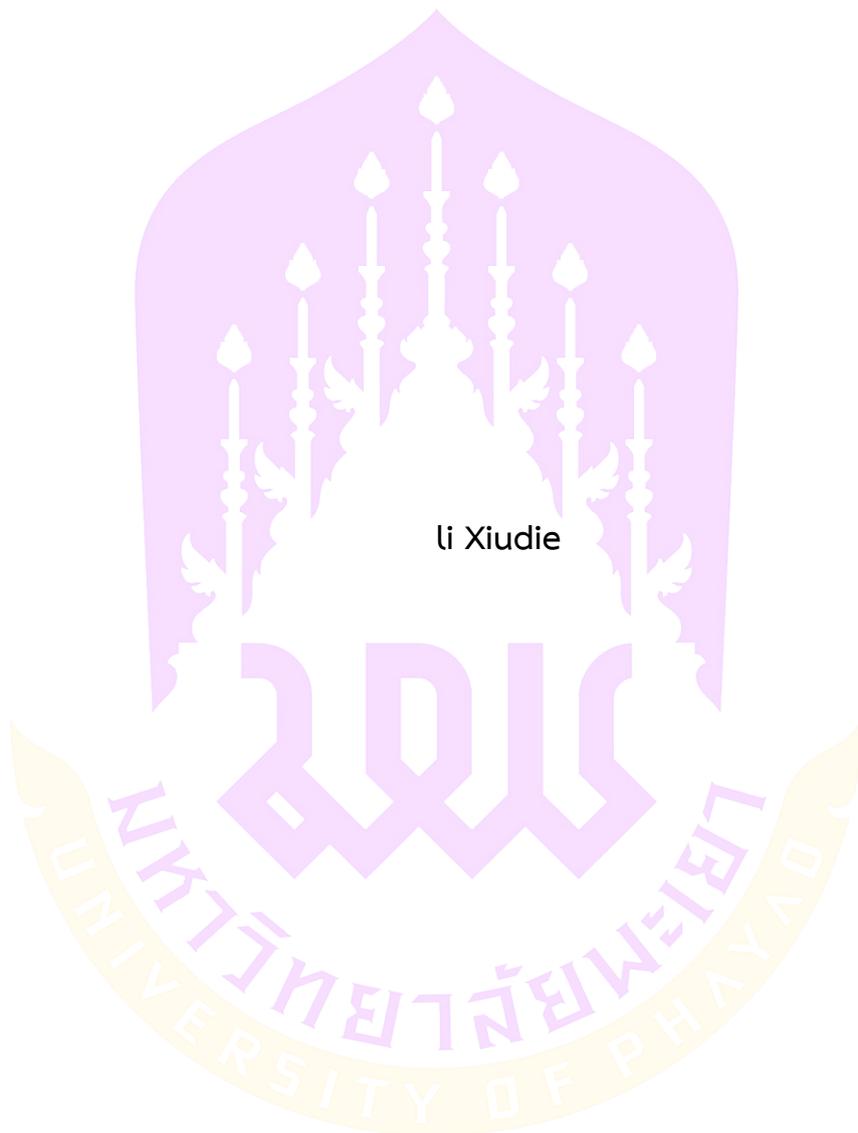


แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่ง
ทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน



การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
มกราคม 2569
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางเรือจาก
ประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน



li Xiudie

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเสนอเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

มกราคม 2569

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยพะเยา

DEVELOPMENT APPROACHES AND OPPORTUNITIES TO INCREASING COMPETITIVENESS
CAPABILITY FOR THAI TRANSPORTATION OF FRESH DURIAN TO THE PEOPLE'S
REPUBLIC OF CHINA



XIUDIE LI

An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment
of the Requirements for the Master of Business Administration Degree

January 2026

Copyright 2026 by University of Phayao

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง

เรื่อง

แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจาก
ประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

ของ li Xiudie

ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา

หลักสูตรปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

ของมหาวิทยาลัยพะเยา

..... ประธานกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง

(ดร. วิลาสินี เขมะปัญญา)

..... อาจารย์บัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยพะเยา

(ดร. ชมพูนุช จิตติถาวร)

..... คณบดีวิทยาลัยการจัดการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. รักชิต สุธธิพงษ์)

เรื่อง:	แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
ผู้ศึกษาค้นคว้า:	Li Xiudie, การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง: บธ.ม., มหาวิทยาลัยพะเยา, 2568
อาจารย์ที่ปรึกษา:	ดร. วิลาสินี เชมะปัญญา
คำสำคัญ:	การขนส่งทุเรียนสด การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1)ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน 2)วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยโดยการวิเคราะห์SWOT 3)เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย การวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และนำข้อมูลมาวิเคราะห์เชิงเนื้อหาเพื่อสังเคราะห์ผลการศึกษา ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการเป็นพื้นที่ศูนย์กลางด้านการรวบรวมและส่งออกทุเรียนสดไปยังประเทศจีน อย่างไรก็ตาม ระบบการขนส่งยังเผชิญกับข้อจำกัดด้านระยะเวลา ต้นทุน การควบคุมคุณภาพผลผลิต และความต่อเนื่องของระบบห่วงโซ่ความเย็น โดยความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการเชิงระบบตลอดห่วงโซ่อุปทานมากกว่าประสิทธิภาพของผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่ง แนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ การยกระดับระบบห่วงโซ่ความเย็น การพัฒนาเส้นทางการขนส่งแบบผสมผสาน และการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และสนับสนุนการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังตลาดจีนในระยะยาว

Title: DEVELOPMENT APPROACHES AND OPPORTUNITIES TO INCREASING COMPETITIVENESS CAPABILITY FOR THAI TRANSPORTATION OF FRESH DURIAN TO THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

Author: Xiudie Li, Independent Study: M.B.A., University of Phayao, 2025

Advisor: PhD Vilasinee Khemapanya

Keywords: fresh durian transportation development competitive capability

ABSTRACT

This independent research study on development approaches and opportunities to increasing competitive capability for Thai transportation of fresh durian to the People's Republic of China aims to: (1) examine the current state of fresh durian transportation from Thailand to the People's Republic of China; (2) analyze factors influencing competitive capability in Thai durian transportation through SWOT analysis; and (3) propose development approaches to increase competitive capability of the Thai durian transportation system. This research employed qualitative research methodology by collecting data through in-depth interviews with stakeholders in the fresh durian supply chain from Thailand to the People's Republic of China, and conducting content analysis to synthesize the research findings.

The findings revealed that Thai transportation possesses high potential to serve as a central hub for aggregation and export of fresh durian to China. However, the transportation system still faces constraints in terms of transportation time, costs, product quality control, and sustainability of cold chain systems. The competitive capability of Thai durian transportation depends on systematic management throughout the supply chain more than the efficiency of individual business operators. The important development approaches include: upgrading cold chain systems, developing integrated multimodal transportation routes, and strengthening cooperation between public and private sectors, which will enhance efficiency, reduce costs, and support the development of competitive capability in fresh durian transportation from Thailand to the Chinese market in the long term.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี เนื่องจากได้รับความกรุณาและการชี้แนะที่เป็นประโยชน์ จากอาจารย์ที่ปรึกษา ขอขอบพระคุณ ดร.วิลาสินี เขมะปัญญา อาจารย์ที่ปรึกษา ที่สละเวลาให้คำปรึกษา แนะนำ ให้ความรู้ ตลอดจนตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนเป็นรูปเล่มอย่างสมบูรณ์ งานวิจัยฉบับนี้จึงสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่เสียสละเวลาอันมีค่า ตรวจสอบเครื่องมือวิจัย และให้ข้อเสนอแนะจนกระทั่งได้เครื่องมือที่มีคุณภาพในการวิจัยในครั้งนี้ รวมถึงขอขอบคุณ เพื่อน ๆ บริหารธุรกิจ มหาบัณฑิตทุกท่าน สำหรับความช่วยเหลือต่าง ๆ ในการทำการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้ที่ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ครอบครัวที่คอยสนับสนุนและเป็นกำลังใจให้ตลอดมา ขอขอบคุณ อาจารย์และผู้อยู่เบื้องหลังความสำเร็จทุกคนในวิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยพะเยา สำหรับคำแนะนำ ให้ความช่วยเหลือ ซึ่งทั้งหมดมีส่วนส่งเสริมและผลักดันให้ผู้วิจัยทำงานได้สำเร็จ

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณ ดร.วสพร ต้นประเสริฐ ที่กรุณาให้ความเมตตาช่วยเหลือทั้งในด้านกำลังใจและสนับสนุนการค้นคว้าด้วยตนเองฉบับนี้ในทุกเรื่อง ขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และหากผลการศึกษามีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้เพื่อปรับปรุง แก้ไขในการศึกษาครั้งต่อไป

li Xiudie

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฌ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1.....	1
บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์การวิจัย.....	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	8
ขอบเขตของการวิจัย.....	8
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	9
บทที่ 2.....	11
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	11
1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการส่งออกทุเรียน.....	11
3. ทฤษฎีโลจิสติกส์และการบริหารซัพพลายเชน (Logistics & Supply Chain Management).....	15
4. เส้นทางขนส่งสินค้า (Transportation Routes).....	21
5. กฎระเบียบและมาตรการขนส่งและการนำเข้าทุเรียนสดระหว่างประเทศไทยไปจีน.....	26
6. แนวคิดเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขัน.....	28
7. แนวคิดการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS matrix.....	30

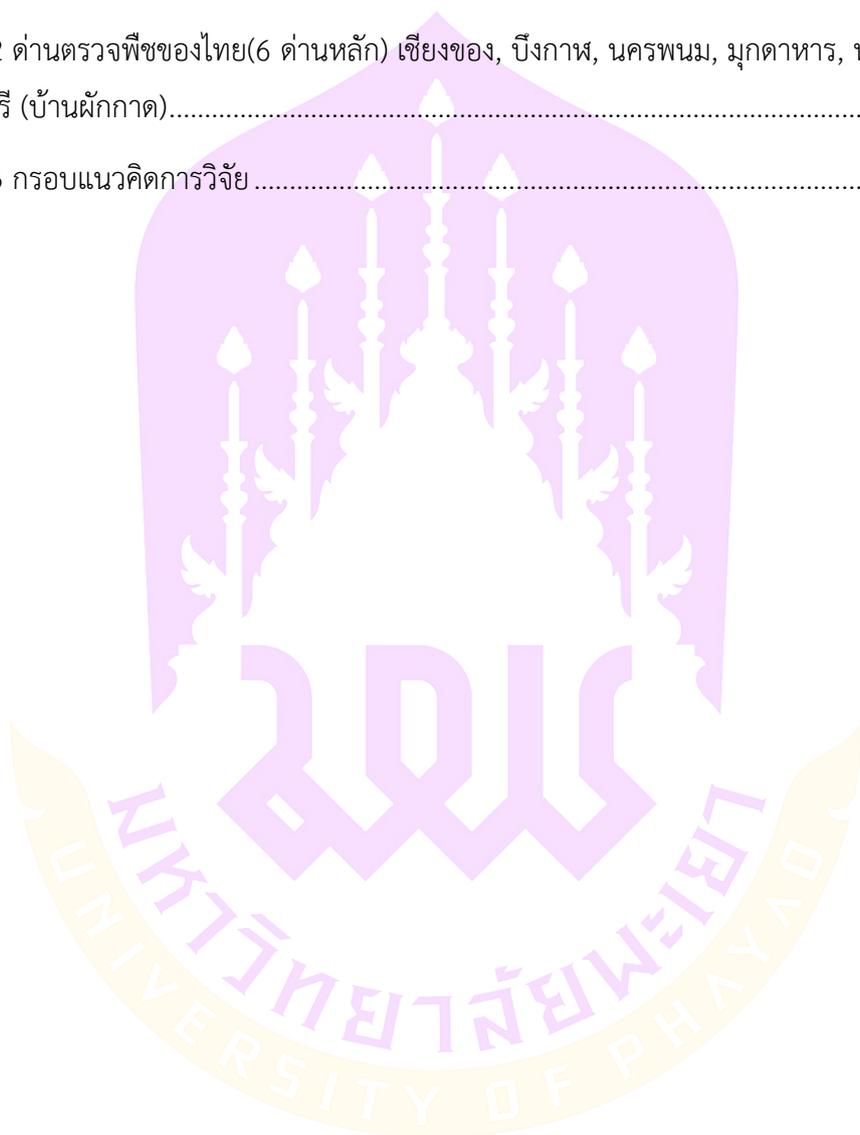
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	32
9. กรอบแนวคิดการวิจัย	38
บทที่ 3	40
วิธีดำเนินการวิจัย	40
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	40
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	41
การเก็บรวบรวมข้อมูล	42
การวิเคราะห์ข้อมูล	43
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	45
บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ	89
บทสรุป	89
สรุปผลการวิจัย	89
อภิปรายผลการวิจัย	98
ข้อเสนอแนะ	102
ภาคผนวก	105
บรรณานุกรม	121
ประวัติผู้วิจัย	127

สารบัญตาราง

	หน้า
ตาราง 1 ตารางการส่งมูลค่าการส่งออกสินค้าผลไม้ของไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน ปี พ.ศ.2564-ปี พ.ศ.2567.....	1
ตาราง 2 ปริมาณส่งออกทุเรียนสดของไทย พ.ศ.2564-พ.ศ.2567	2
ตาราง 3 รูปแบบเส้นทางการส่งออกทุเรียน.....	6
ตาราง 4 สรุปเปรียบเทียบสถานการณ์การส่งออกทุเรียนของประเทศผู้ส่งออกหลักไปยังตลาดจีน 2566-2567.....	14
ตาราง 5 ตารางการเปรียบเทียบเส้นทางถนน.....	23
ตาราง 6 สัดส่วนการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนตามประเภทการขนส่ง 2560-2566	25
ตาราง 7 การเปรียบเทียบลักษณะของการขนส่งแต่ละประเภท.....	26
ตาราง 8 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม(จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส-อุปสรรค).....	82
ตาราง 9 การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์(TOWS Matrix).....	83
ตาราง 10 ตารางวิเคราะห์แบบ 3 เสาประเด็น SWOT.....	117

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพ 1 แสดงโครงสร้างผู้ประกอบการทำเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง.....	20
ภาพ 2 ด้านตรวจพืชของไทย(6 ด้านหลัก) เชียงของ, บึงกาฬ, นครพนม, มุกดาหาร, หนองคายและ จันทบุรี (บ้านฝักกาด).....	24
ภาพ 3 กรอบแนวคิดการวิจัย	39



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีภาคเกษตรกรรมเป็นฐานสำคัญของระบบเศรษฐกิจ โดยมีทรัพยากรธรรมชาติและสภาพภูมิอากาศที่เหมาะสมต่อการเพาะปลูกพืชเขตร้อนและกึ่งเขตร้อน ส่งผลให้ประเทศไทยมีความหลากหลายของผลผลิตทางการเกษตรและสามารถผลิตสินค้าเกษตรได้อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะกลุ่มผลไม้ซึ่งนับเป็นสินค้าส่งออกที่มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทย ผลไม้ไทย เช่น ทุเรียน ลำไย มังคุด และมะพร้าว ได้รับการยอมรับในตลาดต่างประเทศในด้านคุณภาพและรสชาติ จากความสำคัญของภาคการเกษตรและการส่งออกผลไม้ดังกล่าว เพื่อให้เห็นภาพเชิงประจักษ์เกี่ยวกับบทบาทของการส่งออกผลไม้ไทยในช่วงที่ผ่านมา ผู้วิจัยจึงนำเสนอข้อมูลมูลค่าและปริมาณการส่งออกผลไม้ของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2564-พ.ศ.2567 ดังแสดงในตาราง 1

ตาราง 1 ตารางการส่งมูลค่าการส่งออกสินค้าผลไม้ของไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน ปี พ.ศ. 2564-ปี พ.ศ.2567

สินค้า/ปี	มูลค่า:ล้านบาท			
	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
ทุเรียนสด	98,303	105,793	137,244	131,335
มังคุดสด	15,927	12,477	16,048	15,977
ลำไยสด	17,994	12,659	12,879	14,319
มะพร้าวอ่อน	5,069	8,325	8,408	ไม่มีข้อมูล

ที่มา:สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

ทุเรียนเป็นสินค้าชนิดหนึ่งที่สำคัญในการส่งออกของประเทศไทย ซึ่งทำให้เกิดรายได้และเพิ่มการจ้างงานให้แก่เกษตรกร ผู้ผลิตและผู้ส่งออกอย่างมหาศาล รวมถึงการยกระดับคุณภาพชีวิตของเกษตรกร ในประเทศให้มีคุณภาพดียิ่งขึ้น ทุเรียนเป็นผลไม้ที่ได้รับความนิยมในการบริโภคสูงทั้งภายในและภายนอกประเทศ จัดได้ว่าเป็นผลไม้ที่มีศักยภาพสูงทางการตลาดเพราะมีชื่อเสียงในด้านคุณภาพและรสชาติที่ดี จึงเป็นจุดแข็งสำหรับการสร้างโอกาสความได้เปรียบทางการค้าและการแข่งขันกับคู่แข่ง นอกจากนี้ประเทศไทยยังเป็นผู้ผลิตและส่งออกทุเรียนรายใหญ่ของโลก ศิริพรรณ เกตุแก้ว, ญาณินี ทรงขจรและสมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์ (2565) “ทุเรียน” ได้รับฉายาว่าเป็นราชาแห่ง

ผลไม้ (King of Fruits) ถือว่าเป็นผลไม้ที่สำคัญทางเศรษฐกิจของประเทศไทยทั้งการบริโภคภายใน และการส่งออก โดยประเทศไทยเป็นแหล่งผลิตทุเรียนอันดับ 1 ของโลก โดยในปี พ.ศ.2565 รวม 1,295,071 ไร่ ผลผลิตรวม 899,881 ตัน และมีผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ เท่ากับ 1,056 กิโลกรัมต่อไร่ จาก สถิติของศุลกากรแห่งชาติจีน พบว่า ในปี พ.ศ.2566 ประเทศไทย คือ ผู้ส่งออกผลไม้รายใหญ่ที่สุดไป จีน ซึ่งผลไม้สดของไทยที่จีนนำเข้า อันดับ 1 คือ ทุเรียน ปริมาณการนำเข้า 928,900 ตัน คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 40.0 ของปริมาณการนำเข้าผลไม้ทั้งหมด สำหรับพื้นที่ที่ปลูกทุเรียนมากที่สุดในไทย คือ ภาคตะวันออก 3 จังหวัด คือ ระยอง ตราด และ จันทบุรี ซึ่งมีผลผลิตรวมปี พ.ศ.2567 ที่ 823,898 ตัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.05 และมีพื้นที่ปลูกเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.78 หรือ 685,485 ไร่ เฉพาะที่ จันทบุรีจังหวัดเดียว มีปริมาณผลผลิตปี พ.ศ.2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.35 หรือมีปริมาณ 561,905 ตัน สูงกว่าปี พ.ศ.2566 ที่มีปริมาณ 538,461 ตัน ทำให้จันทบุรี มีมูลค่าทางเศรษฐกิจถึง 90,000 ล้านบาท ส่วนที่ระยอง มีผลผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.84 ปริมาณ 165,090 ตัน และตราดมีผลผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 8.62 ปริมาณผลผลิต 96,903 ตัน (ไทยพีบีเอส, 2567b)

