติก (Logistics outsourcing) ทางด้านของการขนส่งนั้น ผู้ประกอบการขนส่งของไทยส่วนมากเป็นรถบรรทุกลอจิสติก (Logistic Service Provider: LSP) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ส่งผลโดยตรงต่อระบบ โลจิสติกในประเทศไทย ดังนั้น ภาครัฐและภาคเอกชน จึงมีบทบาทสำคัญในการจูงจูงประกายให้ผู้ประกอบการขนส่งรถบรรทุกลอจิสติกกลุ่มวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเห็นความสำคัญของการพัฒนาระบบให้บริการตามระบบ การจัดการ โลจิสติกร่วมกันรวมถึงการขับเคลื่อนให้นายุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกไปสู่กระบวนการปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม มีกระบวนการติดตาม และประเมินผลร่วมกัน เพื่อให้เกิดการพัฒนา อยู่อย่างสมดุลบนพื้นฐานแห่งการมีส่วนร่วม (Participatory) สามารถบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเครื่องมือสำคัญ ในการสร้างศักยภาพของประเทศให้อยู่ในยุคโลกาภิวัตน์นี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถสร้าง ความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้สามารถทัดเทียมในระดับโลก

#### ข้อกำหนดโลจิสติกในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โลจิสติกกับอาเซียน ในการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีผลกระทบต่อโลจิสติกไทยประเทศสมาชิกอาเซียนมีเป้าหมายในการจัดตั้งประชาคมอาเซียน ภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) ซึ่งประกอบด้วย 3 ด้านหลัก คือ ความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคมวัฒนธรรม ในส่วนของด้านเศรษฐกิจ ได้มีแผนการจัดตั้ง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งกำหนดให้อาเซียนรวมตัวกันเป็นตลาดฐานการผลิตเดียวโดยมีการเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมือ การลงทุน สินค้า บริการอย่างเสรีรวมไปถึงการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีด้วย ในด้านการค้าบริการ AEC Blueprint กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการขนย้ายแรงงานทักษะภายในปี ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) แต่ภายหลังจากการประชุม

อาเซียน ครั้งที่ 21 ที่กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย ผู้นำชาติอาเซียนตัดสินใจประกาศเลื่อนกำหนดการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) หรือเออีซี ออกไปอีก 12 เดือน จากเดิมต้องเปิดวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 เป็นเปิดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 แทนสำหรับสาเหตุที่ต้องเลื่อนเปิดออกไป เป็นเพราะข้อตกลงและขั้นตอนต่าง ๆ อีกหลายขั้นตอนยังไม่สามารถตกลงกันได้ เช่น เรื่องการตรวจลงตราภาษีอากรสินค้า กฎระเบียบว่าด้วยการลงทุนระหว่างกัน เป็นต้น (ศูนย์ว่าการดำเนินการของประเทศต่าง ๆ ตามพิมพ์เขียวจะคืบหน้าไปพอสมควรแล้วก็ตาม ทั้งนี้บริการ โลจิสติกที่จะต้องเปิดเสรีครอบคลุมเฉพาะการขนส่งสินค้า และประกอบด้วยสาขาดังต่อไปนี้ 1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo Handling Services) 2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing Services) 3) บริการตัวแทน รับผิดชอบการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services) 4) บริการเสริมอื่นๆ (Other Auxiliary Services) 5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services) 6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services) 7) บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services) 8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (Intentional Maritime Freight Transportation Excluding Cabotage) 9) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรี บริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (Air Freight Services) 10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight Transport Services) 11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Freight Transport Services) (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2553)

ภาครัฐของไทยได้เล็งเห็นถึงบทบาทความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของโลจิสติกและความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโลจิสติกไทยให้เข้มแข็งเพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ และได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบธุรกิจโลจิสติกของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) โดยวิสัยทัศน์ คือ มีระบบโลจิสติกที่ได้ตามมาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และมีวัตถุประสงค์หลักคือ

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้าซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกเพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าและเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ
- 2) สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุน โลจิสติกและผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ

### การเปิดเสรีบริการโลจิสติกของอาเซียน

ผู้ประกอบการไทยควรต้องรับทราบและเข้าใจถึงความท้าทายและ โอกาสของธุรกิจ โลจิสติกไทยที่จะ ได้รับจากการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกของประเทศสมาชิกอาเซียนเพื่อ สร้างโอกาสหรือเปลี่ยนวิกฤตให้เป็น โอกาส ในการขยายธุรกิจไปยังประเทศสมาชิกของอาเซียนซึ่ง ปี ค.ศ. 2016 (พ.ศ. 2559) ผู้ประกอบการ โลจิสติกของอาเซียนสามารถเข้าไปลงทุนทำธุรกิจโลจิสติก ในประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นได้ และสามารถถือหุ้นในธุรกิจ ได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 และได้รับการปฏิบัติอย่างประชากรของชาติ

### ทิศทางโลจิสติกไทยกับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การรวมตัวกันเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดเป้าหมายไว้อย่างชัดเจนใน ลักษณะ 4 ประการเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของอาเซียนกับโลก ได้แก่ 1) การเป็นตลาดและ การผลิตเดียว เน้นการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมือระหว่าง กันอย่างเสรีรวมถึงการเปิดเสรีในภาคบริการสาขาเร่งรัดต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงภาค โลจิสติกด้วย 2) การมี ความสามารถในการแข่งขันสูง เน้นการดำเนินนโยบายการแข่งขันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา การพัฒนา ICT และ พลังงาน 3) การมีพัฒนาการทางเศรษฐกิจที่ เท่าเทียมกันมุ่งส่งเสริมการมีส่วนร่วมและการขยายตัวของ SME: ให้ความช่วยเหลือแก่สมาชิกใหม่ CLMV เพื่อลดช่องว่างของระดับการพัฒนา 4) การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจ โลกได้อย่างสมบูรณ์ นั้นการเปิดเขตการค้าเสรี (Free Trade Agreement) และพันธมิตรทางเศรษฐกิจ (Closer Economic Partnership) กับประเทศคู่ค้าสำคัญ สำหรับข้อแม้การเปิดเสรีในธุรกิจภาคบริการอันเกี่ยวข้องกับ โลจิสติกครอบคลุมถึงบริการขนส่งทางทะเล ถนน ราง อากาศ การจัดส่งพัสดุ บริการยกขนสินค้า ทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์ บริการรับ จัดการพิธีการศุลกากร จะอนุญาตให้นักลงทุนสัญชาติอาเซียนเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจไทยได้อย่าง น้อยร้อยละ 70 ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 เป็นต้นไป บริการบางสาขาที่ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลเฉพาะจึงมี ความเสี่ยงอย่างรุนแรงที่จะได้รับผลกระทบในช่วงแรกซึ่งถือเป็นเรื่องท้าทายที่ LSP: (Logistics Service Provider) สัญชาติไทยจะต้องเผชิญสิ่งหนึ่งที่ต้องทำความเข้าใจคือการรวมตัวกันเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2559 เป็นเพียงจุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทยและ ประเทศเพื่อนบ้านจะก้าวผ่านไปสู่วิวาทนาการแข่งขันใหม่ (New Busing Platform) ซึ่งจะขยายเป็นการ แข่งขันในลักษณะของกลุ่มเศรษฐกิจบนเวทีการค้าโลกแต่ละประเทศที่อยู่ในระยะการเปลี่ยนผ่านนี้ จำเป็นต้องมองให้ไกลไปข้างหน้าว่าเป้าหมายของการพัฒนาอาเซียนไม่ใช่เพื่อการแข่งขันหา ผลประโยชน์ภายในกลุ่มประเทศสมาชิกแต่เป็นการยกระดับและสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และสังคมที่ยั่งยืนของประชาชนในภูมิภาคอาเซียน บนพื้นฐานความร่วมมือและการพึ่งพา

ทรัพยากรร่วมกันให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ในแผน (Activity) ซึ่งกล่าว แม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plaza ASEAN Com) ไว้ว่าเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางของชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มองไปข้างหน้าอยู่ร่วมกันอย่างมีสันติภาพ มั่นคง และเจริญรุ่งเรืองรวมตัวกันเป็นหุ้นส่วนของการพัฒนาและเป็นประชาคมที่เอื้ออาทร

### บทบาทของโลจิสติก

ระบบโลจิสติกที่ดี นอกจากจะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอาเซียน และความสามารถในการดึงดูดแหล่งเงินลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศแล้วยังมีส่วนช่วยเร่งผลักดันการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคด้วย หากเครือข่ายการขนส่ง การสื่อสาร การโทรคมนาคม การจัดการคลังสินค้า และ โครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่สนับสนุนระบบโลจิสติกภายในกลุ่ม อาเซียน ยังขาดความน่าเชื่อถือ ได้ย่อมเป็นการยากสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติก ที่คุณภาพชีวิตเหมาะสมสำหรับการบริหารจัดการการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้าของบริษัท ซึ่งปัญหาดังกล่าวมักส่งผลกระทบต่อการก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โลจิสติกเปลี่ยนแปลงได้ตามยุคสมัย เพราะ ฉะนั้นการให้คำนิยามจึงไม่แน่นอน หากกล่าวถึงโลจิสติกเมื่อก่อนจะครอบคลุมเพียงแค่การขนถ่ายและขนส่งสิ่งของเท่านั้น แต่ในปัจจุบันความหมายของโลจิสติกได้ขยายขอบเขตและครอบคลุมหลายกิจกรรมที่รองรับการเปลี่ยนแปลง และกระบวนการทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและการค้าโดยกิจกรรมด้านโลจิสติกได้แก่ การให้การสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการลูกค้า การพยากรณ์ความต้องการ การเลือกทำเลที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า การบริหารคลังสินค้าและการจัดเก็บ การบริหารสินค้าคงคลัง การติดต่อสื่อสาร ในกระบวนการกระจายสินค้า การจัดการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุภัณฑ์ การจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบ และการขนส่ง โลจิสติกไม่มีการจำกัดรูปแบบด้วยเขตพรมแดนประเทศหรือที่ตั้งของตลาด เนื่องจากบริษัทผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้าแต่ละประเทศมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกที่แตกต่างกัน ระบบโลจิสติกระหว่างประเทศ หน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะ หน่วยงานศุลกากรมีบทบาทสำคัญต่อประสิทธิภาพของระบบ โลจิสติกเป็นอย่างยิ่ง ทั้งยังต้องอาศัยบริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกที่มีความชำนาญ เช่น ตัวแทนผู้ทำหน้าที่เป็นธุระแทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้า (Freight Forwarder) หรือ ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Customs Broker) เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ทั้งนี้ข้อแตกต่างระหว่างระบบโลจิสติกภายในประเทศ และระบบโลจิสติกระหว่างประเทศ คือสภาพแวดล้อมในการดำเนินงานด้านโลจิสติกที่แตกต่างกัน โครงสร้างพื้นฐานของระบบ โลจิสติกที่มีดีจึงสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภูมิภาค และยังดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ (FD) หากเครือข่ายการขนส่ง

การสื่อสาร โทรคมนาคม การจัดการคลังสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่สนับสนุนระบบโลจิสติกภายในภูมิภาคยังขาดความน่าเชื่อถือย่อมเป็นการยากสำหรับบริษัทต่าง ๆ ในการวางแผนกลยุทธ์ด้านโลจิสติกที่เหมาะสม เพื่อการขนส่งสินค้าไปสู่ลูกค้า (Goh & Ang, 2000)

ระบบโลจิสติกของกลุ่มอาเซียนมีความใกล้เคียงกับระบบโลจิสติกระดับมหภาคของภูมิภาคอื่น ๆ 1) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภาครัฐและภาคเอกชน (Public and Private Service Providers) ประกอบด้วย 2) ผู้ส่งของ ผู้ขายของ และผู้รับของ (Shippers, Traders, and Consignee:) 3) องค์กรกำกับดูแลในระดับประเทศและระดับภูมิภาค นโยบาย และกฎระเบียบ (Regional and National Intuitions, Policies, and Rules) 4) โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง และระบบโทรคมนาคม (Transport and Commemorations Infrastructure) (Baonyong, 2006) โดยองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านนี้จะเป็นชีวิตประสิทธิภาพระบบโลจิสติกอาเซียนโดยประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกอาเซียนจะสะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการโลจิสติกในอาเซียนต่อการแข่งขันในระดับสากล ดังนั้น การศึกษาปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กรที่มีความสัมพันธ์ต่อธุรกิจโลจิสติกในประเทศไทย จึงมีความสำคัญ

### ประเด็นความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกของอาเซียน

#### 1. ความเชื่อมโยงด้านศุลกากรของอาเซียน

ประเทศในอาเซียนไม่มีประเทศไหนที่ไม่เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization) ในทางทฤษฎีหมายความว่าประเทศเหล่านี้ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการค้าโลกแต่ในทางปฏิบัติประเทศต่างทั้งหลายหลีกเลี่ยงที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวดังจะเห็นได้จาก พม่าซึ่งเป็นเพียงประเทศเดียวที่ไม่มีการนำข้อกำหนดดังกล่าวไปใช้ ในขณะที่ลาวซึ่งเป็นประเทศที่เพิ่งเข้าเป็นสมาชิกได้ไม่นานแต่ก็ไม่ได้มีการนำข้อกำหนดที่เป็นไปตามกรอบขององค์การการค้าโลกไปปรับใช้ในประเทศ นั่นก็ส่งผลให้ลาวยังคงล่าหลังในด้านระบบศุลกากรอยู่มาก (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

โดยส่วนใหญ่ ประเด็นด้านศุลกากรที่เกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติก เช่น การใช้แบบฟอร์มสำแดงสินค้าที่มีรูปแบบเดียวกัน (ASEAN Customs Declaration Form) ได้มีการเริ่มนำไปใช้งานในเพียงบางประเทศก่อนโดยบางประเทศยังคงอยู่ในระยะของการวางแผนเพื่อนำไปใช้เท่านั้นแบบฟอร์มสำหรับสำแดงสินค้านี้จะเป็นแบบฟอร์มเดียวสำหรับใช้ในทุกประเทศสมาชิกซึ่งหากทุกประเทศสมาชิกใช้แบบฟอร์มนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินการค้าระหว่างกันเป็นอย่างมาก (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Electronic Single Window) อย่างเต็มรูปแบบในทุกประเทศสมาชิกมีความสำคัญต่อการยกระดับความเชื่อมโยง



โลจิสติกในกลุ่มอาเซียน แต่เนื่องจากโครงการประสบปัญหา ความล่าช้ากว่ากำหนดการที่ตั้งไว้ในเกือบทุกประเทศสมาชิกจากปัญหาต่าง ๆ ที่ได้กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าในประเด็นความเชื่อมโยงด้านศุลกากรของกลุ่มอาเซียนยังมีหลายแผนงานที่ห้องเร่งปรับปรุงให้แล้วเสร็จเพื่อส่งเสริมการค้าเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีภายในภูมิภาค หากประเด็นปัญหาด้านศุลกากรของอาเซียนยังไม่ได้รับการปรับปรุงย่อมเป็นอุปสรรคต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

## 2. ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางทะเลและท่าเรือของอาเซียน

ท่าเรือเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญในการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจในประเทศเข้ากับตลาดต่างประเทศท่าเรือจึงถือเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่สำคัญของประเทศ สิงคโปร์และมาเลเซียเป็นประเทศที่มีศักยภาพในด้านนี้ ในขณะที่กัมพูชา และพม่า ไม่มีสายการบินเรือหลักของโลก ส่วนลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และสาเหตุที่สองประเทศดังกล่าวไม่มีสายการบินเรือหลักของโลกเข้าไปให้บริการเป็นผลมาจากมีสินค้าที่ขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ในปริมาณที่น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่สูงกว่า ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (ยกเว้นลาว) จะมีเรือสินค้าขนาดเล็กทำหน้าที่รับช่วงส่งสินค้าระหว่างจุด (Shuttle Feeder) เข้าเทียบท่าเพื่อส่งสินค้าไปรวมที่ศูนย์กลางท่าเรือของภูมิภาค ได้แก่ สิงคโปร์ และฮ่องกง

กลุ่มอาเซียนมีรูปแบบระบบการขนส่งทางเรือที่ค่อนข้างซับซ้อน เนื่องจากท่าเรือแต่ละท่าจะถูกเชื่อมต่อเข้าด้วยกันมีทั้ง ลักษณะแบบศูนย์กลางรวมการขนถ่าย (Hub-Feeder) และลักษณะแบบกระบวนการลอจิสติกส์ครบวงจร (Ead-To-Ead) ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสัมพันธ์ที่พึ่งพากันระหว่างระบบเศรษฐกิจระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับ โลก (Fleming & Hayuth, 1994)

## 3. ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางรางของอาเซียน

การขนส่งทางรางถือเป็นตัวกลางในการทำให้รูปแบบการขนส่งระหว่างท่าเรือและการขนส่งทางถนนเปลี่ยนไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์กลายเป็นวิธีหลักที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ระบบขนส่งและโลจิสติกทางรางมีความซับซ้อนมากกว่าเนื่องจากต้องมีการบริหารจัดการในด้านการวางแผนอัตรากำลังความสามารถในการบรรทุก ตารางเดินรถ ลักษณะของสินค้า เมืองท่าต้นทาง และเมืองท่าปลายทางในการขนส่งเมื่อพิจารณาจากระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านระบบขนส่งและโลจิสติกของอาเซียนนับว่าการขนส่งทางรางมีความล่าช้ามากที่สุด ความพยายามในการปรับปรุงและบูรณาการการขนส่งทางรางของอาเซียนต้องอาศัยการดำเนินการระยะยาวเนื่องจากถูกจำกัดโดยโครงสร้างพื้นฐานที่ล้าหลังและขาดแคลนทีมบริหารที่มีศักยภาพเพียงพอเข้ามาบริหารจัดการ การ

ให้สัมปทานการเดินรถไฟแก่ภาคเอกชนของรัฐบาลกัมพูชาเป็นรูปแบบธุรกิจที่น่าสนใจ ซึ่งหากประสบความสำเร็จอาจเป็นแนวทางให้ประเทศ สมาชิกอาเซียนอื่นนำไปปฏิบัติในประเทศของตน แม้ว่าในขณะนี้ระบบโลจิสติกทางรางยังไม่เอื้อต่อการรวมกลุ่มภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แต่ในระยะยาวการขนส่งทางรางจะมีบทบาทสำคัญในการยกระดับการรวมกลุ่มภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป (รุจิรั พนมยงค์, 2554)

#### 4. ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางถนนของอาเซียน

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก อย่างไรก็ตามการบริหารจัดการและการดำเนินงานยังต้องการแนวทางที่สอดคล้องและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ปัญหาสำคัญ คือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนนภายในประเทศสมาชิกใหม่ยังถือว่าล่าช้ากว่าประเทศสมาชิกเดิม ถนนแบบ 4 ช่องทางจราจรมีในเวียดนามเท่านั้น โดยปราศจากระบบควบคุมการเข้าออกทางด่วนพิเศษและถนนวงแหวนรอบเมืองใหญ่มีในพม่าและเวียดนามเนื่องจากความหนาแน่นของการจราจรในตัวเมืองซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน การบรรทุกสินค้าเกินน้ำหนักบรรทุกที่กฎหมายกำหนดถือเป็นอีกปัญหาหนึ่ง ที่พบมากในหลายประเทศในกลุ่มอาเซียนแม้ว่าจะมีการกำหนดน้ำหนักบรรทุก แต่ยังขาดความเคร่งครัดในการนำกฎหมายมาใช้ รถบรรทุกพ่วงพบเห็น ได้ตามท้องถนนในหลายประเทศในกลุ่มอาเซียนแต่มีได้เป็นรถบรรทุกหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทั้งนี้ในประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่มีกฎหมายที่กำหนดให้ต้องมีใบสำคัญสมรรถนะรถ (Roadworthiness certificate) สำหรับรถประเภทนี้ แต่ก็ขอความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายอีก เช่นเดียวกับการบังคับใช้กฎหมายด้านการควบคุมมลพิษ จะเห็นได้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนประสบปัญหาในส่วนของการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ถนนและยานพาหนะ แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งทางถนนในกลุ่มอาเซียนมีการพัฒนาในระดับที่ดีโดยมีการพัฒนาจากระบบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญมีแผนจะแล้วเสร็จก่อนปี ค.ศ. 2015 ซึ่งจะช่วยยกระดับความเชื่อมโยงภายในกลุ่มอาเซียนและ สนับสนุนการก่อตั้งของประชาคมเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี (รุจิรั พนมยงค์, 2554)

#### 5. ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของอาเซียน

ระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศของประเทศสมาชิกโดยส่วนใหญ่มีไว้สำหรับการจราจรภายในประเทศยังไม่ได้ทำการเชื่อมต่อเส้นทางเข้าสู่ท่าเรือหลักเพื่อใช้สำหรับขนส่งทางทะเล ซึ่งเป็นสิ่งกีดขวางต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ แต่ขณะนี้ได้เริ่มมีการเริ่มพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อทางน้ำภายในประเทศและท่าเรือพนมเปญในกัมพูชา และการพัฒนาเชื่อมต่อระหว่างกันของท่าเรือในเวียดนามตอนใต้ เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือหลัก ท่าเรือภายในประเทศยังขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก เครื่องมือ อุปกรณ์และระบบเทคโนโลยี จำนวน

เรือบรรทุก ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอต่อความต้องการ และขาดแคลนอุปกรณ์รองรับการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ถึงแม้ว่าท่าเรือบางแห่งมีการรองรับตู้คอนเทนเนอร์บ้างก็ตาม การขนส่งทางน้ำภายในประเทศยังขาดความเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นอยู่ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการรวมกลุ่มทางประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

#### 6. ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน

ประเทศสมาชิกได้ทำการแถลงร่างความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศร่วมกันและในที่ประชุมรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมอาเซียนครั้งที่ 11 ได้ลงมติร่วมกันให้ร่างความตกลงพหุภาคีดังกล่าวแล้วเสร็จในปี ค.ศ. 2006 โดยมีแผนการเปิดเสรีกำหนดไว้ ณ ปลายปี ค.ศ. 2008 การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้ายังถือเป็นเรื่องใหม่ ในประเทศที่มีระดับการพัฒนาเศรษฐกิจที่ล่าช้า เช่น ประเทศลาว แต่ลาวและเวียดนามได้แสดงความสนใจในการเปิดให้บริการเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยพม่าและเวียดนามต่างเสนอตัวเป็นศูนย์กลางทางการบินซึ่งเป้าหมายดังกล่าวได้ถูกสะท้อนให้เห็นจากนโยบายที่ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศของประเทศสมาชิกบางประเทศ ทั้งนี้การเป็นศูนย์กลางทางการบิน ของภูมิภาคจำเป็นจะต้องพัฒนาการปฏิบัติงานภาคพื้นดินที่สนามบินและส่วนของคลังสินค้า ซึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ ในส่วนของห้องเย็น โกดังสำหรับเก็บสินค้าอันตราย และบริการขนถ่ายสินค้าภาคพื้นดินที่มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้เป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ระบบตรวจปล่อยที่รวดเร็วและระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (ED) สำหรับบัญชีสินค้าก็ถือเป็นบริการที่สำคัญต่อความสามารถในการแข่งขันแต่หลายประเทศในอาเซียนยังไม่มีหรือนำระบบเหล่านี้มาใช้ งาน เครื่องสำหรับสแกนพาเลทขนาดใหญ่เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าก่อนขนขึ้นเครื่องก็ยังไม่เพียงพอเช่นเดียวกัน การดำเนินการตามข้อตกลงการเปิดเสรีทางการบินของกลุ่มอาเซียนจะช่วยยกระดับความเชื่อมโยงและการรวมกลุ่มของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนแต่แม้ว่าจะมีข้อตกลงร่วมกันในการที่จะนำไปปฏิบัติจริงยังคงต้องรอการเจรจาในรายละเอียดอีก