จากข้อมูลกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ มิถุนายน พ.ศ.2567 เห็นได้ว่าปริมาณส่งออก ทุเรียนสดของไทยปี พ.ศ.2564-พ.ศ.2567 มากที่สุด อันดับแรกได้แก่ภาคตะวันออก (3 จังหวัด ระยอง ตราด และ จันทบุรี) อันดับที่สองได้แก่ภาคใต้ อันดับที่สาม ได้แก่ภาคอื่นๆ ดังตาราง 2

ตาราง 2 ปริมาณส่งออกทุเรียนสดของไทย พ.ศ.2564-พ.ศ.2567

	2564	2565	2566	2567
ผลผลิต(ตัน)	1,253,994	1,334,169	1,475,978	1,546,218
-ภาคตะวันออก (3จังหวัด)	615,574	805,707	776,914	782,874
-ภาคใต้	576,594	448,695	612,420	670,987
-ภาคอื่นๆ	61,826	79,767	86,644	92,357

ที่มา: กรมการค้าภายใน (2567)

การศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับปัญหาการส่งออกทุเรียนสด พบว่า ระบบการดำเนินงานใน กระบวนการส่งออกยังคงมีความซับซ้อนและอาจก่อให้เกิดความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะการลำเลียงผลผลิตจากสวนไปยังโรงคัดบรรจุ (หรือ "ล้าง") จากนั้นจึงส่งต่อไปยังโลจิสติกส์ เพื่อจัดส่งไปยังปลายทาง ซึ่งขั้นตอนเหล่านี้ใช้ระยะเวลาอันยาวนานและส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสินค้า ทุเรียน เช่น การสุกก่อนถึงมือผู้บริโภคหรือความเสียหายระหว่างการขนส่ง

นอกจากนี้ ยังพบว่า ผู้รับซื้อผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด และลำไย ที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ส่วนใหญ่เป็นชาวจีนที่เข้ามาดำเนินกิจการโรงคัดบรรจุในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี แม้จะมีสิ่งกีดขวางการ

โดยคนไทย แต่การส่งออกยังคงต้องผ่านผู้รับซื้อชาวจีนเพื่อเข้าสู่ตลาดในประเทศจีนโดยตรง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพึ่งพาโครงสร้างการตลาดที่มีผู้ควบคุมส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ (กันตินันท์ จัตูรัส, 2566)

การแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งและการบริหารจัดการขั้นตอนต่าง ๆ จึงมีความสำคัญต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งออกทุเรียนสดของไทย โดยเฉพาะการลดความซับซ้อนของกระบวนการขนส่งและการปรับปรุงระบบการจัดการเพื่อให้สามารถส่งออกผลผลิตได้อย่างรวดเร็วและรักษาคุณภาพของผลไม้จนถึงมือผู้บริโภค

จากข้อมูลที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2563) เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังตลาดจีน พบว่าปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการส่งออกนั้นมีหลากหลายมิติ โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการเวลาในช่วงฤดูกาลส่งออก ซึ่งปัจจุบันเส้นทางการขนส่งไปยังจีนยังคงมีความซับซ้อน โดยเส้นทางหลักที่ใช้คือการขนส่งทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านประเทศเวียดนามและฮ่องกง ก่อนจะถึงมณฑลทกวางโจว ประเทศจีน ซึ่งใช้ระยะเวลาขนส่งผลกระทบบ่อยตรงต่อคุณภาพของทุเรียน โดยเฉพาะการเก็บรักษาทุเรียนที่มีข้อจำกัดด้านระยะเวลา ซึ่งสามารถเก็บรักษาได้ไม่เกิน 7 วันหลังการเก็บเกี่ยว หากกระบวนการขนส่งล่าช้าหรือไม่สามารถรักษาคุณภาพได้ดีพอ อาจส่งผลให้ทุเรียนเกิดการสุกก่อนถึงมือผู้บริโภค และสูญเสียคุณภาพในระหว่างการขนส่ง

ปัญหาการควบคุมคุณภาพผลผลิตยังเป็นอีกหนึ่งประเด็นสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการส่งออกทุเรียน โดยเฉพาะปัญหาทุเรียนด้อยคุณภาพ เช่น ทุเรียนอ่อน ซึ่งเกิดจากการเก็บเกี่ยวผลผลิตก่อนถึงระยะเวลาที่เหมาะสม สาเหตุของปัญหาดังกล่าวมักเกิดจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการผลิต ได้แก่ เกษตรกร ผู้รับซื้อ และผู้ที่มีอาชีพตัดทุเรียน ซึ่งมีแรงจูงใจในการเก็บเกี่ยวทุเรียนก่อนกำหนดเพื่อให้ได้ราคาสูงในช่วงต้นฤดูกาล อย่างไรก็ตาม การเก็บเกี่ยวทุเรียนอ่อนส่งผลให้เปอร์เซ็นต์น้ำหนักแห้งของเนื้อทุเรียนไม่ถึงเกณฑ์ขั้นต่ำที่กำหนดในมาตรฐานสินค้าเกษตรเรื่องทุเรียน ทำให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงและมาตรฐานคุณภาพของทุเรียนไทยในตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดหลักอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้เพิ่มความเข้มงวดในมาตรฐานการนำเข้าผลไม้จากประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

การแก้ไขปัญหาด้านการบริหารจัดการเวลาในกระบวนการส่งออกและการควบคุมคุณภาพผลผลิตจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการรักษาคุณภาพและชื่อเสียงของทุเรียนไทยในตลาดต่างประเทศ การพัฒนาโครงสร้างระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมถึงการส่งเสริมความรู้และมาตรฐานการผลิตแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการผลิต จะช่วยลดปัญหาทุเรียนอ่อนและเพิ่มความเชื่อมั่นในตลาดต่างประเทศได้

จากข้อมูลที่วิเคราะห์พบว่า ปัญหาด้านโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังตลาดจีน โดยเฉพาะกระบวนการขนส่งที่มีความซับซ้อนและใช้ระยะ

เวลานาน ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพของผลผลิต เช่น การสุกก่อนถึงมือผู้บริโภคหรือความเสียหายระหว่างการขนส่ง ในขณะเดียวกัน สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2566) ได้ระบุว่า “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” โดยได้เสนอแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ 5 แนวทาง ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

แนวทางดังกล่าวสามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนสดของไทย โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น การปรับปรุงเส้นทางขนส่ง เพื่อให้มีระยะเวลาการลำเลียงผลผลิตที่สั้นลง และลดความเสียหายของผลผลิตในระหว่างการขนส่ง นอกจากนี้ การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานยังสามารถช่วยพัฒนากระบวนการผลิตและการควบคุมคุณภาพผลผลิต เช่น การส่งเสริมมาตรฐานการผลิตที่เข้มงวดมากขึ้นเพื่อแก้ปัญหาทุเรียนอ่อน รวมถึงการพัฒนากระบวนการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งออกผลผลิตไปยังตลาดจีนโดยตรง

การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในตลาดโลก ขณะที่การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม รวมถึงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ จะช่วยสนับสนุนการแก้ไขปัญหาในระยะยาว เช่น การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการโซ่อุปทานและการติดตามผลผลิตในระหว่างการขนส่ง เพื่อรักษาคุณภาพของทุเรียนจนถึงมือผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศ

จากการศึกษาปิยะฉัตร จารุธีรศานต์และและณัฐพงศ์ แต้มแก้ว (2566) พบว่า โลจิสติกส์เป็นกระบวนการสำคัญในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการจากจุดเริ่มต้นไปยังจุดสุดท้ายของโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยโซ่อุปทานนั้นเป็นการเชื่อมโยงการไหลของสินค้าระหว่างองค์กรต่าง ๆ จนผลิตภัณฑ์ถึงมือผู้บริโภค ซึ่งองค์ประกอบหลักของระบบโลจิสติกส์ สามารถแบ่งออกเป็นสองขั้นตอน ได้แก่ กิจกรรมขาเข้า (Inbound) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาวัตถุดิบและทรัพยากรเพื่อเข้าสู่กระบวนการผลิต และ กิจกรรมขาออก (Outbound) ที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าสำเร็จรูปไปยังผู้บริโภค นอกจากนี้ยังรวมถึงการนำสินค้าที่ใช้แล้วกลับเข้าสู่กระบวนการผลิตใหม่ (Reverse Logistics) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโดยรวม

เมื่อพิจารณาในบริบทของการส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังตลาดจีน ระบบโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในการจัดการการไหลของสินค้าในทุกขั้นตอนของโซ่อุปทาน ตั้งแต่การเก็บเกี่ยวผลผลิต

(กิจกรรมขาเข้า) ไปจนถึงการส่งมอบสินค้าสำเร็จรูปให้แก่ผู้บริโภคในตลาดต่างประเทศ (กิจกรรมขาออก) โดยในกระบวนการนี้ การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพสามารถช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งและรักษาคุณภาพของผลผลิต เช่น การควบคุมอุณหภูมิในระหว่างการขนส่งเพื่อป้องกันการสุกก่อนเวลา รวมถึงการจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น การปรับปรุงเส้นทางการขนส่งและการอำนวยความสะดวกด้านพิธีการศุลกากร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมขาออกที่ส่งผลโดยตรงต่อความสำเร็จของการส่งออก

จากการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (2553b) พบว่า ระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cool Chain System) มีบทบาทสำคัญในการเพิ่มศักยภาพการส่งออกผักและผลไม้สด โดยการใช้เทคโนโลยีดังกล่าว สามารถช่วยเพิ่มคุณภาพสินค้า ยืดอายุการเก็บรักษา และลดความสูญเสียในกระบวนการขนส่งจากต้นทางไปถึงมือผู้ค้าปลีก นอกจากนี้ งานศึกษายังได้เสนอกรณีศึกษาจากต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จในการนำระบบ Cool Chain System มาใช้ โดยเน้นการให้ความสำคัญกับเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยวและการเลือกใช้บรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาคุณภาพของสินค้าตลอดกระบวนการโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาในบริบทของ การส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังตลาดจีน การนำระบบห่วงโซ่ความเย็นมาใช้สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการโลจิสติกส์ได้อย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในส่วนของ กิจกรรมขาออก (Outbound) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าสำเร็จรูปไปยังผู้บริโภค ระบบ Cool Chain Logistics สามารถช่วยรักษาคุณภาพของทุเรียนสดในระหว่างการขนส่ง เช่น การควบคุมอุณหภูมิและความชื้นในคลังสินค้าและระหว่างการขนส่ง เพื่อป้องกันการสุกก่อนถึงตลาดปลายทาง รวมถึงการลดความเสียหายของผลผลิตที่อาจเกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง

นอกจากนี้ การนำเทคโนโลยีหลังการเก็บเกี่ยว เช่น การใช้บรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับการขนส่ง จะช่วยลดความสูญเสียและเพิ่มมูลค่าให้แก่ผลผลิตทุเรียนสด ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2566) ได้เสนอไว้ เช่น การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน รวมถึงการพัฒนานวัตกรรมในการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในกระบวนการส่งออก

นอกจากการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์แล้ว อีกองค์ประกอบที่มีบทบาทสำคัญต่อความสำเร็จในการส่งออกทุเรียนสด คือ การกำหนดเส้นทางการขนส่งที่เหมาะสม

ตาราง 3 รูปแบบเส้นทางการส่งออกทุเรียน

ช่องทาง	ข้อดี	ข้อจำกัด	เหมาะสำหรับ
ทางทะเล	ต้นทุนต่ำ, บรรทุกได้ มาก	ใช้เวลานาน, เสี่ยงต่อ คุณภาพ	ปริมาณมาก, ตลาด ทั่วไป
ทางบก	รวดเร็ว, เข้าถึงหลาย เมือง	ต้นทุนสูง, ผ่านหลาย ด่าน	ตลาดสดใหม่, ระยะใกล้
ทางอากาศ	รวดเร็วที่สุด, คง คุณภาพ	ต้นทุนสูงมาก, ปริมาณน้อย	ตลาดพรีเมียม
ทางราง	ต้นทุนลดลง, รวดเร็ว	ระบบยังไม่สมบูรณ์	ตลาดขยายใหม่ (จีน ตอนใน)

ที่มา:สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

จากตารางเส้นทางการส่งออกแสดงให้เห็นว่าการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถดำเนินการได้หลายช่องทาง แต่ละเส้นทางมีข้อดีและข้อจำกัดที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม ความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งไม่ได้ขึ้นอยู่กับผู้ประกอบการเพียงอย่างเดียว หากแต่ยังต้องพึ่งพานโยบายและการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยเฉพาะการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบราง

นโยบายภาครัฐ สนับสนุนการเดินทางการขนส่งสินค้าและพืชผลทางการเกษตรผ่านเส้นทางระบบราง ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สะท้อนจากการลงทุนขยายเส้นทางรถไฟทางคู่ รถไฟความเร็ว โดยเฉพาะรถไฟไทย-จีน ปลายทางที่จังหวัดหนองคาย เพื่อเชื่อมรถไฟ สปป.ลาว ข้ามไปยังจีนแผ่นดินใหญ่ ทะลุกลุ่มประเทศในแถบยุโรป สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดต้นทุน ขนสินค้าได้คราวละมากๆ อีกทั้งยังช่วยลดคาร์บอน เมื่อเทียบกับระบบอื่น อย่างไรก็ตาม หากเส้นทางสายใหม่เสร็จ และครบวงรอบ ประเมินว่า จะช่วยเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าไทยได้มากขึ้น (ฐานเศรษฐกิจ, 2566)

แม้จะมีนโยบายและการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยเพิ่มโอกาสทางการแข่งขัน แต่ในทางปฏิบัติระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทุเรียนไทยยังคงเผชิญกับอุปสรรคหลายด้าน ทั้งในส่วนของการควบคุมมาตรฐานสินค้าและปัญหาการดำเนินงานจริง ซึ่งเป็นความท้าทายสำคัญที่ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อให้สามารถรักษาคุณภาพและความตรงต่อเวลาของการส่งออกไปยังประเทศจีนได้อย่างต่อเนื่อง

ปัญหาการจัดการด้านโลจิสติกส์และการขนส่งในปัจจุบันนิยมบริหารกิจการโดยใช้วิธีการจัดการเชิงกลยุทธ์ที่จะต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และในส่วนที่เป็นปัญหาที่

จะพบข้อ คือ ความล่าช้าในการตรวจสอบเรื่องมาตรฐานสินค้า โดยเฉพาะการตรวจจับทุเรียนอ่อน ผู้ประกอบการส่งออกชาวไทยมีการปรับตัวด้านเวลาให้สอดคล้องกับสถานการณ์เหล่านี้ เพื่อให้ทุเรียนยังคงคุณภาพที่จะตอบสนองผู้บริโภคในจีนได้ทันเวลา ปัญหาช่วงที่ทุเรียนออกผลผลิตจำนวนมาก ผู้ส่งออกจะเลือกวิธีการขนส่งที่แตกต่างกัน ปัญหาที่เจอจะไม่เหมือนกัน ที่พบปัญหามากสุดจะเป็นส่งออกทางทะเล การขาดแคลนของตู้คอนเทนเนอร์และควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ปัญหาการรักษาอุณหภูมิที่เหมาะสม โดยเฉพาะช่วงผลผลิตสูง อาจมีการเร่งเก็บเกี่ยวและส่งออก ทำให้บางครั้งสินค้าอาจไม่ผ่านกระบวนการปรับอุณหภูมิก่อนบรรจุ (Pre-cooling) ซึ่งส่งผลต่อการควบคุมอุณหภูมิในตู้ ปัญหาด้านความล่าช้า ความแออัดของท่าเรือการขนส่งในปริมาณมากอาจทำให้ท่าเรือแออัด ส่งผลให้การขนถ่ายสินค้าล่าช้า ปัญหาการขาดแคลนแรงงานขนส่ง เช่น คนขับรถบรรทุกที่นำสินค้ามาจากแหล่งผลิตไปยังท่าเรือ

นอกจากนี้ยังมีปัญหาของต้นทุนที่สูงในกระบวนการส่งออก คือการขนส่งจากฝั่งไปยังท่าเรือ ต้องใช้การขนส่งด้วยรถบรรทุก ทำให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงตามฤดูกาล ทั้งนี้ระหว่างการเดินทางย้ายตู้ที่ทำให้มีอุณหภูมิต่างกันอาจมีผลต่อคุณภาพสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย การพัฒนาระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนการดำเนินงาน ปัญหาที่เกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่มีสินค้าจำนวนมาก ขนส่งไม่ทันเวลา เพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี

จากปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเวลาในช่วงฤดูกาล การควบคุมคุณภาพผลผลิต การจัดการด้านโลจิสติกส์และการขนส่ง รวมถึงต้นทุนที่สูงในกระบวนการส่งออกทุเรียนสดไปยังตลาดจีน ส่งผลให้เกิดความจำเป็นในการศึกษาเพื่อหาแนวทางในการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปยังตลาดดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง พร้อมทั้งแนวทางการพัฒนาที่ช่วยส่งเสริมศักยภาพของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างยิ่งย่น

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนโดยการวิเคราะห์SWOT
3. เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. แนวทางพัฒนาและโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ผู้ประกอบการสามารถนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้เพื่อลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และพัฒนาโครงสร้างการขนส่งให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดของตลาดจีน

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษานี้มีเป้าหมายในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งดังกล่าว โดยเน้นการศึกษาเชิงลึกเกี่ยวกับองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งด้านโลจิสติกส์ คุณภาพผลผลิต และต้นทุน เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาที่ช่วยเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดไทย ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้นและตอบสนองต่อความต้องการของตลาดจีนได้อย่างเหมาะสมและยั่งยืน

ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดประชากรเป้าหมายเป็นกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยไปยังจีน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้ได้รับการคัดเลือกครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสด ตั้งแต่ต้นทางในประเทศไทยจนถึงปลายทางในจีน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สามารถสะท้อนถึงปัญหา อุปสรรค และแนวทางพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนได้อย่างแท้จริง โดยแบ่งผู้ให้ข้อมูลหลักออกเป็น 6 กลุ่ม รวมทั้งสิ้น 13 ราย ได้แก่

กลุ่มที่1 บริษัทขนส่งทางถนน จำนวน 3 บริษัท

กลุ่มที่2 บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea line) จำนวน 2 บริษัท

กลุ่มที่3 บริษัทส่งออก (ล้ง) จำนวน 2 บริษัท

กลุ่มที่4 บริษัทโลจิสติกส์ จำนวน 2 บริษัท

กลุ่มที่5 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ จำนวน 2 ท่าน

กลุ่มที่6 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 2 บริษัท

ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาพื้นที่ในจังหวัด จันทบุรี เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีการปลูกทุเรียนมากที่สุด ในภาคตะวันออก และเป็นแหล่งทุเรียนที่เป็นที่ต้องการของตลาดจีน