#### 7. ความเชื่อมโยงด้านธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของอาเซียน

ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ที่อยู่ในกลุ่มอาเซียนเป็นตัวสะท้อนระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกโดยประเทศที่มีความระดับความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจมากกว่าจะมีผู้ประกอบการที่สามารถให้บริการ โลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญระดับสูงมากกว่าตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ ล่าช้า เช่น เวียดนาม มีการให้บริการด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานและ โลจิสติกส์อย่างครอบคลุมในขณะที่

ผู้ประกอบการที่สามารถให้บริการ โลจิสติกที่มีความเชี่ยวชาญระดับสูงมากกว่าตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการ โลจิสติกในประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ล่าช้า เช่น เวียดนาม มีการให้บริการด้านการจัดการห่วงโซ่อุปทานและ โลจิสติกอย่างครอบคลุมในขณะที่ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าจากกัมพูชา ลาว และพม่า ให้บริการได้แค่กิจกรรม โลจิสติกพื้นฐานเท่านั้น เช่น บริการรถบรรทุกสินค้า บริการคลังสินค้า หรือบริการตัวแทนออกของรับอนุญาต เป็นต้น

อย่างไรก็ตามปัจจุบันบริษัทท้องถิ่นมีความต้องการใช้บริการจากผู้ให้บริการ โลจิสติก ระดับโลกที่เข้ามามีบทบาทการให้บริการในภูมิภาคเพิ่มมากขึ้น ระบบตรวจสอบและติดตามสินค้า (Track and Trace) ระบบกระจายสินค้า (Distribution) และการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลัง (Cross Docking) ถูกคาดหวังว่าเป็นระบบที่จำเป็นต้องมีสำหรับระบบจัดการ โลจิสติกสมัยใหม่ และภาคการบริการ โลจิสติกจะต้องสามารถให้บริการกิจกรรมดังกล่าวแก่ลูกค้าได้ ความสามารถในการให้บริการกิจกรรมข้างต้นมีอยู่เช่นกันในอาเซียนแต่ยังไม่มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลายในทุกประเทศจึงยังถือเป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสิ่งของภายในอาเซียนเนื่องจากขาดความสามารถในการติดตามสินค้าได้ในระดับภายในภูมิภาค กิจกรรมการกระจายสินค้าและการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลังเริ่มมีการนำมาใช้อย่างกว้างขวางจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในลาวและเวียดนาม ได้เริ่มมีการเสนอบริการดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยเป็นบริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกจากต่างชาติซึ่งมีอิทธิพลในระดับหนึ่งต่อการเปลี่ยนแปลงในตลาดอาเซียนเนื่องจากบริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกในกลุ่มอาเซียน โดยส่วนใหญ่ยังมีขีดความสามารถในการให้บริการระบบตรวจสอบและติดตามสินค้า ระบบกระจายสินค้าผ่านคลังเริ่มมีการนำมาใช้อย่างกว้างขวางจากผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในลาวและเวียดนาม ได้เริ่มมีการเสนอบริการดังกล่าวเช่นเดียวกัน โดยเป็นบริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกจากต่างชาติซึ่งมีอิทธิพลในระดับหนึ่งต่อการเปลี่ยนแปลงในตลาดอาเซียนเนื่องจากบริษัทผู้ให้บริการ โลจิสติกในกลุ่มอาเซียน โดยส่วนใหญ่ยังมีขีดความสามารถในการให้บริการระบบตรวจสอบและติดตามสินค้า ระบบกระจายสินค้า และการเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าผ่านคลังที่ค้ำดีกว่าบริษัทผู้ให้บริการจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นข้อเท็จจริงสำหรับกรณีของกัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม อุตสาหกรรมตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าของท้องถิ่นในกัมพูชาและลาวมีลักษณะแบบกระจุกตัวเนื่องจากตลาดมีขนาดเล็ก และมีผู้บริการรายหลักน้อยราย ในสองตลาดข้างต้นตลาดเวียดนามมีจำนวนผู้ประกอบการมากกว่าโดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลาง ในการให้บริการรถบรรทุกสินค้ามีความสมดุมากกว่าโดยลักษณะของอุตสาหกรรมมีการกระจุกตัวน้อยถึงแม้ว่าจะมีผู้บริการรายใหญ่ในตลาดเพียงไม่กี่รายในอุตสาหกรรมรถบรรทุกสินค้าของกัมพูชา

การกระจัดตัวของผู้บริการรายใหญ่เพียงไม่กี่รายมิได้เป็นสิ่งไม่มีเสมอไปตราบไคที่ผู้ส่งและผู้รับสินค้าได้รับบริการ โลจิสติกที่ดีที่สุดในราคาที่ต่ำที่สุด ประเด็นสำคัญของการรวมกลุ่มของภาคธุรกิจ โลจิสติกในอาเซียนคือสัญญาการให้บริการที่มีความเป็นสากล ภาคอุตสาหกรรมบริการ โลจิสติกส์ควรจะให้บริการ โลจิสติกในรูปแบบสัญญาการให้บริการที่มีความเป็นมาตรฐานสากล ซึ่งในหลายประเทศสมาชิกอาเซียนยังไม่สามารถให้บริการตามกรอบแนวคิดดังกล่าวได้ ทั้งนี้ สัญญาการให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานจะช่วยป้องกันความเสี่ยงต่อลูกค้าและผู้ให้บริการในเครือข่ายของตัวแทนผู้ให้บริการ โลจิสติกระหว่างประเทศ สมาชิกอาเซียนมีความเชื่อมโยงค่อนข้างจำกัด จุดอ่อนด้านโครงสร้างดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อความสามารถในการเชื่อมโยงระหว่างกันภายในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

สรุปได้ว่า โดยปกติระบบโลจิสติกส์ดำเนินการภายใต้สภาพแวดล้อมที่ซับซ้อนและความไม่แน่นอนระหว่างพรมแดน ซึ่งหน่วยงานของรัฐบาลมีส่วนสำคัญอย่างมากในการขัดขวางหรือช่วยอำนวยความสะดวกซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งทงบกและทางลบกต่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในภาพรวมของระบบ โลจิสติกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน บทบาทของกรมศุลกากรถือเป็นส่วนสนับสนุนที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการลดอัตราความเสี่ยงที่ ไม่แน่นอนของการค้าระหว่างชายแดน ธุรกิจการผลิตและการค้าจำเป็นต้องอาศัยบริการจากผู้ให้บริการโลจิสติกที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ในการอำนวยความสะดวกและลดความเสี่ยงในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ประเทศสมาชิกอาเซียนเล็งเห็นว่าระบบ โลจิสติกยังคงมีความแน่นอนและเชื่อถือได้ในระดับต่ำ ถึงแม้จะมีการปรับปรุงระบบศุลกากรแล้วก็ตามเนื่องจากยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่กระทบต่อการจัดการขนถ่ายและเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างชายแดน และดินแดนหลังเมืองที่ต้นทางและเมืองที่ปลายทาง หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนขาดการริเริ่มในการปฏิรูประบบงาน โดยการปฏิรูปส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปเพียงด้านเดียวคือ ระบบศุลกากร ซึ่งนับว่ายังไม่เพียงพอเนื่องจากการบริหารจัดการการขนส่งข้ามพรมแดนจำเป็นต้องปฏิรูประบบบูรณาการทั้งระบบหากว่าการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนประสบความสำเร็จเป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกยังคงเป็นความท้าทายที่สำคัญในการรวมกลุ่มของประเทศ สมาชิกอาเซียนและการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หากไม่นับรวมเวียดนามประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ต่างประสบปัญหาการขาดแคลนความเชื่อมโยงกับประเทศอื่น (ที่มีระดับการพัฒนาสูงกว่าการข้ามพรมแดน เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ การติดขัดในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและยังคงเป็นปัญหาที่ต้องการแก้ไขเร่งด่วน เนื่องจากเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการรวมกลุ่มทางโลจิสติกของอาเซียน ความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกเป็น ไปได้อย่างยากลำบากสำหรับการรวมกลุ่มกันเองภายในอาเซียนและการรวมกลุ่มภายนอกอาเซียน ไทย และสิงคโปร์ เป็นประเทศ

ที่มีความพร้อมมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศอื่นในอาเซียน อย่างไรก็ตาม ไทยสามารถเร่งการยกระดับของการรวมตัวด้านโลจิสติกของอาเซียนได้โดยการใช้ระบบการใช้ประโยชน์ในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกเพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบเพื่อเชื่อมต่อกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปยังศูนย์กลาง (Hub and spoke) ซึ่งสามารถสนับสนุนการลงทุนในต่างประเทศของไทยในประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเกิดผลดีในทางปฏิบัติมากที่สุด การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกจึงไม่ควรจำกัดอยู่ภายในอาเซียนเท่านั้นแต่ควรพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศที่เป็นคู่ค้าหลักด้วย อย่างไรก็ตามการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่ส่งเสริมประสิทธิภาพโลจิสติกเพียงอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ เนื่องจากโลจิสติกเป็นอุปสงค์เนื่องจากการค้าอาเซียนจึงจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อให้มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น เมื่อนั้นการมีระบบโลจิสติกที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จะสร้างความเชื่อมโยงและบูรณาการเครือข่ายการผลิตเพื่อรองรับการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถเพิ่มทำการเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตได้ด้วยการดึงดูดเม็ดเงินลงทุนเข้ามาเพื่อกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่สำหรับประเทศที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจต่ำจำเป็นต้องพัฒนาความจำเป็นพื้นฐานก่อนจึงจะสามารถดึงดูดการลงทุนได้ ซึ่งความจำเป็นระดับพื้นฐานดังกล่าวมิได้จำกัดเพียงแค่ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น แต่รวมถึงประเด็นอื่น ๆ

ด้านความเชื่อมโยงทางโลจิสติกด้วย เช่น ความคุ้มครองด้านการประกันภัย คุณภาพและความน่าเชื่อถือของเครือข่ายระบบการขนส่งสินค้า ความพร้อมของผู้ให้บริการโลจิสติก เป็นต้น โดยประเด็นที่กล่าวถึงข้างต้นนั้นล้วนเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกมากกว่าประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ซึ่งประเด็นด้านความสามารถในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกจะถือเป็นความท้าทายสำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไปในอนาคต มิใช่ประเด็นด้านการขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานอีกต่อไป (รุธิร์ พนมยงค์, 2554)

## แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการลงทุนด้านโลจิสติก

### โครงสร้างต้นทุนกับกิจกรรมโลจิสติก

ผู้ประกอบการ SMEs ต้องพิจารณาว่าธุรกิจของตนเองมีความได้เปรียบในการแข่งขันมากน้อยเพียงใด จากนั้นจึงคำนึงถึงโครงสร้างระหว่างต้นทุนกับกิจกรรม โลจิสติก โดยไม่ส่งผลกระทบต่อความต้องการของลูกค้า ระดับการให้บริการและการใช้ทรัพยากรได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งประกอบไปด้วย

1. ต้นทุนในการขายสินค้า (Cost of goods sold) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรม การขายสินค้า การบริหารสำนักงาน และการกระจายสินค้า ซึ่งตัวแปรสำคัญโดยตรงนั้น คือ การขายสินค้าในธุรกิจ
2. ต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory carrying costs) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการควบคุมสินค้าคงคลังให้มีวางขายในตลาดโดยไม่ขาดตลาด และปริมาณไม่มากเกินไป จนก่อให้เกิดต้นทุนในการเก็บรักษา นอกจากนี้ยังรวมถึง การซ่อมแซมและการทาลายสินค้า ที่ชำรุดด้วย
3. ต้นทุนการจัดการคลังสินค้า (Warehousing costs) เป็นต้นทุนที่เกิดจากกิจกรรม การบริหารคลังสินค้า การเลือกสถานที่ตั้งคลังสินค้า ซึ่งการเลือกที่ตั้งในการจัดคลังสินค้า ที่เหมาะสมจะช่วยประหยัดและลดค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายแต่ละครั้ง
4. ต้นทุนกระบวนการสั่งซื้อ และข้อมูลการสั่งซื้อ (Order processing and information costs) เป็นต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมในกระบวนการสั่งซื้อ ซึ่งเริ่มตั้งแต่การได้รับคำสั่งซื้อจากลูกค้า การจัดการข้อมูลคำสั่งซื้อ การกระจายสินค้า และการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้าในอนาคต
5. ต้นทุนสินค้าตามปริมาณที่สั่งซื้อ (Lot quality costs) เป็นต้นทุนที่เกิดจากความถี่ และปริมาณที่สั่งซื้อหรือปริมาณการผลิตนั้นหมายถึง การสั่งซื้อคราวละมาก ๆ หรือการผลิตเป็น ครั้งละมาก ๆ ทาให้ราคาซื้อนั้นถูกลง ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนในการผลิตต่อครั้งลดต่ำลง
6. ต้นทุนการขนส่ง (Transportation costs) เป็นต้นทุนหลักในการบริหาร โลจิสติก ที่มีความจำเป็น และควรคำนึงถึงเป็นพิเศษ เช่น รูปแบบในการขนส่ง การกำหนดเส้นทางการขนส่ง รวมถึงการวางแผนด้านเวลาตั้งแต่ต้นทางจนกระทั่งถึงปลายทาง

โครงสร้างต้นทุนทั้งหมดที่ได้กล่าวไปนั้น ผู้ประกอบการ SMEs ต้องให้ความสนใจ ในการพิจารณาเลือกกิจกรรมของระบบ โลจิสติกอย่างรอบคอบ นั้นเป็นเพราะผลที่ได้รับจะส่งผลกระทบต่อองค์กรในด้านการเพิ่มรายได้จากการขาย และการลดต้นทุนในการผลิต อย่างไรก็ตาม ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อความต้องการของลูกค้า ซึ่งแต่ละธุรกิจควรให้ความสำคัญกับกิจกรรม

ด้าน โลจิสติกใดมากเป็นพิเศษนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของธุรกิจและวิธีการบริหารจัดการให้เกิด ความเหมาะสม

### ความสำคัญของต้นทุนโลจิสติกกับผลกำไรของธุรกิจ

ผลจากการวิจัยของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ต้นทุนทางด้านโลจิสติกของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2549 มีสัดส่วนสูงถึง 19 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ที่ร้อยละ 10 ประเทศในกลุ่มยุโรปร้อยละ 7 และประเทศญี่ปุ่นร้อยละ 11 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ แต่ในประเทศไทยได้มีการกำหนดเป้าหมายในแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ โลจิสติก พ.ศ. 2550 - 2554 ในสัดส่วนต้นทุน โลจิสติกลดลงเหลือร้อยละ 16 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประเทศ ในปี พ.ศ. 2554 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550) แสดงให้เห็นว่า การบริหารจัดการต้นทุนด้าน โลจิสติกของประเทศไทยยังสามารถปรับปรุง ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นได้ ส่งผลให้ต้นทุน โลจิสติกลดลง นั้นหมายความว่า กำไรที่เพิ่มขึ้นนั่นเอง ดังนั้น การบริหารจัดการต้นทุนด้านโลจิสติกให้มีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ธุรกิจ ทุกประเภท โดยเฉพาะผู้ประกอบการ SMEs นอกจากนี้ ต้นทุนโลจิสติกจะมีการแปรผันไปในระดับคุณภาพ ทางบริการลูกค้า (Service level) ซึ่งทำให้ธุรกิจไม่จำเป็นต้องพยายามทำให้ต้นทุน โลจิสติกต่ำที่สุด แต่ควรเลือกบริหารจัดการอย่างเหมาะสม และสนองตอบถึงความต้องการ ของลูกค้าให้มากที่สุด ซึ่งมีความแตกต่างกันไปแต่ละประเภทของสินค้า และสภาพแวดล้อม ในการดำเนินงานธุรกิจที่แตกต่างกันในแต่ละอุตสาหกรรม โดยไม่จำเป็นจะต้องนำเสนอการบริการที่มากเกินไปจนความจำเป็น โดยลูกค้าเองอาจจะไม่ได้รับรู้ถึงสิ่งเหล่านั้น ในการบริหารจัดการและการวิเคราะห์อย่างเหมาะสม นั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องเรียนรู้จากประสบการณ์และวิเคราะห์สถานการณ์ทางการตลาด ประกอบกับการวิเคราะห์ลักษณะและพฤติกรรมของผู้บริโภค

เมื่อทราบถึงความสำคัญของต้นทุน โลจิสติกและผลกระทบต่อกำไรของธุรกิจแล้ว ผู้ประกอบการ SMEs ควรเริ่มต้นบริหารจัดการต้นทุน โลจิสติกจากหลักการและเหตุผล ดังนี้

1. เริ่มจากการจัดการต้นทุน โลจิสติกมหภาค โดยคำนึงถึงต้นทุนสินค้าคงคลัง ต้นทุน การขนส่ง และต้นที่ค่าเสียโอกาสต่าง ๆ เป็นสำคัญ การคำนึงถึงต้นทุนทั้งระบบ ทำให้การตัดสินใจ ไม่ใช่เพียงเพื่อลดต้นทุนส่วนหนึ่ง แล้วไปเพิ่มต้นทุนในส่วนอื่น ที่มีความเกี่ยวข้องกับซัพพลายเออร์ ผู้ผลิต ผู้กระจายสินค้า ถ้าทุกฝ่ายทำงานเป็นพันธมิตร โดยร่วมมือกันวิเคราะห์ต้นทุน โลจิสติก ร่วมกัน ก็สามารถลดต้นทุน โลจิสติกได้ทั้งห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain management)
2. การหาทางเลือกต่าง ๆ ในการขนส่งหลายรูปแบบอย่างเหมาะสม กับงบประมาณค่าขนส่ง ระยะเวลาในการส่งมอบ และความต้องการของลูกค้าที่ต่างกัน โดยต้องคำนึงถึงระดับ



คุณภาพของบริการที่ลูกค้าต้องการ เช่น การจัดการขนส่งแบบ Milk Run เป็นการขนส่งแบบไม่เต็มตู้ ป้อนเข้าสายการผลิตหรือการขนส่ง ระหว่างประเทศแบบบริการขนส่งทางเรือและทางอากาศ (Sea - air) หรือแบบบริการการขนส่งทางเรือ และต่อทางรถบรรทุก (Sea speed truck) โดยสามารถเลือกให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าที่แตกต่างกัน

3. การวิเคราะห์จำนวนวันโดยเฉลี่ยที่ใช้ในการเก็บวัตถุดิบ และสินค้าสำเร็จรูป ซึ่งจำนวนวันที่สินค้าอยู่ในสายการผลิตนั้น จะต้องเปรียบเทียบกับคู่แข่งในอุตสาหกรรมเดียวกันโดยการบริหารแบบ Just in Time (JIT) เพื่อให้ต้นทุน โลจิสติกอยู่ในระดับที่เหมาะสม ระหว่างต้นทุนสินค้า คงคลังกับต้นทุนการขนส่งเข้าสายการผลิต

4. การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่แน่นอนด้านการขนส่งทั้งในและต่างประเทศ การเลือกให้ผู้บริการขนส่งแบบบูรณาการ (Integrated Services / Door to Door) เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ โดยช่วยลดความเสี่ยงและปัญหาที่เกิดขึ้น รวมถึงการติดตามงานตลอดจนการแก้ไขปัญหาอย่างมืออาชีพ มากกว่าการให้บริการการขนส่งจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง (Point to Point) เท่านั้น

5. การจ้างผู้เชี่ยวชาญโลจิสติก (3rd Party Logistics Provider: 3PL) เพื่อมาบริหารงานด้านโลจิสติกให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น พร้อมกับช่วยควบคุมและประเมินต้นทุน โลจิสติกอย่างเป็นระบบ ช่วยทำให้ธุรกิจใช้ทรัพยากรในส่วนของงานหลักอย่างชาญฉลาดเช่น การผลิต หรือการวิจัยสินค้าใหม่ โดยไม่ต้องลงทุน ในสินทรัพย์ถาวรต่าง ๆ ด้าน โลจิสติก เช่น โกดังสินค้า และรถบรรทุก เป็นต้น

#### การควบคุมต้นทุนโลจิสติก

ต้นทุน โลจิสติก อาจเกิดมาจากผลิตภัณฑ์แต่ละชนิด เกิดจากการให้บริการลูกค้า แต่ละราย หรือเกิดจากแต่ละกิจกรรมของหน่วยผลิตภัณฑ์ จึงจำเป็นต้องมีการวิเคราะห์และควบคุมต้นทุน โลจิสติกที่เกิดขึ้นจริงภายในองค์กรอย่างชัดเจน เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการ SMEs ต้องติดตาม ในการบริหารจัดการต้นทุน โลจิสติกให้มีประสิทธิภาพ (ข้อมูลธุรกิจข้อมูลการตลาดของไทย, 2552) ดังนี้

1. การควบคุมกิจกรรม โลจิสติก ด้วยแผนภูมิในการควบคุมคุณภาพ ต้องมีวัตถุประสงค์เพื่อการติดตามผลผลิตของกระบวนการในการผลิตทั้งระบบ และยังสามารถควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ นั่นหมายถึง เมื่อมีการนำเอาผลลัพธ์จากกระบวนการผลิตเข้าสู่ระบบการวัดผลทางสถิติ จะต้องอยู่ในขอบเขตที่สามารถยอมรับได้ ถือได้ว่าเป็นระบบกระบวนการที่อยู่ในสภาวะการณ์ที่สามารถควบคุมได้

2. การกำหนดดัชนีตัวชี้วัดประสิทธิภาพในการเพิ่มผลผลิต เป็นการวัดผลเกี่ยวกับแต่ละกิจกรรมของโลจิสติกที่ดำเนินการอยู่นั้น สามารถใช้ปัจจัยการผลิต เพื่อให้ได้ผลผลิตตามที่ต้องการ

ได้หรือไม่ นั่นคือ ปริมาณของผลผลิต แปรผันกับปริมาณของปัจจัยการผลิตซึ่งผู้ประกอบการ SMEs ได้มีการวางแผนพัฒนา และดำเนินการปรับปรุงการบริหารจัดการต้นทุน โลจิสติกในธุรกิจของตนเอง จำเป็นต้องได้มาตรการที่สำคัญในการชี้วัดประสิทธิภาพการทำการใด ของธุรกิจจึงประกอบไปด้วย 4 ด้าน ได้แก่

- 2.1 ด้านความเร็ว เป็นการวัดความเร็วในการส่งมอบสินค้าและบริการให้แก่ลูกค้า เริ่มตั้งแต่ลูกค้าได้ทำการสั่งซื้อจนกระทั่งสินค้าและบริการถึงมือลูกค้าว่าใช้ระยะเวลาานเพียงใด
- 2.2 คุณภาพ เป็นการวัดประสิทธิภาพในการส่งมอบสินค้าและบริการว่า สินค้านั้นมีข้อบกพร่องหรือส่งมอบสินค้าล่าช้าเกินไปหรือไม่
3. ความน่าเชื่อถือได้ในการส่งมอบ เป็นการส่งมอบสินค้าและบริการให้ลูกค้าได้ตามกำหนดระยะเวลา หรือในปริมาณที่ครบถ้วน แต่เนื่องจากบางกรณี ความต้องการของลูกค้าไม่คงที่ เช่น มีความต้องการสินค้าในปริมาณที่มากขึ้น หรือเปลี่ยนแปลงสถานที่ส่งมอบสินค้า ในกรณีนี้ผู้ประกอบการต้องมีวิธีการปรับตัว หรือยืดหยุ่นไปได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
4. ราคา ในส่วนของราคารับซื้อเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับลูกค้าในการตัดสินใจสั่งซื้อสินค้าและบริการ ซึ่งจะวัดจากราคาขายที่กำหนดเอาไว้