ขอบเขตด้านเวลา

ในการศึกษาครั้งนี้ คือผู้วิจัยได้หาข้อมูล ศึกษาค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่ เดือน พฤษภาคม พ.ศ.2568- เดือนพฤศจิกายน พ.ศ.2568 สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักและเก็บรวบรวมข้อมูล

นิยามศัพท์เฉพาะ

การบริหารจัดการกระบวนการส่งออก หมายถึง การวางแผน การจัดการ การควบคุม และการประสานงานในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกทุเรียนตั้งแต่การเก็บเกี่ยวจนถึงการส่งมอบปลายทาง

ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) หมายถึง กระบวนการควบคุมอุณหภูมิตลอดเส้นทางการขนส่งทุเรียนเพื่อรักษาคุณภาพผลผลิต

ผู้ส่งออก (ล้ง) หมายถึง ผู้ส่งออกและคัดเกรดทุเรียนจากสวนต่างๆ ในจังหวัดจันทบุรี ทำหน้าที่คัดแยกคุณภาพ บรรจุภัณฑ์เบื้องต้น

โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการโดยรวมของการจัดการวิธีการจัดหา จัดเก็บ และขนส่งทรัพยากรไปยังจุดหมายปลายทาง

การขนส่งทางทะเล (ทางเรือ) หมายถึง การขนส่งทุเรียนโดยเรือสินค้าจากท่าเรือในประเทศไทย (แหลมฉบัง) ไปยังท่าเรือปลายทางในประเทศจีน

การขนส่งทางบก หมายถึง กระบวนการขนย้ายสินค้า ผู้โดยสาร หรือวัตถุต่าง ๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งผ่านเส้นทางภาคพื้นดิน โดยใช้ยานพาหนะที่เดินทางบนถนนหรือรางรถไฟ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความยืดหยุ่นสูงและสามารถเข้าถึงปลายทางได้อย่างครอบคลุม

ฤดูการผลิตสูง หมายถึง ช่วงเวลาที่มีผลผลิตทุเรียนออกสู่ตลาดมาก ในจังหวัดจันทบุรี ตั้งแต่เดือนเมษายนถึงมิถุนายน

ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ หมายถึง ตู้ขนส่งสินค้าที่มีระบบควบคุมอุณหภูมิสำหรับการขนส่งทุเรียน โดยควบคุมอุณหภูมิที่ 13-15 องศาเซลเซียส

บริษัท Shipping หมายถึง ผู้ให้บริการด้านพิธีการศุลกากรและการจัดการเอกสารส่งออก รวมถึงการประสานงานกับบริษัทเดินเรือ

บริษัทเดินเรือ หมายถึง ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล ทำหน้าที่จัดสรรระวางเรือและกำหนดตารางเดินเรือ

ระยะเวลาการขนส่ง หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่ทุเรียนออกจากล้งจนถึงท่าเรือปลายทางในประเทศจีน

ขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสด หมายถึง ความสามารถของระบบการขนส่ง (โลจิสติกส์) ที่ทำให้ทุเรียนสดจากไทยสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ โดยเน้นที่การรักษาคุณภาพ ความสดใหม่ของทุเรียนตั้งแต่สวนถึงมือผู้บริโภคปลายทาง (เช่นจีน) ผ่านการจัดการห่วงโซ่อุปทานเย็น (Cold Chain) ที่มีประสิทธิภาพ, การขนส่งที่รวดเร็ว, การควบคุมมาตรฐาน, ลดความเสียหาย, ต้นทุนที่เหมาะสม, และการปฏิบัติตามกฎระเบียบสุขอนามัย, เพื่อให้ทุเรียนไทยมีคุณภาพดี



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเอง เรื่อง “แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน” ผู้วิจัย มีความสนใจ และได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษา โดยมีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการส่งออกทุเรียน
2. สถานการณ์การค้าทุเรียนในตลาดจีนและคู่แข่ง (ไทย – เวียดนาม – มาเลเซีย)
3. ทฤษฎีโลจิสติกส์และการบริหารซัพพลายเชน (Logistics & Supply Chain Management)
4. เส้นทางทางการขนส่งสินค้า (Transportation Routes)
5. กฎระเบียบและมาตรการการขนส่งและการนำเข้าทุเรียนสดระหว่างประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
6. แนวคิดเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
7. แนวคิดการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS matrix
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
9. กรอบแนวคิดการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการส่งออกทุเรียน

1.1 ความหมายและรูปแบบของการส่งออก

สำหรับธุรกิจระหว่างประเทศ “การส่งออก” (Export) ถือเป็นวิธีการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศที่ง่ายและใช้ต้นทุนน้อยเมื่อเทียบกับวิธีการอื่น ๆ เช่น การลงทุนโดยตรง (Foreign Direct Investment) หรือการจัดตั้งบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) การส่งออกแบ่งออกได้เป็นสองรูปแบบหลัก คือ (1) การส่งออกทางตรง (Direct Export) หมายถึง การที่เจ้าของสินค้าหรือผู้ผลิตดำเนินการส่งออกไปยังต่างประเทศด้วยตนเองโดยไม่ผ่านตัวแทน และ (2) การส่งออกทางอ้อม (Indirect Export) หมายถึง การที่ผู้ประกอบการจำหน่ายสินค้าผ่านบุคคลหรือตัวแทนซึ่งรับซื้อสินค้าไปส่งออกอีกทอดหนึ่ง การส่งออกเป็นกิจกรรมที่สร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการและมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

ในภาคการเกษตรของไทย การส่งออกสินค้าผลไม้ถือเป็นสาขาสำคัญ โดยเฉพาะ “ทุเรียน” ซึ่งได้รับสมญาว่าเป็น “ราชาแห่งผลไม้” และเป็นสินค้าที่สร้างมูลค่าการส่งออกสูงสุดในกลุ่มผลไม้ไทย

ผู้ประกอบการที่ทำหน้าที่รวบรวมและคัดบรรจุผลผลิตเพื่อส่งออกมักเรียกกันทั่วไปว่า “ล้ง” ซึ่งมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานผลไม้เพื่อการส่งออก

สมพร อิศวิลานนท์ (2562) ได้ศึกษาเกี่ยวกับสถานการณ์การผลิตและการบริโภคทุเรียนของโลกและของไทย พบว่า การผลิตทุเรียนของโลกมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอุปสงค์ในตลาดโลก โดยเฉพาะจากประเทศจีนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จีนจึงกลายเป็นตลาดนำเข้าทุเรียนที่มีความสำคัญที่สุดของไทยในปัจจุบัน

1.2 ภาพรวมการส่งออกทุเรียนของไทย

การส่งออกทุเรียนของประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในกิจกรรมการค้าระหว่างประเทศที่มีความสำคัญเชิงเศรษฐกิจ โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่ามูลค่าการส่งออกอยู่ในระดับสูงและมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง เมื่อพิจารณาจากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศพบว่าจำนวนการส่งออกทุเรียนสดไปยังตลาดจีนเป็นสัดส่วนที่สำคัญ โดยในปี 2567 ไทยส่งออกทุเรียนสดไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมากกว่า 121,398 ตัน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 717 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นปริมาณและมูลค่าที่สูงที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าอื่น ๆ และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามความต้องการบริโภคที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่องในตลาดจีน (กรมประชาสัมพันธ์, 2567)

จากข้อมูลการค้าการนำเข้าปรากฏว่ามูลค่าการส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังจีนในปี 2567 มีแนวโน้มขยายตัวประมาณร้อยละ 12 จากปีก่อนหน้า แม้ว่าการเติบโตจะชะลอลงกว่าปีก่อนที่มีอัตราการเติบโตสูง แต่การที่ทุเรียนไทยยังคงเป็นสินค้าส่งออกหลักในกลุ่มผลไม้ยังสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของผลิตภัณฑ์และความต้องการของตลาดต่างประเทศที่ยังมีอยู่สูง (ศูนย์วิจัยกสิกรไทย, 2567)

ผลิตภัณฑ์ทุเรียนของไทยยังคงมีความสำคัญต่อการนำเข้าของจีน โดยในปี 2565 รายงานจากหน่วยงานของจีนระบุว่าจีนเป็นหนึ่งในประเทศที่มีการนำเข้าทุเรียนสดมากที่สุดและส่วนใหญ่เป็นทุเรียนที่นำเข้าจากประเทศไทย โดยข้อมูลจากกระทรวงพาณิชย์จีนชี้ให้เห็นว่าไทยครองสัดส่วนการนำเข้าในตลาดจีนมากกว่า 95% ของปริมาณทั้งหมด ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความผูกพันทางการค้าระหว่างไทยกับจีนในเชิงผลไม้สดอย่างชัดเจน (ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเซี่ยงไฮ้, 2565)

แม้ว่าการส่งออกทุเรียนของไทยจะมีภาพรวมที่แข็งแกร่ง แต่ก็ยังเผชิญกับความท้าทายทั้งจากการแข่งขันของประเทศเพื่อนบ้านที่เข้าสู่ตลาดจีนมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงของมาตรการการค้าระหว่างประเทศ และปัจจัยด้านโลจิสติกส์และความปลอดภัยของสินค้า ซึ่งจำเป็นต้องให้ความสำคัญในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อรักษาคุณภาพสินค้าและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันต่อไป (ทีเอ็นเอ็น ไทยแลนด์, 2567)

ข้อมูลเชิงสถิติการส่งออกข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการพึ่งพาตลาดจีนยังคงเป็นปัจจัยสำคัญสำหรับไทย ซึ่งส่งผลให้ต้องให้ความสำคัญทั้งด้านการผลิต คุณภาพ และระบบโซ่อุปทาน เพื่อรองรับความต้องการของตลาดต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

2. สถานการณ์การค้าทุเรียนในตลาดจีนและคู่แข่ง (ไทย – เวียดนาม – มาเลเซีย)

2.1 สถานการณ์การนำเข้าทุเรียนของจีน

ประเทศจีนเป็นตลาดบริโภคทุเรียนที่มีขนาดใหญ่และเติบโตเร็วที่สุดในโลก จากข้อมูลของฐานเศรษฐกิจ (2567) พบว่า ในปี พ.ศ.2566 จีนมีปริมาณการนำเข้าทุเรียนจำนวน 1,426,000 ตัน ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และมีมูลค่าการนำเข้าทุเรียนสดกว่า 6,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 66 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ.2565 ทำให้ทุเรียนกลายเป็นผลไม้ที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงที่สุดของจีนติดต่อกันหลายปี

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้ตลาดทุเรียนของจีนขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การขยายตัวของชนชั้นกลางที่มีกำลังซื้อสูง ความนิยมในผลไม้เมืองร้อน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่ความเย็น รวมถึงการขยายเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน (CAFTA) และการมีผลบังคับใช้ของความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ซึ่งเอื้อให้สินค้าผลไม้ของประเทศสมาชิก โดยเฉพาะทุเรียนจากอาเซียน สามารถเข้าสู่ตลาดจีนได้สะดวกและมีต้นทุนลดลง

นอกจากนี้ การพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงใหม่ เช่น เส้นทาง “ระเบียงเศรษฐกิจทางบกและทางทะเลสายใหม่ของจีนตอนตะวันตก” (New Western Land-Sea Corridor) ทำให้การขนส่งผลไม้จากอาเซียนเข้าสู่จีนตอนใต้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ระบบโลจิสติกส์โซ่ความเย็นและแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การซื้อขายผลไม้สดโดยเฉพาะทุเรียนมีความคล่องตัวและรวดเร็วกว่าในอดีต (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2567)

2.2 สถานการณ์การแข่งขันของประเทศผู้ส่งออกหลัก

ประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศแรกที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าทุเรียนสู่ประเทศจีนอย่างเป็นทางการตั้งแต่ปี พ.ศ.2546 และยังคงเป็นผู้ส่งออกรายหลักของตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2566 ไทยส่งออกทุเรียนไปยังจีนปริมาณ 929,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 4,570 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และในช่วงสิบเดือนแรกของปี พ.ศ.2567 ส่งออกได้ 785,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 3,870 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 57 ของตลาดทุเรียนจีนทั้งหมด (Huaxia, 2024)

ทุเรียนพันธุ์หลักที่ส่งออก ได้แก่ หมอนทอง พวงมณี ชะนี และก้านยาว โดยฤดูกาลผลิตอยู่ระหว่างเดือนเมษายนถึงกันยายน และช่วงส่งออกสูงสุดอยู่ในเดือนเมษายนถึงมิถุนายน ซึ่งส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางบกและทางเรือเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ส่วนแบ่งตลาดของไทยมีแนวโน้มลดลงจากร้อย

ละ 68 ในปี พ.ศ. 2566 เหลือร้อยละ 57 ในปี พ.ศ.2567 เนื่องจากการขยายตัวของคู่แข่งรายใหม่ในภูมิภาคอาเซียน (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2567)

ทั้งนี้ ปัญหาหลักของทุเรียนไทย คือ ความไม่สม่ำเสมอของคุณภาพผลผลิต การขยายพื้นที่ปลูกอย่างรวดเร็วภายใต้สภาพอากาศร้อนจัด และการตรวจสอบสารตกค้างของเงินที่เข้มงวดมากขึ้น เช่น การตรวจสอบสาร Basic Yellow 2 ซึ่งเป็นเหตุให้ทุเรียนบางล็อตถูกปฏิเสธการนำเข้า (ข่าวเศรษฐกิจ, 2568)

เวียดนาม

เวียดนามได้รับอนุญาตให้นำเข้าทุเรียนไปยังตลาดจีนเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2565 และสามารถขยายตลาดได้อย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ.2566 เวียดนามส่งออกทุเรียนไปจีนปริมาณ 493,000 ตัน มูลค่า 2,140 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32 ของมูลค่าการนำเข้าทุเรียนทั้งหมดของจีน และในช่วงสิบเดือนแรกของปี พ.ศ.2567 ปริมาณส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 702,000 ตัน มูลค่า 2,780 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า (ดีไอทีพี, 2567b)

จุดแข็งของเวียดนาม คือ มีภูมิศาสตร์ที่ติดกับจีน ทำให้สามารถขนส่งทางบกได้โดยตรงผ่านเขตปกครองตนเองกวางสี ซึ่งช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่ง อีกทั้งฤดูกาลผลิตทุเรียนของเวียดนามอยู่ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงตุลาคม ซึ่งตรงกับช่วงนอกฤดูกาลของไทย จึงสามารถรักษาความต่อเนื่องในการส่งออกได้ตลอดปี

มาเลเซีย

มาเลเซียเป็นประเทศล่าสุดที่ได้รับอนุญาตให้นำเข้าทุเรียนสดไปยังจีนเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2567 โดยในช่วงสามไตรมาสแรกของปีเดียวกัน มีการส่งออกปริมาณ 215 ตัน มูลค่า 3.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แม้ปริมาณยังไม่มากแต่ทุเรียนพันธุ์ “มุซังคิง” ของมาเลเซียได้รับการยอมรับว่าเป็นสินค้าพรีเมียมที่มีราคาสูงกว่าทุเรียนจากประเทศอื่น และเน้นการขนส่งทางอากาศเพื่อรักษาคุณภาพสินค้า ทำให้เริ่มมีส่วนแบ่งตลาดเฉพาะกลุ่มผู้บริโภคระดับสูงในจีน (ดีไอทีพี, 2567a)

ตาราง 4 สรุปเปรียบเทียบสถานการณ์การส่งออกทุเรียนของประเทศผู้ส่งออกหลักไปยังตลาดจีน2566-2567

ประเทศ	ปีที่เริ่มส่งออกไปจีน	ปริมาณส่งออก (ตัน)	มูลค่า (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
ไทย	2546	929,000 (ปี2566)	4,570	68
		785,000 (ปี2567)	3,870	57

		493,000 (ปี2566)	2,140	32
เวียดนาม	2565	702,000 (ปี2567)		41.5
มาเลเซีย	2567	215	3.65	0.3
อื่นๆ	2567เป็นต้นไป			1.2

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

2.3 การวิเคราะห์แนวโน้มการแข่งขันและผลกระทบต่อไทย

จากข้อมูลข้างต้น พบว่าตลาดทุเรียนของจีนกำลังเปลี่ยนผ่านจาก “การแข่งขันเชิงปริมาณ” ไปสู่ “การแข่งขันเชิงคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัย” โดยที่ไทยยังคงเป็นผู้นำตลาดในเชิงมูลค่า แต่ส่วนแบ่งตลาดเริ่มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากคู่แข่งรายใหม่ในภูมิภาคอาเซียนโดยเฉพาะเวียดนามสามารถขยายตลาดได้อย่างรวดเร็วและมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่ำกว่า ในขณะที่มาเลเซียเน้นกลยุทธ์ตลาดพรีเมียมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มในระยะยาว

ผลกระทบต่อไทยจึงปรากฏในหลายมิติ ได้แก่

ด้านคุณภาพสินค้า — ทุเรียนไทยต้องเผชิญการตรวจสอบคุณภาพและสารตกค้างที่เข้มงวดมากขึ้นจากจีน ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้บริโภค

ด้านต้นทุนการขนส่ง — ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังสูงกว่าเวียดนามซึ่งใช้เส้นทางบกโดยตรง

ด้านการบริหารจัดการตลาด — ไทยพึ่งพาตลาดจีนในสัดส่วนมากกว่า 90% ทำให้เสี่ยงต่อการผันผวนของนโยบายและมาตรการนำเข้า

ดังนั้น การรักษาตำแหน่งผู้นำตลาดของทุเรียนไทยในระยะยาวจำเป็นต้องมุ่งเน้นการพัฒนา “คุณภาพและมาตรฐาน” ควบคู่กับการยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการพัฒนาโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) และการสร้างสัญลักษณ์บ่งชี้แหล่งกำเนิดสินค้าชัดเจน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้บริโภคชาวจีน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างยั่งยืน

3. ทฤษฎีโลจิสติกส์และการบริหารซัพพลายเชน (Logistics & Supply Chain Management)

3.1 แนวคิดและความหมายของโลจิสติกส์ (Concept of Logistics)

คำว่า “โลจิสติกส์” มาจากภาษาฝรั่งเศส “Logistique” หมายถึง ศาสตร์และศิลป์แห่งการวางแผน การบริหารจัดการ และการเคลื่อนย้ายทรัพยากรต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นคน สินค้า หรือข้อมูล จากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง เพื่อให้ได้ผลลัพธ์ที่ตรงตามเงื่อนไขด้านเวลา สถานที่ และคุณภาพ โดยมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า (บก. โลจิสติกส์, 2567)

ในอดีต โลจิสติกส์มุ่งเน้นเพียงการเคลื่อนย้ายสินค้าให้ถึงจุดหมายตรงเวลา แต่ในปัจจุบันแนวคิดได้พัฒนาไปสู่การบริหารจัดการเชิงระบบที่เน้นการลดความสูญเปล่า (Waste) และการเพิ่มคุณค่า (Value Creation) ในทุกกระบวนการ ซึ่งแนวคิดนี้เรียกว่า “Lean Logistics” หรือ “Lean Manufacturing” ที่มุ่งให้การเคลื่อนย้ายหรือการไหล (Flow) ของสินค้า บริการ และข้อมูลเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพมากกว่าการเก็บสำรองในคลังสินค้า (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2553b)