### สถานการณ์การลงทุนด้านโลจิสติกของไทยในปัจจุบัน

#### 1. การเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศไทย (GDP)

ในปี พ.ศ. 2562 GDP ภาคบริการ โลจิสติก สาขาการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า มีมูลค่า 1.008 ล้านล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.98 ของ GDP รวมของประเทศ (at current market prices) หรือคิดเป็นอันดับ 3 ของภาคธุรกิจบริการที่สร้างมูลค่าสูงสุด ซึ่งมีอัตราการขยายตัวจากปีก่อน (YoY) ร้อยละ 3.4 (real GDP)

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2563 GDP ภาคบริการ โลจิสติก (การขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า) มีมูลค่า 3.91 แสนล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.08 ของ GDP รวมของประเทศ (at current market prices) หรือคิดเป็นอันดับ 4 ของภาคธุรกิจบริการที่สร้างมูลค่าสูงสุด

ทั้งนี้ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลให้อัตราการขยายตัวของ GDP ภาคบริการ โลจิสติกครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2563 ลดลงร้อยละ -21.7 (real GDP) จากปีก่อน โดยเฉพาะไตรมาส 2 ลดลงมากถึง -38.9 เมื่อเทียบกับระยะเดียวกันของปีที่แล้ว (YoY) เป็นผลมาจากลดลงของการขนส่ง ทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ปัจจัยสำคัญมาจากการขนส่งผู้โดยสารลดลง ตามการลดลงของจำนวนนักท่องเที่ยวไทยและต่างประเทศ เป็นผลต่อเนื่อง

จากมาตรการควบคุมการเดินทางเข้าราชอาณาจักร และการห้ามเดินทางข้ามพื้นที่จังหวัด ประกอบกับปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมลดลงตามปริมาณการ

ผลิตและการจำหน่าย อย่างไรก็ตาม กิจกรรมไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของยังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

## 2. จำนวนผู้ประกอบการ และสถานะของการเปิดปิดกิจการในช่วงปี พ.ศ. 2563

การแบ่งประเภทธุรกิจโลจิสติก ตามรหัส TSIC 2 หลัก จากข้อมูลของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ณ เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 พบว่าผู้ให้บริการทั้งห่วงโซ่อุปทาน โลจิสติก มีทั้งสิ้น 20,077 ราย แบ่งได้ดังนี้

จากสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พบว่าธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ (รหัส TSIC 53200) มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2562 ถึงร้อยละ 55.75 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2562 ธุรกิจมีมูลค่าสูงถึง 27,448.87 ล้านบาท เติบโตกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 34.36 และมีกำไรสุทธิรวม 1,280.40 ล้านบาท (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2563) โดยรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.48 เกิดจากนิติบุคคลขนาดใหญ่ (L) และร้อยละ 27.18 จากนิติบุคคลขนาดเล็ก (S) ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของที่ดำเนินกิจการอยู่ จำนวน 697 ราย ทุนจดทะเบียนรวม 3,393 ล้านบาท และส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.46) ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นแหล่งการค้าขายของประเทศ

## 3. สถานการณ์เปิดปิดกิจการของธุรกิจโลจิสติกในช่วงมกราคม-สิงหาคม พ.ศ. 2563

จากสถิติการจัดตั้งธุรกิจใหม่ จำนวน 2,349 ราย และการเลิกประกอบกิจการ จำนวน 358 ราย พบว่าการจัดตั้งธุรกิจใหม่มีแนวโน้มที่ลดลง โดยเฉพาะการชะลอการเปิดกิจการในช่วงเมษายนถึงพฤษภาคม พ.ศ. 2563 ที่มีการระบาดของโควิด-19 สูง ขณะที่การเลิกประกอบกิจการมีทิศทางที่เพิ่มขึ้นจากช่วงต้นปี

ทั้งนี้ กลุ่มการขนส่งทางบกและท่อ ในกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เป็นสาขาที่มีการจัดตั้ง/เลิกกิจการสูงสุด รองลงมาคือ คลังสินค้าและกิจกรรมสนับสนุน และ ไปรษณีย์และการรับส่งเอกสาร/สิ่งของ

จากสถิติของกรมพัฒนาธุรกิจการค้า พบว่า ธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ (รหัส TSIC 53200) มีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2562 ถึงร้อยละ 55.75 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2562 ธุรกิจมีมูลค่าสูงถึง 27,448.87 ล้านบาท เติบโตกว่าปีที่ผ่านมาร้อยละ 34.36 และมีกำไรสุทธิรวม 1,280.40 ล้านบาท โดยรายได้ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.48 เกิดจากนิติบุคคลขนาดใหญ่ (L) และร้อยละ 27.18 จากนิติบุคคลขนาดเล็ก (S) ซึ่งในปัจจุบันมีธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของที่ดำเนินกิจการอยู่ จำนวน 697 ราย ทุนจดทะเบียนรวม 3,393 ล้านบาท และส่วนใหญ่ (ร้อยละ 56.46) ตั้งอยู่ที่กรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองใหญ่และเป็นแหล่งการค้าขายของประเทศ

เมื่อพิจารณาแยกตามขนาดธุรกิจ พบว่า ธุรกิจขนาดใหญ่ (L) เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้สัดส่วนกำไรของธุรกิจโดยรวมเพิ่มขึ้น ในขณะที่ธุรกิจขนาดเล็ก (S) ไม่มีความสามารถในการบริหารต้นทุนที่เป็นความได้เปรียบหลักในการดำเนินธุรกิจและสร้างกำไร ทำให้เสียเปรียบผู้ประกอบการขนาดใหญ่ที่มีความสามารถในการบริหารต้นทุน สอดคล้องกับข้อมูลจากดัชนี Agility Emerging Markets Logistics Index ปี ค.ศ. 2020 ซึ่งเป็นดัชนีวัดศักยภาพทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พิจารณาจากปัจจัยที่ดึงดูดผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ตัวกลางระหว่างผู้นำเข้าและส่งออก สายการบินเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ดำเนินการขนส่งและผู้กระจายสินค้าทางอากาศ จากผลสำรวจพบว่าปัจจัยหลัก 3 ประการที่กีดกันธุรกิจขนาดเล็กจากการค้าโลก ได้แก่ ระบบบริหารการค้าแบบราชการ (ร้อยละ 17) ความไม่มีเสถียรภาพของรัฐบาล/ชายแดน (ร้อยละ 14) และขาดความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งรายใหญ่ (ร้อยละ 14)

การลงทุนของต่างชาติในนิติบุคคลไทยที่ประกอบธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของ มีมูลค่าการลงทุน 1,836 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 54.11 ของการลงทุนในธุรกิจนี้ และในช่วงปี 2563 มีการลงทุนเพิ่มสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นร้อยละ 79.25 โดยต่างชาติที่ลงทุนในธุรกิจสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ 236.45 ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 6.98 จีน 107.45 ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 3.17 และฮ่องกง 14.20 ล้านบาท สัดส่วนร้อยละ 0.42 ทั้งนี้ ต่างชาติมีแนวโน้มที่จะลงทุนในนิติบุคคลไทยเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไทยมีศักยภาพในด้านบุคลากร และโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมในการขนส่ง อีกทั้งการเติบโตของธุรกิจในกลุ่ม e-Commerce และกระแส Social Media ทำให้พฤติกรรมของผู้บริโภคหันมาซื้อขายสินค้าและบริการผ่านระบบออนไลน์มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจรับส่งเอกสารและสิ่งของขยายตัวอย่างต่อเนื่องในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้มีผู้ประกอบการรายใหม่เข้าสู่ธุรกิจมากขึ้น ซึ่งรวมถึงการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ประกอบการต่างชาติ express ต่างชาติ และ e-commerce logistics เช่น Kerry , SCG yamato express เป็นต้น

#### 4. ผลการดำเนินการด้านการขนส่ง

ที่ผ่านมาผลการชำระเงินในหมวดค่าโดยสารเดินทางจะเป็นบวก อย่างไรก็ดี จากการหยุดชะงักของการเดินทางในช่วงไตรมาส 2 ของปี 2563 ค่าขนส่งในหมวดค่าโดยสารเดินทางจึงลดลง ได้ดูแล 4,993.68 ล้านบาท (จากเดิมในไตรมาส 1/2562 ได้ดูแล 20,654.05 ล้านบาท) อย่างไรก็ดี ในช่วงไตรมาส 2/2563 ผลการชำระเงินมีทิศทางเป็นบวกมากขึ้นในส่วนค่าขนส่งในส่วนค่าระวางสินค้า ที่ผลการชำระเงินติดลบน้อยลงเป็น -84,788.72 ล้านบาท (จากเดิมกว่าแสนล้านบาท) ซึ่งเกิดจากผลกำไรที่ลดลง เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศที่ชะลอตัวลงในช่วงที่ผ่านมา

## 5. การจ้างงาน

หากพิจารณาภาวะการณ์ทางงานของประชากรไทยแยกตามสาขาธุรกิจบริการต่าง ๆ ตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี พ.ศ. 2562 ถึงไตรมาส 2 ปี พ.ศ. 2563 ในกลุ่มการขนส่ง และสถานที่เก็บสินค้า ยังไม่พบสัญญาณการเปลี่ยนแปลงการจ้างงานอย่างรุนแรงมากนักในช่วงนี้ โดยในไตรมาส 2 ของปี พ.ศ. 2563 ที่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 สูงสุด พบว่ามีการทำงานของประชากร ภาคการขนส่งฯ ลดลงร้อยละ 2.45 จากไตรมาสก่อน ซึ่งยังอยู่ในเกณฑ์ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

### ปัญหาของผู้ประกอบการโลจิสติก

#### 1. ปัญหาด้านกฎหมาย/กฎระเบียบ

1.1 ผู้ประกอบการเผชิญกับปัญหาทางด้านกฎหมาย ทั้งระเบียบศุลกากรและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจ จึงเห็นควรส่งเสริมการใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Logistics) การเปิดให้บริการด้านศุลกากร 24 ชั่วโมง/ทุกวัน โดยเฉพาะด้านการค้าที่มีความสำคัญ การพัฒนาระบบบริการเบ็ดเสร็จสำหรับพิธีการศุลกากรสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (Single Window) รวมทั้งแบ่งปันข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดน

1.2 สิทธิประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจที่ภาครัฐให้แก่ผู้ประกอบการคนไทยหรือผู้ประกอบการรายเล็ก ไม่เท่าเทียมกับกลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศ กลุ่มทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศสามารถเจรจาการค้า ในรูปแบบทวิภาคีกับทางภาครัฐได้โดยตรง หรือมีสิทธิพิเศษในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น มีการคลังสินค้าเป็นของตนเอง ซึ่งเป็นจุดที่สร้างความได้เปรียบและเพิ่มช่องว่างของศักยภาพในการแข่งขันอย่างมาก

#### 2. ปัญหาการบริการภาครัฐ

การเข้าถึงข้อมูล/ข่าวสารด้าน โลจิสติก ที่กระจัดกระจายอยู่ตามเว็บไซต์ของแต่ละหน่วยงาน ขาดการรวมศูนย์ ทำให้การเรียกใช้ข้อมูลของผู้ประกอบการเป็นไปอย่างล่าช้าไม่ทันต่อสถานการณ์ กระทบต่อโอกาสและการตัดสินใจ รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถทำงานแบบบูรณาการระหว่างกันได้ดีเท่าที่ควร

#### 3. ปัญหาการดำเนินธุรกิจ

3.1 ต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศ ค่าบริการ (Freight) มีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างมาก เป็นผลมาจากการระงับเที่ยวบินในช่วงโควิด-19 แม้ว่าจะยังมีเที่ยวบินขนส่งสินค้า (Freighter flight) แต่ก็ไม่เพียงพอต่อความต้องการ (Demand) ที่มีมากกว่าปริมาณที่ผู้ให้บริการ (Supply) จะรองรับได้

3.2 ธุรกิจ e-Commerce มีจำนวนมากในต่างประเทศ ไม่ได้มีเฉพาะรายใหญ่ที่เราคุ้นเคยในปัจจุบัน ซึ่งธุรกิจหรือแพลตฟอร์มเหล่านี้ต้องการเข้ามาขยายธุรกิจในประเทศไทย แต่มีปัญหาในเรื่องช่องทางในการเข้ามาติดต่อหรือดำเนินการ ซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการมองว่าแพลตฟอร์ม e-Commerce เหล่านี้เป็น โอกาสทางธุรกิจ ซึ่งควรมีเครื่องมือช่วยดำเนินการจับคู่ทางธุรกิจ (Business Matching) ด้วย

3.3 การปรับตัวเพื่อยกระดับการใช้เทคโนโลยีด้าน โลจิสติกมีราคาค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการบางส่วนไม่สามารถเข้าถึงได้ ส่งผลต่อความสามารถในการพัฒนาศักยภาพด้านการให้บริการ

3.4 ปัญหาการขาดสภาพคล่อง/การเข้าไม่ถึงแหล่งเงินทุน การไม่สามารถใช้ประโยชน์จากกองทุน SMEs อาทิ เงินกู้ Soft Loan ที่ออกโดยธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อดูแลภาคธุรกิจโดยเฉพาะ SMEs วงเงินรวม 500,000 ล้านบาท โดยจะปล่อยให้กับธนาคารพาณิชย์เพื่อนำไปปล่อยสินเชื่อให้กับ SMEs ที่มีวงเงินสินเชื่อไม่เกิน 500 ล้านบาทอีกทอด ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 ต่อปี แต่เกณฑ์ก็ยังมีเงื่อนไขสำหรับ SMEs รายย่อย เพราะเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง ขาดหลักทรัพย์ค้ำประกัน จึงมักจะโดนมองข้ามและถูกปฏิเสธเป็นกลุ่มแรกๆ จากธนาคารพาณิชย์

#### แนวโน้มและโอกาสในการปรับตัว- กลุ่มโลจิสติก

1. เกิดการให้บริการ โลจิสติกรูปแบบใหม่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การให้บริการตามความต้องการเฉพาะลูกค้า การให้บริการขนส่งเฉพาะผู้สูงวัย การให้บริการด้าน โลจิสติกที่เกี่ยวข้องกับการสนับสนุนด้านสุขภาพ อาทิ การรองรับการจัดส่งยา และเวชภัณฑ์ต่าง ๆ ถึงบ้าน การใช้การขนส่งไร้คนขับ(drone) สำหรับการส่งยาและเวชภัณฑ์เข้าถึงพื้นที่ซึ่งเข้าถึงยาก การให้บริการรับส่งผู้ป่วยและผู้ดูแล หรือการรับส่งบุคลากรทางการแพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญไปยังพื้นที่เป้าหมาย

2. แนวโน้มการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน โลจิสติกจะเป็นในรูปแบบอารยสถาปัตย์ หรือการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal design) มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะมุ่งเน้นโครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งที่เป็นมิตรและเหมาะสมสำหรับทุกคน โดยคำนึงถึงการให้งานที่ทุกคนสามารถใช้งานได้อย่างสะดวกไม่เป็นอุปสรรคต่อการให้บริการ

3. เทคโนโลยีและนวัตกรรมจะถูกนำมาพัฒนาการให้บริการด้าน โลจิสติก ทั้งในส่วนของการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อสนับสนุนการทำงานแบบ Network Centric Operation ในการขนส่ง ให้แสดงผลแบบ Realtime สามารถติดตามการขนส่งได้ การบริหารจัดการการขนส่งทั้งในส่วนของการวางแผนเส้นทางขนส่งให้เกิดความรวดเร็ว แม่นยำ ตรงต่อเวลาในการให้บริการ และสามารถใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งในมิติของการ

วิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า จากข้อมูล Big Data Analytics พัฒนาเป็นธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล (Data driven business model) ซึ่งจะสามารถช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถเพิ่มศักยภาพธุรกิจ และรองรับ ความเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

4. ผู้ให้บริการเพื่อให้คำปรึกษาด้านการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องพัฒนาความรู้ด้านมาตรการนำเข้าและส่งออกให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลงมาตรการต่าง ๆ ของประเทศคู่ค้า และลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้า

5. การสร้างพันธมิตรทางการขนส่ง เพื่อสร้างความเข้มแข็ง แบ่งปันการใช้สินทรัพย์ และลดต้นทุนที่เกิดจากการขนส่งเที่ยวเปล่าและการขนส่งไม่เต็มตู้ได้

6. การปรับตัวเพื่อจัดการการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ให้มีความสำคัญต่อการใช้ทรัพยากรให้เกิดความคุ้มค่าและคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ตั้งแต่การจัดเก็บการขนส่งและการกระจายสินค้า ตลอดห่วงโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ และลดการปล่อยก๊าซมลพิษ ภาครัฐควรมีการอุดหนุนทางภาษีสำหรับธุรกิจที่ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือการวิจัยพัฒนาของบริษัท โลจิสติกในการพัฒนาพลังงานทางเลือก หรือการขนส่งพลังงานไฟฟ้า

7. การวางแผนบริหารความเสี่ยงเพื่อรองรับเหตุในกรณีฉุกเฉิน เช่น โรคอุบัติใหม่ หรือภัยธรรมชาติ แผนการพัฒนาด้านพลังงานทางเลือก และการปรับตัวหารายได้จากทางอื่น หากเกิดการหยุดชะงักของธุรกิจ

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศรีศรีนทร์ สุขสุทธิ ณิชชยาน์ อธิรัฐจิรัชย์ เอกนรี ทุมพล และศศิวิมล ว่องวิไล (2565) ได้ศึกษา การวิเคราะห์ต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการกิจการขนส่งเอกชน กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด ผลการวิจัย พบว่า 1) บริษัท ABC จำกัด จังหวัดสระแก้ว มีต้นทุนตามปัจจัยป้อนเข้า 4 ด้าน ได้แก่ ต้นทุนด้านบุคลากร ต้นทุนของพื้นที่ ต้นทุนด้านรถบรรทุกสินค้า ต้นทุนด้านวัสดุใช้งานและวัสดุสิ้นเปลือง ซึ่งเป็นต้นทุนด้านรถบรรทุกสินค้ามากที่สุด ขณะที่ต้นทุนรวมของบริษัท เท่ากับ 4,965,620.88 บาทต่อเดือน เป็นต้นทุนคงที่ ร้อยละ 20.42 ต้นทุนผันแปร ร้อยละ 79.58 ของต้นทุนรวม 2) วิธีการลดต้นทุนโลจิสติกส์ คือ การใช้ระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้า โดยการติดตั้งกล่อง GPS Tracking รวมทั้งการเฝ้าติดตาม การชี้แจง ตักเตือน แนะนำ พนักงานงานขับรถ ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยให้ทางบริษัทสามารถลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ ซึ่งการพยากรณ์ต้นทุนที่ลดลงของน้ำมันเชื้อเพลิง พบว่า อัตราการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงต่อระยะทางในการวิ่งของรถบรรทุกสินค้าลดลงร้อยละ 9.15

ฉันทพิลา ประภากร อุ๋นอินทร์ และกิตติยา ปริญญาสุรเดช (2564) ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา ผลการศึกษา พบว่า 1) ปัจจัยความสำเร็จด้านเศรษฐกิจ ด้านวัสดุอุปกรณ์เครื่องมือ และด้านการบริหารจัดการ เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่มากที่สุด ตามลำดับ 2) ปัจจัยด้านคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง ปัจจัยด้านบริหารจัดการ และปัจจัยด้านการขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกในการดำเนินงานของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่มากที่สุด ตามลำดับ 3) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจค้าปลีกกับปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกของธุรกิจค้าปลีก พบว่า ปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ ด้านวัสดุอุปกรณ์ ด้านบุคลากรและด้านการบริหารจัดการ เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกของธุรกิจค้าปลีกในด้านคลังสินค้าและสินค้าคงคลังในขณะที่ปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านบริการและด้านบุคลากรเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกของธุรกิจค้าปลีกในการขนส่ง และปัจจัยความสำเร็จของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ ด้านวัสดุอุปกรณ์และด้านบุคลากรเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกของธุรกิจค้าปลีกในการบริหารจัดการ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

อัจฉิมา ศุภจริยาวัตร และสิทธิ จิตติขานนท์ (2564) ได้ศึกษา ผลกระทบจากการลงทุนโดยต่างชาติต่อระบบนิเวศและทัศนคติผู้ประกอบการ ในท้องถิ่นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติที่ส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศผู้ประกอบการ 2) ศึกษาการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติผู้ประกอบการ และ 3) ศึกษาระบบนิเวศผู้ประกอบการที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติผู้ประกอบการในท้องถิ่นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบสอบถามแบบปลายปิด ใช้วิธีการสุ่มแบบโควตาจากผู้ประกอบการธุรกิจรายเล็กและรายย่อยภายในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 3 จังหวัด คือ ระยอง ชลบุรี และฉะเชิงเทรา ผลการวิจัยพบว่า 1) การลงทุน โดยต่างชาติส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศผู้ประกอบการในเชิงบวก ได้แก่ ด้านการเพิ่มพูนองค์ความรู้ภายในประเทศ ความสามารถต่อการเกื้อหนุนทางธุรกิจต่อผู้ประกอบการ การเป็นแรงจูงใจทางธุรกิจของนักลงทุนต่างชาติ และผลกระทบต่อพัฒนาการด้านกฎหมายหรือการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ 2) การลงทุนโดยต่างชาติส่งผลกระทบต่อเชิงบวกต่อทัศนคติผู้ประกอบการ ได้แก่ ด้านการมุ่งสู่ความสำเร็จของผู้ประกอบการในพื้นที่ได้รับผลกระทบในอันดับแรก ทัศนคติด้านการสร้างหรือการนำนวัตกรรม องค์ความรู้ใหม่ ๆ เข้ามาใช้ในการพัฒนาธุรกิจ และการควบคุมผลลัพธ์ทางธุรกิจด้วยตนเอง และ 3) ความสัมพันธ์ระหว่างระบบนิเวศผู้ประกอบการและทัศนคติของผู้ประกอบการมีผลกระทบในเชิงบวก กล่าวคือระบบนิเวศผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบจากการลงทุนทางตรง



โดยต่างชาติไม่ว่าจะเป็นด้านนโยบาย ด้านสิ่งสนับสนุน ภาคการเงิน ด้านทุนมนุษย์ ภาคการตลาด และด้านวัฒนธรรม ไม่สามารถรอดพ้นจากผลกระทบจากการที่ทุนขนาดใหญ่จากต่างประเทศเข้ามาลงทุนทำธุรกิจไปได้

จตุรพร แก้วลอย และบัณฑิต ชัยวิชญชาติ (2561) ได้ศึกษา ผลกระทบของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศของไทย จากผลการศึกษาพบว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง (Trans) ไม่มีความสัมพันธ์ต่อการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการสื่อสาร (Comm) มีความสัมพันธ์ต่อการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศย้อนหลัง 2 ไตรมาสในทิศทางเดียวกัน ผลผลิตขั้นมูลรวมภายในประเทศ (GPD) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ อัตราดอกเบี้ย (Int) มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกันกับการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ บัญชีอื่น ๆ ได้แก่ อัตราการว่างงาน (Uem), ค่าจ้างแรงงาน (Wag), อัตราเงินเฟ้อ (Inf) และอัตราแลกเปลี่ยน (Exc) ไม่มีความสัมพันธ์ต่อการลงทุน โดยตรงระหว่างประเทศ

เด่นชัย มีเดชา อดิศักดิ์ จันทรประภาเลิศ และชอชยงค์ ธนทวี (2561) ได้ศึกษา ผลกระทบระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศและผลิตภาพแรงงานในระดับบริษัทของประเทศไทย ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศสามารถแบ่งออกเป็น 2 ปัจจัยหลักคือ ความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศผู้รับทุน และแรงจูงใจภายในของบริษัท ผลการวิเคราะห์โมเดลสมการ โครงสร้าง พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศมีอิทธิพลทางบวกต่อผลิตภาพแรงงาน โดยปัจจัยด้านแสวงหาทรัพยากรมีอิทธิพลมากที่สุด รองลงมาคือ เปลี่ยนแปลงต้นทุนและรายได้โดยเปรียบเทียบ ประหยัดจากการขนส่งและการทำธุรกรรม หลีกเลียงอุปสรรคทางการค้า และอัตราแลกเปลี่ยน ตามลำดับ ดังนั้นผู้เกี่ยวข้องควรส่งเสริมและสร้างความมั่นคงด้านทรัพยากรหรือวัตถุดิบในการนำมาใช้ในการดำเนินงาน การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน เช่น การสนับสนุนและส่งเสริมสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีหรือสิทธิประโยชน์ที่ไม่ใช่ภาษีต่าง ๆ การปรับปรุงระบบการขนส่งและการทำธุรกรรม เช่น การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม ขั้นตอนในการประสานงาน ระเบียบและวิธีปฏิบัติ หรือการดำเนินการในการดำเนินธุรกิจ การสนับสนุนและลดอุปสรรคที่เกี่ยวข้องด้านภาษีทั้งภาษีการนำเข้าต่าง ๆ เช่น การนำเข้าวัตถุดิบ การลดหรือกำจัดภาษีการนำเข้าเครื่องจักร หรืออุปสรรคด้านมาตรฐานผลิตภัณฑ์ที่ผลิตในประเทศไทย และการรักษาเสถียรภาพของอัตราแลกเปลี่ยนไม่ให้ผันผวนจนเกินไป

รวมพล จันทศาสตร์ และอัสริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล (2557) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกของไทยกรณีศึกษาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้รับจัดการ

ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 43.18 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.63 อยู่ในประเภทอุตสาหกรรม ของยานยนต์และชิ้นส่วน คิดเป็นร้อยละ 31.81 ส่วนใหญ่พนักงานในองค์กรมีจำนวน 200 - 500 คน คิดเป็นร้อยละ 45.45 และ มูลค่าทุนจดทะเบียนไม่เกิน 50 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 50.00 ทั้งนี้ปัจจัย ที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกโดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านต้นทุน ขนส่งไทยเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และด้านต้นทุน คลังสินค้าและด้านต้นทุนบริหารจัดการเท่ากันตามลำดับ ในส่วนของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกกับระดับประสิทธิผลของการจัดการด้านต้นทุน โลจิสติก โดยการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ พบว่าปัจจัยส่งผล ที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกด้านต้นทุนขนส่ง ด้าน ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ด้านต้นทุนคลังสินค้า และด้านต้นทุน สรุปล การบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุน โลจิสติกของไทย การขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ

ศุภวุฒิ พุทรวงศ์ (2553) ได้ศึกษา การลดต้นทุนโลจิสติกโดยการปรับปรุงและบริหารจัดการรถเที่ยวกลับ กรณีศึกษา : โรงงานผลิตกระดาษ ผลจากการศึกษาพบว่า เมื่อคิดต้นทุนตาม กิจกรรมที่เกิดขึ้นทั้งหมดตามการทำงานในระบบใหม่ หลังจากการปรับปรุงหางลากและบริหารจัดการรถเที่ยวกลับแล้ว พบว่าบริษัทกรณีศึกษาสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจาก กิจกรรมการดำเนินงาน โลจิสติกด้านการขนส่ง เพื่อทำการจัดส่งสินค้าจากบริษัทกรณีศึกษาไปยัง ศูนย์กระจายสินค้า ซึ่งส่งผลให้บริษัทกรณีศึกษา สามารถลดต้นทุน โลจิสติกด้านการขนส่งตลอด เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2553 ได้ทั้งสิ้น 2,466,000 บาท จากการใช้ประโยชน์ของรถหัวลากเที่ยวเปล่า ที่กลับจากศูนย์กระจายสินค้าได้จำนวน 548 เที่ยว หรือคิดเป็นมูลค่าความสูญเปล่าที่ประหยัดได้ทั้งสิ้น 933,792 บาท ทั้งสิ้น นอกจากนี้ยังช่วยให้ทางโรงไฟฟ้าซึ่งเป็นผู้ให้บริการรถขนส่งสินค้าใน เที่ยวกลับของบริษัทกรณีศึกษาลดต้นทุนค่าขนส่งสำหรับการนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อนำกลับเข้ามาใช้ งานยังโรงไฟฟ้าในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 เป็นจำนวนเงินถึง 538,136 บาท

ไพบูลย์ รัตวัตร์ (2551) ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการจัดการด้าน โลจิสติกแบบ 3PL สู่ 4PL ของบริษัทผู้ให้บริการด้าน โลจิสติกในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงของ 3PL จากความคิดเห็นส่วนใหญ่ของกลุ่มตัวอย่าง ในภาพรวม และรายด้านอยู่ในระดับมาก ทั้ง 6 ด้าน คือ ด้านการเพิ่มมูลค่าในการให้บริการ ด้านการจัดการและ การประสานความร่วมมือ ด้านสินและความคล่องตัว ด้านประสิทธิภาพของการสื่อสารข้อมูล ด้าน การลดต้นทุน และด้านการขจัดปัญหาต่าง ๆ ของ 3PL และการพัฒนาการจัดการด้าน โลจิสติกแบบ

3PL คู่ 4PL ภาพรวมและรายด้านอยู่ในระดับมากถึง 5 ด้าน คือ ด้านเวลานำ ด้านการพัฒนา เครื่องมือทั้งแนวตั้งและแนวนอน ด้านการบริการ ด้านคุณภาพ และด้านต้นทุน

ลิปดา ถนอมทรัพย์ (2550) ได้ศึกษา การพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรมเหล็ก พบว่า การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก จำแนกตามประเภทของกิจการ ขนาดการลงทุน จำนวนพนักงานของกิจการพบว่า ในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน แต่การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็กจำแนกตามจำนวนรถบรรทุกและจำนวนพนักงานขับรถ พบว่า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่รายด้านแตกต่างกันในด้านมุมมองการเรียนรู้ และการเติบโต

Roth and Sims (1991) ได้เสนอการนำประโยชน์ของระบบต้นทุนกิจกรรมมาประยุกต์ใช้กับการบริหารคลังสินค้าและการกระจายสินค้าโดยวางรูปแบบการวิเคราะห์กิจกรรมไว้ 4 ลำดับที่ทำให้เกิดต้นทุนโดยมีการคำนวณต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบริหารคลังสินค้าและการกระจายสินค้าได้ 8 ประเภทคือ การรับสินค้าการจัดเก็บการเตรียมการส่งสินค้า การทำรายการสินค้าคงคลัง การนำส่งสินค้า การเปลี่ยนหีบห่อการเปลี่ยนป้ายสินค้าใหม่ และต้นทุนในส่วนอื่น ๆ ซึ่งการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่า ข้อมูลต้นทุนกิจกรรมจากระบบต้นทุนกิจกรรมในคลังสินค้าได้ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับฝ่ายบริหาร โดยคลังสินค้าสาธารณะจะใช้ข้อมูลนี้เป็นหลักในการคิดค่าใช้จ่ายบริการจากลูกค้า ส่วนในกรณีเป็นคลังสินค้าเอกชนข้อมูลเหล่านี้ จะจำเป็นสำหรับการหากิจกรรมที่ใช้ทรัพยากรมากเกินไป เพื่อนำไปสู่การแก้ไขให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้บริหารควรใช้ข้อมูลของกิจกรรม เพื่อลดต้นทุนด้วยการลดจำนวนครั้งในการทำกิจกรรมหรือเป็นกรลดต้นทุนต่อหน่วยการทำกิจกรรม

Parttila and Hautaniemi (1994) ได้ทำการศึกษาถึงการนำต้นทุนฐานกิจกรรมมาศึกษาในการบริหารการกระจายสินค้า โลจิสติกในบริษัทกรณีศึกษาแห่งหนึ่ง โดยเริ่มตั้งแต่กระบวนการรับสินค้าจากฝ่ายผลิตภายในคลังสินค้าจนกระทั่งส่งออกแต่ไม่รวมต้นทุนที่เกิดจากการขนส่งโดยให้เหตุผลว่าไม่สามารถเก็บข้อมูลได้ ทั้งนี้ วิธีการศึกษาจะแสดงรายละเอียดของการนำเอาระบบต้นทุนฐานกิจกรรมมาใช้ในแต่ละขั้นตอนเปรียบเทียบกับการใช้ระบบต้นทุนเดิมผลการศึกษา พบว่าระบบต้นทุนเดิม ไม่สามารถนำมาใช้ได้หากมีปัจจัยอื่น ๆ เข้ามาประกอบ อาทิเช่น มูลค่าผลิตภัณฑ์ วิธีการขนย้ายผลิตภัณฑ์ และช่องทางในการกระจายสินค้า เป็นต้น แต่ระบบการคำนวณต้นทุนตามกิจกรรมจะสามารถให้ข้อมูลต้นทุนที่แม่นยำมากยิ่งขึ้น

Manunen (2000) ได้ศึกษาเกี่ยวกับต้นทุน โลจิสติกของอุตสาหกรรมในระบบซัพพลายเชน โดยใช้แบบจำลองต้นทุนตามฐานกิจกรรมมาใช้ในการคำนวณหาค่าเฉลี่ยของต้นทุน โลจิสติกที่

เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมประเทศฟินแลนด์ของผู้ผลิตและผู้ส่งมอบโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบริหาร  
ต้นทุนให้มีประสิทธิภาพในด้าน โลจิสติกส์ ผลการศึกษาทำให้เกิดการตรวจสอบกิจกรรมการ  
ตั้งชื่อที่เกิดขึ้นในแต่ละองค์กร โดยพิจารณาตามข้อมูลที่ได้รับจากการคำนวณต้นทุนตามฐาน  
กิจกรรมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต้นทุน โลจิสติกในองค์กรได้



## บทที่ 3

### วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยเรื่องการศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC 2) เพื่อรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC 3) เพื่อลดต้นทุนและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติกของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท ซึ่งในบทนี้จะกล่าวถึงประชากรและกลุ่มตัวอย่างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

1. เกณฑ์การคัดเลือกประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือในการวิจัย
3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
4. ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
5. การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ผล

#### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในวิจัยครั้งนี้แบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 พนักงานบริษัท Taobao กลุ่มที่ 2 ผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC กลุ่มที่ 3 ร้านค้าที่ขายของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC กลุ่มที่ 4 ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ประเทศจีน กลุ่มที่ 5 พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

#### เกณฑ์การคัดเลือกประชากรและกลุ่มตัวอย่างตามต่อไปนี้

1. **หน้าที่หรือตำแหน่งงาน:** ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างโดยคำนึงถึงตำแหน่งหรือหน้าที่งานของพนักงานในบริษัท Taobao ที่เกี่ยวข้องกับงานในวิจัยนี้ ผู้ให้สัมภาษณ์จะต้องการเป็นผู้บริหารและเป็นพนักงานที่ดูแลขายออนไลน์
2. **ระยะเวลาการทำงาน:** ผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีระยะเวลาการทำงานในบริษัทที่เหมาะสมกับงานวิจัยนี้ ซึ่งพนักงานของบริษัท Taobao นี้ต้องมีประสบการณ์การทำงานมากกว่า 2 ปี

3. **อายุ:** ผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างตามช่วงอายุที่เหมาะสมกับงานวิจัยนี้ พนักงานในบริษัท Taobao จะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 25 ปี ผู้บริโภครองบริษัท Taobao จะต้องมีอายุ 18 ขึ้นไป

4. **การใช้และประสบการณ์ในการใช้แพลตฟอร์ม Taobao:** ผู้วิจัยได้คัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์การใช้แพลตฟอร์ม Taobao และมีประสบการณ์การช้อปปิ้งออนไลน์

5. **ความถาวรของข้อมูล:** ผู้วิจัยได้พิจารณาความถาวรของข้อมูลที่ผู้วิจัยสามารถเข้าถึงและความเหมาะสมของข้อมูลที่พร้อมใช้งาน

6. **คุณภาพของข้อมูล:** ผู้วิจัยได้ตรวจสอบคุณภาพของข้อมูลที่ได้เก็บรวบรวมและรับทราบ

### การสร้างเครื่องมือในการวิจัย

1. ผู้วิจัยศึกษาแนวคิดทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับพื้นที่เขต EEC แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับ โลจิสติก และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลประกอบในการสัมภาษณ์

2. ผู้วิจัยศึกษารูปแบบและเทคนิควิธีการสัมภาษณ์ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ จรรยาบรรณของนักวิจัยวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลจากตำราและการขอคำปรึกษาจากผู้ทรงคุณวุฒิด้านการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้เข้าใจในระเบียบวิธีการวิจัย อันจะนำไปสู่การศึกษาที่ถูกต้องและครอบคลุมประเด็นที่ต้องการจะศึกษาให้มากที่สุด

3. ผู้วิจัยได้สร้างแนวคำถามซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับกลุ่มตัวอย่าง โดยจากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องลักษณะของคำถาม จะเป็นประเภทคำถามปลายเปิด (Open-ended question) โดยเปิดโอกาสให้ผู้ให้สัมภาษณ์แสดงความคิดเห็น เสนอแนะเพื่อเก็บรายละเอียดของข้อมูลให้ครบถ้วนเพื่อศึกษาความต้องการเพื่อนำเสนอผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC โดยมีคำถามดังนี้

3.1 คำถามสำหรับผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

3.2 อุปกรณ์ที่ใช้ในการสัมภาษณ์ คือ เครื่องบันทึกเสียง แบตเตอรี่ กล้องถ่ายภาพ และสมุดบันทึก

## วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยเชิงคุณภาพใช้การสำรวจโดยใช้วิจัยเชิงการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) วิธีการเข้าถึงข้อมูลและเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review data) และการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field data)

### 1. การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review data)

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ศึกษาวิธีการสร้างคำถามในการสัมภาษณ์จากเอกสารงานวิจัย เพื่อกำหนดขอบเขตและเนื้อหา จะได้มีความชัดเจนตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ศึกษาจากตำรา เอกสาร บทความ ทฤษฎี หลักการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตของการวิจัยและสร้างเครื่องมือวิจัยให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย

### 2. การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field data)

2.1 ผู้วิจัยลงพื้นที่สำรวจบริเวณพื้นที่โดยใช้การสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยการจดบันทึก และการถ่ายภาพ เป็นการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ อย่างละเอียด และในกรณีที่ผู้วิจัยมีต้องการข้อมูลเพิ่มเติมจากที่ได้ทำการลงพื้นที่สำรวจจะทำการติดต่อกับองค์กรและบุคคลที่อยู่ในกลุ่มตัวอย่างทางโทรศัพท์ ซึ่งทำให้ข้อมูลที่ได้รับมีความชัดเจนและกระจ่างมากยิ่งขึ้น เพื่อนำข้อมูลนั้นมาศึกษาผลกระทบการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

2.2 ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) และใช้การสังเกตการณ์ร่วมด้วยในขณะที่มีการสัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มตัวอย่างทุกกลุ่ม ที่ทำการสัมภาษณ์ เพื่อนำข้อมูลทั้งหมดไปศึกษาผลกระทบการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC และก่อนเริ่มการทำการสัมภาษณ์ผู้วิจัยได้ทำการนัดหมายวัน เวลา และสถานที่กับผู้ให้สัมภาษณ์ ซึ่งได้แจ้งถึงวัตถุประสงค์ของการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ด้วย

2.3 ในวันที่ทำการสัมภาษณ์ ขออนุญาตในการจดบันทึกและบันทึกเสียงตลอดระยะเวลาการสัมภาษณ์ โดยจะใช้เวลาในการสัมภาษณ์ประมาณ 45-90 นาที ในระหว่างการสัมภาษณ์ผู้วิจัยได้จดบันทึกประเด็นสำคัญและเมื่อการสัมภาษณ์สิ้นสุดลง ผู้วิจัยได้ทำการบันทึกข้อมูลต่าง ๆ ตามความเป็นจริง โดยไม่มีการตีความทันที นอกจากนี้ยังได้บันทึกเกี่ยวกับความคิด ความรู้สึก หรือปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้วิจัยขณะที่ทำการสัมภาษณ์ รวมถึงได้ขออนุญาตติดต่อกับผู้ให้สัมภาษณ์ภายหลังหากต้องการสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้ข้อมูลมีความครบถ้วนมากยิ่งขึ้น

2.4 ข้อมูลที่ได้ทำการสัมภาษณ์มาในแต่ละวันจะถูกนำมาทำการบันทึกและถอดเทปรายวัน เพื่อทำการตรวจสอบข้อมูลที่ไม่ชัดเจนหรือไม่ครบถ้วน เพื่อนำไปศึกษาเพิ่มเติมในการสัมภาษณ์ครั้งต่อไป

## ความเชื่อถือได้ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

หลังจากที่ได้เก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว ได้นำข้อมูลมาตรวจสอบความน่าเชื่อถือของข้อมูล (Trustworthiness) ดังนี้ (Golafshan, 2003)

1. ผู้สัมภาษณ์สร้างความสัมพันธ์อันดีต่อผู้ให้สัมภาษณ์ เพื่อให้เกิดความไว้วางใจในตัวผู้วิจัย ซึ่งจะมีผลต่อความถูกต้องและเป็นจริงของข้อมูล
2. การยืนยันความถูกต้องของข้อมูล (Member checking) โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ที่ได้จดบันทึกอย่างละเอียดและอธิบายอย่างชัดเจนนำกลับไปให้ผู้ให้สัมภาษณ์ยืนยันความถูกต้องของข้อมูลว่าข้อมูลเป็นจริงตรงกับความรู้สึกของผู้ให้สัมภาษณ์หรือไม่
3. ความสามารถในการนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้ (Transferability) โดยการเขียนระเบียบวิธีการวิจัย การวิเคราะห์ข้อมูล และบริบทที่ต้องการศึกษาอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการเพิ่มความน่าเชื่อถือของการวิจัยในการที่จะนำผลการวิจัยไปใช้ในบริบทที่ใกล้เคียงกัน
4. การยืนยันผลการวิจัย (Conformability) โดยการที่ผู้วิจัยจะเก็บเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยไว้เป็นอย่างดี พร้อมสำหรับการตรวจสอบ (Audit trail) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลที่ได้ไม่มีความลำเอียงหรือเกิดจากการคิดขึ้นของผู้วิจัย

## การจัดทำข้อมูลและการวิเคราะห์ผล

ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูล โดยดัดแปลงขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพของ Colaizzi (1978 cited in Beck, 1994) ซึ่งเป็นวิธีที่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายในงานวิจัยเชิงปรากฏการณ์วิทยา (Clark & Wheeler, 1992) ดังนี้

1. นำข้อมูลที่ได้จากการถอดความจากเครื่องบันทึกเสียงและการบันทึกภาคสนามมาพิจารณาหลาย ๆ ครั้ง เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของข้อมูลที่ได้ และพิจารณาประเด็นที่สำคัญ
2. นำข้อมูลกลับมาอ่านพิจารณาอีกครั้งโดยละเอียดแล้วจึงตีความพร้อมทำการดึงข้อความหรือประโยคที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC
3. นำข้อความหรือประโยคที่มีความหมายเหมือนกันใกล้เคียงมาไว้กลุ่มเดียวกัน มีการสร้างหัวข้อสรุป และกลุ่มหัวข้อสรุปแนวคิดในตัวข้อมูล โดยมีรหัสข้อมูลกำกับทุกข้อความหรือทุกประโยค แล้วจึงตั้งชื่อคำสำคัญ ซึ่งจะจัดเป็นกลุ่มใหญ่ (Themes) และกลุ่มย่อยที่อยู่ภายใต้ความหมายของกลุ่มใหญ่ (Sub-theme)



4. การอธิบายปรากฏการณ์อย่างละเอียดครบถ้วน โดยเขียนให้มีความต่อเนื่องและกลมกลืนกันระหว่างข้อความหรือประโยค ความหมายและหัวข้อต่าง ๆ ซึ่งในขั้นตอนนี้ต้องพยายามตัดข้อมูลหรือหัวข้อที่ไม่จำเป็นออก

5. หาแนวคิดและทฤษฎีเพื่อมาอธิบายข้อสรุปที่ได้รับหลังจากการตรวจสอบจากผู้ให้สัมภาษณ์แล้ว



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยใช้แบบสัมภาษณ์ เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานบริษัท Taobao ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีน พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao และผู้บริโภครของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความถูกต้องและความสมบูรณ์ของการตอบแบบสัมภาษณ์แล้วจึงทำการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยผู้วิจัยนำเสนอเป็น 5 ตอน ดังนี้

**ตอนที่ 1** ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

**ตอนที่ 2** ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานบริษัท Taobao

**ตอนที่ 3** ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีน

**ตอนที่ 4** ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

**ตอนที่ 5** ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้บริโภครของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

## ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

### 1. อายุ

ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (อายุ)

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
26 ปี	5	5
27 ปี	7	7
28 ปี	6	6
29 ปี	8	8
30 ปี	9	9
31 ปี	10	10
32 ปี	12	12
33 ปี	14	14
34 ปี	16	16
35 ปี	13	13
<b>รวม</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอายุ 34 ปี จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 16 รองลงมาอายุ 33 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 14 ตามลำดับ

## 2. ระดับการศึกษา

ตารางที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (ระดับการศึกษา)

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มัธยมศึกษาปีที่ 6	17	17
ปวช.	12	12
ปวส.	18	18
ปริญญาตรี	33	33
ปริญญาโท	15	15
ปริญญาเอก	5	5
<b>รวม</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 33 รองลงมา มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับ ปวส. จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 18 ตามลำดับ

## 3. สถานที่ที่อยู่

ตารางที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (สถานที่ที่อยู่)

สถานที่ที่อยู่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ตำบลป่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัด ชลบุรี	15	15
ตำบลหนองอิรุร อำเภอบ้านบึง จังหวัด ชลบุรี	20	20
ตำบลพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	20	20
มณฑลทางโจว เมืองเจ้อเจียง	45	45
<b>รวม</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีสถานที่ที่อยู่ในมณฑลหางโจว เมืองเจ้อเจียง จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 45 รองลงมา มีสถานที่ที่อยู่ในตำบลหนองอิรุร อำเภอบ้านบึง จังหวัด ชลบุรี และตำบลพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา จำนวนเท่า ๆ กันตำบลละ 20 คน คิดเป็นร้อยละ 20 ตามลำดับ

## ตอนที่ 2 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานบริษัท Taobao

1. ท่านคิดว่าการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao มีประโยชน์ต่อการพัฒนาชนบทอย่างไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานบริษัท Taobao สรุปได้ว่าการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao มีประโยชน์ต่อการพัฒนาชนบท ดังนี้

1.1 การสร้างโอกาสในการตลาด: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao สามารถช่วยเปิดโอกาสให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นในชนบท ซึ่งมีโอกาสทำธุรกิจออนไลน์และจำหน่ายสินค้าได้ถึงตลาดกว้างขึ้น โดยเปิดประตูให้กับผู้ประกอบการชนบทมีโอกาสเข้าถึงลูกค้าในพื้นที่ที่เคยเป็นที่ยากลำบากก่อนหน้านี้

1.2 การส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบทได้ โดยการสร้างงานที่มีความยืดหยุ่นสูงและสร้างรายได้ให้กับชุมชนชนบท ซึ่งช่วยลดอัตราออกจากงานและส่งเสริมความเจริญของชุมชนได้

1.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao อาจมีผลกระทบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชนบท โดยเช่นการปรับปรุงระบบการขนส่งและโลจิสติก ในพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า