แนวคิดโลจิสติกส์สมัยใหม่จึงมิได้มองเพียงมิติของ “การขนส่ง” แต่รวมถึงมิติของเวลา การใช้ทรัพยากร และการบริหารต้นทุน เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีคุณภาพสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับภาคธุรกิจการส่งออกผลไม้สดของไทย โดยเฉพาะทุเรียน ที่ต้องอาศัยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อรักษาคุณภาพสินค้าและลดการสูญเสียระหว่างการขนส่ง

3.2 องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ในภาคธุรกิจ (Components of Business Logistics)
โลจิสติกส์ในภาคธุรกิจประกอบด้วยกิจกรรมหลักหลายประการที่เชื่อมโยงกันเพื่อให้เกิดการไหลของสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ โดยองค์ประกอบสำคัญตามแนวคิดของบจก. โลจิสท์พลัส (2567) ประกอบด้วย

การพยากรณ์อุปสงค์ (Demand Forecasting) เพื่อคาดการณ์ความต้องการของตลาด
กลยุทธ์การจัดหา (Strategic Sourcing) เพื่อให้ได้วัตถุดิบที่มีคุณภาพ
การขนส่ง (Transportation) ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของระบบโลจิสติกส์
การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) เพื่อควบคุมต้นทุนและความพร้อมของ
สินค้า
การเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ (Material Handling) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิต
โกดังสินค้า (Warehousing) สำหรับการจัดเก็บและควบคุมคุณภาพ
บรรจุภัณฑ์และหีบห่อ (Packaging) เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า
การตอบสนองต่อคำสั่งซื้อ (Order Fulfillment) เพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า
การบริการลูกค้า (Customer Service) ซึ่งเป็นจุดสุดท้ายของกระบวนการโลจิสติกส์
องค์ประกอบเหล่านี้ล้วนมีผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วและคุณภาพสูงอย่าง “ทุเรียนสด” ซึ่งต้องผ่านการจัดการในทุกขั้นตอนอย่างรอบคอบและสอดคล้องกับมาตรฐานการส่งออกของประเทศคู่ค้า

3.3 แนวคิดการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management: SCM)

การจัดการซัพพลายเชน (Supply Chain Management) หมายถึง กระบวนการบริหารกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดหา (Procurement) การผลิต (Manufacturing) การจัดเก็บ (Storage) การกระจายสินค้า (Distribution) และการขนส่ง (Logistics) อย่างบูรณาการ เพื่อให้

สินค้าหรือบริการสามารถเคลื่อนไหวจากต้นทางไปยังผู้บริโภคปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด (คู่มือธุรกิจอุตสาหกรรมอาหาร, 2566)

แนวคิดนี้มุ่งเน้นให้เกิดการประสานงาน (Coordination) และความร่วมมือ (Collaboration) ระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมดในโซ่อุปทาน ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ตัวแทนจำหน่าย และลูกค้า โดยมีเป้าหมายร่วมกันคือการลดต้นทุน เพิ่มคุณค่า และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้บริโภค (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2553a)

แนวความคิดการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management: SCM) เป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นการบูรณาการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการไหลของสินค้า ข้อมูล และทรัพยากร ตั้งแต่แหล่งวัตถุดิบ ผู้ผลิต ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จนถึงผู้บริโภคปลายทาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ลดต้นทุน และสร้างคุณค่าให้กับลูกค้า ซึ่งแนวคิดดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อโลจิสติกส์สินค้าเกษตรและผลไม้ที่มีความอ่อนไหวต่อเวลาและคุณภาพ

งานวิจัยของ เหนอฮุย หลาน, นุทพัทธ์สรณ์ ชนบวรพานิชและเกียรติชัย วีระยานนท์ (2567) ได้นำกรอบแนวคิด SCOR Model มาใช้ในการอธิบายการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจนำเข้าผลไม้และผัก โดยแบ่งกระบวนการออกเป็น 5 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดหา (Sourcing) การดำเนินงานหรือการเตรียมสินค้า (Making) การขนส่งและการกระจายสินค้า (Delivery) และการจัดการสินค้าคืน (Returning) ผลการศึกษาพบว่า การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานในแต่ละกระบวนการมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อประสิทธิภาพของธุรกิจ ทั้งในด้านต้นทุน คุณภาพ ปริมาณ และระยะเวลาในการดำเนินงาน

ในบริบทของการส่งออกทุเรียน การจัดการซัพพลายเชนที่มีประสิทธิภาพช่วยให้เกิดการวางแผนการผลิต การรวบรวมผลผลิต และการขนส่งที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักของไทย การบริหารซัพพลายเชนที่ดี จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน

3.4 ระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)

ระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) หมายถึง กระบวนการทางเทคโนโลยีที่ควบคุมอุณหภูมิ ความชื้น และสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อรักษาคุณภาพของสินค้าที่ไวต่ออุณหภูมิ เช่น ผลไม้สด อาหาร และยา (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2564)

Rodrigue และ Notteboom ได้เสนอว่าระบบโซ่ความเย็นมีองค์ประกอบหลัก 4 ประการ ได้แก่

ระบบทำความเย็น (Cooling System)

ห้องเย็น (Cold Storage)

การขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Transport)

การแปรรูปและการจัดจำหน่าย (Cold Processing and Distribution)

ระบบโซ่ความเย็นจึงมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้สด โดยเฉพาะทุเรียน ซึ่งต้องควบคุมอุณหภูมิระหว่าง 13–15 องศาเซลเซียส เพื่อรักษาความสดและคุณภาพตลอดเส้นทางขนส่ง การขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิจำเป็นต้องใช้อุปกรณ์เฉพาะ เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) และระบบติดตามด้วยดาวเทียม (GPS Tracking System) เพื่อควบคุมและตรวจสอบอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

3.5 ห่วงโซ่อุปทานทุเรียนเพื่อการส่งออก (Durian Supply Chain for Export)

ห่วงโซ่อุปทานของการผลิตและการส่งออกทุเรียนไทยสามารถแบ่งได้เป็น 3 ระดับหลัก ได้แก่ ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ (กรมวิชาการเกษตร, 2567)

ต้นน้ำ ได้แก่ เกษตรกรผู้ปลูกทุเรียนซึ่งเป็นผู้ผลิตผลผลิตทางการเกษตรขั้นพื้นฐาน โดยต้องดำเนินการผลิตภายใต้มาตรฐานการปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี (GAP) เพื่อให้ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพและปลอดภัยต่อการบริโภค

กลางน้ำ ประกอบด้วยผู้รวบรวมผลผลิต (ล้ง) โรงคัดบรรจุ โรงงานแปรรูป และตลาดกลางผลไม้ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการคัดแยก ตรวจสอบคุณภาพ บรรจุ และจัดการขนส่ง เพื่อให้สินค้าพร้อมต่อการส่งออก

ปลายน้ำ ได้แก่ ผู้ส่งออกและตัวแทนจำหน่าย ที่ทำหน้าที่กระจายสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักของทุเรียนไทย

งานวิจัยของ จิตติมา วงศ์อินตา (2565) พบว่า ความเสี่ยงในโซ่อุปทานของทุเรียนมักเกิดขึ้นในช่วงต้นน้ำและกลางน้ำ เช่น การจัดการคุณภาพผลผลิตไม่ต่อเนื่อง การขาดการประสานงานระหว่างเกษตรกรกับผู้รวบรวม และการควบคุมอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสมในระหว่างขนส่ง ดังนั้น การพัฒนาโซ่อุปทานทุเรียนให้มีประสิทธิภาพต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐ เอกชน และเกษตรกร เพื่อสร้างระบบการผลิต การรวบรวม และการขนส่งที่มีมาตรฐานเดียวกัน

โดยสรุป การจัดการห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนส่งออกเป็นระบบซับซ้อนที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน ซึ่งการบูรณาการระบบโลจิสติกส์และระบบโซ่ความเย็นที่มีประสิทธิภาพจะช่วยลดความสูญเสีย รักษาคุณภาพสินค้า

3.6 ระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียน (Logistics System in Durian Supply Chain)

จากแนวคิดด้านโลจิสติกส์และการบริหารซัพพลายเชนที่กล่าวมาในหัวข้อก่อนหน้านี้ จะเห็นว่าระบบโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญต่อการส่งออกสินค้าทางการเกษตรของประเทศไทย โดยเฉพาะ

สินค้าผลไม้สดอย่าง “ทุเรียน” ที่ต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว มีการควบคุมอุณหภูมิที่เหมาะสม และมีการบริหารจัดการด้านเวลาอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สินค้าสามารถคงคุณภาพจนถึงมือผู้บริโภคปลายทางในประเทศจีน

กระบวนการโลจิสติกส์สำหรับทุเรียนส่งออกของไทยครอบคลุมตั้งแต่การเก็บเกี่ยว การรวบรวม การคัดแยก บรรจุหีบห่อ การขนส่งภายในประเทศ การจัดเก็บในคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ไปจนถึงการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะทางเรือ ซึ่งเป็นช่องทางหลักในการส่งออกทุเรียนไปยังจีน การบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์และท่าเรือจึงเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญยิ่งในห่วงโซ่อุปทานดังกล่าว

3.6.1 การจัดการตู้คอนเทนเนอร์ (Container Management)

การจัดการตู้คอนเทนเนอร์ (Container Management) หมายถึง กระบวนการบริหารจัดการการใช้ การเก็บ การตรวจสอบ และการปล่อยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการขนส่งสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งในด้านเวลา พื้นที่ และต้นทุน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของ “ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ” หรือ “Reefer Container” ซึ่งเป็นอุปกรณ์สำคัญในการรักษาคุณภาพของสินค้าผลไม้สดตลอดระยะเวลาการขนส่ง

ในทางปฏิบัติ พบว่าปัญหาสำคัญของการบริหารตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศไทย ได้แก่ การปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่เป็นไปตามระบบ FIFO (First In First Out) การจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ไม่ได้แยกอายุการใช้งาน และการวางผังลานเก็บตู้ที่ไม่เป็นสัดส่วน ซึ่งส่งผลให้การปล่อยตู้ให้ลูกค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่ผู้ให้บริการสายเรือกำหนดไว้ (บริษัท เทรต แอนด์ โลจิสติกส์ สยาม จำกัด, 2564)

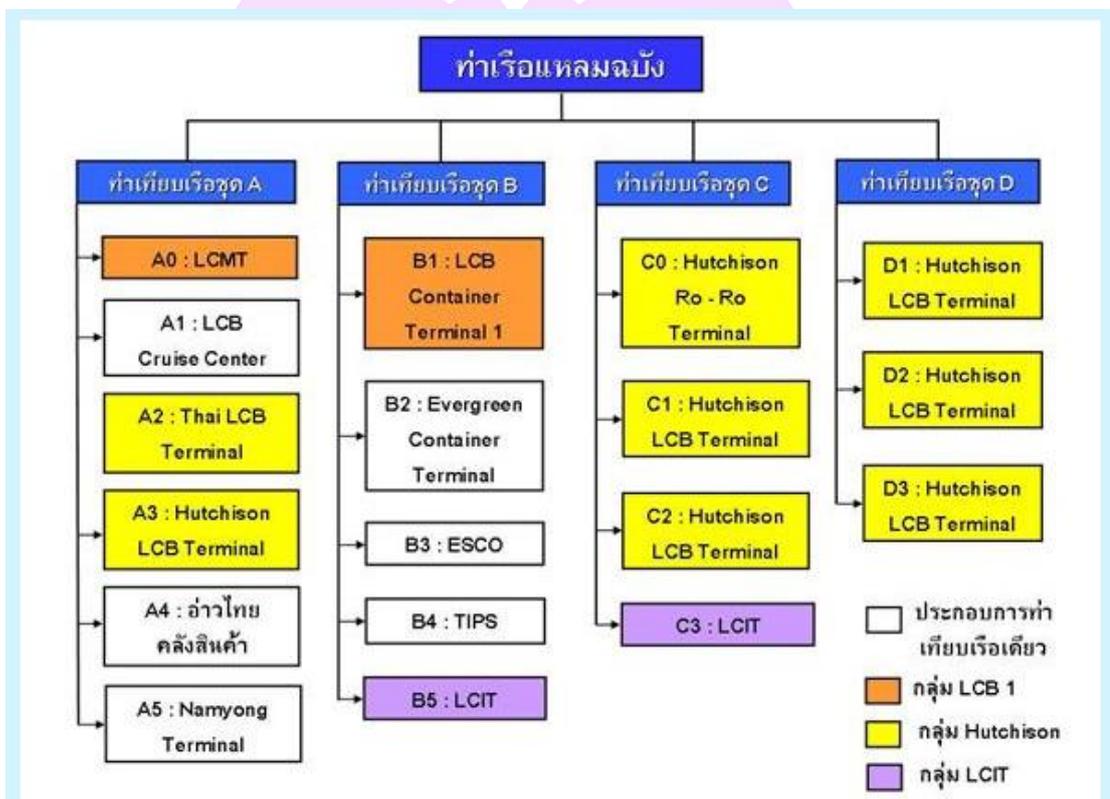
ปัญหาดังกล่าวอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการจัดส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์บางตู้เสื่อมสภาพก่อนใช้งาน หรือไม่สามารถควบคุมอุณหภูมิได้ตามมาตรฐาน ซึ่งมีผลโดยตรงต่อคุณภาพของทุเรียนที่ส่งออกไปยังตลาดจีน

3.6.2 การจัดการท่าเรือ (Port Management)

ท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางบก ทางราง และทางทะเล สำหรับประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักของประเทศและเป็น “ประตูการค้าระดับโลก” (Gateway Port) ที่สำคัญที่สุดของภูมิภาค โดยได้รับการจัดอันดับเป็นท่าเรือ Gateway Port อันดับที่ 3 ของโลก (ไม่นับรวมท่าเรือในสาธารณรัฐประชาชนจีน) รองจากท่าเรือลอสแอนเจลิสและท่าเรือลองบีช ประเทศสหรัฐอเมริกา (บริษัท เทรต แอนด์ โลจิสติกส์ สยาม จำกัด, 2564)

ท่าเรือแหลมฉบังอยู่ภายใต้การบริหารโดยผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระดับโลก (Global Terminal Operators: GTOs) ซึ่งมีศักยภาพสูงในการให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าหลากหลายประเภท รวมถึงการรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) และการกระจายสินค้าสู่กรุงเทพมหานครและภูมิภาคอื่น ๆ ผ่านระบบการขนส่งหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ นอกจากนี้ ท่าเรือยังให้บริการเช่าพื้นที่สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์และกิจกรรมสนับสนุนอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ

โครงสร้างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง: จำแนกตามท่าเทียบเรือ ดังภาพ 1



ภาพ 1 แสดงโครงสร้างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: สุมาลี สุขदानนท์, อัมพร จิตรานูเคราะห์, วันชัย มีชาติ, สรวีศ นฤปิติ และ วชิราภรณ์ จันทร์โพธิ์ พาศ (2552)

ท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นหนึ่งในท่าเรือชั้นนำของประเทศไทย และมีบทบาทสำคัญในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลทั่วภูมิภาค ด้วยการพัฒนาและการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ท่าเรือแห่งนี้ได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของความก้าวหน้าด้านโลจิสติกส์และการเดินเรือระหว่างประเทศ โดยมีโครงสร้างที่แบ่งออกเป็น 2 แอ่งจอดเรือ ซึ่งรองรับการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท ดังนี้:

แอ่งจอดเรือที่ 1

ความลึก: 14 เมตร

ความสามารถ: รองรับเรือขนาด 6,500 ทีอียู

ประเภทท่าเทียบเรือ:

ท่าเทียบเรือสำหรับตู้สินค้า: A2, A3, B1, B2, B3, B4 และ B5

ท่าเทียบเรือโดยสาร: A1

ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป: A4

ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้านานยนต์: A5

แอ่งจอดเรือที่ 1 เป็นพื้นที่ที่มุ่งเน้นการสนับสนุนการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภท รวมถึงการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจร เพื่อเสริมสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันและพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเดินเรือระหว่างประเทศ

แอ่งจอดเรือที่ 2

ความลึก: 16 เมตร

ความสามารถ: รองรับเรือขนาดใหญ่

ประเภทท่าเทียบเรือ:

ท่าเทียบเรือสำหรับตู้สินค้า: C1, C2, C3, D1, D2 และ D3

ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป: C0

แอ่งจอดเรือที่ 2 ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับเรือขนาดใหญ่และการขนส่งสินค้าปริมาณมาก โดยเฉพาะสินค้าตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าทั่วไป ซึ่งช่วยเสริมสร้างศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบังให้สามารถตอบสนองความต้องการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเชื่อมโยงระบบรางและท่าเรือบก (Dry Port)

เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขนส่งสินค้าและลดความแออัดของท่าเรือแหลมฉบัง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดตั้ง ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (Lat Krabang Inland Container Depot: ICD) ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือภาคพื้นดิน (มรกต ภูมรกต, 2565)

ท่าเรือบกแห่งนี้ช่วยรองรับการให้บริการรับส่งตู้สินค้าในการนำเข้า-ส่งออก โดยผู้ให้บริการสายเรือจะเป็นผู้บริหารจัดการในการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีลาดกระบัง รวมถึงการจัดสรรตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเพื่อรองรับความต้องการของผู้ส่งออก

4. เส้นทาง การขนส่งสินค้า (Transportation Routes)

เส้นทาง การขนส่งทุเรียนจากไทยไปจีนทั้งทางบกและทางทะเล

4.1 พลวัตโหมตการขนส่ง (พ.ศ.2560-พ.ศ.2564)

ในช่วงปี พ.ศ.2560-พ.ศ.2564 การขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอย่างมีนัยสำคัญ จากเดิมที่นิยมใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก ได้ปรับเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางถนนเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ.2560 การขนส่งทางทะเลมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 90.87 รองลงมาคือทางถนนร้อยละ 9.11 และทางอากาศร้อยละ 0.02 แต่ในปี พ.ศ. 2564 การขนส่งทางถนนได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 70.63 ขณะที่ทางทะเลลดลงเหลือร้อยละ 29.23 และทางอากาศอยู่ที่ร้อยละ 0.14 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2565)

การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีสาเหตุสำคัญมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งส่งผลให้เกิดภาวะขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งล่าช้า ค่าระวางเรือปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งความไม่แน่นอนของการเดินเรือ ขณะที่การขนส่งทางถนนสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ได้อย่างยืดหยุ่นมากกว่า สามารถขนส่งได้รวดเร็วถึงศูนย์กระจายสินค้าในจีนโดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่าย อีกทั้งยังปรับเปลี่ยนเส้นทางได้เมื่อเกิดการปิดด่านนำเข้ากะทันหัน

4.2 การขนส่งทางทะเล (Sea Transport)

เส้นทางหลักของการขนส่งทุเรียนทางทะเล คือ จากท่าเรือแหลมฉบัง (Laem Chabang Port) ไปยังท่าเรือกวางโจว (Guangzhou Port) และท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Port) ซึ่งเป็นศูนย์กลางการกระจายผลไม้ไทยไปยังภูมิภาคตอนใต้และตะวันออกของประเทศจีน ระยะเวลาในการขนส่งเฉลี่ยประมาณ 12-13 วัน (บริษัท ลิสเซิม โลจิสติกส์ จำกัด, 2566a)

จุดอ่อนของการขนส่งทางทะเลอยู่ที่ระยะเวลาและขั้นตอนการขนถ่ายที่อาจเกิดความล่าช้าในช่วงฤดูการผลิตสูง รวมถึงภาวะตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอ ซึ่งอาจทำให้ผลผลิตสูญเสียคุณภาพได้ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางทะเลยังคงเป็นช่องทางที่มีต้นทุนเฉลี่ยต่ำเมื่อเทียบกับทางบก โดยเฉพาะในกรณีที่มีปริมาณสินค้าขนาดใหญ่และมีการวางแผนล่วงหน้าแน่นอน

4.3 การขนส่งทางถนน (Road Transport)

การขนส่งทางถนนเป็นช่องทางที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากสามารถขนส่งได้รวดเร็วและมีความยืดหยุ่นสูง โดยปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางหลักที่ใช้ในการส่งออกผลไม้สดไปยังประเทศจีนทั้งหมด 4 เส้นทางหลัก ดังนี้ (บริษัท ลิสเซิม โลจิสติกส์ จำกัด, 2566b)

เส้นทางที่ 1: ทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือกวางโจว

เส้นทางที่ 2: ทางเรือจากท่าเรือแหลมฉบัง – ท่าเรือเซี่ยงไฮ้

เส้นทางที่ 3 (R9): ถนนหมายเลข 9 จากจังหวัดมุกดาหาร ผ่านสะพานนะเขต (สปป.ลาว) เข้าสู่เวียดนาม ผ่านเมืองดานัง ฮานอย แล้วเข้าสู่ประเทศจีนทางด่านโหยวอีกว่าน (Youyiguan Port) ใช้เวลาประมาณ 36 ชั่วโมง ถึงตลาดซินฟาตี้ในกรุงปักกิ่ง

เส้นทางที่ 4 (R3A): จากจังหวัดเชียงใหม่ ผ่านสปป.ลาว เข้าสู่เมืองสิบสองปันนา (มณฑลยูนนาน) และเมืองคุนหมิงของจีน

ปัจจุบันกระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างจัดทำพิธีสารเปิดเส้นทางใหม่ R12 ซึ่งเริ่มจากจังหวัดนครพนม ผ่านแขวงคำม่วน สปป.ลาว เข้าจังหวัดกว๋างบิญของเวียดนาม และเข้าสู่เมืองผิงเสียง (Pingxiang) มณฑลกว๋างซีของจีน เส้นทางนี้มีระยะทางสั้นที่สุดและสะดวกที่สุดสำหรับการขนส่งผลไม้ไทยเข้าสู่จีนตอนใต้ (ดีไอทีพี, 2567c)

งานวิจัยของ Panichakarn และ Pochan (2023) เรื่อง “Analysis of the Efficiency of Land Transport Connectivity for International Trade between Thailand and China” มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน โดยมุ่งเน้นการศึกษา 4 เส้นทางหลัก ได้แก่ R3A, R8, R9 และ R12 ซึ่งเชื่อมโยงผ่านชายแดนไทย-ลาว และเชื่อมต่อไปยังจีนตอนใต้ ผ่านเมืองสำคัญ เช่น कुนหมิงและหนานหนิง

R3A: ผ่านเชียงของ – ห้วยทราย – บ่อเต็น – โม่ฮาน – कुนหมิง

R8: ผ่านบึงกาฬ – ปากซัน – นำเพา – เหลียงซาน – หนานหนิง

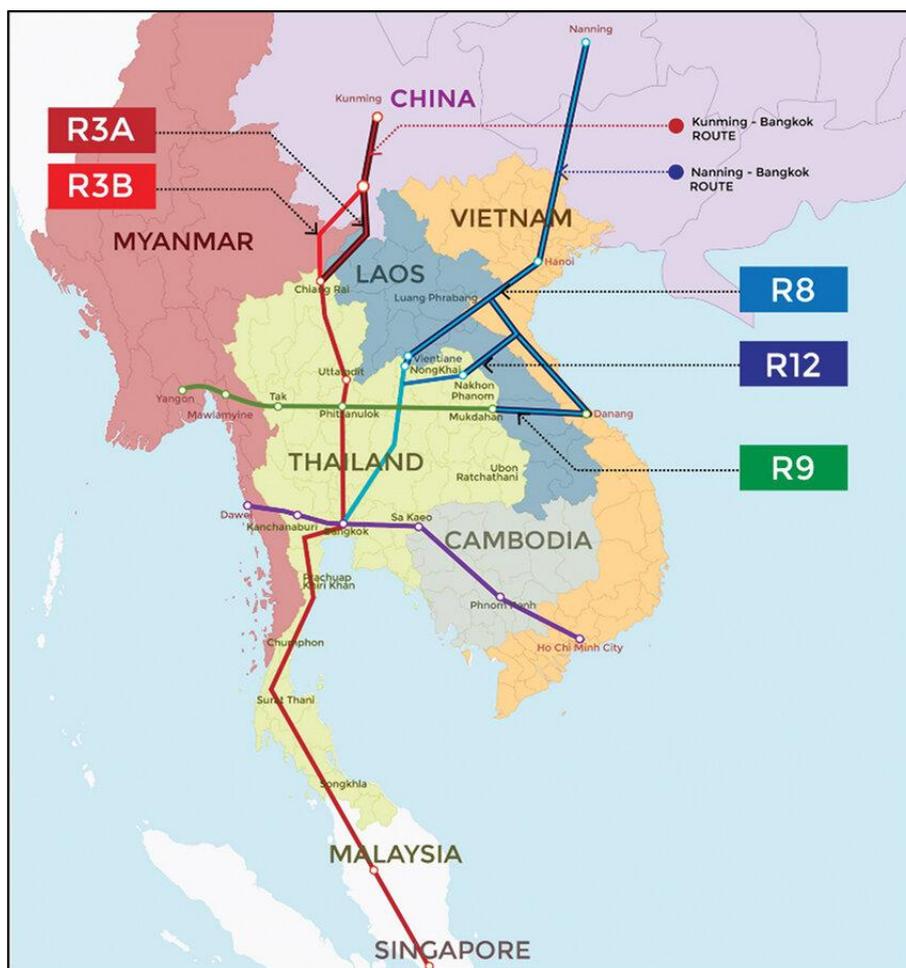
R9: ผ่านมุกดาหาร – สะหวันนะเขต – ลาวบาว – เหลียงซาน – หนานหนิง

R12: ผ่านนครพนม – ท่าแขก – หนาโพ – เหลียงซาน – หนานหนิง

จากข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปได้ตาราง 5

ตาราง 5 ตารางการเปรียบเทียบเส้นทางถนน

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	เวลา (ชม.)
R3A	2,052	49
R8	1,797	44.5
R9	1,959	44
R12	1,694	40



ภาพ 2 ด้านตรวจพืชของไทย(6 ด้านหลัก) เชียงของ, บึงกาฬ, นครพนม, มุกดาหาร, หนองคาย และจันทบุรี (บ้านฝักกาด)

ที่มา: GMS Economic Corridor documentation, 2024

4.4 การขนส่งทางราง (Rail Transport: ไทย-ลาว-จีน)

การขนส่งทางรางเป็นทางเลือกใหม่ที่มีศักยภาพในระยะยาว โดยเฉพาะหลังจากที่ทางรถไฟลาว-จีนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ เส้นทางนี้เชื่อมโยงจากจังหวัดหนองคาย ผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ (สปป.ลาว) ไปยังมณฑลยูนนานของจีน อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรางยังคงมีข้อจำกัดด้านมาตรฐานรางที่แตกต่างกัน ได้แก่

ทางรถไฟไทย-ลาว เป็น Meter Gauge (1.000 เมตร)

ทางรถไฟลาว-จีน เป็น Standard Gauge (1.435 เมตร)

ผู้ประกอบการจึงต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่จุดเชื่อมต่อ ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ได้ (Vientiane Logistics Park: VLP) โดยผู้ประกอบการต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายและภาษีศุลกากรเองทั้งหมด

สำหรับการขนส่งตู้สินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ทางรางนั้น มีข้อกำหนดเพิ่มเติม ได้แก่

ต้องเป็นตู้ขนาด 40 ฟุต น้ำหนักรวมไม่เกิน 46 ตัน (จำกัดน้ำหนักดเพลลา 15 ตัน/เพลลา)

ใช้โบกี้ขนาด 15 เมตร (รฟท.มีอยู่ประมาณ 20%)

ต้องมีพื้นที่ติดตั้งอุปกรณ์ทำความเย็น (Clip-On Generator)

ผู้ประกอบการต้องควบคุมระบบความเย็นตลอดการเดินทาง

แม้จะสามารถขนส่งผลไม้แบบควบคุมอุณหภูมิได้จริง แต่เนื่องจากข้อจำกัดด้านระยะเวลาและจำนวนโบกี้ ทำให้การขนส่งทางรางยังไม่ได้รับความนิยมในวงกว้างในปัจจุบัน (สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคม, 2566)

4.5 การเปรียบเทียบและข้อเสนอแนะแนวทางเลือกการขนส่ง

ตาราง 6 สัดส่วนการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนตามประเภทการขนส่ง 2560-2566

ปี	ทางทะเล (%)	ทางถนน (%)	ทางอากาศ (%)
2560	90.87	9.11	0.02
2561	74.24	25.72	0.04
2562	39.68	60.30	0.02
2563	49.92	49.91	0.11
2564	29.23	70.63	0.14
2565	62.44	32.46	5.10
2566	31.54	67.49	0.97

ที่มา: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตรที่ 2

สำหรับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังประเทศจีน แม้ว่าการเลือกวิธีขนส่งแต่ละรูปแบบจะขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์และข้อจำกัดของผู้ส่งออก แต่พบว่ามี ความแตกต่างทั้งด้านเวลา ค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงตามรูปแบบการขนส่งที่เลือก ใช้เวลาในการขนส่งทางถนนประมาณ 3-4 วัน และเป็นรูปแบบที่มีความยืดหยุ่นสูง แม้อัตุนจะปานกลาง แต่มักเผชิญกับความล่าช้าที่ด่านพรมแดน และข้อจำกัดด้านเวลาในการเคลียร์สินค้า

ในกรณีการขนส่งทางราง การเปิดใช้งานเส้นทางรถไฟจีน-ลาวตั้งแต่ปี 2565 ทำให้สามารถขนส่งผลไม้สดได้ภายในประมาณ 3 วัน ช่วยลดเวลาและควบคุมคุณภาพสินค้าได้ดีกว่าการขนส่งทางถนนบางเส้นทาง แต่ยังคงต้องประสานงานด้านอุปกรณ์และการเปลี่ยนถ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาความสดของสินค้า (ไทยพีบีเอส, 2567a)

ส่วนการขนส่งทางทะเลมีต้นทุนที่ค่อนข้างต่ำ แต่ระยะเวลาในการเดินทางนานกว่าและต้องเผชิญกับปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ รวมถึงการจัดการขนถ่ายที่ซับซ้อนซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อคุณภาพของทุเรียนสดได้ จากการรวบรวมและเปรียบเทียบข้อมูลข้างต้นสามารถสรุปเป็นตาราง 7

ตาราง 7 การเปรียบเทียบลักษณะของการขนส่งแต่ละประเภท

ประเภทการขนส่ง	เวลาเฉลี่ย	ต้นทุนเฉลี่ย (สัมพัทธ์)	ความเสี่ยงหลัก
ทางทะเล	12-13 วัน	ต่ำ	ความล่าช้าในการขนถ่าย ตู้ขาดแคลน
ทางถนน	36-48 ชั่วโมง	ปานกลาง	ความแออัดของด่านและข้อจำกัดเวลา
ทางราง	3-5 วัน (รวมเปลี่ยนถ่าย)	ปานกลาง-สูง	ความไม่แน่นอนของเวลา การควบคุมอุปกรณ์

5. กฎระเบียบและมาตรการขนส่งและการนำเข้าทุเรียนสดระหว่างประเทศไทยไปจีน

การจัดการคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตร

สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) ได้กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตรสำหรับทุเรียนสด ภายใต้มาตรฐาน มกษ. 3-2556 เพื่อให้เป็นแนวทางในการควบคุมคุณภาพของผลทุเรียนที่ผลิตเพื่อการค้าและการบริโภคสดกรมส่งเสริมการเกษตร (2563) โดยมาตรฐานดังกล่าวกำหนดให้ผลทุเรียนต้องมีคุณลักษณะตามเกณฑ์ขั้นต่ำ ได้แก่ เป็นผลทุเรียนทั้งผลที่มีขั้วสมบูรณ์ ตรงตามพันธุ์ สด สะอาด ปราศจากสิ่งแปลกปลอม ไม่มีรอยแตกของเปลือก ปราศจากศัตรูพืช และไม่มีความเสี่ยงหายจากอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสม รวมถึงไม่มีกลิ่นหรือรสที่ผิดปกติ ทั้งนี้ ผลทุเรียนต้องมีความแก่ได้ที่เหมาะสมตามพันธุ์ ฤดูกาล และแหล่งปลูก โดยต้องมีการจัดการหลังการเก็บเกี่ยว การบรรจุ และการขนส่งอย่างระมัดระวัง เพื่อคงคุณภาพให้ยอมรับได้เมื่อถึงปลายทาง

การจัดแบ่งชั้นคุณภาพของผลทุเรียนตามมาตรฐาน มกษ. 3-2556 แบ่งออกเป็น 3 ชั้นคุณภาพ ได้แก่

- 1) ชั้นพิเศษ (Extra Class) ผลทุเรียนต้องมีคุณภาพดีที่สุดในนามสมบูรณ์ พูครบถ้วนไม่น้อยกว่า 4 พู ไม่มีตำหนิหรือความผิดปกติที่ส่งผลต่อรูปลักษณะและคุณภาพของเนื้อผลทุเรียน

- 2) ชั้นหนึ่ง (Class I) ผลทุเรียนมีคุณภาพดี อาจมีตำหนิหรือความผิดปกติเล็กน้อยได้ เช่น หนามซ้ำหรือรอยแผลเป็นตื้น ๆ แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 10 ของพื้นที่ผิวทั้งหมด และต้องไม่กระทบต่อคุณภาพของเนื้อผลทุเรียน
- 3) ชั้นสอง (Class II) เป็นผลทุเรียนที่ไม่ผ่านเกณฑ์ชั้นสูงกว่า แต่ยังคงคุณภาพตามเกณฑ์ขั้นต่ำ มีตำหนิได้เล็กน้อยภายในขอบเขตที่ไม่กระทบต่อความสมบูรณ์ของเนื้อและรูปลักษณ์ภายนอก

มาตรฐานดังกล่าวถือเป็นกลไกสำคัญในการรับรองคุณภาพของทุเรียนไทย เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะประเทศจีนซึ่งให้ความสำคัญกับ มาตรการด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures: SPS) อย่างเข้มงวด ทั้งในเรื่องคุณภาพความปลอดภัยทางอาหาร และการควบคุมศัตรูพืชในผลไม้สดที่นำเข้า

ข้อตกลงด้านสุขอนามัยพืชระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน

จากการศึกษาของกุสุมา สนวนตะโก (2559) พบว่า ในปี พ.ศ. 2547 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์แห่งราชอาณาจักรไทย และกระทรวงควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบ และกักกันโรคแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจร่วมกัน (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือทางด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) โดยมีการลงนามใน พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการตรวจสอบและกักกันโรคสำหรับผลไม้ส่งออกจากประเทศไทยไปยังประเทศจีน ซึ่งถือเป็นกรอบความร่วมมือสำคัญที่ใช้ควบคุมคุณภาพและความปลอดภัยของผลไม้สดในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ

พิธีสารดังกล่าวกำหนดข้อปฏิบัติที่สำคัญไว้ดังนี้

- 1) เกษตรกรผู้ผลิตต้องปฏิบัติตามและจดทะเบียนแปลงปลูกที่ดีและเหมาะสม (Good Agricultural Practice: GAP) กับกรมวิชาการเกษตร
- 2) โรงคัดบรรจุต้องได้รับการจดทะเบียนแหล่งผลิตที่ดีและเหมาะสม (Good Manufacturing Practice: GMP)
- 3) ผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกทุเรียนกับกรมวิชาการเกษตร
- 4) ภาชนะบรรจุต้องระบุรายละเอียด ได้แก่ ชื่อผลไม้ (“ทุเรียน”) ชื่อผู้ส่งออก หมายเลขแปลงปลูก หมายเลขโรงคัดบรรจุ และหมายเลขผู้ส่งออก
- 5) ผลทุเรียนที่ส่งออกต้องปลอดจากศัตรูพืชควบคุม มียาฆ่าแมลงและสารเคมีตกค้างไม่เกินค่ามาตรฐานตามกฎหมายของประเทศจีน
- 6) ต้องมีใบรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) ที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตรแนบไปกับสินค้าทุกครั้ง

แม้ว่ากฎหมายและข้อกำหนดของประเทศไทยในการส่งออกทุเรียนไปยังประเทศจีนจะสอดคล้องกับข้อกำหนดการนำเข้าของจีน ทั้งในด้านแมลงศัตรูพืชและสารพิษตกค้าง แต่ในทางปฏิบัติ

พบว่า กระบวนการส่งออกทุเรียนสดจากประเทศไทยยังคงอยู่ภายใต้การควบคุมของกลุ่มนักธุรกิจจีน เป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้เกษตรกรไทยได้รับผลตอบแทนในราคาต่ำกว่าที่ควรจะเป็นตามกลไกตลาด ทั้งนี้สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบการขนส่ง การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ และโครงสร้างทางการค้า เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและยั่งยืนในห่วงโซ่อุปทานทุเรียนระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน

กรมวิชาการเกษตร (2568) ได้ออกประกาศเรื่อง มาตรการควบคุมการปนเปื้อนสารห้ามใช้ในทุเรียนผลสดส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน พ.ศ.2568 เพื่อกำหนดแนวทางและมาตรการควบคุมการใช้สารเคมีที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้บริโภคและมาตรฐานการส่งออกของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการปนเปื้อนของสารต้องห้าม (เช่น สาร Basic Yellow 2) ในผลทุเรียนที่ส่งออกไปยังตลาดจีน อันเป็นไปตามพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดด้านกักกันโรค และตรวจสอบพืชผลไม้เมืองร้อนที่ลงนามระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประกาศดังกล่าวกำหนดให้ โรงคัดบรรจุและผู้ประกอบการส่งออกทุเรียน ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานด้านการใช้สารเคมีที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ทั้งในชนิดและปริมาณที่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 และข้อกำหนดของประเทศคู่ค้า หากตรวจพบว่ามีการใช้หรือครอบครองสารห้ามใช้ โรงคัดบรรจุจะถูกระงับการส่งออกทันที และอาจถูกเพิกถอนหนังสือสำคัญแสดงการขึ้นทะเบียนโรงงานผลิตสินค้าพืช นอกจากนี้ มาตรการยังครอบคลุมถึงการตรวจสอบย้อนกลับและการเฝ้าระวังอย่างเข้มงวดในทุกขั้นตอนของห่วงโซ่การผลิต ตั้งแต่แหล่งปลูกจนถึงการขนส่ง