1.4 ส่งเสริมการเจริญเติบโตของธุรกิจ: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ช่วยส่งเสริมธุรกิจที่อยู่ในชนบทให้เจริญเติบโตได้ โดยเพิ่มโอกาสในการตลาดสินค้าและบริการของศูนย์พาณิชย์ชุมชน ทำให้ธุรกิจชนบทสามารถเข้าถึงลูกค้าออนไลน์ได้มากขึ้น และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนชนบทอย่างสม่ำเสมอ

1.5 สนับสนุนระบบการจัดส่งสินค้าในชนบท: โดยการลงทุนในโครงสร้าง โลจิสติก ทางชนบท บริษัท Taobao ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในชนบท ทำให้สินค้าถูกส่งมอบถึงลูกค้าในชนบทได้รวดเร็วและมีความเสถียรมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ชนบทมีการเชื่อมโยงกับตลาดทั้งในและนอกเขตพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.6 ส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ยั่งยืนในชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao ช่วยสร้างงานที่มีคุณภาพให้กับชุมชนชนบท ทำให้คนในชนบทมีโอกาสทำงาน

ตารางที่ 4 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ

คำหลัก	ระดับผู้ให้สัมภาษณ์ที่ พูดถึงคำหลัก				สรุป
	11	16	17	18	
- การสร้างโอกาสในการตลาด	11	16	17	18	การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao มีประโยชน์ต่อ การพัฒนาชนบท
- การส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบท	12	13	16	19	
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	12	13	15	19	
- ส่งเสริมการเจริญเติบโตของธุรกิจชนบท	14	16	18	20	
- สนับสนุนระบบการจัดส่งสินค้าในชนบท	13	15	17	19	
- ส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ยั่งยืนในชนบท	13	14	16	18	

2. ท่านคิดว่าการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC มีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เขต EEC อย่างไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานบริษัท Taobao สรุปได้ว่าการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC มีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เขต EEC ดังนี้

2.1 การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า: Taobao เป็นแพลตฟอร์มการค้าออนไลน์ที่มีประสิทธิภาพและมีระบบการจัดส่งที่มีความเชี่ยวชาญ การลงทุนของ Taobao ในด้าน โลจิสติก ทางชนบทอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในพื้นที่เขต EEC โดยลดระยะเวลาในการจัดส่ง และเพิ่มความรวดเร็วในการส่งสินค้าถึงลูกค้า

2.2 สนับสนุนการค้าออนไลน์และธุรกิจออนไลน์: การลงทุนของ Taobao ในพื้นที่เขต EEC สามารถสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจออนไลน์และการค้าออนไลน์ในพื้นที่ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติก และการสร้างระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพสูงซึ่งสามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตของธุรกิจออนไลน์ในพื้นที่เขต EEC

2.3 สร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่: การลงทุนของ Taobao อาจสร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่เขต EEC โดยตรง

ตารางที่ 5 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ

คำหลัก	ระดับผู้ให้สัมภาษณ์ที่พูดถึงคำหลัก				สรุป
	11	14	17	20	
การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า	11	14	17	20	การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC มีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เขตEEC
สนับสนุนการค้าออนไลน์และธุรกิจออนไลน์	12	13	15	18	
สร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่	13	16	19	20	

3. ในการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao มีหน้าที่อะไรบ้าง ต้องปฏิบัติอย่างไร

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานบริษัท Taobao สรุปได้ว่าการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao มีหน้าที่ ดังนี้

3.1 วางแผนและออกแบบโครงสร้าง โลจิสติก ทางชนบท: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao เริ่มต้นด้วยการวางแผนและออกแบบ โครงสร้างที่เหมาะสมสำหรับการจัดส่งสินค้าในพื้นที่ที่ต้องการ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและการวางแผนเส้นทางขนส่ง และพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เขต EEC

3.2 การจัดหาและบริหารจัดการทรัพยากร: Taobao ต้องพิจารณาและจัดหาทรัพยากรที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินกิจกรรม โลจิสติก ทางชนบท เช่น พื้นที่ที่เกี่ยวข้อง รถขนส่ง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการจัดส่ง

3.3 ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่ง: Taobao ต้องสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่งที่มีความเชี่ยวชาญในด้าน โลจิสติก ทางชนบท เพื่อให้มีระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

3.4 การบริหารจัดการความเสี่ยง: Taobao ต้องพิจารณาและบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

ตารางที่ 6 การวิเคราะห์คำหลักเพื่อจัดกลุ่มคำ

คำหลัก	ระดับผู้ให้สัมภาษณ์ที่พูดถึงคำหลัก				สรุป
	11	13	15	17	
- วางแผนและ ออกแบบ โครงสร้างโลจิสติก ทางชนบท	11	13	15	17	หน้าที่ในการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนของบริษัท Taobao
- การจัดหาและ บริหารจัดการ ทรัพยากร	13	16	18	20	
- ความร่วมมือกับ พันธมิตรและ บริษัทค้าส่ง	12	14	17	19	
- การบริหาร จัดการความเสี่ยง	12	15	16	20	

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีน

1. ท่านทำธุรกิจเกี่ยวกับไหน มีการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นเท่าไร

ตารางที่ 7 จำนวนการจ้างงานในพื้นที่

พื้นที่ในการทำธุรกิจ	จำนวนการจ้างงาน (คน)
ตำบลป่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัด ชลบุรี	5
ตำบลหนองอิรุร อำเภอบ้านบึง จังหวัด ชลบุรี	8
ตำบลพนมสารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	6
มณฑลทางโจว เมืองเจ้อเจียง	64



## 2. สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร? ต้นทุนประมาณเท่าไร?

ตารางที่ 8 รายได้และต้นทุนในพื้นที่

พื้นที่ในการ ทำธุรกิจ	ตำบลบ่อ วิน อำเภอ ศรีราชา จังหวัด ชลบุรี	ตำบล หนองอิรุร อำเภอบ้าน บึง จังหวัด ชลบุรี	ตำบลพนม สารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	มณฑลหาง โจว เมือง เจ้อเจียง	มณฑลหาง โจว เมือง เจ้อเจียง	มณฑลหาง โจว เมือง เจ้อเจียง
รายได้	46,000	90,000	65,000	150,000	210,000	450,000
ต้นทุน	20,000	32,000	26,000	51,000	56,000	98,000

### 3. ในด้านโลจิสติก เจอปัญหาอะไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้ประกอบการสายย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีน สรุปได้ว่า ในด้าน โลจิสติก เจอปัญหา ดังนี้

3.1 การขนส่งในทางกลับกัน: ในบางครั้ง การขนส่งสินค้าจากพื้นที่ชนบทกลับสู่เมืองหรือศูนย์การค้าในพื้นที่ใหญ่อาจมีความยากลำบาก โดยเฉพาะในการส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือน้ำหนักมาก เนื่องจากสภาพถนนและเส้นทางในชนบทอาจไม่เหมาะสมสำหรับรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่ อาจทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการขนส่ง

3.2 ความเสี่ยงในการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า: การขนส่งสินค้าในที่ที่มีสภาพถนนและการขนส่งที่อุปสรรคมาก อาจทำให้สินค้าเสียหายหรือสูญหายได้ง่าย อย่างเช่นการสูญเสียน้ำหนักจากการกระแทกหรือสินค้าที่เปื่อยขึ้นจากสภาพอากาศและสภาพแวดล้อม

3.3 ขาดแคลนบริการขนส่ง: ในบางพื้นที่ชนบทอาจขาดแคลนบริการขนส่งที่มีความเชี่ยวชาญในการดูแลและจัดการ โลจิสติก ในบริเวณนั้น อาจเป็นเรื่องที่ยากต่อการค้นหาบริการขนส่งที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม

3.4 สภาพถนนและสภาพอากาศ: สภาพถนนที่ไม่ดีหรือสภาพอากาศที่แปรปรวนอาจมีผลต่อเวลาในการขนส่งสินค้า อาจมีความล่าช้าในการส่งสินค้าหรือความไม่เสถียรในการดำเนินงาน

3.5 การจัดการสต็อกสินค้า: การจัดการสต็อกสินค้าในพื้นที่ชนบทอาจเป็นภาระที่ยากลำบาก เนื่องจากความจำเป็นในการรักษาสต็อกสินค้าในสถานที่ที่ไม่มีทรัพยากรหรือสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกเพียงพอ อาจมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างโรงเก็บของเพิ่มเติมหรือใช้บริการพาณิชย์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง

3.6 ความล่าช้าในการส่งสินค้า: การล่าช้าในการส่งสินค้าอาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่แปร อุบัติเหตุในการขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับการสินค้า เป็นต้น การล่าช้าในการส่งสินค้าอาจทำให้ลูกค้าพึงพิงที่ไวใจบริษัทและนำไปสู่ความไม่พอใจ

3.7 สูญเสียและเสียหายของสินค้า: การสูญเสียและเสียหายของสินค้าเป็นปัญหาที่สำคัญในด้าน โลจิสติก อาจเกิดขึ้นในกระบวนการขนส่งที่หลากหลาย เช่น การโหลด-ขนถ่าย-โหลดสินค้า เกิดความเสียหายเนื่องจากการจับกุมที่ไม่ถูกต้อง การโคลนเสียหาย เป็นต้น

3.8 การจัดการสินค้าและสต็อก: ปัญหาในการจัดการสินค้าและสต็อกอาจทำให้เกิดความสับสนในกระบวนการ โลจิสติก ทำให้สินค้าเสียหาย สูญหาย หรือมีสต็อกที่ไม่เพียงพอ ทำให้บริษัทต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหา

3.9 ปัญหาในกระบวนการทางศุลกากร: ในกรณีที่การส่งสินค้าข้ามแดนชายแดนหรือข้ามชายทะเล อาจเกิดปัญหาทางศุลกากร เช่น การตรวจสอบเอกสาร การชำระ หรือการยึดของ ซึ่งอาจส่งผลให้การส่งสินค้าล่าช้าหรือเสียหาย

#### **ตอนที่ 4 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao**

##### **1. ท่านได้เจอปัญหาอะไรบ้างในการส่งของเข้าสู่ชนบท**

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao สรุปได้ว่า

1.1 ความยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่: บางพื้นที่ชนบทอาจมีสภาพภูมิประเทศที่ยากลำบาก เช่น ภูเขา ป่า และที่รกร้าง ซึ่งอาจทำให้การเข้าถึงและการส่งของเข้าสู่พื้นที่นั้นมีความยากลำบากมากขึ้น

1.2 การขนส่งทางท้องถนนที่ยากลำบาก: ถนนในพื้นที่ชนบทบางแห่งอาจไม่ค่อยเป็นระเบียบ และมีความยากในการขับรถ อุปสรรคเช่น ถนนลาดชัน ทางเลี้ยวที่ไม่เป็นเส้นตรง หรือถนนที่แคบและมีรอยโค้งมาก อาจทำให้การขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่ชนบทมีความยากลำบาก

1.3 ระยะทางการขนส่งที่ไกล: บางพื้นที่ชนบทมีระยะทางการขนส่งที่ไกลจากศูนย์กลาง เมืองหรือศูนย์กลางการค้า ซึ่งอาจเพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเพิ่มเวลาในการส่งของ ทำให้การส่งของเข้าสู่ชนบทมีความล่าช้า

1.4 สภาพอุตสาหกรรมขนส่งที่ยังไม่ครอบคลุม: บางพื้นที่ชนบทอาจยังขาดแคลนสถานที่เก็บเกี่ยวหรือศูนย์ขนส่งสินค้าที่มีความพร้อมในการรับส่งของ ทำให้การจัดส่งและการจัดการโลจิสติกส์ สำหรับพื้นที่

2. พัสดุที่ท่านได้ส่งไปให้ลูกค้ามีจำนวนเท่าไรต่อเดือน แล้วมีจำนวนเท่าไรที่เป็นพัสดุของบริษัท Taobao

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao สรุปได้ว่า

	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9
พัสดุทั้งหมด ต่อเดือน	15000	13000	24000	17000	18000	28000	12000	20000	11000
พัสดุของ บริษัท Taobao	4500	3000	9000	5000	5400	1000	2800	3600	2800

3. ท่านคิดว่าการลงทุนด้าน โลจิสติกส์ ทางชนบทมีประโยชน์อย่างไรบ้างสำหรับบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

จากการสัมภาษณ์กลุ่มพนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao สรุปได้ว่าการลงทุนด้าน โลจิสติกส์ ทางชนบทมีประโยชน์ดังนี้

3.1 การเพิ่มโอกาสในการขยายตลาด: การลงทุนใน โลจิสติกส์ ทางชนบทช่วยเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดของบริษัทขนส่ง โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่ยังไม่เคยเข้าถึงหรือมีการบริการขนส่งที่จำกัด การสามารถให้บริการส่งสินค้าไปถึงลูกค้าในพื้นที่ชนบทช่วยเพิ่มกำไรและตลาดใหม่ให้กับบริษัทขนส่งได้

3.2 การเสริมสร้างความไว้วางใจจากลูกค้า: การมีการบริการส่งสินค้าที่มีความรวดเร็วและประสิทธิภาพในพื้นที่ชนบทช่วยเสริมสร้างความไว้วางใจจากลูกค้า ลูกค้าจะมีความพึงพอใจต่อบริการของบริษัทขนส่งและอาจกลายเป็นลูกค้าประจำที่ให้รายได้ต่อไป

3.3 การเพิ่มความสามารถในการจัดส่ง: การลงทุนใน โลจิสติกส์ ทางชนบทช่วยเพิ่มความสามารถในการจัดส่งสินค้าให้กับบริษัทขนส่ง โดยมีความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าในการส่งสินค้าที่มีความหนักหน่วงหนักแน่น และสามารถจัดส่งในระยะเวลาที่รวดเร็วได้

3.4 ส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจ: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยให้บริษัท ขนส่งสามารถขยายธุรกิจและเสริมสร้างตลาดในพื้นที่ที่มีออกฤทธิ์ โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่ ความต้องการในการขนส่งสูงขึ้น ทำให้บริษัทมีโอกาสเพิ่มรายได้และส่งเสริมให้เกิดการเติบโตทาง ธุรกิจอย่างยั่งยืน

3.5 ลดต้นทุนในกระบวนการ: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วยลดต้นทุนใน กระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่รากฐานทางการขนส่งยาก และความเสี่ยงที่สูงในกระบวนการต่าง ๆ ลดลง ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางการเงินให้กับ บริษัท

3.6 พัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัท ขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก พัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยกระตุ้น ให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก ในการจัดการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามความ ต้องการของลูกค้า ทำให้บริษัทมีความได้เปรียบในการแข่งขันและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า

3.7 สร้างความเชื่อมั่นในการซื้อขาย: การมีระบบ โลจิสติก ทางชนบทที่มี ประสิทธิภาพช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้า โดยที่สินค้าที่ส่งถึงมือลูกค้าในระยะเวลาที่ เหมาะสมและสินค้าไม่เสียหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่ง ซึ่งช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและ สร้างความเชื่อมั่นให้กับบริษัท

3.8 การเสริมสร้างฐานลูกค้า: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วยเสริมสร้างฐาน ลูกค้าของบริษัทขนส่ง โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่มีการเติบโตของธุรกิจออนไลน์อย่าง Taobao ซึ่ง จะมีผลให้บริษัทขนส่งมีโอกาสในการได้รับงานส่งสินค้าจากลูกค้าในพื้นที่นั้น ๆ โดยตรง

3.9 การขยายตลาด: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วยให้บริษัทขนส่งสามารถ ขยายตลาดการบริการของพวกเขาไปยังพื้นที่ชนบทที่มีศักยภาพในการเติบโต ทำให้พวกเขา สามารถเข้าถึงลูกค้าใหม่และต้องการการขนส่งในพื้นที่เหล่านั้นได้

3.10 ลดต้นทุนการขนส่ง: โลจิสติก ทางชนบทมีความสามารถในการลดต้นทุนการ ขนส่ง เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นกว่าการขนส่งในเขตเมือง นอกจากนี้ยังมีความเร็วในการส่งสินค้าที่ มากขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเผชิญกับการจราจรที่แออัดในพื้นที่เมือง

ตอนที่ 5 ความคิดเห็นผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ของผู้บริโภคของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

1. กลุ่มผู้บริโภคที่เป็นร้านค้าที่ขายของผ่าน Taobao

1.1 ท่านทำธุรกิจเกี่ยวกับอะไร

ผลไม้สดตามฤดูกาล ผลไม้อบแห้ง ทูเรียนแช่แข็ง เครื่องปรุงรส ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน ผลิตภัณฑ์อาหาร

1.2 ท่านขายของเกี่ยวกับอะไรบ้าง เป็นผลิตภัณฑ์ประเภทไหน ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร หรือผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม

1.3 ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร ได้แก่ ผลไม้สดตามฤดูกาล ผลไม้อบแห้ง ทูเรียนแช่แข็ง และเครื่องปรุงรส

1.4 ผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้านผลิตภัณฑ์อาหาร

1.4.1 สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าประเภทไหน ขายดีและเป็นที่ยอมรับในตลาด

ผลิตภัณฑ์	ผลไม้สดตามฤดูกาล	ผลไม้อบแห้ง	ทูเรียนแช่แข็ง	เครื่องปรุงรส	ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน	ผลิตภัณฑ์อาหาร
รายได้ต่อเดือน	370,000	15,000	980,000	19,000	60,000	550,000
สินค้าที่ขายดี	ทูเรียนมังคุด มะม่วงมะพร้าว ลำไย	ทูเรียนมะม่วง กล้วย ขนุน	ทูเรียนแช่แข็ง	ผงปรุงรส อาหารรสหมู น้ำปลา ต้มยำก้อน สมุนไพร ผงมามา	กล่องเก็บของ ชั้นวางของ ไม้ถูพื้น ขวดใส่เครื่องปรุง ถังขยะ	หมอน ยางพารา ที่นอน ยางพารา

1.5 การส่งสินค้าไปถึงมือลูกค้าต้องใช้เวลาานแค่ไหน ต้นทุนการส่งของประมาณเท่าไร

1.5.1 สำหรับเวลาในการส่งสินค้า มีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานที่ต้นทางและปลายทาง ระยะทางที่ใกล้และมีการเชื่อมโยงคมนาคมที่ดีอาจใช้เวลาส่งสินค้าเพียงไม่กี่วัน

หรือหลายสัปดาห์ ในทางกลับกัน ระยะทางที่ไกลและมีสถานการณ์คมนาคมที่ท้าทายอาจใช้เวลาส่งสินค้านานขึ้น เช่น สินค้าที่ต้องส่งไปยังพื้นที่ชนบทหรือที่ยากต่อการเข้าถึง อาจใช้เวลาส่งสินค้าสักกระยะหนึ่ง

1.5.2 สำหรับต้นทุนการส่งของ จะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น น้ำหนักและขนาดของสินค้า ระยะทางในการส่ง วิธีการจัดส่งที่ใช้ ค่าบริการจัดส่ง และบริการเพิ่มเติมที่ลูกค้าเลือกใช้ เพื่อการจัดส่งที่เร็วและปลอดภัยมากขึ้น ส่วนต้นทุนการส่งของบางรายการอาจถูกนำเข้าสู่ราคาสินค้าโดยตรง ซึ่งอาจมีผลต่อราคาสินค้าที่ลูกค้าต้องจ่าย

## 2. กลุ่มผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่าน Taobao

### 2.1 ของที่ท่านได้สั่งซื้อผ่าน Taobao มีอะไรบ้าง

2.1.1 ของใช้ที่บ้าน เครื่องสำอาง ของตกแต่งบ้าน เสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อาหารและเครื่องดื่ม สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม

### 2.2 ท่านคิดว่าการสั่งซื้อของผ่าน Taobao มีข้อดีและข้อเสียต่อผู้บริโภคอย่างไรบ้าง

1. ราคาลด: สินค้าที่ขายใน Taobao มักมีราคาที่เป็นกลางถูกกว่าร้านค้านอื่น ๆ จำนวนมาก เนื่องจากมีการตัดต่อราคาและโปรโมชั่นต่าง ๆ ที่น่าสนใจ
2. ความหลากหลายของสินค้า: Taobao เป็นตลาดออนไลน์ที่มีสินค้าในหลากหลายประเภท สามารถหาสินค้าที่ต้องการได้อย่างง่ายดาย ไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้า, รองเท้า, เครื่องใช้ในครัว, เครื่องใช้ในบ้าน, อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอื่น ๆ
3. ความสะดวกสบาย: การสั่งซื้อผ่าน Taobao ทำได้ทุกที่ที่มีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต ไม่ว่าจะเป็นผ่านคอมพิวเตอร์, โทรศัพท์มือถือ, หรือแท็บเล็ต นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชัน Taobao ที่สะดวกและใช้งานง่าย
4. การรับประกันคุณภาพสินค้า: Taobao มีระบบการตรวจสอบคุณภาพสินค้าที่ขาย รวมถึงคะแนนและความคิดเห็นจากผู้ใช้งานที่เคยซื้อสินค้าเดียวกัน จึงช่วยให้ผู้บริโภคมั่นใจในคุณภาพของสินค้าที่จะซื้อ

### ข้อเสีย

1. ความเชื่อถือในความปลอดภัย: ในบางกรณี การสั่งซื้อผ่าน Taobao อาจเกิดความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการชำระเงินและการส่งสินค้า อาจมีความเสี่ยงในเรื่องข้อมูลส่วนตัวและการซื้อขายที่ไม่เป็นธรรมดา
2. ความยุ่งยากในการติดต่อ: ในบางกรณี การติดต่อกับผู้ขายหรือการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอาจมีความยุ่งยาก เนื่องจากมีการสื่อสารผ่านภาษาต่างประเทศ และระยะทางที่ไกล

3. ความล่าช้าในการจัดส่ง: การจัดส่งสินค้าจาก Taobao อาจใช้เวลานานกว่าที่คาดคิด โดยเฉพาะในกรณีที่สินค้าต้องผ่านกระบวนการส่งของระหว่างประเทศ

4. ความสับสนในการเลือกซื้อ: จำนวนสินค้าที่มีใน Taobao มากมายทำให้ผู้บริโภค อาจมีความสับสนในการเลือกซื้อ โดยเฉพาะเมื่อไม่มีข้อมูลหรือรีวิวที่เพียงพอเกี่ยวกับสินค้าที่ต้องการ

5. ความขัดแย้งในเรื่องสินค้าปลอมและลิขสิทธิ์: เนื่องจาก Taobao เป็นตลาดออนไลน์ที่ใหญ่มาก อาจมีการขายสินค้าปลอมหรือละเมิดลิขสิทธิ์ในบางกรณี

2.3 ท่านรู้ถึงสิ่งที่ซื้อของผ่าน Taobao ควรปรับปรุงด้านไหนบ้าง

จากการสัมภาษณ์กลุ่มผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่าน Taobao ควรปรับปรุง ดังนี้

2.3.1 ปรับปรุงความปลอดภัย: ส่งเสริมความมั่นใจและความเชื่อถือให้กับผู้ใช้งาน โดยการเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยในการชำระเงินและการส่งสินค้า เช่น การใช้ระบบการชำระเงินที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และการส่งสินค้าที่มีการติดตามและการยืนยันการส่งของ

2.3.2 ปรับปรุงประสบการณ์ในการเลือกซื้อ: พัฒนาการค้นหาและการจัดเรียงผลลัพธ์การค้นหาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้ผู้ใช้งานสามารถค้นหาและเลือกซื้อสินค้าได้อย่างง่ายดายและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

2.3.3 พัฒนาการติดต่อและบริการลูกค้า: พัฒนาระบบการติดต่อระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ ทำให้ผู้ใช้งานสามารถติดต่อสอบถามหรือแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาบริการลูกค้าให้มีความคุ้มค่าและเป็นกันเอง

2.3.4 เวลาการจัดส่ง: ปรับปรุงกระบวนการจัดส่งเพื่อลดเวลาในการส่งสินค้าถึงผู้ใช้งาน สามารถพิจารณาค้นหาวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การใช้บริการจัดส่งทางอากาศหรือบริการขนส่งที่มีการติดตามและบริการด่วน

2.3.5 ความมั่นใจในการจัดส่ง: ส่งเสริมความน่าเชื่อถือในการจัดส่งสินค้า โดยการเพิ่มการตรวจสอบและการยืนยันการส่งของที่แม่นยำ นอกจากนี้ยังสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับการติดตามสถานะของสินค้าให้กับผู้ใช้งาน เช่น เลขพัสดุ เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถตรวจสอบได้ด้วยตนเอง

2.3.6 บริการคืนสินค้า: พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการคืนสินค้าให้ง่ายและสะดวกสบายกับผู้ใช้งาน โดยมีนโยบายการคืนสินค้าที่ชัดเจน และมีระบบที่ทำให้ผู้ใช้งานสามารถขอคืนสินค้าและรับเงินคืนได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย

2.3.7 ค่าขนส่งที่เหมาะสม: พิจารณาปรับปรุงระบบการคำนวณค่าขนส่งให้มีความเหมาะสมและยุติธรรมกับผู้ใช้งาน

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง การศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยมีวัตถุประสงค์ การวิจัยเรื่องการศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC โดยมีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC 2) เพื่อรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC 3) เพื่อลดต้นทุนและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติกของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท กลุ่มตัวอย่างในการสัมภาษณ์ได้แก่ พนักงานบริษัท Taobao ผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ร้านค้าที่ขายของผ่านบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ประเทศจีน พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao และนำมาเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับหัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะ

#### สรุปผลการวิจัย

##### 1. ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต

##### EEC

จากผลจากวิจัย พบว่า ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC เป็นการสร้างโอกาสในการตลาด: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao สามารถช่วยเปิดโอกาสให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นในชนบท ซึ่งมีโอกาสทำธุรกิจออนไลน์และจำหน่ายสินค้าได้ถึงตลาดกว้างขึ้น โดยเปิดประตูให้กับผู้ประกอบการชนบทมีโอกาสเข้าถึงลูกค้าในพื้นที่ที่เคยเป็นที่ยากลำบากก่อนหน้านี้ ส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบทได้ โดยการสร้างงานที่มีความยืดหยุ่นสูงและสร้างรายได้ให้กับชุมชนชนบท ซึ่งช่วยลดอัตราออกจากงานและส่งเสริมความเจริญของชุมชนได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ



Taobao อาจมีผลกระทบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชนบท โดยเช่น การปรับปรุงระบบการขนส่งและโลจิสติก ในพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า ส่งเสริมการเจริญเติบโตของธุรกิจชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ช่วยส่งเสริมธุรกิจที่อยู่ในชนบทให้เจริญเติบโตได้ โดยเพิ่มโอกาสในการตลาดสินค้าและบริการของศูนย์พาณิชย์ชุมชน ทำให้ธุรกิจชนบทสามารถเข้าถึงลูกค้าออนไลน์ได้มากขึ้น และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนชนบทอย่างสม่ำเสมอ สนับสนุนระบบการจัดส่งสินค้าในชนบท: โดยการลงทุนในโครงสร้าง โลจิสติก ทางชนบท บริษัท Taobao ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในชนบท ทำให้สินค้าถูกส่งมอบถึงลูกค้าในชนบทได้รวดเร็วและมีความเสถียรมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ชนบทมีการเชื่อมโยงกับตลาดทั้งในและนอกเขตพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ยั่งยืนในชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao ช่วยสร้างงานที่มีคุณภาพให้กับชุมชนชนบท ทำให้คนในชนบทมีโอกาสทำงานเพิ่มมากขึ้น

## 2. การรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเกษตรเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขต EEC

จากผลจากวิจัย พบว่า การรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเกษตรเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออกจากบ้านในพื้นที่เขต EEC เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า: Taobao เป็นแพลตฟอร์มการค้าออนไลน์ที่มีประสบการณ์และมีระบบการจัดส่งที่มีความเชี่ยวชาญการลงทุนของ Taobao ในด้าน โลจิสติก ทางชนบทอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าเกษตรในพื้นที่เขต EEC เข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยลดระยะเวลาทางการขนส่ง ลดเวลาในการจัดส่ง และเพิ่มความรวดเร็วในการส่งสินค้าถึงลูกค้า และสนับสนุนการค้าออนไลน์และธุรกิจออนไลน์: การลงทุนของ Taobao ในพื้นที่เขต EEC สามารถสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจออนไลน์และการค้าออนไลน์ในพื้นที่ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติก และการสร้างระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตของธุรกิจออนไลน์ในพื้นที่เขต EEC ตลอดจนเป็นการสร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่: การลงทุนของ Taobao อาจสร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่เขต EEC โดยตรง

## 3. การลดต้นทุนด้านและลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติก ของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท

จากผลจากวิจัย พบว่า การลดต้นทุนด้านการผลิตสินค้าเชิงเกษตรและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติก ของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท ควรลดต้นทุนในกระบวนการ: การลงทุนในโลจิสติก ทางชนบทช่วยลดต้นทุนในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่รากฐานทางการขนส่งยากและความเสี่ยงที่สูงสูญเสียในกระบวนการต่าง ๆ ลดลง ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางการเงินให้กับบริษัท และพัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทาง

ชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก พัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก ในการจัดการขนส่งให้มี ประสิทธิภาพและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ทำให้บริษัทมีความได้เปรียบในการแข่งขัน และสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ทำการขยายตลาด: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วย ให้บริษัทขนส่งสามารถขยายตลาดการบริการของพวกเขาไปยังพื้นที่ชนบทที่มีศักยภาพในการ เติบโต ทำให้พวกเขาสามารถเข้าถึงลูกค้าใหม่และต้องการการขนส่งในพื้นที่เหล่านั้นได้ และลด ต้นทุนการขนส่ง: โลจิสติก ทางชนบทมีความสามารถในการลดต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากมี ระยะทางที่สั้นกว่าการขนส่งในเขตเมือง นอกจากนี้ยังมีความเร็วในการส่งสินค้าเชิงเกษตรที่มาก ขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเผชิญกับการจราจรที่แออัดในพื้นที่เมือง

### อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่ เขต EEC สามารถอภิปรายผลที่ได้จากการศึกษาตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

1. ผลกระทบของการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC เป็นการสร้างโอกาสในการตลาด: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao สามารถ ช่วยเปิดโอกาสให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นในชนบท ซึ่งมีโอกาสทำธุรกิจออนไลน์และจำหน่าย สินค้าได้ถึงตลาดกว้างขึ้น โดยเปิดประตูให้กับผู้ประกอบการชนบทมีโอกาสเข้าถึงลูกค้าในพื้นที่ที่ เคยเป็นที่ยากลำบากก่อนหน้านี้ ส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบท ของ Taobao สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบทได้ โดยการสร้างงานที่มีความยืดหยุ่นสูงและสร้าง รายได้ให้กับชุมชนชนบท ซึ่งช่วยลดอัตราออกจากงานและส่งเสริมความเจริญของชุมชนได้ และ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของ Taobao อาจมีผลกระทบใน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชนบท โดยเช่นการปรับปรุงระบบการขนส่งและ โลจิสติก ในพื้นที่ ชนบท เพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า ส่งเสริมการเจริญเติบโตของธุรกิจ ใน ชนบท: การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ช่วยส่งเสริมธุรกิจที่อยู่ในชนบทให้ เจริญเติบโตได้ โดยเพิ่มโอกาสในการตลาดสินค้าและบริการของศูนย์พาณิชย์ชุมชน ทำให้ธุรกิจ ชนบทสามารถเข้าถึงลูกค้าออนไลน์ได้มากขึ้น และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนชนบทอย่างสม่ำเสมอ สันับสนุนระบบการจัดส่งสินค้าในชนบท: โดยการลงทุนในโครงสร้าง โลจิสติก ทางชนบท บริษัท Taobao ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในชนบท ทำให้สินค้าถูกส่งมอบถึงลูกค้าใน ชนบทได้รวดเร็วและมีความเสถียรมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ชนบทมีการเชื่อมโยงกับตลาดทั้งในและ นอกเขตพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ยั่งยืนในชนบท: การลงทุนด้าน โล

จิตติค ทางชนบทของ Taobao ช่วยสร้างงานที่มีคุณภาพให้กับชุมชนชนบท ทำให้คนในชนบทมี โอกาสทำงานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของไชยยศ ไชยมั่นคง และมยุรพันธุ์ ไชยมั่นคง (2550) ได้ให้ความหมาย โลจิสติก หมายถึง กระบวนการวางแผน การลงมือทำ และการควบคุมที่มี ประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประหยัดต้นทุน รวมไปถึงการกระจายสินค้า การขนส่ง การคลังสินค้า การส่งมอบสินค้า ทั้งนี้จุดมุ่งหมายสูงสุดคือ เพื่อตอบสนองให้ลูกค้าพอใจสูงสุดและ มีต้นทุนต่ำสุด

2. การพัฒนาระบบโลจิสติก ในด้านการจัดส่ง การเช็คข้อมูลออนไลน์และการใช้ ทรัพยากรมนุษย์ต้องพิจารณาและจัดหาทรัพยากรที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินกิจกรรม โลจิสติก ทางชนบท เช่น พื้นที่เก็บเกี่ยว รถขนส่ง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการจัดส่ง และสร้างความ ร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่งที่มีความเชี่ยวชาญในด้าน โลจิสติก ทางชนบท เพื่อให้มีระบบ การจัดส่งที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า ซึ่งสอดคล้องกับลิปดา ถนอมทรัพย์ (2550) ได้ศึกษา การ พัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก พบว่า การ เปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก จำแนกตามประเภท ของกิจการ ขนาดการลงทุน จำนวนพนักงานของกิจการพบว่า ในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน แต่การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็กจำแนกตาม จำนวนรถบรรทุกและจำนวนพนักงานขับรถ พบว่า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่รายด้านแตกต่างกันในด้านมุมมองการเรียนรู้และการเติบโต พบว่า ผู้ประกอบการ ให้ความสำคัญ ในด้านการขนส่ง และควรให้ความสำคัญกับการใช้ข้อมูลออนไลน์ โปรแกรมซอฟต์แวร์เพื่อการวางแผนเส้นทาง ขนส่ง มีระบบการนำเข้าและส่งออก และมีการออกแบบการดำเนินการจัดส่งสินค้า ที่ทำให้ เกิดความเสียหายต่อสินค้าน้อยที่สุด

2. การรองรับการลงทุนและการส่งเสริมสินค้าเกษตรเข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยไม่ต้องออก จากบ้านในพื้นที่เขต EEC เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า: Taobao เป็นแพลตฟอร์ม การค้าออนไลน์ที่มีประสิทธิภาพและมีระบบการจัดส่งที่มีความเชี่ยวชาญ การลงทุนของ Taobao ในด้าน โลจิสติก ทางชนบทอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าเกษตรในพื้นที่เขต EEC เข้าสู่ไปยังทั่วโลกโดยลดระยะทางการขนส่ง ลดเวลาในการจัดส่ง และเพิ่มความรวดเร็วในการส่ง สินค้าถึงลูกค้า และสนับสนุนการค้าออนไลน์และธุรกิจออนไลน์: การลงทุนของ Taobao ในพื้นที่ เขต EEC สามารถสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจออนไลน์และการค้าออนไลน์ในพื้นที่ โดยการ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้าน โลจิสติก และการสร้างระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตของธุรกิจออนไลน์ในพื้นที่เขต EEC ตลอดจนเป็น การสร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่: การลงทุนของ Taobao อาจสร้างงานและส่งเสริม

เศรษฐกิจในพื้นที่เขต EEC โดยตรง ซึ่งสอดคล้องกับลিপดา ถนนมทรัพย์ (2550) ได้ศึกษา การพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก พบว่า การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก จำแนกตามประเภทของกิจการ ขนาดการลงทุน จำนวนพนักงานของกิจการพบว่า ในภาพรวมและรายด้านไม่แตกต่างกัน แต่การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกและจำนวนพนักงานขับรถ พบว่า ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน แต่รายด้านแตกต่างกันในด้านมุมมองการเรียนรู้และการเติบโต พบว่า ผู้ประกอบการ ให้ความสำคัญ ในด้านการขนส่ง และควรให้ความสำคัญกับการใช้ข้อมูลออนไลน์โปรแกรมซอฟต์แวร์เพื่อการวางแผนเส้นทางขนส่ง มีระบบการนำเข้าและส่งออก และมีการออกแบบการดำเนินการจัดส่งสินค้า ที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าน้อยที่สุด ระบบการจัดส่งสินค้าที่ช่วยลดเวลาในการจัดส่ง ด้านการติดต่อสื่อสาร ที่มีระบบบริการลูกค้า ระบบสื่อสารข้อมูลไร้สาย มีระบบตรวจสอบการทำงานในท่าเรือ และมีระบบตรวจสอบความปลอดภัย เพื่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า

3. การลดต้นทุนด้านและลดค่าใช้จ่ายด้าน โลจิสติก ของประชากรที่อาศัยอยู่ในชนบท ควรลดต้นทุนในกระบวนการ: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วยลดต้นทุนในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่รากฐานทางการขนส่งยากและความเสี่ยงที่สูงสูญเสียในกระบวนการต่าง ๆ ลดลง ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางการเงินให้กับบริษัท และพัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก พัฒนาระบบ โลจิสติก : การลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบ โลจิสติก ในการจัดการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ทำให้บริษัทที่มีความได้เปรียบในการแข่งขันและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า ทำการขยายตลาด: การลงทุนใน โลจิสติก ทางชนบทช่วยให้บริษัทขนส่งสามารถขยายตลาดการบริการของพวกเขาไปยังพื้นที่ชนบทที่มีศักยภาพในการเติบโต ทำให้พวกเขาสามารถเข้าถึงลูกค้าใหม่และต้องการการขนส่งในพื้นที่เหล่านั้นได้ และลดต้นทุนการขนส่ง: โลจิสติก ทางชนบทที่มีความสามารถในการลดต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นกว่าการขนส่งในเขตเมือง นอกจากนี้ยังมีความเร็วในการส่งสินค้าเชิงเกษตรที่มากขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเผชิญกับการจราจรที่แออัดในพื้นที่เมือง ซึ่งสอดคล้องกับ รวมพล จันทศาสตร์ และอัคริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล (2557) ได้ศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกของไทยกรณีศึกษาผู้ประกอบการด้าน โลจิสติกที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 43.18 มีระดับการศึกษาปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.63 อยู่ในประเภทอุตสาหกรรม

ของยานยนต์และชิ้นส่วน คิดเป็นร้อยละ 31.81 ส่วนใหญ่พนักงานในองค์กรมีจำนวน 200 - 500 คน คิดเป็นร้อยละ 45.45 และ มูลค่าทุนจดทะเบียนไม่เกิน 50 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 50.00 ทั้งนี้ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกโดยรวมอยู่ในระดับมาก และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านต้นทุนขนส่งไทยเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และด้านต้นทุนคลังสินค้าและด้านต้นทุนบริหารจัดการเท่ากันตามลำดับ ในส่วนของการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกกับระดับประสิทธิผลของการจัดการด้านต้นทุน โลจิสติก โดยการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ พบว่าปัจจัยส่งผล ที่ส่งผลต่อต้นทุน โลจิสติกด้านต้นทุนขนส่ง ด้านต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ด้านต้นทุนคลังสินค้า และด้านต้นทุน สรุป การบริหารจัดการมีความสัมพันธ์ทางบวกกับประสิทธิผลของต้นทุน โลจิสติกของไทย การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งนี้

จากการศึกษาการศึกษาผลกระทบการลงทุนด้าน โลจิสติก ทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะการจัดการด้าน โลจิสติก ของบริษัท Taobao ดังนี้

1. การให้บริการลูกค้า โดยกิจการต้องเน้นการสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าด้วยการตอบสนองการขนส่ง หรือส่งมอบตามความต้องการของลูกค้า กิจการมีการให้คำแนะนำและตอบข้อสงสัยของลูกค้าก่อนและหลังการขาย ได้อย่างถูกต้อง มีการให้บริการขนส่งสินค้าที่มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้า กิจการมีพนักงานบริการที่ดี มีการทำงานที่รวดเร็ว และกระตือรือร้น มีการสร้างความน่าเชื่อถือ ความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการบริการ
2. การติดต่อสื่อสารทางด้าน โลจิสติก โดยกิจการมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลในองค์กร ฝ่ายผลิต ฝ่ายบัญชี ฝ่ายวัตถุประสงค์ ฝ่ายบริการลูกค้า และฝ่ายการตลาด ที่ชัดเจน กิจการมีการให้ข้อมูลการดำเนินงานที่เป็นลำดับขั้นตอนมีการแนะนำหรือมีการตอบข้อสงสัยข้อคำถามของลูกค้าหลังการขายและบริการ มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการในด้านข้อมูลข่าวสารและตรวจสอบตำแหน่งของสินค้าในระหว่างขนส่ง และกิจการมีการสื่อสารกับกลุ่มลูกค้าอย่างแม่นยำ
3. ควรมีการคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า โดยกิจการมีการเตรียมการในการจัดส่ง ในช่วงเวลาของลูกค้าต้องการตามที่กำหนด กิจการมีการรับรู้ข้อมูลความต้องการล่วงหน้าที่ถูกต้องชัดเจนในตัวสินค้าและบริการ และกิจการ มีการรับรู้การจัดการคำสั่งซื้อและจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้ทัน

4. การจัดโครงการการเตรียมความพร้อมและพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการประเมินตามหลักการบริหารงานคุณภาพของผู้ให้บริการ โลจิสติก และต้องมีการติดตาม ประเมินผลดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันมีหน่วยงานที่รับผิดชอบและดูแล คือ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กับกองโลจิสติก กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ให้การสนับสนุนและจัดฝึกอบรม ซึ่งควรเพิ่มระยะเวลาในกิจกรรม Workshop ให้ผู้เข้าร่วมอบรมได้แลกเปลี่ยนความรู้ซึ่งกันและกัน เพื่อได้เทคนิคในการปฏิบัติงานและวิธีแก้ปัญหาเฉพาะหน้าไปปรับใช้ให้เหมาะสมตามสถานการณ์

5. มีการสร้างแพลตฟอร์มกลางเป็นมาตรฐาน เป็นแบบฟอร์มและตัวอย่างจัดทำเอกสารระเบียบปฏิบัติงานในการวางแผนและควบคุมระบบให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเข้าสู่ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เพื่อสะดวกต่อการประเมินตนเอง ก่อนขอรับการตรวจประเมินจากภายนอก

6. มีการเสริมแรงด้วยการเสนอชื่องานบริการหรือมีการสร้างเครือข่ายงานของผู้ประกอบการรายย่อยให้ทั่วถึงกัน

7. มีนโยบายการสร้างเครือข่ายงานบริการ โลจิสติก โดยขอความร่วมมือจากผู้ให้บริการระดับที่ 3 ขึ้นไปหรือสถานประกอบการขนาดใหญ่ มีแผนทำงานหรือเป็นพันธมิตรร่วมกับกิจการขนาดกลางและขนาดย่อมเพื่อบริการให้แก่ลูกค้าได้ทั่วถึงทุกพื้นที่บริการ เนื่องด้วยกิจการที่อยู่ประจำพื้นที่ส่วนใหญ่มีทักษะประสบการณ์และความชำนาญในการให้บริการในระดับสูง

#### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาเกี่ยวกับการจัดการด้าน โลจิสติก ที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัท โลจิสติก ในด้านต่าง ๆ เช่น ด้านการกระจายสินค้า และด้านการลดต้นทุนการผลิต เป็นต้น

2. ควรศึกษาเกี่ยวกับการจัดการด้าน โลจิสติก ที่ส่งผลต่อการบริหารต้นทุนของผู้ประกอบการบริษัท โลจิสติก เพื่อจะได้เป็นแนวทางในการบริหารต้นทุนธุรกิจ โลจิสติก

## บรรณานุกรม

- กระทรวงอุตสาหกรรม. (2559). ยุทธศาสตร์การพัฒนอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579). กรุงเทพฯ: สำนักเศรษฐกิจอุตสาหกรรม.
- กฤษฎ์ นันทจิรพร. (2547). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการจัดการด้านโลจิสติกส์แบบ 3PL ตู 4PL ของบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์.
- เกียรติพงษ์ อุกมธนะชีระ. (2560). โลจิสติกส์ 4.0 (Logistics 4.0). วันที่ค้นข้อมูล 20 กันยายน 2561, เข้าถึงได้จาก <http://loklogistics.blogopot.com/2017/07/40-1logistic-40.html>
- ขัตติยา ไกรกาญจน์. (2558). แนวทางของอุตสาหกรรมในอนาคต. *Industry Focus*, 4(50), 6-7
- คงฤทธิ์ จันทร์ก. (2561). เอกสารบรรยายเรื่อง ความท้าทายผู้ประกอบการไทยกับ โลจิสติก 4.0. กรุงเทพฯ: สภา.
- คมสัน สุริยะ และศิริพร ศรีชูชาติ. (2550). การวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์สำหรับการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมและวิสาหกิจชุมชนในลำนา จังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- จตุรพร แก้วลอย และบัณฑิต ชัยวิชญชาติ. (2562). ผลกระทบของการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศของไทย. ใน การประชุมวิชาการเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ "GRADUATE SCHOOL MINI-CONFERENCE 2018" เข้าถึงได้จาก <file:///C:/Users/PH%20Sasuk1/Downloads/1408-2867-1-SM.pdf>
- ชลธิชา กิ่งจำปา และวีรวิษณุ เลิศไทยตระกูล. (2558). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการเลือกผู้ให้บริการรถขนส่งในเขตนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. การศึกษาเฉพาะบุคคลปริญญาโทบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- ฉาณพ สืบพิลา, ประภากร อุ่นอินทร์ และกิตติยา ปริญญาสุรเดช. (2565). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา. วารสารมหาวิทยาลัยปทุมธานี, 13(1).
- เด่นชัย มีเดชา, อติศักดิ์ จันทร์ประภาเลิศ และยอดย้ง ธนทวี. (2562). ผลกระทบระหว่างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศและผลิตภาพแรงงานในระดับบริษัทของประเทศไทย. ปรัชญาคุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการพัฒนาองค์การและการจัดการสมรรถนะของมนุษย์, วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2550). การจัดการ โลจิสติกส์. กรุงเทพฯ: เอ็กซ์เปอร์เน็ท.
- ธนกร เหมือนใจ. (2562). ปัจจัยและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของกระบวนการ

ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจไม้ดอกไม้ประดับในหมู่บ้านไม้ดอกไม้ประดับคลอง 15 จังหวัดนครนายก. การค้นคว้าอิสระบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ โลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.

ชนิด โสรรัตน์. (2554). การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2553/2554. เข้าถึงได้จาก <http://www.tanitsorat.com/view.php?id=439>

นิวัฒน์ วิจิตรกุลสวัสดิ์. (2561). การบริหารต้นทุนโลจิสติกส์กับผู้ประกอบการ SMEs ของไทย. วารสารวไลยอลงกรณ์ปริทัศน์ (มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์), 8(2), 197-213.

บุญชม ศรีสะอาด. (2556). การวิจัยเบื้องต้น (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: สุวีริยาสาส์น.

ไพบุลย์ รัตวัตร์. (2551). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาการจัดการด้านโลจิสติกส์แบบ 3PL สู่ 4PL ของบริษัทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ ในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, การจัดการ โลจิสติกส์, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.