มาตรการนี้ถือเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับมาตรฐานทุเรียนไทยให้มีความปลอดภัยและเชื่อถือได้ในตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดจีนซึ่งเป็นตลาดส่งออกหลักของทุเรียนไทย การดำเนินการดังกล่าวยังช่วยลดความเสี่ยงด้านการถูกระงับการนำเข้าจากประเทศคู่ค้า และส่งเสริมให้ผู้ผลิตไทยตระหนักถึงการใช้สารเคมีอย่างถูกต้องตามหลักเกษตรปลอดภัย (Good Agricultural Practices: GAP) อันจะนำไปสู่การพัฒนากระบวนการผลิตและการส่งออกผลไม้ไทยอย่างยั่งยืน

6. แนวคิดเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขัน

แนวคิดเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) เป็นแนวคิดสำคัญที่ใช้อธิบายความสามารถขององค์กรหรือระบบโลจิสติกส์ในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองความต้องการของตลาด และสร้างความได้เปรียบเมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งในสภาพแวดล้อมที่มีการแข่งขันสูง โดยเฉพาะในภาคโลจิสติกส์และการขนส่ง ซึ่งมีได้พิจารณาเพียงต้นทุนหรือราคาค่าบริการเท่านั้น หากแต่ครอบคลุมถึงคุณภาพการบริการ ความถูกต้องตรงเวลา ความน่าเชื่อถือ และความสามารถในการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ

แนวคิดเกี่ยวกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ มิได้หมายถึงความสามารถในการผลิตหรือการส่งออกสินค้าในปริมาณมากเพียงอย่างเดียว หากแต่หมายถึงความสามารถในการสร้างผลิตภาพ (Productivity) และมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการ ซึ่งนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนในระยะยาว

ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว ได้เสนอกรอบแนวคิดการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันโดยพิจารณาจากปัจจัยนำเข้า (Input) กระบวนการดำเนินงาน (Process) และผลลัพธ์ (Output) โดยเน้นว่าการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันควรมุ่งเน้นที่การเพิ่มผลิตภาพ มากกว่าการแข่งขันด้านต้นทุนหรือค่าแรงต่ำ

แนวคิดดังกล่าวยังสอดคล้องกับทฤษฎีการพัฒนาเศรษฐกิจตามลำดับขั้นของ Porter ซึ่งชี้ให้เห็นว่าประเทศกำลังพัฒนาจำเป็นต้องเปลี่ยนผ่านจากเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยปัจจัยการผลิตและการลงทุน ไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม โดยอาศัยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยี การบริหารจัดการ และการเชื่อมโยงภาคธุรกิจตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย, 2554)

จากการศึกษาของ ทัศนัย ชัตติยวงษ์, ทิพวรรณ นียมวงศ์ และกฤติยา สัตย์พานิช (2565) เรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผลไม้ออนไลน์เพื่อสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก” พบว่าการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการค้าผลไม้ไม่สามารถพัฒนาเฉพาะด้านการขนส่งเพียงอย่างเดียวแต่จำเป็นต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการที่เชื่อมโยงระบบหน้าร้าน ระบบหลังร้าน ระบบขนส่งและระบบการชำระเงินผ่านเทคโนโลยีออนไลน์ซึ่งช่วยลดต้นทุน เพิ่มความน่าเชื่อถือ และขยายช่องทางตลาด อันนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการผลไม้

ผู้วิจัยยังได้อธิบายองค์ประกอบของระบบแบบบูรณาการไว้ว่า ระบบหน้าร้านเกี่ยวข้องกับกระบวนการสั่งซื้อ การสื่อสาร และการแจ้งเตือนการชำระเงินและการจัดส่งสินค้า ขณะที่ระบบหลังร้านครอบคลุมการจัดการบัญชี สินค้าคงคลัง ข้อมูลลูกค้า และการเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่ง ส่วนระบบโลจิสติกส์ทำหน้าที่เชื่อมโยงการขนส่ง การติดตามสินค้า และความปลอดภัยของสินค้า

งานวิจัยของสุชาดา บุญเรือง, ชัยวุฒิ จันมา และเกียรติชัย วีระญาณนท์ (2564) เรื่อง แนวทางการจัดการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการขนส่งไทย ชี้ให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการขนส่งไทยขึ้นอยู่กับการบริหารจัดการและคุณภาพการให้บริการเป็นสำคัญ โดยเฉพาะความถูกต้องตรงเวลา การตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินงาน ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีความสอดคล้องกับลักษณะของโลจิสติกส์ผลไม้สดที่ต้องรักษาคุณภาพสินค้าและลดความสูญเสียตลอดกระบวนการขนส่ง จึงสามารถนำมาใช้เป็น

กรอบแนวคิดในการอธิบายการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งผลไม้ได้อย่างเหมาะสม

งานวิจัยของ เหนอฮุย หลานและคณะ (2567) ซึ่งศึกษาการจัดการห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจนำเข้าผลไม้และผัก โดยประยุกต์ใช้กรอบแนวคิด SCOR Model พบว่า การจัดการห่วงโซ่อุปทานในแต่ละกระบวนการ ได้แก่ การวางแผน การจัดหา การดำเนินงาน การขนส่ง และการจัดการสินค้าค้ำ มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อประสิทธิภาพของธุรกิจ ทั้งในด้านต้นทุน คุณภาพ ปริมาณ และระยะเวลา โดยเฉพาะกระบวนการจัดการสินค้าค้ำและการวางแผน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการลดความเสี่ยงและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจนำเข้าผลไม้ในระยะยาว

7. แนวคิดการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS matrix

การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อม (SWOT Analysis) เป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการวิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ขององค์กร เพื่อให้ทราบถึงศักยภาพ ความสามารถ และข้อจำกัดในการดำเนินงานขององค์กร โดยมีองค์ประกอบหลัก 4 ประการ ได้แก่

- (1) จุดแข็ง (Strengths) หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก ซึ่งสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์กรได้เปรียบและสามารถกระทำได้ดี
- (2) จุดอ่อน (Weaknesses) หมายถึง สถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการทำงานได้เต็มที่ หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่ทำได้ไม่ดี
- (3) โอกาส (Opportunities) หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอกที่เอื้อประโยชน์ต่อองค์กร
- (4) ภัยคุกคามหรืออุปสรรค (Threats) หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่อาจขัดขวางหรือส่งผลเสียต่อการดำเนินงานขององค์กร (วิชิต หล่อจิระชุนท์กุล, วลัยลักษณ์ อัครธีรวงศ์และกนกวรรณ ลีโรจนาประภา, 2559)

การวิเคราะห์ SWOT เป็นกระบวนการประเมินสภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้ผู้บริหารสามารถวางแผนกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยมุ่งเน้นการใช้จุดแข็งเพื่อเพิ่มโอกาสแก้ไขจุดอ่อน ลดผลกระทบจากภัยคุกคาม และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยให้องค์กรสามารถปรับตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง กฎหมาย และเทคโนโลยี

เมทริกซ์ TOWS (TOWS Matrix) เป็นแนวคิดที่พัฒนาโดย T. L. Wheelen และ J. D. Hunger (2006) ซึ่งเป็นการต่อยอดจากการวิเคราะห์ SWOT โดยมุ่งเน้นการเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์ระหว่าง

ปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กร เพื่อสร้างกลยุทธ์เชิงปฏิบัติที่สามารถนำไปใช้ได้จริง กระบวนการของ TOWS Matrix ประกอบด้วยการจัดปัจจัยภายในกับปัจจัยภายนอก เพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสม 4 ประเภท ดังนี้

กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) เป็นการใช้จุดแข็งควบคู่กับโอกาส เพื่อสร้างความได้เปรียบและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) เป็นการใช้จุดแข็งเพื่อรับมือกับภัยคุกคาม หรือป้องกันผลกระทบจากปัจจัยภายนอก

กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) เป็นการใช้โอกาสภายนอกมาช่วยแก้ไขและปรับปรุงจุดอ่อนภายในองค์กรให้เกิดประโยชน์

กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) เป็นการลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคาม เพื่อรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงขององค์กรอัญชราภรณ์ เลาหรั่งพิสิฐและไชยนันท์ ปัญญาศิริ (2566)

กล่าวโดยสรุป การวิเคราะห์ SWOT เป็นกระบวนการในการระบุและประเมินสถานการณ์ขององค์กร เพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามที่มีผลต่อการดำเนินงาน ส่วน TOWS Matrix เป็นเครื่องมือที่ช่วยเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์นั้นไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ที่เป็นรูปธรรม และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมขององค์กร ทั้งสองแนวคิดนี้จึงถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผนกลยุทธ์เชิงรุกและเชิงรับ ซึ่งเหมาะสมกับการนำมาประยุกต์ใช้ในการวิจัยด้านการขนส่งและการส่งออก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดต่างประเทศได้อย่างยั่งยืน

จากแนวคิดดังกล่าว Vidya Hattangadi (2023) ได้อธิบายเพิ่มเติมว่า SWOT และ TOWS Matrix เป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพในการวิเคราะห์และกำหนดทิศทางขององค์กรในระดับสากล โดยองค์กรขนาดใหญ่ทั่วโลก เช่น Amazon, Apple, Google, Microsoft และ Dell ต่างนำกระบวนการวิเคราะห์ SWOT มาใช้เป็นส่วนหนึ่งของการประเมินสถานการณ์ทั้งภายในและภายนอก เพื่อให้สามารถปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีได้อย่างต่อเนื่อง

SWOT Analysis มุ่งเน้นให้ผู้บริหารพิจารณาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามอย่างเป็นระบบ ซึ่งช่วยให้เข้าใจสภาพการแข่งขันและกำหนดแนวทางพัฒนาองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปัจจัยภายใน เช่น โครงสร้างองค์กร ระบบบริหารจัดการ บุคลากร วัฒนธรรมองค์กร และเทคโนโลยี ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญที่สะท้อนศักยภาพขององค์กร ในขณะที่ปัจจัยภายนอก เช่น นโยบายภาครัฐ ภาวะเศรษฐกิจโลก พฤติกรรมผู้บริโภค และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี เป็นสิ่งที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้แต่ต้องเฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิด

บทความยังเน้นว่า การทำ SWOT ควรดำเนินการอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง เพื่อปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ใหม่ ๆ และควรมีส่วนร่วมจากผู้บริหารระดับสูง รวมถึงผู้มี

ส่วนเกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร เช่น ลูกค้า คู่ค้า หรือที่ปรึกษา เพื่อให้การวิเคราะห์มีมิติและความถูกต้องมากยิ่งขึ้น การประเมิน SWOT อย่างต่อเนื่องยังช่วยให้ผู้ประกอบการมองเห็นทิศทางใหม่ของธุรกิจ และปรับตัวต่อความท้าทายที่เปลี่ยนแปลงได้ทันเวลาที่

นอกจากนี้ Vidya Hattangadi (2023) ยังได้อธิบายถึงความแตกต่างระหว่าง SWOT และ TOWS ว่า SWOT เป็นเครื่องมือสำหรับการวิเคราะห์สถานการณ์ (Planning Tool) ในขณะที่ TOWS เป็นเครื่องมือสำหรับการกำหนดแนวทางเชิงปฏิบัติ (Action Tool) กล่าวคือ การวิเคราะห์ SWOT จะเป็นการรวบรวมข้อมูลเพื่อระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคาม ส่วน TOWS จะเป็นการนำข้อมูลเหล่านั้นมาสร้างกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับบริบทขององค์กร โดยการใช้การจับคู่ระหว่างปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อสร้างแนวทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม

เช่น กลยุทธ์เชิงรุก (SO) ใช้จุดแข็งเพื่อคว้าโอกาสทางธุรกิจ กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) ใช้จุดแข็งเพื่อรับมือกับภัยคุกคาม กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) ใช้โอกาสเพื่อปรับปรุงจุดอ่อน และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) ใช้เพื่อลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคาม ซึ่งแนวคิดเหล่านี้สามารถประยุกต์ใช้กับองค์กรทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม หรือภาคโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถพัฒนาแนวทางเชิงกลยุทธ์ที่มีความยืดหยุ่นและยั่งยืน

กล่าวโดยสรุป SWOT และ TOWS Matrix เป็นเครื่องมือทางกลยุทธ์ที่มีคุณค่าในเชิงการบริหารและการวิจัย โดย SWOT ช่วยให้ผู้วิจัยเข้าใจปัจจัยพื้นฐานของระบบหรือองค์กร ส่วน TOWS ช่วยเชื่อมโยงข้อมูลเหล่านั้นเข้าสู่การวางแผนเชิงกลยุทธ์ที่สามารถนำไปปฏิบัติจริงได้ งานของ Vidya Hattangadi (2023) จึงเป็นแนวทางสำคัญในการอ้างอิงถึงการพัฒนาแนวคิด SWOT-TOWS ให้เป็นระบบที่ครอบคลุมทั้งการวิเคราะห์และการดำเนินกลยุทธ์ในระดับสากล ซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ในงานวิจัยนี้ เพื่อการกำหนดกลยุทธ์ในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของระบบขนส่งผลไม้สดไทย โดยเฉพาะทุเรียนไทยในการส่งออกไปยังประเทศจีนได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สิทธปวีร์ ธนโสติกุลนันท์, บุรินทร์ สันติสาส์น และพัฒน์ พิสิษฐเกษม (2563) ได้ทำการศึกษาตัวแบบประสิทธิภาพการบริหารจัดการธุรกิจการขนส่งทางน้ำในภาคกลางของประเทศไทย โดยมุ่งวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งทางแม่น้ำ ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการมี 5 ด้าน ได้แก่ (1) การจัดการเชิงกลยุทธ์ (2) ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (3) แรงจูงใจ (4) การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ และ (5) การสื่อสารองค์กร ซึ่งมีความสัมพันธ์เชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ในขณะเดียวกัน ปัจจัยด้านการจัดการทรัพยากรมนุษย์ การจัดการความรู้ และการมีส่วนร่วม ไม่พบว่ามีอิทธิพลโดยตรงต่อการพัฒนาประสิทธิภาพของธุรกิจขนส่งทางน้ำเมื่อมีปัจจัยอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ผลการประเมินภาพรวมของประสิทธิภาพการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งทางน้ำ ในภาคกลางอยู่ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ยรวม = 4.25) โดยพบว่าด้านความรวดเร็วมีค่าสูงสุด (ค่าเฉลี่ย = 4.36) และด้านต้นทุนมีค่าต่ำสุด (ค่าเฉลี่ย = 4.12)

งานวิจัยดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ และการสื่อสารองค์กร เป็นปัจจัยหลักที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งทางน้ำได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งยังสามารถใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการของธุรกิจขนส่งในภูมิภาคอื่นของประเทศได้อย่างเหมาะสม

ณัฐภัสสร ธนาบรรพานิชย์,อนันต์ ธรรมชาลัยและZHU WANYING (2566) ได้ทำการศึกษาแนวทางการจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกทุเรียนจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมุ่งวิเคราะห์ปัจจัยทางธุรกิจที่มีผลต่อความสำเร็จของการส่งออกผลไม้ไทย ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านคุณลักษณะขององค์กรมีผลต่อประสิทธิภาพการส่งออกทุเรียนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยเฉพาะสถานที่ตั้งของกิจการและสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติ (ที่ระดับ .01) รวมถึงทุนจดทะเบียนและระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ (ที่ระดับ .05) ในขณะที่จำนวนพนักงานไม่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการส่งออกอย่างมีนัยสำคัญ

ปัจจัยด้านการจัดการธุรกิจทุเรียน ยังมีอิทธิพลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการส่งออกทุเรียนไทยไปยังประเทศจีนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออก ได้แก่

- (1) การส่งเสริม Soft Power ของทุเรียนไทยในระดับนานาชาติ
- (2) การพัฒนาและเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ทุเรียนแปรรูป
- (3) การยกระดับมาตรฐานสุขอนามัยและสิ่งแวดล้อมในกระบวนการผลิต
- (4) การสร้างและส่งเสริม แแบรนด์ทุเรียนไทยคุณภาพสูง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในตลาดจีน
- (5) การแก้ไขกฎระเบียบและเงื่อนไขด้านมาตรการขนส่งและนำเข้าระหว่างสองประเทศ
- (6) การพัฒนาทักษะและศักยภาพแรงงานในอุตสาหกรรมทุเรียนไทยอย่างมืออาชีพ

และ (7) การนำระบบ ดิจิทัลและเทคโนโลยีสารสนเทศ มาประยุกต์ใช้ในกระบวนการผลิตและส่งออก

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่าการจัดการเชิงกลยุทธ์และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างบูรณาการ เป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์และการส่งออกทุเรียนไทยไปยังประเทศจีน อีกทั้งยังช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์ของสินค้าเกษตรไทยให้มีความน่าเชื่อถือและแข่งขันได้

ในตลาดโลก ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของงานวิจัยนี้ที่มุ่งเน้นการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งผลไม้สดไทยสู่ประเทศคู่ค้าในภูมิภาคเอเชีย

ผู้วิจัยสำราญ ชำโสมและกฤติยา เกิดผล (2565) ได้ทำการศึกษาการจัดการความเสี่ยงของการส่งออกมังคุดจากจังหวัดจันทบุรีไปยังประเทศจีน โดยมุ่งวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่อุปทานของการส่งออกผลไม้ไทย ผลการวิจัยพบว่า ความเสี่ยงในกระบวนการส่งออกมังคุดสามารถแบ่งออกเป็น 5 ด้านหลัก ได้แก่ (1) ด้านสิ่งแวดล้อม (2) ด้านการผลิต (3) ด้านการขนส่ง (4) ด้านการตลาด และ (5) ด้านการแข่งขัน รวมทั้งหมด 15 ปัจจัยย่อยที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน

โดยความเสี่ยงที่มีระดับสูงสุด ได้แก่ (1) ความไม่แน่นอนของความต้องการจากผู้บริโภคชาวจีน (2) ความผันผวนของราคามังคุดในตลาด และ (3) นโยบายจากภาครัฐและเอกชนที่อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการส่งออก ผู้วิจัยได้เสนอแนวทางการจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงเหล่านี้ ได้แก่ การจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการผลไม้ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเพิ่มการรับรู้และความต้องการบริโภคมังคุดไทย การกำหนดมาตรฐานในการคัดเกรดผลผลิตและการกำหนดราคาที่ชัดเจน รวมถึงการสนับสนุนงานวิจัยเพื่อพัฒนาการกำหนดราคาที่เหมาะสม พร้อมทั้งให้ภาครัฐมีบทบาทในการกำกับดูแลผู้ประกอบการและผู้รับซื้อจากต่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

ผลการศึกษาดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะในมิติของการขนส่ง การตลาด และนโยบายภาครัฐ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สอดคล้องกับแนวคิดของงานวิจัยนี้ ที่มุ่งเน้นการพัฒนาแนวทางเชิงกลยุทธ์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งและการส่งออกผลไม้สดของไทยให้มีความยั่งยืนและสามารถแข่งขันได้ในตลาดจีน

ปิยะนุช สัมฤทธิ์, สักรินทร์ อยู่ผ่องและอัศครัตน์ พูลกระจำง (2563) ได้ศึกษาการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งและการกระจายสินค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างแนวทางการบริหารจัดการที่ครอบคลุมทุกมิติของกระบวนการขนส่งสินค้า ผลการวิจัยพบว่า รูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถแบ่งออกได้เป็น 7 มิติหลัก ได้แก่

- (1) กลยุทธ์การวางแผน (Strategic Planning)
- (2) โครงสร้างองค์การ (Organizational Structure)
- (3) การบริหารการตลาด (Marketing Management)
- (4) การบริหารความสัมพันธ์ (Relationship Management)
- (5) การบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Management)
- (6) การบริหารการขนส่ง (Transportation Management) และ

(7) การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Human Resource Management)

ผลการวิจัยระบุว่า การจัดการเชิงกลยุทธ์ที่มีความยืดหยุ่น การประสานงานภายในองค์กรที่เป็นระบบ และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อสนับสนุนกระบวนการขนส่ง เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพของธุรกิจขนส่งให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลจิสติกส์ยุคใหม่ ทั้งนี้ การบูรณาการทุกมิติของการบริหารจัดการดังกล่าวไม่เพียงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านเวลาและต้นทุน แต่ยังช่วยสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าและเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรในระยะยาว

จากผลการศึกษาสามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมขนส่งของไทย โดยเฉพาะในภาคการขนส่งสินค้าผลไม้สด เช่น ทุเรียน เพื่อให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศคู่ค้าในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

ยลวรรณ มีเมศกุล (2564) ได้ทำการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของธุรกิจตัวแทนรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาคุณภาพการให้บริการและความพึงพอใจของลูกค้า ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ เช่น เพศ และระดับตำแหน่งงาน มีความแตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติในการพิจารณาประสิทธิภาพการให้บริการของธุรกิจตัวแทนขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ งานวิจัยยังพบว่า ปัจจัยด้านระบบสารสนเทศ ปัจจัยด้านเครือข่ายการให้บริการ ปัจจัยด้านการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ และปัจจัยด้านความหลากหลายในการให้บริการ มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของธุรกิจตัวแทนขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กล่าวคือ องค์กรที่มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มีเครือข่ายการให้บริการที่ครอบคลุม และมีระบบการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ที่ดี จะสามารถเพิ่มคุณภาพการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลการศึกษาที่สะท้อนให้เห็นว่า การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน เป็นกลยุทธ์สำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งแนวคิดดังกล่าวสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการขนส่งผลไม้สด เช่น ทุเรียน เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริการและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศได้อย่างยั่งยืน

ณัชพิมพ์ บุญก่อนและวรินทร์ วงษ์มณ (2564) ได้ศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนในกระบวนการขนส่งสินค้าของบริษัทเอกชนแห่งหนึ่ง (บริษัท ABC Logistics จำกัด) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงขั้นตอนการขนส่งให้มีความรวดเร็ว ลดต้นทุน และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ผลการศึกษพบว่า กระบวนการขนส่งสินค้าภายในคลังเดิมมีขั้นตอนที่ซับซ้อนและใช้เวลานาน เช่น การโหลดสินค้าซ้ำ การบรรจุทุกน้ำหนักเกิน และการจัดลำดับการขนส่งที่ไม่เหมาะสม ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น

หลังจากการปรับปรุงกระบวนการ บริษัทสามารถลดขั้นตอนการขนส่งจาก 8 ขั้นตอนเหลือเพียง 6 ขั้นตอน ลดระยะเวลาเฉลี่ยต่อการอบการขนส่งได้ประมาณร้อยละ 54 และเพิ่มจำนวนรถที่สามารถให้บริการต่อวันได้จาก 6 คันเป็น 12 คัน นอกจากนี้ยังนำแนวคิด การขนส่งแบบ Backhaul มาใช้เพื่อลดเที่ยววิ่งเปล่าและประหยัดค่าใช้จ่าย รวมถึงการนำโครงการ “เก้าแก้วน้อย” มาประยุกต์ใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจให้พนักงานขับรถมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ขององค์กร ซึ่งส่งผลให้บริษัทสามารถลดต้นทุนด้านพนักงาน ค่าน้ำมัน และค่าซ่อมบำรุงได้มากกว่า 12 ล้านบาทต่อปี

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า การปรับปรุงกระบวนการขนส่งโดยใช้แนวคิดเชิงกลยุทธ์ควบคู่กับการมีส่วนร่วมของบุคลากร เป็นแนวทางสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนของธุรกิจโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางบกของไทย โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมผลไม้สด เช่น การขนส่งทุเรียน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนในห่วงโซ่อุปทานได้อย่างยั่งยืน

ข้อมูลจากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศรายงานว่าในช่วงเก้าเดือนแรกของปี พ.ศ.2567 ประเทศจีนมีปริมาณการนำเข้าทุเรียนจากเวียดนามเกือบ 618,000 ตัน คิดเป็นมูลค่าการนำเข้า 2.45 พันล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นร้อยละ 72.2 และ 57.3 ตามลำดับเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเวียดนามมีสัดส่วนการส่งออกทุเรียนคิดเป็นประมาณ 44% ของการนำเข้าทุเรียนทั้งหมดของจีน (ดีไอทีพี, 2567b)

แม้เวียดนามจะมีอัตราการเติบโตของการส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ประเทศไทยยังคงเป็นผู้ส่งออกทุเรียนรายใหญ่ที่สุดของจีน โดยจีนมีปริมาณการนำเข้าทุเรียนจากประเทศไทยประมาณ 755,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 3.73 พันล้านเหรียญสหรัฐ แม้ว่าจะลดลงร้อยละ 14.1 ในด้านปริมาณ และ 13.3 ในด้านมูลค่า เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า

ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงการแข่งขันที่ทวีความเข้มข้นในตลาดทุเรียนจีน โดยเฉพาะจากเวียดนามซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค (RCEP) และมีข้อได้เปรียบด้านเส้นทางโลจิสติกส์ที่สั้นกว่า ขณะเดียวกัน ประเทศไทยซึ่งยังคงครองตำแหน่งผู้นำตลาด จำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ด้านการขนส่ง การจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) และการรักษาคุณภาพผลผลิต เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในระยะยาวในตลาดจีน

จากการศึกษาของธีรวัฒน์ พิมพิพวงและศักรินทร์ นนทพจน์ (2568) ได้ทำการศึกษาการจัดการห่วงโซ่อุปทานของการส่งออกทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมุ่งวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของกระบวนการขนส่ง รวมถึงเปรียบเทียบประสิทธิภาพของรูปแบบการขนส่งทางบกและทางทะเล ภายใต้เกณฑ์ต้นทุนโลจิสติกส์และระยะเวลาการขนส่ง ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งทางบกผ่านเส้นทาง R3A จากจังหวัดจันทบุรีไปยังด่านโม่ฮานเป็นเส้นทางที่มีประสิทธิภาพสูงสุดเมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของต้นทุนและเวลา ทั้งนี้ ผู้วิจัยชี้ให้เห็นว่า

การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนสดจำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ และการบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตลอดกระบวนการ

Thanasit Nitayaprapha, Jessada Pochan, Boonsub Panichakarn และ Supakyada Kulthunyahirun (2025) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกเส้นทางการขนส่งทางถนนสำหรับการส่งออกผลไม้จากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยด้านเวลาในการขนส่ง ต้นทุน ระยะทาง สภาพและคุณภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน ลักษณะเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญต่อการตัดสินใจเลือกเส้นทาง ทั้งนี้ งานวิจัยชี้ให้เห็นว่าการตัดสินใจด้านเส้นทางขนส่งเป็นการพิจารณาเชิงระบบ ซึ่งมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และการรักษาคุณภาพของสินค้าเกษตรที่เน่าเสียง่าย

Yixuan Jiang และ Songwut Deechongkit (2025) ได้ทำการศึกษาเชิงเปรียบเทียบผลกระทบของการเลือกวิธีการขนส่งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ ต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของตลาดส่งออกผลไม้ไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้การวิจัยแบบผสมผสาน ผลการศึกษาพบว่า การขนส่งทางทะเลมีต้นทุนต่ำแต่มีความเสี่ยงด้านคุณภาพจากระยะเวลาการขนส่งที่ยาวนาน ขณะที่การขนส่งทางอากาศสามารถรักษาความสดของสินค้าได้ดีที่สุดแต่มีต้นทุนสูงมาก ส่วนการขนส่งทางบกเป็นทางเลือกที่สร้างสมดุลระหว่างต้นทุนและเวลา ทั้งนี้ ผู้วิจัยเสนอว่าการพัฒนาโลจิสติกส์แบบหลายรูปแบบรวมกับการใช้เทคโนโลยีห่วงโซ่ความเย็น จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผลไม้ไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืน

อังคณา สุวรรณภู (2568) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการส่งออกทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บริบทการแข่งขันและกฎระเบียบที่เข้มงวดมากขึ้น โดยชี้ให้เห็นว่าความได้เปรียบของประเทศไทยในตลาดจีนซึ่งเคยอาศัยปริมาณการผลิตและการเข้าถึงตลาดแบบจำกัดประเทศกำลังลดลงอย่างต่อเนื่อง จากการศึกษาที่จีนเปิดตลาดนำเข้าทุเรียนให้กับหลายประเทศในภูมิภาคและเริ่มพัฒนาการผลิตภายในประเทศ ผู้วิจัยเน้นย้ำว่า การแข่งขันด้านการส่งออกทุเรียนในปัจจุบันได้เปลี่ยนจากการแข่งขันเชิงปริมาณไปสู่การแข่งขันด้านคุณภาพและการปฏิบัติตามมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช โดยข้อมูลการส่งออกในช่วงปี พ.ศ. 2565–2568 สะท้อนให้เห็นว่ามูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แม้ปริมาณการส่งออกในบางช่วงจะลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าตลาดให้ความสำคัญกับคุณภาพสินค้าและความน่าเชื่อถือของระบบการส่งออกมากขึ้น

บทความยังชี้ให้เห็นถึงบทบาทของสำนักงานศุลกากรจีน (General Administration of Customs of China: GACC) ซึ่งทำหน้าที่กำกับดูแลกระบวนการตรวจสอบสินค้าเกษตรนำเข้าแบบบูรณาการ ส่งผลให้ความเสี่ยงด้านโลจิสติกส์มีได้จำกัดอยู่เพียงต้นทุนหรือระยะเวลาการขนส่งเท่านั้น

หากแต่รวมถึงความเสี่ยงด้านการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ ซึ่งอาจนำไปสู่การปฏิเสธการนำเข้า การระงับการขึ้นทะเบียนสวนหรือโรงคัดบรรจุ และการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ

งานวิจัยนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่า มาตรฐานด้านการผลิตและการตรวจสอบย้อนกลับ เช่น GAP, GMP และระบบ e-Phyto ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์การส่งออกทุเรียนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

ศิวริน เลิศภูษิต, พิทยา สุวคันธ์ และธีรภัท ชัยพิพัฒน์ (2568) ได้ศึกษาความเป็นไปได้และศักยภาพของด่านเชียงของในการส่งออกผลไม้ของประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนภายหลังการเปิดดำเนินการของเส้นทางรถไฟจีน-ลาว โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพจากการวิเคราะห์เอกสาร การลงพื้นที่ และการสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานวิจัยชี้ให้เห็นว่า การเปิดเส้นทางรถไฟเวียงจันทน์-จีนตอนใต้ในปี พ.ศ. 2564 ถือเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของระบบโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งส่งผลต่อโครงสร้างการขนส่งสินค้าระหว่างไทย จีน และประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยระบุว่า การขนส่งทางรางยังไม่สามารถทดแทนการขนส่งทางถนนได้อย่างสมบูรณ์ในระยะสั้น เนื่องจากข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดน ส่งผลให้ระบบการขนส่งผลไม้ในปัจจุบันอยู่ในลักษณะของการใช้หลายรูปแบบควบคู่กัน

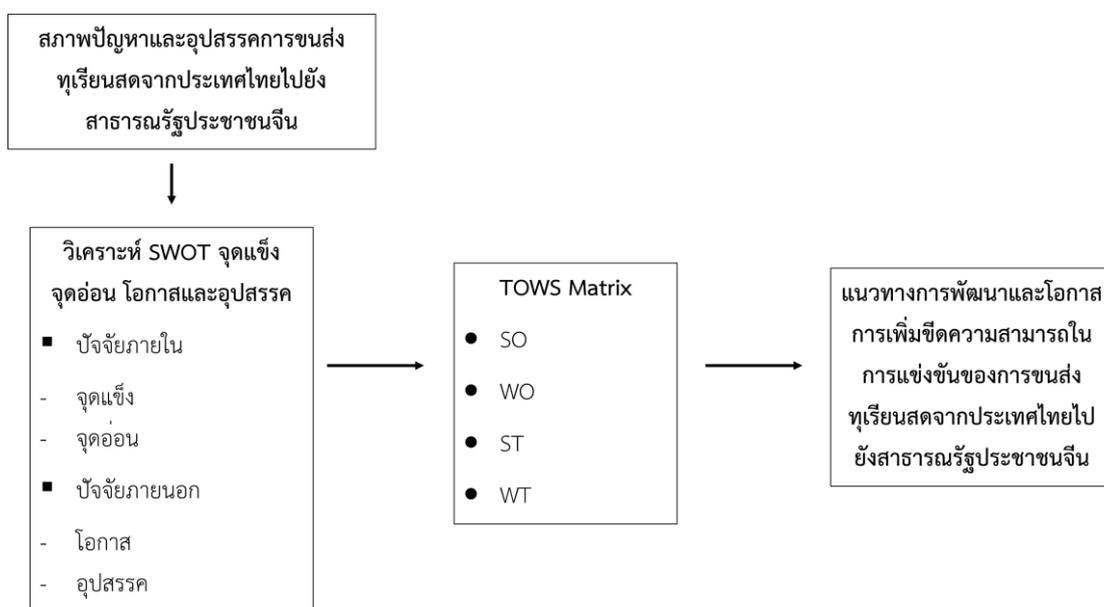
ผลการศึกษาเปรียบเทียบบทบาทของด่านเชียงของกับด่านหนองคาย โดยชี้ให้เห็นว่า แมื่อด่านหนองคายจะมีความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้งและขนาดของปริมาณการขนส่งในระดับประเทศ แต่ด่านเชียงของยังคงมีศักยภาพในฐานะจุดผ่านแดนเชิงยุทธศาสตร์ระดับภูมิภาค โดยเฉพาะสำหรับการส่งออกผลไม้จากพื้นที่ภาคเหนือ ทั้งนี้ ข้อจำกัดสำคัญที่ส่งผลต่อบทบาทของเชียงของ คือโครงสร้างการรวบรวมผลไม้ของประเทศไทยที่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในภูมิภาคตะวันออก ทำให้ผลไม้จากภาคเหนือจำเป็นต้องถูกขนส่งไปคัดแยกและบรรจุในพื้นที่อื่นก่อนการส่งออก

งานวิจัยยังระบุว่า ศักยภาพของด่านเชียงของไม่ได้ขึ้นอยู่กับระยะทางการขนส่งที่สั้นที่สุด หากแต่ขึ้นอยู่กับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานข้ามพรมแดน ความชัดเจนของกฎระเบียบและขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงความสามารถในการควบคุมต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ซึ่งปัจจัยเหล่านี้เอื้อต่อการพัฒนาเชิงของให้เป็นจุดเชื่อมโยงของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างไทย ลาว และจีนในอนาคต

9. กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการทบทวนเอกสาร วารสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ สภาพปัญหาและอุปสรรคการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน แล้วนำมาวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีด

ความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มาสร้างกรอบแนวคิดการวิจัย ดังภาพ 3



ภาพ 3 กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน 2. วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทย และ 3. เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย เพื่อให้ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้กำหนดระเบียบวิธีวิจัยดังต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

2. กลุ่มตัวอย่าง

ตัวอย่างในการวิจัย คือ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 13 คน โดยมีการคัดเลือก กำหนดขนาด และคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในกระบวนการขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยไปยังจีน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้ได้รับการคัดเลือกครอบคลุมทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสด ตั้งแต่ต้นทางในประเทศไทยจนถึงปลายทางในจีน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่สามารถสะท้อนถึงปัญหา อุปสรรค และแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยได้อย่างแท้จริง โดยแบ่งออกเป็น 6 กลุ่มหลัก รวมทั้งสิ้น 13 ราย ได้แก่ กลุ่มที่ 1 บริษัทขนส่งทางถนน จำนวน 3 บริษัท กลุ่มที่ 2 บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea line) 2 บริษัท กลุ่มที่ 3 บริษัทส่งออก (ล้ง) จำนวน 2 บริษัท กลุ่มที่ 4 บริษัทโลจิสติกส์ จำนวน 2 บริษัท กลุ่มที่ 5 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ จำนวน 2 ท่าน และกลุ่มที่ 6 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 2 บริษัท

โดยผู้วิจัยได้กำหนดขนาดและคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

กลุ่มที่ 1 บริษัทขนส่งทางถนน เป็นบริษัทที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 1-2 ล้านบาท และมีประสบการณ์ในการขนส่ง จำนวน 3 บริษัท โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักประกอบด้วย ตำแหน่งผู้จัดการ มีประสบการณ์ 5 ปี จำนวน 1 คน ตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายจัดรถ มีประสบการณ์ 3 ปี จำนวน 1 คน และตำแหน่งเจ้าของบริษัทขนส่ง มีประสบการณ์ 5 ปี จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 2 บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea line) เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์ในการขนส่งผลไม้ โดยใช้เส้นทางทางการขนส่งทางทะเล จำนวน 2 บริษัท โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักประกอบด้วย ตำแหน่งผู้จัดการ มีประสบการณ์ 3 ปี จำนวน 1 คน และตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายขาย มีประสบการณ์ 5 ปี จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 3 ผู้ส่งออก (ล้ง) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกและล้งที่ขึ้นทะเบียนโรงคัดบรรจุทุเรียนต่อกรมวิชาการเกษตรและกรมศุลกากร โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักประกอบด้วย ตำแหน่งผู้จัดการล้ง มีประสบการณ์ 8 ปี จำนวน 1 คน และตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายจัดซื้อ มีประสบการณ์ด้านการส่งออก 5 ปี จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 4 บริษัทโลจิสติกส์ เป็นบริษัทที่มีประสบการณ์ดำเนินงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป และมีความชำนาญในการจัดการเอกสารด้านศุลกากรทั้งของไทยและจีน จำนวน 2 บริษัท โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักประกอบด้วย ตำแหน่งเจ้าของบริษัท มีประสบการณ์ 10 ปี จำนวน 1 คน และตำแหน่งผู้จัดการ มีประสบการณ์ 5 ปี จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 5 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ /นักวิชาการ เป็นบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าเกษตร จำนวน 2 ท่าน โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักเป็นอาจารย์ผู้สอนด้านโลจิสติกส์ในมหาวิทยาลัยทั้ง 2 คน ประกอบด้วย ผู้ที่มีประสบการณ์สอน 5 ปี จำนวน 1 คน และผู้ที่มีประสบการณ์สอน 3 ปี จำนวน 1 คน

กลุ่มที่ 6 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการนำเข้าและกระจายทุเรียนไทยในตลาดจีน และมีประสบการณ์ในการนำเข้าผลไม้สดหรือสินค้าเกษตรจากต่างประเทศอย่างน้อย 3 ปี จำนวน 2 บริษัท โดยผู้ที่ให้ข้อมูลหลักประกอบด้วย ตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายประสานงานต่างประเทศ มีประสบการณ์ 10 ปี จำนวน 1 คน และตำแหน่งผู้จัดการ มีประสบการณ์ 5 ปี จำนวน 1 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยนี้ คือ แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ซึ่งประกอบด้วย คำถามปลายเปิด (Open-ended Questions) ที่ได้พัฒนาขึ้นโดยอ้างอิงจากแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถรวบรวมข้อมูลเชิงลึกจากกลุ่มเป้าหมายใน

มุมมองที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้งภาคการผลิต การขนส่ง การค้าระหว่างประเทศ และตลาดปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และครอบคลุมทุกประเด็นที่เกี่ยวข้อง

โดยแบบสัมภาษณ์นี้มุ่งเน้นไปที่การศึกษาสภาพปัจจุบันของระบบขนส่ง ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมถึงแนวทางการพัฒนาและโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้การศึกษาครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทุเรียนไทย จึงได้สร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 4 ชุด ตามบทบาทและความเกี่ยวข้องของผู้ให้ข้อมูล ดังนี้

แบบสัมภาษณ์ชุดที่ 1 บริษัทขนส่งทางถนนและบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล กลุ่มนี้ครอบคลุมบริษัทที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนผ่านเส้นทางต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางทะเล หรือระบบราง โดยคำถามจะเน้นไปที่ประสิทธิภาพของเส้นทางขนส่ง ปัญหาที่พบในกระบวนการขนส่ง เช่น ความล่าช้า ต้นทุนที่สูง หรือข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึงแนวทางการพัฒนาเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง

แบบสัมภาษณ์ชุดที่ 2 บริษัทส่งออก (ล้ง) และบริษัทโลจิสติกส์ กลุ่มนี้รวมถึงผู้ประกอบการที่มีบทบาทในการคัดเลือก บรรจุ และจัดส่งทุเรียนไปยังตลาดจีน รวมถึงบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ คำถามในกลุ่มนี้จะมุ่งเน้นไปที่การควบคุมคุณภาพของทุเรียน การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน อุปสรรคในการส่งออก และแนวทางปรับปรุงระบบโลจิสติกส์เพื่อให้การส่งออกทุเรียนเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ

แบบสัมภาษณ์ชุดที่ 3 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ กลุ่มนี้ประกอบด้วยนักวิชาการผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และที่ปรึกษาด้านซัพพลายเชน ซึ่งมีความรู้เชิงลึกเกี่ยวกับอุตสาหกรรมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ คำถามจะเน้นไปที่แนวโน้มของอุตสาหกรรมขนส่งทุเรียนในอนาคต ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน และเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในห่วงโซ่อุปทาน

แบบสัมภาษณ์ชุดที่ 4 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน กลุ่มนี้ครอบคลุมบริษัทนำเข้า ศูนย์กระจายสินค้า และตัวแทนจำหน่ายในประเทศจีน คำถามจะมุ่งเน้นไปที่ความต้องการของตลาดจีนที่มีต่อทุเรียนไทย ปัญหาที่พบในการนำเข้าสินค้า รวมถึงมาตรฐานและกฎระเบียบของจีนที่มีผลกระทบต่อ การส่งออกทุเรียนจากประเทศไทย

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ ที่ผสมผสานระหว่างการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ดังนี้

ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) รวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งทุเรียนไปสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 6 กลุ่มหลัก 13 ราย ได้แก่ บริษัทขนส่งทางถนน บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางบกและทางทะเล (Sea line) บริษัทส่งออก (ล้ง) บริษัทโลจิสติกส์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน

ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร วารสาร แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ วิเคราะห์ความตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 คน เพื่อตรวจสอบความเหมาะสมด้านเนื้อหา และภาษาที่ใช้สอดคล้องกับข้อความกับนิยามปฏิบัติการ โดยวิเคราะห์หาค่าความสอดคล้อง Index of Item-Objective Congruence :IOC) กำหนดเกณฑ์ค่า IOC ไม่น้อยกว่า 0.6

1. การวิเคราะห์ข้อมูล

1.1 วิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและแบบสัมภาษณ์ของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ซึ่งประกอบด้วยขั้นตอนหลัก ดังนี้

1.1.1 ถอดความและจัดหมวดหมู่ข้อมูล จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ โดยแบ่งเป็นหัวข้อหลักตามประเด็นการศึกษา

1.1.2 วิเคราะห์และตีความข้อมูล เพื่อหาความสัมพันธ์ของข้อมูล แนวโน้ม และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียน

1.1.3 สรุปผลและเสนอแนะแนวทางพัฒนา โดยเชื่อมโยงข้อมูลที่ได้กับแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

1.2 วิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกองค์กร (SWOT Analysis) เป็นการพิจารณาจุดแข็ง (Strengths-S) จุดอ่อน (Weaknesses - W) โอกาส (Opportunities - O) และอุปสรรค (Threats - T) เพื่อใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทย

ในการสังเคราะห์ปัจจัยด้านจุดแข็ง (Strengths: S) จุดอ่อน (Weaknesses: W) โอกาส (Opportunities: O) และอุปสรรค (Threats: T) ผู้วิจัยได้ใช้กระบวนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยอาศัยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และการจัดระเบียบ

ข้อมูลในรูปแบบ ตาราง 3 เสา เพื่อให้การสรุปผลมีความเป็นระบบ โปร่งใส และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้

กระบวนการวิเคราะห์แบบสามเส้าประกอบด้วย 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่

- (1) การคัดเลือกข้อความสำคัญจากคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลัก (Raw Data)
- (2) การกำหนดรหัสแนวคิดและตีความสาระสำคัญของข้อมูล (Coding and Interpretation)
- (3) การจัดหมวดหมู่รหัสแนวคิดเข้าสู่กรอบการวิเคราะห์ SWOT เพื่อสังเคราะห์เป็นปัจจัยด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทย

กระบวนการวิเคราะห์แบบสามเส้าช่วยให้สามารถเชื่อมโยง หลักฐานจากคำให้สัมภาษณ์ การตีความเชิงแนวคิด ข้อสรุปเชิงกลยุทธ์ ได้อย่างเป็นระบบ และช่วยยืนยันว่าปัจจัย SWOT ที่ได้มีได้เกิดจากการตีความของผู้วิจัยเพียงฝ่ายเดียว แต่เป็นผลจากการสังเคราะห์ข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักหลายราย

1.3 วิเคราะห์ TOWS Matrix โดยนำข้อมูลจากการวิเคราะห์ SWOT โดยการจับคู่ระหว่างปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อเสนอแนวทางกลยุทธ์ทางเลือก 4 แบบ คือ กลยุทธ์ SO กลยุทธ์ WO กลยุทธ์ ST และกลยุทธ์ WT เพื่อใช้ในการตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เสนอแนวทางพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน 2. วิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทย โดยการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ 3. เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย โดยใช้การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix)

การศึกษาคั้งนี้อาศัยข้อมูลจาก ผู้ให้ข้อมูลหลัก 13 คน จำนวน 6 กลุ่ม ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในระบบโลจิสติกส์ของการส่งออกทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบด้วย

กลุ่มที่ 1 บริษัทขนส่งทางถนน

กลุ่มที่ 2 บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea line)

กลุ่มที่ 3 ผู้ส่งออก (ล้ง) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนทั้งเป็นผู้ส่งออก และล้ง

กลุ่มที่ 4 บริษัทโลจิสติกส์

กลุ่มที่ 5 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ /นักวิชาการ

กลุ่มที่ 6 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนสดในสาธารณรัฐประชาชนจีน

ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ 4 ชุดหลัก สัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลหลัก จาก 6 กลุ่ม จำนวน 13 คน ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น แบบสัมภาษณ์นั้น ได้ออกแบบตามลักษณะของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลและปรับถ้อยคำให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละภาคส่วน คำถามในแบบสัมภาษณ์มีความครอบคลุมทั้ง ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ ของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และครอบคลุมทั้งมิติของ สถานการณ์ปัจจุบัน (Current State) และแนวทางการพัฒนา (Development Opportunities) รวมถึงการใช้การวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลหลัก สะท้อนความคิดเห็นเชิงกลยุทธ์ต่อการพัฒนาระบบขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างครบถ้วน

โดยในแบบสัมภาษณ์ ชุดที่ 1 ได้ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มที่ 1 บริษัทขนส่งทางถนน จำนวน 3 ท่าน และกลุ่มที่ 2 บริษัทที่ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล จำนวน 2 ท่าน

แบบสัมภาษณ์ ชุดที่ 2 ได้ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มที่ 3 บริษัทผู้ส่งออก (ล้ง) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนทั้งเป็นผู้ส่งออก และล้ง จำนวน 2 ท่าน และกลุ่มที่ 4 บริษัทโลจิสติกส์ จำนวน 2 ท่าน

แบบสัมภาษณ์ ชุดที่ 3 ได้ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มที่ 5 ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ /นักวิชาการ จำนวน 2 ท่าน

แบบสัมภาษณ์ ชุดที่ 4 ได้ใช้ในการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลัก กลุ่มที่ 6 บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนสดในสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวน 2 ท่าน

โดยแบบสอบถามทั้ง 4 ชุด มีประเด็นคำถามที่มุ่งเน้นเกี่ยวกับสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีน ร่วมกับการวิเคราะห์ SWOT เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ขอบเขตของเนื้อหาในบทนี้

เพื่อให้การนำเสนอข้อมูลเป็นระบบและสะท้อนผลการศึกษาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ทั้งสามข้อ ผู้วิจัยได้ออกแบบกรอบการวิจัยเป็น 3 ตอน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตอนที่ 1 สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix)

การวิเคราะห์ข้อมูลในบทนี้ดำเนินการโดยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) และการสังเคราะห์เชิงระบบ (Systematic Synthesis) เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สะท้อนสภาพจริงของการขนส่งทุเรียนไทยและแนวทางพัฒนาที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ในทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

ตอนที่ 1 สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม ซึ่งเป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรงในระบบโลจิสติกส์ของการส่งออกทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ผลการวิเคราะห์สามารถจำแนกตามกลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มที่ 1: บริษัทขนส่งทางถนน

บริษัทขนส่งทางถนนมีบทบาทสำคัญในระบบห่วงโซ่อุปทานของทุเรียนไทย โดยทำหน้าที่เป็นกลไกหลักในการลำเลียงผลผลิตจากแหล่งผลิตและโรงคัดบรรจุ (ล้ง) ไปยังด่านชายแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านเชียงของ และด่านนครพนม เพื่อส่งต่อเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว นอกจากนี้ บริษัทขนส่งทางถนนยังมีบทบาทในการขนส่ง

ผลผลิตบางส่วนจากล้งไปยังท่าเรือหลักของประเทศ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเตรียมการขนส่งทางทะเลไปยังท่าเรือในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะท่าเรือในมณฑลกว่างตุง เช่น ท่าเรือหนานซา (Nansha) และท่าเรือเซอไซ่ว (Shekou)

จากข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน ได้ข้อมูลสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยได้ ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน พบว่า สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในด้านรูปแบบการขนส่ง ด้านการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อรักษาคุณภาพสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

ผู้ให้ข้อมูลหลักท่านหนึ่ง กล่าวว่า “ช่องทางการขนส่งหลักของทุเรียนไทยในปัจจุบัน ประกอบด้วย การขนส่งทางบกและทางเรือ โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดส่งออกหลักไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการกระจายผลไม้ของจีน” ทั้งนี้ การขนส่งทางบกยังคงมีบทบาทสำคัญในการลำเลียงทุเรียนจากแหล่งผลิตไปยังด่านชายแดนหรือท่าเรือก่อนส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง

ในด้านรูปแบบการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นตรงกันว่า รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) เป็นพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่งทุเรียนตลอดห่วงโซ่โลจิสติกส์ เพื่อควบคุมคุณภาพและยืดอายุของผลผลิต โดยมีการติดตั้งอุปกรณ์เทคโนโลยีต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการแบบเรียลไทม์ ดังที่ผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่งกล่าวว่า “ปัจจุบันรถขนส่งส่วนใหญ่ติดตั้ง GPS และเครื่องวัดอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ ทำให้สามารถตรวจสอบสภาพสินค้าได้ตลอดเส้นทาง หากอุณหภูมิเปลี่ยน เราสามารถสั่งปรับได้ทันทีผ่านระบบ”

ผู้ให้ข้อมูลหลักยังระบุถึงการประสานงานระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยกับบริษัทขนส่งใน สปป.ลาว และฝั่งจีน เพื่อให้การส่งต่อสินค้าเป็นไปอย่างต่อเนื่องและลดความล่าช้าในกระบวนการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งสะท้อนถึงการพัฒนาเครือข่ายความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนมากขึ้น

ในด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 3 ท่าน เห็นตรงกันว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยมีแนวโน้มเพิ่มการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้มากขึ้น เช่น ระบบ Internet of Things (IoT) เพื่อช่วยวางแผนเส้นทาง ลดระยะเวลาในการขนส่ง ลดต้นทุน และลดความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้า โดยผู้ให้ข้อมูลรายหนึ่งสะท้อนมุมมองว่า “การใช้ระบบติดตามและวางแผนเส้นทางช่วยให้เราคุมต้นทุนได้ดีขึ้น และลดความเสี่ยงที่ทุเรียนจะเสียหายระหว่างทาง ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญในการแข่งขันในตลาดจีน”

จากผลการสัมภาษณ์ดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทยโดยกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนนมีการพัฒนาไปในทิศทางที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมากขึ้น เพื่อเสริมประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทาน ลดการสูญเสียระหว่างกระบวนการขนส่ง และรักษาคุณภาพสินค้าให้ตรงตามมาตรฐานของตลาดปลายทาง ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีน

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางถนนมีความซับซ้อนอย่างชัดเจนในช่วงฤดูผลผลิตสูง มีประเด็นสำคัญได้ การขาดแคลนรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) ความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบสินค้า เอกสารและเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ด่านชายแดน ต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและปัญหาการจราจรแออัดในบางเส้นทางหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นแรก คือ การขาดแคลนรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) ในช่วงฤดูผลผลิตสูง โดยเฉพาะในช่วงเดือนเมษายน ถึงเดือนมิถุนายน ซึ่งเป็นช่วงที่ปริมาณทุเรียนส่งออกเป็นจำนวนมาก ผู้ให้ข้อมูลหลัก กล่าวถึงความต้องการใช้รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) มีมากกว่าปริมาณรถที่มีอยู่ ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องจองรถล่วงหน้าเป็นเวลานาน และบางกรณีไม่สามารถจัดหารถได้ตามแผนการส่งออก ทำให้กระทบต่อคุณภาพสินค้าโดยตรง จากคำกล่าวที่ว่า “ช่วงเดือนเมษายน ถึงมิถุนายนเป็นฤดูผลผลิตสูง รถขนส่งไม่พอ ตู้ Reefer ต้องจองล่วงหน้าเกือบสัปดาห์ ซึ่งทำทุเรียนบางล็อตสุกก่อนถึงตลาดจีน”

ประเด็นที่สอง คือ ความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบสินค้า เอกสารและเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ด่านชายแดน โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งที่ต้องผ่านหลายประเทศ ได้แก่ ไทย-ลาว-จีน ซึ่งยังคงใช้ขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารหลายจุด และต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ส่งผลให้เกิดความแออัดของรถขนส่งในบริเวณด่านชายแดนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า “ขั้นตอนที่ด่านตรวจ ใช้เวลานานมาก ต้องตรวจเอกสารหลายจุด ทั้งฝั่งไทย ลาว และจีน ทำให้เกิดคิวรถยาวจนถึงหลายกิโลเมตรในช่วงฤดูผลผลิตสูง” และปัญหาที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า เช่น ด่านบ่อเต็น-บ่อหาน รวมถึงบริเวณท่าเรือในช่วงฤดูผลผลิตสูง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ซ้ำเติมปัญหาความล่าช้าในการขนส่ง โดยกระบวนการดังกล่าวส่งผลให้ระยะเวลาขนส่งยืดออก เกินกว่าที่ควรจะเป็น และไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนสด

ประเด็นที่สาม คือ ต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายด้านพลังงานและเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมถึงต้นทุนแฝงจากการรอคอยและความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า “ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวส่งผลกระทบต่อต้นทุนรวมของสินค้า และอาจ

ทำให้เกิดความเสียหายที่คู่ค้า(จีน) หันไปซื้อจากประเทศคู่แข่ง (เวียดนามและมาเลเซีย) แทน เพราะต้นทุนค่าขนส่งต่ำกว่า ถ้าประเทศคู่แข่งสามารถทำให้คุณภาพของทุเรียนทัดเทียมกับไทยได้”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลัก ยังกล่าวถึง ปัญหาการจราจรแออัดในบางเส้นทางหลัก เช่น เส้นทางไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และบริเวณชายแดนในช่วงฤดูผลผลิตสูง ซึ่งยิ่งเพิ่มความไม่แน่นอนของระยะเวลาการขนส่ง ซึ่งทำให้บริษัทโลจิสติกส์ไม่สามารถควบคุมและวางแผนการจัดส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลักทั้งสองท่าน สามารถสะท้อนให้เห็นว่า ปัญหาความแออัดและความล่าช้าในกระบวนการขนส่งทางถนน ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสดเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งโดยรวมสูงขึ้น และทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญ ในการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีน อาจไม่รีบดำเนินการแก้ไข อาจทำให้ไม่สามารถแข่งขันกับประเทศคู่แข่งอย่างเวียดนามและมาเลเซียได้

กลุ่มที่ 2: บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line)

บริษัทสายการบินเรือมีบทบาทในการขนส่งทุเรียนสดจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง เช่น ท่าเรือ Nansha และท่าเรือ Shekou โดยการขนส่งทางทะเลมักถูกเลือกใช้ในกรณีที่มีปริมาณสินค้าจำนวนมาก และต้องการลดต้นทุนการขนส่งต่อหน่วย ทั้งนี้ รูปแบบการขนส่งดังกล่าวมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสด

จากข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