รวมพล จันทศาสตร์ และอัสริยาภรณ์ สง่าอารีย์กุล. (2557). ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ของไทย กรณีศึกษา ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนกับสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์, 9(1).

รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ. (2552). การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีนเพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ลิปดา ถนอมทรัพย์. (2550). การพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพการขนส่งของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเหล็ก. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ, กลุ่มวิชาการจัดการโลจิสติกส์.

ศรีศรีนทร์ สุขสุทธิ, ณัฐชยาน์ อธิรัฐจิรัชย์, เอกนรี ทุมพล และศศิวิมล ว่องวิไล. (2565). การวิเคราะห์ต้นทุนด้านโลจิสติกส์สำหรับผู้ประกอบการกิจการขนส่งเอกชน กรณีศึกษา บริษัท ABC จำกัด. วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยเซาท์อีสต์ปางกอก, 7(1), 15-27.

ศุภวุฒิ พุททวงศ์. (2553). การลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยการปรับปรุงและบริหารจัดการรถเที่ยวกลับ กรณีศึกษา: โรงงานผลิตกระดาษภาควิชา. กรุงเทพฯ: การจัดการอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

สั่งของจากจีนกับ 8 เรื่องควรรู้ สำหรับนักพรีออเดอร์จีนมือใหม่. (2565). เข้าถึงได้จาก <https://taobaoland.com/>

สั่งของจากจีนมาขาย หรือมาใช้ ทำเองได้ง่าย ๆ ไม่วุ่นวาย ด้วย App เกาเป่า (Taobao). (2565). เข้าถึงได้จาก <https://droidsans.com/how-to-order-chinese-goods-via-taobao-app/>



- สิทธิ จิตติขานนท์. (2565). ผลกระทบจากการลงทุนโดยต่างชาติต่อระบบนิเวศและทัศนคติผู้ประกอบการ ในท้องถิ่นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. *วารสารเครือข่ายวิจัยประชาชน*, 4(2), 52-67.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2550). *แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554*. เข้าถึงได้จาก:  
<http://www.logistics.go.th>
- อริศรา พลวิจิตร และวาสนา ศิลปรุ่งธรรม. (2560). *ปัจจัยที่ส่งผลต่อต้นทุนทางธุรกิจของบริษัทโลจิสติกส์ในภาคกลางของประเทศไทย*. วิทยานิพนธ์ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี.
- อัจจิมา ศุภจริยาวัตร และสิทธิ จิตติขานนท์. (2562). *ทัศนคติและระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการท้องถิ่นที่เปลี่ยนแปลงจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ECC)*. ชลบุรี: คณะพาณิชยศาสตร์และบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- เอกวิชญ์ พรสิริพัชร และนิพัฏฐพงษ์ สนิทเหลือ. (2558). *ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุน โลจิสติกส์การขนส่ง โดยรถบรรทุกของผู้ประกอบการในจังหวัดสมุทรปราการ*. เข้าถึงได้จาก  
<http://www.svit.ac.th/wp-content/uploads/2015/09>
- Porter, M. E. (1985). *Competitive advantage*. New York: Free.
- Stock, J.R., & Lambert, D.M. (2001). *Strategic logistics management* (4<sup>th</sup> ed.). Boston, MA: McGraw-Hill-Irwin.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก  
แบบสัมภาษณ์



## วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha

University 169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอ

เมือง จังหวัดชลบุรี

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC  
แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วย  
ตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย

และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 อายุ
- 1.2 ระดับการศึกษา
- 1.3 สถานที่ที่อยู่

#### ส่วนที่ 2 แนวคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

##### พนักงานบริษัท Taobao

- 2.1 ท่านคิดว่าการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao มีประโยชน์ต่อการพัฒนาชนบทอย่างไรบ้าง
- 2.2 ท่านคิดว่าการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC มีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เขต EEC อย่างไรบ้าง
- 2.3 ในการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao มีหน้าที่อะไรบ้าง ต้องปฏิบัติอย่างไร

#### ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ประกอบการ

.....

.....

.....

.....

.....

.....



泰国东方大学商学院

春里府春武里市森素镇绑森海滩路 169 号

访问调查

该访问调查是调查人员作为工商管理硕士课程中的一部分而制定的，调查人员将收集有利于教育目的的信息，以便将其作为读研的指导方针。在调查问卷中，您填写的信息将会被保密，且不会公开提供信息人员的资料，更不会对您产生任何影响。在本次问卷调查中，希望获得您的配合，同时也感谢您这次的莅临。

论文名称：乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响

第一部分：基本信息

- 1.1 年龄
- 1.2 受教育程度
- 1.3 住址

第二部分：有关乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响的提问

淘宝的工作人员

- 2.1 您认为乡村淘宝在农村物流上的投资对农村的发展建设有什么作用？
- 2.2 您认为乡村淘宝在泰国东部经济走廊物流上的投资对东部经济走廊的发展有什么样的作用？
- 2.3 您认为淘宝公司在农村物流的投资中担任怎样的角色，应该怎样实施？

第三部分：被采访者附加的建议和意见

.....

.....

.....

.....



## วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha

University 169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 อายุ
- 1.2 ระดับการศึกษา
- 1.3 สถานที่ที่อยู่

#### ส่วนที่ 2 แนวคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

- 2.1 ท่านได้เจอปัญหาอะไรบ้างในการส่งของเข้าสู่ชนบท
- 2.2 พัสดุที่ท่านได้ส่งไปให้ลูกค้ามีจำนวนเท่าไรต่อเดือน แล้วมีจำนวนเท่าไรที่เป็นพัสดุของบริษัท Taobao
- 2.3 ท่านคิดว่าการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทมีประโยชน์อย่างไรบ้างสำหรับบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

#### ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ประกอบการ

.....

.....

.....

.....



泰国东方大学商学院

春里府春武里市森素镇绑森海滩路 169 号

访问调查

该访问调查是调查人员作为工商管理硕士课程中的一部分而制定的，调查人员将收集有利于教育目的的信息，以便将其作为读研的指导方针。在调查问卷中，您填写的信息将会被保密，且不会公开提供信息人员的资料，更不会对您产生任何影响。在本次问卷调查中，希望获得您的配合，同时也感谢您这次的莅临。

论文名称：乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响

第一部分：基本信息

- 1.1 年龄
- 1.2 受教育程度
- 1.3 住址

第二部分：有关乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响的提问

淘宝公司合作的物流公司的工作人员

- 2.1 您在派送快递到农村中遇到了什么问题？
- 2.2 您每个月给客户派送的快递有多少件？有多少是属于淘宝公司的？
- 2.3 您认为淘宝在农村物流上的投资对淘宝合作的物流公司有什么作用？

第三部分：被采访者附加的建议有意见

.....

.....

.....

.....

.....

.....



## วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha

University 169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอบางแสน

เมือง จังหวัดชลบุรี

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย

และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 อายุ
- 1.2 ระดับการศึกษา
- 1.3 สถานที่ที่อยู่

#### ส่วนที่ 2 แนวคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

ผู้บริโภคของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

- 2.1. ผู้บริโภคที่เป็นร้านค้าที่ขายของผ่าน Taobao
  - 2.1.1 ท่านทำธุรกิจเกี่ยวกับอะไร
  - 2.1.2 ท่านขายของเกี่ยวกับอะไรบ้าง เป็นผลิตภัณฑ์ประเภทไหน ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตรหรือผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม
  - 2.1.3 สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าประเภทไหนขายดีและเป็นที่ยอมรับในตลาด
  - 2.1.4 การส่งสินค้าไปถึงมือลูกค้าต้องใช้เวลานานแค่ไหน ต้นทุนการส่งของประมาณเท่าไร
- 2.2. ผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่าน Taobao
  - 2.2.1 ของท่านได้สั่งซื้อผ่าน Taobao มีอะไรบ้าง
  - 2.2.2 ท่านคิดว่า การสั่งซื้อของผ่าน Taobao มีข้อดีและข้อเสียต่อผู้บริโภคอย่างไรบ้าง
  - 2.2.3 ท่านรู้สึกสั่งซื้อของผ่าน Taobao ควรปรับปรุงด้านไหนบ้าง

#### ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ประกอบการ

.....

.....





泰国东方大学商学院

春里府春武里市森素镇绑森海滩路 169 号

### 访问调查

该访问调查是调查人员作为工商管理硕士课程中的一部分而制定的，调查人员将收集有利于教育目的的信息，以便将其作为读研的指导方针。在调查问卷中，您填写的信息将会被保密，且不会公开提供信息人员的资料，更不会对您产生任何影响。在本次问卷调查中，希望获得您的配合，同时也感谢您这次的莅临。

**论文名称：乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响**

#### 第一部分：基本信息

- 1.1 年龄
- 1.2 受教育程度
- 1.3 住址

#### 第二部分：有关乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响的提问

##### 在东部经济走廊的淘宝的消费者

##### 2.1. 在淘宝开店的消费者

- 2.1.1 您是做什么生意的？
- 2.1.2 您卖什么类型的产品？是属于工业产品还是农业产品？
- 2.1.3 您每个月的收入大概是多少？哪种类型的产品好卖？在市场上比较受欢迎？
- 2.1.4 您的产品派送到客户手中大概需要多少时间？产品的成本大概是多少？

##### 2.2. 在淘宝上购物的消费

- 2.2.1 您在淘宝上有买过什么产品吗？
- 2.2.2 您认为在淘宝上购买产品有什么好处和坏处呢？
- 2.2.3 您认为在淘宝上购物需要在哪些方面改善？

#### 第三部分：被采访者附加的建议和意见

.....

.....



## วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha

University 169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC แบบสัมภาษณ์ชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองในหลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

#### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

- 1.1 อายุ
- 1.2 ระดับการศึกษา
- 1.3 สถานที่ที่อยู่

#### ส่วนที่ 2 แนวคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

2. ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางชนบทของบริษัท Taobao ในประเทศจีน
  - 2.1 ท่านทำธุรกิจเกี่ยวกับไหน มีภาระงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นเท่าไร
  - 2.2 ผลกระทบของท่านเป็นผลิตภัณฑ์เชิงเกษตรหรือผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม
  - 2.3 สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร ต้นทุนประมาณเท่าไร
  - 2.4 ในด้านโลจิสติกเจอปัญหาอะไรบ้าง

#### ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะและความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ประกอบการ

.....

.....

.....

.....

.....

.....



泰国东方大学商学院

春里府春武里市森素镇绑森海滩路 169 号

### 访问调查

该访问调查是调查人员作为工商管理硕士课程中的一部分而制定的，调查人员将收集有利于教育目的的信息，以便将其作为读研的指导方针。在调查问卷中，您填写的信息将会被保密，且不会公开提供信息人员的资料，更不会对您产生任何影响。在本次问卷调查中，希望获得您的配合，同时也感谢您这次的莅临。

论文名称：乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响

#### 第一部分：基本信息

- 1.1 年龄
- 1.2 受教育程度
- 1.3 住址

第二部分：有关乡村淘宝在农村物流上的投资对泰国东部经济走廊（EEC）的影响的提问

#### 在中国的乡村淘的门店店长

- 2.1 您在哪里做生意？当地的就业率有提高了多少？
- 2.2 您的产品是工业产品还是农业产品？
- 2.3 您的月收入大概是多少？每个月成本大概是多少？
- 2.4 您在物流方面遇见了什么问题？

#### 第三部分：被采访者附加的建议和意见

.....

.....

.....

.....

.....



103/60 Moo 10 Tambol Nongprue, Amphur Banglamung, Chonburi 20150, Thailand  
Tel: +66(0)87-275 9397, +66(0)89-095-9907, +66(0)33-115 780, Email: oneteam.managementandconsulting@gmail.com

**หนังสือรับรองการแปลภาษาต่างชาติ**  
**(Certificate of Foreign Language Translation)**

ถึง บุคลากร หรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาจริยธรรมในการดำเนินงานวิจัย  
วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา วิทยาเขตบางแสน จ.ชลบุรี

เอกสารฉบับนี้ถูกจัดทำขึ้น เพื่อเป็นการรับรอง ว่า บริษัท วันทีม โพรเจ็ค แมเนจเม้นท์ แอนด์ คอนซัลติง จำกัด ที่อยู่สำนักงาน 103/60 หมู่ที่ 10 ตำบล หนองปรือ อำเภอ บางละมุง จังหวัด ชลบุรี รหัสไปรษณีย์ 20150 เบอร์โทรศัพท์ต่อ: 033-115-780 อีเมลล์: oneteam.managementandconsulting@gmail.com ได้รับผิดชอบในการตรวจสอบการแปลภาษาในเอกสารแบบฟอร์มสัมภาษณ์ สำหรับใช้ในการเก็บข้อมูล โครงการวิจัย เรื่อง “ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในเขตพื้นที่ EEC” ของ Miss Rong Yang รหัส 61710023 นิสิตปริญญาโท สาขาวิชาการบริหารธุรกิจโลก วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ทั้งนี้ บริษัท วันทีม โพรเจ็ค แมเนจเม้นท์ แอนด์ คอนซัลติง จำกัด ขอรับรองว่า การแปลภาษาดังกล่าว มีความถูกต้องตามหลักไวยากรณ์ภาษาอังกฤษ และถูกต้อง ครบถ้วนตามเนื้อหาภาษาไทยของแบบฟอร์มต้นฉบับ

ขอแสดงความนับถือ



(.....*วันทีม โพรเจ็ค แมเนจเม้นท์ แอนด์ คอนซัลติง จำกัด*.....)

บริษัท วันทีม โพรเจ็ค แมเนจเม้นท์ แอนด์ คอนซัลติง จำกัด

22/09/2021



ภาคผนวก ข  
บันทึกผลการสัมภาษณ์



## วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Graduate school of Commerce Burapha University

169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี

### แบบสัมภาษณ์

เรื่อง ผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการเรียนวิชาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองใน

หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

ผู้ทำการวิจัยขอความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ด้วย

และขอขอบคุณท่านมา ณ โอกาสนี้

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

#### 1.1 อายุ

อายุ 26	อายุ 27	อายุ 28	อายุ 29	อายุ 30	อายุ 31	อายุ 32	อายุ 33	อายุ 34	อายุ 35
5 คน	7 คน	6 คน	8 คน	9 คน	10 คน	12 คน	14 คน	16 คน	13 คน

#### 1.2 ระดับการศึกษา

ม. 6	ปวส.	ปวช.	ป.ตรี	ป.โท	ป.เอก
17 คน	18 คน	12 คน	33 คน	15 คน	5 คน

#### 1.3 สถานที่ที่อยู่ เบอร์โทรศัพท์ เบอร์มือถือ

ตำบลบ่อวิน อำเภอศรีราชา จังหวัด ชลบุรี	ตำบลหนองอิรุณ อำเภอบ้านบึง จังหวัด ชลบุรี	ตำบลพนมสารคาม จังหวัด ระยอง	มณฑลทางใจ เมืองเจ็จเจียง	มณฑลทางใจ เมืองเจ็จเจียง	มณฑลทางใจ เมืองเจ็จเจียง
15 คน	20 คน	20 คน	10 คน	20 คน	15 คน

## 2.2 ผู้บริโภคที่สั่งซื้อของผ่าน Taobao

### 2.2.1 ของที่ท่านได้สั่งซื้อผ่าน Taobao มีอะไรบ้าง

ลำดับ	คำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์
คน	
1	ของใช้ที่บ้าน เครื่องสำอาง
2	เครื่องสำอาง รองเท้า กระเป๋า
3	ของใช้ที่บ้าน สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม
4	ของตกแต่งบ้าน เสื้อผ้า สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม
5	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ของตกแต่งบ้าน
6	อาหารและเครื่องดื่ม สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม
7	เครื่องสำอาง ของตกแต่งบ้าน เสื้อผ้า รองเท้า กระเป๋า
8	เครื่องประดับ และเครื่องแต่งกาย
9	ของตกแต่ง เครื่องสำอาง ของตกแต่งบ้าน
10	เครื่องสำอาง ของตกแต่งบ้าน สินค้าเพื่อสุขภาพและความงาม

### 2.2.2 ท่านคิดว่าการสั่งซื้อของผ่าน Taobao มีข้อดีและข้อเสียต่อผู้บริโภคอย่างไรบ้าง

#### ข้อดี

1. ราคาถูก: สินค้าที่ขายใน Taobao มักมีราคาที่เป็นกลางถูกกว่าร้านค้าอื่น ๆ จำนวนมาก เนื่องจากมีการตัดต่อราคาและโปรโมชั่นต่าง ๆ ที่น่าสนใจ
2. ความหลากหลายของสินค้า: Taobao เป็นตลาดออนไลน์ที่มีสินค้าในหลากหลายประเภท สามารถหาสินค้าที่ต้องการได้อย่างง่ายดาย ไม่ว่าจะเป็นเสื้อผ้า, รองเท้า, เครื่องใช้ในครัว, เครื่องใช้ในบ้าน, อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และอื่น ๆ
3. ความสะดวกสบาย: การสั่งซื้อผ่าน Taobao ทำได้ทุกที่ที่มีการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ต ไม่ว่าจะเป็นผ่านคอมพิวเตอร์, โทรศัพท์มือถือ, หรือแท็บเล็ต นอกจากนี้ยังมีแอปพลิเคชัน Taobao ที่สะดวกและใช้งานง่าย
4. การรับประกันคุณภาพสินค้า: Taobao มีระบบการตรวจสอบคุณภาพสินค้าที่ขาย รวมถึงคะแนนและความคิดเห็นจากผู้ใช้งานที่เคยซื้อสินค้าเดียวกัน จึงช่วยให้ผู้บริโภคมั่นใจในคุณภาพของสินค้าที่จะซื้อ

#### ข้อเสีย

1. ความเชื่อถือในความปลอดภัย: ในบางกรณี การสั่งซื้อผ่าน Taobao อาจเกิดความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยของการชำระเงินและการส่งสินค้า อาจมีความเสี่ยงในเรื่องข้อมูลส่วนตัวและการซื้อขายที่ไม่เป็นธรรมดา
2. ความยุ่งยากในการติดต่อ: ในบางกรณี การติดต่อกับผู้ขายหรือการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอาจมีความยุ่งยาก เนื่องจากมีการสื่อสารผ่านภาษาต่างประเทศ และระยะทางที่ไกล

3. ความล่าช้าในการจัดส่ง: การจัดส่งสินค้าจาก Taobao อาจใช้เวลาานกว่าที่คาดคิด โดยเฉพาะในกรณีที่สินค้าต้องผ่านกระบวนการส่งของระหว่างประเทศ

4. ความสับสนในการเลือกซื้อ: จำนวนสินค้าที่มีใน Taobao มากมายทำให้ผู้บริโภคอาจมีความสับสนในการเลือกซื้อ โดยเฉพาะเมื่อไม่มีข้อมูลหรือวิธีที่เพียงพอเกี่ยวกับสินค้าที่ต้องการ

5. ความขัดแย้งในเรื่องสินค้าปลอมและลิขสิทธิ์: เนื่องจาก Taobao เป็นตลาดออนไลน์ที่ใหญ่มาก อาจมีการขายสินค้าปลอมหรือละเมิดลิขสิทธิ์ในบางกรณี

### 2.2.3 ท่านรู้สึกสังข์ซื้อของผ่าน Taobao ควรปรับปรุงด้านไหนบ้าง

1. ปรับปรุงความปลอดภัย: ส่งเสริมความมั่นใจและความเชื่อถือให้กับผู้ใช้งาน โดยการเพิ่มมาตรการด้านความปลอดภัยในการชำระเงินและการส่งสินค้า เช่น การใช้ระบบการชำระเงินที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และการส่งสินค้าที่มีการติดตามและการยืนยันการส่งของ

2. ปรับปรุงประสบการณ์ในการเลือกซื้อ: พัฒนาการค้นหาและการจัดเรียงผลลัพธ์การค้นหาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ให้ผู้ใช้งานสามารถค้นหาและเลือกซื้อสินค้าได้อย่างง่ายดายและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

3. พัฒนาการติดต่อและบริการลูกค้า: พัฒนาระบบการติดต่อระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ ทำให้ผู้ใช้งานสามารถติดต่อสอบถามหรือแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมถึงการพัฒนาบริการลูกค้าให้มีความคุ้มค่าและเป็นกันเอง

4. เวลาการจัดส่ง: ปรับปรุงกระบวนการจัดส่งเพื่อลดเวลาในการส่งสินค้าถึงผู้ใช้งาน สามารถพิจารณาค้นหาวิธีการขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การใช้บริการจัดส่งทางอากาศหรือบริการขนส่งที่มีการติดตามและบริการด่วน

5. ความมั่นใจในการจัดส่ง: ส่งเสริมความน่าเชื่อถือในการจัดส่งสินค้า โดยการเพิ่มการตรวจสอบและการยืนยันการส่งของที่แม่นยำ นอกจากนี้ยังสามารถให้ข้อมูลเกี่ยวกับการติดตามสถานะของสินค้าให้กับผู้ใช้งาน เช่น เลขพัสดุ เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถตรวจสอบได้ด้วยตนเอง

6. บริการคืนสินค้า: พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการคืนสินค้าให้ง่ายและสะดวกสบายกับผู้ใช้งาน โดยมีนโยบายการคืนสินค้าที่ชัดเจน และมีระบบที่ทำให้ผู้ใช้งานสามารถขอคืนสินค้าและรับเงินคืนได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย

7. ค่าขนส่งที่เหมาะสม: พิจารณาปรับปรุงระบบการคำนวณค่าขนส่งให้มีความเหมาะสมและยุติธรรมกับผู้ใช้งาน



ส่วนที่ 2 แนวคำถามเกี่ยวกับผลกระทบของการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC

1. พนักงานบริษัท Taobao

1.1 ท่านคิดว่าการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao มีประโยชน์ต่อการพัฒนาชนบทอย่างไรบ้าง

ลำดับ คน	คำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์
11	การลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของ Taobao สามารถช่วยเปิดโอกาสให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นในชนบท ซึ่งมีโอกาสทำธุรกิจออนไลน์และจำหน่ายสินค้าได้ถึงตลาดกว้างขึ้น โดยเปิดประตูให้กับผู้ประกอบการชนบทมีโอกาสเข้าถึงลูกค้าในพื้นที่ที่เคยเป็นที่ยากลำบากก่อนหน้านี้
12	การลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของ Taobao สามารถส่งเสริมเศรษฐกิจในชนบทได้ โดยการสร้างงานที่มีความยืดหยุ่นสูงและสร้างรายได้ให้กับชุมชนชนบท ซึ่งช่วยลดอัตราว่างงานและส่งเสริมความเจริญของชุมชนได้ และการลงทุนใน โลจิสติกทางชนบทช่วยในการส่งเสริมการพัฒนาและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศไปใช้ในชนบท ซึ่งช่วยในการเพิ่มการเข้าถึงอินเทอร์เน็ตและสิ่งอำนวยความสะดวกในชนบท
13	การลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของ Taobao อาจมีผลกระทบในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชนบท โดยเช่นการปรับปรุงระบบการขนส่งและโลจิสติกในพื้นที่ชนบท เพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้า และการลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทช่วยในการสนับสนุนกิจกรรมเศรษฐกิจในชนบท เพื่อการขนส่งและจัดส่งสินค้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการการขายสินค้าออนไลน์ นอกจากนี้ สินค้าที่ส่งไปจากชนบทไปยังเมืองหรือตลาดใหญ่อาจสร้างอุตสาหกรรมสินค้าและบริการรอบตัวเมือง
14	การลงทุนด้าน โลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ช่วยส่งเสริมธุรกิจที่อยู่ในชนบทให้เจริญเติบโตได้ โดยเพิ่มโอกาสในการตลาดสินค้าและบริการของศูนย์พาณิชย์ชุมชน ทำให้ธุรกิจชนบทสามารถเข้าถึงลูกค้าออนไลน์ได้มากขึ้น และเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนชนบทอย่างสม่ำเสมอ
15	โดยการลงทุนในโครงสร้าง โลจิสติกทางชนบท บริษัท Taobao ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในชนบท ทำให้สินค้าถูกส่งมอถึงลูกค้าในชนบทได้รวดเร็วและมีความเสถียรมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ชนบทมีการเชื่อมโยงกับตลาดทั้งในและนอกเขตพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและ การลงทุนใน โลจิสติกทางชนบทสามารถสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจที่ในชนบท โดยการสร้างโอกาสในการเ้าหางาน การสร้างธุรกิจใหม่ การเข้าถึงตลาดใหญ่ และการพัฒนาธุรกิจในการบริการ โลจิสติก นอกจากนี้ ขการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะเสริมสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจที่ในชนบท

ลำดับ คน	คำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์
16	การลงทุนในโครงสร้างโลจิสติกทางชนบท บริษัท Taobao ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในชนบท ทำให้สินค้าถูกส่งมอบถึงลูกค้าในชนบทได้รวดเร็วและมีความเสถียรมากขึ้น ซึ่งส่งผลให้ชนบทมีการเชื่อมโยงกับตลาดทั้งในและนอกเขตพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยสนับสนุนการพัฒนาท้องถิ่น และเสริมความหลากหลายในกิจกรรมเศรษฐกิจในชนบท โดยทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นมีโอกาสสร้างธุรกิจและขับเคลื่อนการพัฒนาท้องถิ่น
17	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยลดความยากลำบากในการจัดส่งสินค้าจากชนบทไปยังเมืองหรือลูกค้าของ Taobao และภาวะที่สินค้าสามารถเข้าถึงตลาดออนไลน์ได้ง่ายขึ้น ผู้ประกอบการท้องถิ่นสามารถเริ่มต้นธุรกิจออนไลน์และจัดส่งสินค้าของพวกเขาไปยังลูกค้าได้ในที่ที่พวกเขาอาศัยอยู่ ซึ่งเป็นโอกาสในการขายสินค้าและทำกำไรในชนบท
18	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยในการเชื่อมโยงชนบทกับตลาดใหญ่ของ Taobao และเมือง ทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นมีโอกาสในการค้นพบสินค้าและบริการใหม่ ๆ และสามารถเข้าถึงสาธารณสุขในเมืองหรืออื่น ๆ ในเขตรอบนั้น ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ชนบท และการลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยให้ธุรกิจที่อยู่ในชนบทเข้าถึงตลาดใหญ่ขึ้น โดยทำให้สินค้าสามารถเข้าถึงลูกค้าในเมืองและเมืองใหญ่ได้ง่ายขึ้น นี้ช่วยเพิ่มรายได้และเสริมสนับสนุนการขายสินค้าในชนบทได้
19	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทสร้างงานและสนับสนุนรายได้สำหรับประชาชนในชนบท โดยการสร้างงานใหม่ในการจัดส่งสินค้า การบริการลูกค้า และการบริการโลจิสติก นอกจากนี้ การเร่งหางานและโอกาสการงานในชนบทจะช่วยในการเพิ่มรายได้ของประชาชนท้องถิ่น และการลงทุนในโลจิสติกทางชนบทอาจเป็นเส้นทางในการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมและอุปกรณ์พื้นฐานในชนบท เช่น การสร้างโรงพักอาศัย การปรับปรุงพื้นที่เกษตรกรรม การจัดสรรน้ำและพลังงานให้กับชนบท และการสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมสำหรับกิจกรรมเศรษฐกิจ
20	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทสร้างงานใหม่ในการจัดส่งสินค้า การบริการลูกค้า และการบริการโลจิสติก นอกจากนี้ มีโอกาสที่ผู้ประกอบการท้องถิ่นสามารถสร้างธุรกิจในการบริการโลจิสติกในชนบท นี้เสริมสนับสนุนการเร่งหางานและสร้างงานใหม่ในชนบท

1.2 ท่านคิดว่าการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนบทของบริษัท Taobao ในพื้นที่เขต EEC มีประโยชน์ต่อการพัฒนาพื้นที่เขต EEC อย่างไรบ้าง

ลำดับคน	คำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์
11	Taobao เป็นแพลตฟอร์มการค้าออนไลน์ที่มีประสิทธิภาพและมีระบบการจัดส่งที่มีความเชี่ยวชาญ การลงทุนของ Taobao ในด้านโลจิสติกทางชนบทอาจช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดส่งสินค้าในพื้นที่เขต EEC โดยลดระยะเวลาทางการขนส่ง ลดเวลาในการจัดส่ง และเพิ่มความรวดเร็วในการส่งสินค้าถึงลูกค้า
12	การลงทุนของ Taobao ในพื้นที่เขต EEC สามารถสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจออนไลน์และการค้าออนไลน์ในพื้นที่ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติก และการสร้างระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สามารถสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเติบโตของธุรกิจออนไลน์ในพื้นที่เขต EEC
13	การลงทุนของ Taobao อาจสร้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่เขต EEC โดยตรง พื้นที่เขต EEC ตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือที่สำคัญและสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศ ที่ทำให้ธุรกิจออนไลน์สามารถขายสินค้าไปยังตลาดนานาชาติได้อย่างสะดวก
14	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการจัดส่งสินค้าจากโกดังหรือสถานที่ผลิตในพื้นที่ EEC ไปยังตลาดในอินทรีชสรี และประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ นี้ช่วยในการลดเวลาในการจัดส่งและเพิ่มความรวดเร็วในการเข้าถึงลูกค้า
15	Taobao มีประสิทธิภาพในการสร้างนวัตกรรมเทคโนโลยีในการค้าออนไลน์ การลงทุนในพื้นที่ EEC อาจเป็นโอกาสในการนำเทคโนโลยีนี้มาใช้ในภูมิภาคนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกในการทำธุรกิจออนไลน์
16	การลงทุนในโครงสร้างโลจิสติกทางชนบท โรงงานผลิต ศูนย์การจัดเก็บสินค้า และศูนย์บริการลูกค้าในพื้นที่ EEC จะสร้างงานใหม่ในพื้นที่นี้ ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสในการจ้างงานและสร้างรายได้สำหรับชุมชนในพื้นที่ EEC
17	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า โดยปรับปรุงระบบขนส่งและใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการควบคุมกระบวนการขนส่ง นี้ช่วยในการลดค่าใช้จ่ายสำหรับธุรกิจและช่วยให้ราคาสินค้าคงที่หรือลดลง
18	พื้นที่เขต EEC มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว เช่น โรงงานผลิตท่าเรือ สนามบิน และโครงข่ายการขนส่งที่ทันสมัย ทั้งนี้ช่วยให้สินค้าสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว
19	การลงทุนในโครงสร้างโลจิสติกทางชนบท โรงงานผลิต ศูนย์การจัดเก็บสินค้า และศูนย์บริการลูกค้าในพื้นที่ EEC จะสร้างงานใหม่ในพื้นที่นี้ ซึ่งช่วยเพิ่มโอกาสในการจ้างงานและสร้างรายได้สำหรับชุมชนในพื้นที่ EEC

ลำดับคน	คำพูดของผู้ให้สัมภาษณ์
20	การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทสร้างโอกาสในการเจริญเติบโตของธุรกิจในพื้นที่ EEC โดยการสร้างงานใหม่ในการจัดส่งและโลจิสติก นอกจากนี้ การลงทุนในโลจิสติกช่วยให้บริษัทท้องถิ่นในพื้นที่ EEC เข้าถึงตลาดใหญ่ขึ้น ซึ่งเสริมสนับสนุนเศรษฐกิจในพื้นที่นี้

1.3 ในการลงทุนด้านโลจิสติกทางชนของ บริษัท Taobao มีหน้าที่อะไรบ้าง ต้องปฏิบัติอย่างไร

1. วางแผนและออกแบบโครงสร้างโลจิสติกทางชนบท: การลงทุนในโลจิสติกทางชนบทของ Taobao เริ่มต้นด้วยการวางแผนและออกแบบโครงสร้างที่เหมาะสมสำหรับการจัดส่งสินค้าในพื้นที่ที่ต้องการ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบและการวางแผนเส้นทางขนส่งและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่เขต EEC

2. การจัดหาและบริหารจัดการทรัพยากร: Taobao ต้องพิจารณาและจัดหาทรัพยากรที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกทางชนบท เช่น พื้นที่ที่เกี่ยวข้อง รถขนส่ง และบุคลากรที่มีความชำนาญในการจัดส่ง

3. ความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่ง: Taobao ต้องสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรและบริษัทค้าส่งที่มีความเชี่ยวชาญในด้านโลจิสติกทางชนบท เพื่อให้มีระบบการจัดส่งที่มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

4. การบริหารจัดการความเสี่ยง: Taobao ต้องพิจารณาและบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

## 2.1 ผู้บริโภคที่เป็นร้านค้าที่ขายของผ่าน Taobao

2.1.1 ท่านทำธุรกิจเกี่ยวกับอะไร

ผลไม้สดตามฤดูกาล	ผลไม้อบแห้ง	ทุเรียนแช่แข็ง	เครื่องปรุงรส	ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน	ผลิตภัณฑ์ยางพารา
------------------	-------------	----------------	---------------	-----------------------	------------------

2.1.2 ท่านขายของเกี่ยวกับอะไรบ้าง เป็นผลิตภัณฑ์ประเภทไหน ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตรหรือผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม

ผลไม้สดตามฤดูกาล	ผลไม้อบแห้ง	ทุเรียนแช่แข็ง	เครื่องปรุงรส	ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน	ผลิตภัณฑ์ยางพารา
ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร	ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร	ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร	ผลิตภัณฑ์เชิงเกษตร	ผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม	ผลิตภัณฑ์เชิงอุตสาหกรรม

### 2.1.3 สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร ผลผลิตทันทีหรือสินค้าประเภทไหนขายดีและเป็นที่นิยมในตลาด

	ผลไม้สดตามฤดูกาล	ผลไม้อบแห้ง	ทุเรียนแช่แข็ง	เครื่องปรุงรส	ผลิตภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน	ผลิตภัณฑ์ยางพารา
รายได้ต่อเดือน	370,000	15,000	980,000	19,000	60,000	550,000
สินค้าที่ขายดี	ทุเรียน มังคุด มะม่วง มะพร้าว ลำไย	ทุเรียน มะม่วง กลิ้วย ขนุน	ทุเรียนแช่ แข็ง	ผงปรุง อาหารรสหมู น้ำปลา ต้มยำ ก้อน สมุนไพร ผงมามา	กล่องเก็บ ของ ชั้นวาง ของ ไม้ถูพื้น ขวดใส่ เครื่องปรุง ถึงขยะ	หมอน ยางพารา ที่นอน ยางพารา

2.1.4 การส่งสินค้าไปถึงมือลูกค้าต้องใช้เวลาานแค่ไหน ต้นทุนการส่งของประมาณเท่าไร สำหรับเวลาในการส่งสินค้า มีความแตกต่างอย่างมากขึ้นอยู่กับสถานที่ต้นทางและปลายทาง ระยะทางที่ใกล้และมีการเชื่อมโยงคมนาคมที่ดีอาจใช้เวลาส่งสินค้าเพียงไม่กี่วันหรือหลายสัปดาห์ ในทางกลับกัน ระยะทางที่ไกลและมีสถานการณ์คมนาคมที่ท้าทายอาจใช้เวลาส่งสินค้านานขึ้น เช่น สินค้าที่ต้องส่งไปยังพื้นที่ชนบทหรือที่ยากต่อการเข้าถึง อาจใช้เวลาส่งสินค้าสักกระยะหนึ่ง

สำหรับต้นทุนการส่งของ จะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย เช่น น้ำหนักและขนาดของสินค้า ระยะทางในการส่ง วิธีการจัดส่งที่ใช้ ค่าบริการจัดส่ง และบริการเพิ่มเติมที่ลูกค้าเลือกใช้ เพื่อการจัดส่งที่เร็วและปลอดภัยมากขึ้น ส่วนต้นทุนการส่งของบางรายการอาจถูกนำเข้าสู่ราคาสินค้าโดยตรง ซึ่งอาจมีผลต่อราคาสินค้าที่ลูกค้าต้องจ่าย

### 3. พนักงานของบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

#### 3.1 ท่านได้เจอปัญหาอะไรบ้างในการส่งของเข้าสู่ชนบท

1. ความยากลำบากในการเข้าถึงพื้นที่: บางพื้นที่ชนบทอาจมีสภาพภูมิประเทศที่ยากลำบาก เช่น ภูเขา ป่า และที่รกร้าง ซึ่งอาจทำให้การเข้าถึงและการส่งของเข้าสู่พื้นที่นั้นมีความยากลำบากมากขึ้น
2. การขนส่งทางท้องถนนที่ยากลำบาก: ถนนในพื้นที่ชนบทบางแห่งอาจไม่ค่อยเป็นระเบียบ และมีความยากในการขับรถ อุปสรรคเช่น ถนนลาดชัน ทางเลี้ยวที่ไม่เป็นเส้นตรง หรือถนนที่แคบและมีรอยโค้งมาก อาจทำให้การขนส่งสินค้าเข้าสู่พื้นที่ชนบทมีความยากลำบาก
3. ระยะทางการขนส่งที่ไกล: บางพื้นที่ชนบทมีระยะทางการขนส่งที่ไกลจากศูนย์กลาง เมือง หรือศูนย์กลางการค้า ซึ่งอาจเพิ่มค่าใช้จ่ายในการขนส่งและเพิ่มเวลาในการส่งของ ทำให้การส่งของเข้าสู่ชนบทมีความล่าช้า

4. สภาพอุตสาหกรรมขนส่งที่ยังไม่ครอบคลุม: บางพื้นที่ชนบทอาจยังขาดแคลนสถานที่เก็บเกี่ยวหรือศูนย์ขนส่งสินค้าที่มีความพร้อมในการรับส่งของ ทำให้การจัดส่งและการจัดการ โลจิสติกส์สำหรับพื้นที่

3.2 พัสดุที่ท่านได้ส่งไปให้ลูกค้ามีจำนวนเท่าไรต่อเดือน แล้วมีจำนวนเท่าไรที่เป็นพัสดุของบริษัท Taobao

	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เขต 9
พัสดุทั้งหมดต่อเดือน	15,000	13,000	24,000	17,000	18,000	28,000	12,000	20,000	11,000
พัสดุของบริษัท Taobao	4,500	3,000	9,000	5,000	5,400	1,000	2,800	3,600	2,800

3.3 ท่านคิดว่าการลงทุนด้านโลจิสติกส์ทางชนบทมีประโยชน์อย่างไรบ้างสำหรับบริษัทขนส่งที่ร่วมมือกับบริษัท Taobao

การเพิ่มโอกาสในการขยายตลาด: การลงทุนในโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยเพิ่มโอกาสในการขยายตลาดของบริษัทขนส่ง โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่ยังไม่เคยเข้าถึงหรือมีการบริการขนส่งที่จำกัด การสามารถให้บริการส่งสินค้าไปถึงลูกค้าในพื้นที่ชนบทช่วยเพิ่มกำไรและตลาดใหม่ให้กับบริษัทขนส่งได้

การเสริมสร้างความไว้วางใจจากลูกค้า: การมีการบริการส่งสินค้าที่มีความรวดเร็วและประสิทธิภาพในพื้นที่ชนบทช่วยเสริมสร้างความไว้วางใจจากลูกค้า ลูกค้าจะมีความพึงพอใจต่อการบริการของบริษัทขนส่งและอาจกลายเป็นลูกค้าประจำที่ให้รายได้ต่อไป

การเพิ่มความสามารถในการจัดส่ง: การลงทุนในโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยเพิ่มความสามารถในการจัดส่งสินค้าให้กับบริษัทขนส่ง โดยมีความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าในการส่งสินค้าที่มีความหนักหน่วงหนักแน่น และสามารถจัดส่งในระยะเวลาที่รวดเร็วได้

ส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจ: การลงทุนด้านโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยให้บริษัทขนส่งสามารถขยายธุรกิจและเสริมสร้างตลาดในพื้นที่ที่มีออกฤทธิ์ โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่ความต้องการในการขนส่งสูงขึ้น ทำให้บริษัทมีโอกาสเพิ่มรายได้และส่งเสริมให้เกิดการเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน

ลดต้นทุนในกระบวนการ: การลงทุนในโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยลดต้นทุนในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่รากฐานทางการขนส่งยากและความเสี่ยงที่สูงในกระบวนการต่าง ๆ ลดลง ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางการเงินให้กับบริษัท

พัฒนาระบบโลจิสติกส์: การลงทุนด้านโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์พัฒนาระบบโลจิสติกส์: การลงทุนด้านโลจิสติกส์ทางชนบทช่วยกระตุ้นให้บริษัทขนส่งพัฒนา

ระบบโลจิสติกในการจัดการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้า ทำให้บริษัทมีความได้เปรียบในการแข่งขันและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า

สร้างความเชื่อมั่นในการซื้อขาย: การมีระบบโลจิสติกทางขนบที่มีประสิทธิภาพช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้า โดยที่สินค้าที่ส่งถึงมือลูกค้าในระยะเวลาที่เหมาะสมและสินค้าไม่เสียหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่ง ซึ่งช่วยสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและสร้างความเชื่อมั่นให้กับบริษัท

การเสริมสร้างฐานลูกค้า: การลงทุนในโลจิสติกทางขนบช่วยเสริมสร้างฐานลูกค้าของบริษัทขนส่ง โดยเฉพาะในพื้นที่ขนบที่มีการเติบโตของธุรกิจออนไลน์อย่าง Taobao ซึ่งจะมีผลให้บริษัทขนส่งมีโอกาสในการได้รับงานส่งสินค้าจากลูกค้าในพื้นที่นั้น ๆ โดยตรง

การขยายตลาด: การลงทุนในโลจิสติกทางขนบช่วยให้บริษัทขนส่งสามารถขยายตลาดการบริการของพวกเขาไปยังพื้นที่ขนบที่มีศักยภาพในการเติบโต ทำให้พวกเขาสามารถเข้าถึงลูกค้าใหม่และต้องการการขนส่งในพื้นที่เหล่านั้นได้

ลดต้นทุนการขนส่ง: โลจิสติกทางขนบมีความสามารถในการลดต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นกว่าการขนส่งในเขตเมือง นอกจากนี้ยังมีความเร็วในการส่งสินค้าที่มากขึ้นเนื่องจากไม่ต้องเผชิญกับการจราจรที่แออัดในพื้นที่เมือง

#### 4. ผู้ประกอบการสาขาย่อยทางขนบของบริษัท Taobao ในประเทศจีน

##### 4.1 ทำหน้าที่ธุรกิจที่ไหน มีการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้นเท่าไร

ทำธุรกิจที่ ไหน	ตำบลป๋อวิน อำเภอศรี ราชา จังหวัด ชลบุรี	ตำบลหนอง อิฐร อำเภ บ้านบึง จังหวัด ชลบุรี	ตำบลพนม สารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	มณฑล หางโจว เมือง เจ้อเจียง	มณฑล หางโจว เมืองเจ้อเจียง	มณฑล หางโจว เมืองเจ้อเจียง
การจ้างงาน	5 คน	8 คน	6 คน	15 คน	19 คน	30 คน

##### 4.2 สร้างรายได้ต่อเดือนประมาณเท่าไร ต้นทุนประมาณเท่าไร

	ตำบลป๋อวิน อำเภอศรี ราชา จังหวัด ชลบุรี	ตำบลหนอง อิฐร อำเภ บ้านบึง จังหวัด ชลบุรี	ตำบลพนม สารคาม จังหวัด ฉะเชิงเทรา	มณฑล หางโจว เมืองเจ้อเจียง	มณฑล หางโจว เมืองเจ้อเจียง	มณฑล หางโจว เมืองเจ้อเจียง
รายได้	46,000	90,000	65,000	150,000	210,000	450,000
ต้นทุน	20,000	32,000	26,000	51,000	56,000	98,000

#### 4.3 ในด้านโลจิสติกเจอปัญหาอะไรบ้าง

การขนส่งในทางกลับกัน: ในบางครั้ง การขนส่งสินค้าจากพื้นที่ชนบทกลับสู่เมืองหรือศูนย์การค้าในพื้นที่ใหญ่อาจมีความยากลำบาก โดยเฉพาะในการส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือน้ำหนักมาก เนื่องจากสภาพถนนและเส้นทางในชนบทอาจไม่เหมาะสมสำหรับรถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่ อาจทำให้ต้องใช้เวลามากขึ้นในการขนส่ง

ความเสี่ยงในการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า: การขนส่งสินค้าในที่มีสภาพถนนและการขนส่งที่อุปสรรคมาก อาจทำให้สินค้าเสียหายหรือสูญหายได้ง่าย อย่างเช่นการสูญเสียน้ำหนักจากการกระแทกหรือสินค้าที่เปียกชื้นจากสภาพอากาศและสภาพแวดล้อม

ขาดแคลนบริการขนส่ง: ในบางพื้นที่ชนบทอาจขาดแคลนบริการขนส่งที่มีความเชี่ยวชาญในการดูแลและจัดการ โลจิสติกในบริเวณนั้น อาจเป็นเรื่องที่ยากต่อการค้นหาบริการขนส่งที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม

สภาพถนนและสภาพอากาศ: สภาพถนนที่ไม่ดีหรือสภาพอากาศที่แปรปรวนอาจมีผลต่อเวลาในการขนส่งสินค้า อาจมีความล่าช้าในการส่งสินค้าหรือความไม่เสถียรในการดำเนินงาน

การจัดการสต็อกสินค้า: การจัดการสต็อกสินค้าในพื้นที่ชนบทอาจเป็นภาระที่ยากลำบาก เนื่องจากความจำเป็นในการรักษาสต็อกสินค้าในสถานที่ที่ไม่มีทรัพยากรหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ อาจมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างโรงเก็บของเพิ่มเติมหรือใช้บริการพาณิชย์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง

ความล่าช้าในการส่งสินค้า: การล่าช้าในการส่งสินค้าอาจเกิดขึ้นเนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น สภาพอากาศที่แย่ อุปสรรคในการขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับการสินค้า เป็นต้น การล่าช้าในการส่งสินค้าอาจทำให้ลูกค้าพึงพิงที่ไว้ใจบริษัทและนำไปสู่ความไม่พอใจ

สูญเสียน้ำหนักและเสียหายของสินค้า: การสูญเสียน้ำหนักและเสียหายของสินค้าเป็นปัญหาที่สำคัญในด้านโลจิสติก อาจเกิดขึ้นในกระบวนการขนส่งที่หลากหลาย เช่น การโหลด-ขนถ่าย-โหลดสินค้า เกิดความเสียหายเนื่องจากการจับกุมที่ไม่ถูกต้อง การโคลนเสียหาย เป็นต้น

การจัดการสินค้าและสต็อก: ปัญหาในการจัดการสินค้าและสต็อกอาจทำให้เกิดความสับสนในกระบวนการโลจิสติก ทำให้สินค้าเสียหาย สูญหาย หรือมีสต็อกที่ไม่เพียงพอ ทำให้บริษัทต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหา

ปัญหาในกระบวนการทางศุลกากร: ในกรณีที่การส่งสินค้าข้ามแดนชายแดนหรือข้ามชายทะเล อาจเกิดปัญหาทางศุลกากร เช่น การตรวจสอบเอกสาร การชำระ หรือการยึดของ ซึ่งอาจส่งผลให้การส่งสินค้าล่าช้าหรือเสียหาย



## ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	Rong Yang
วัน เดือน ปี เกิด	24 October 1992
สถานที่เกิด	Yunnan
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	Tengchong County, Baoshan City, Yunnan Province
ประวัติการศึกษา	2561 สาขาวิชาภาษาไทย Yunnan Normal University, China
	2566 บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา

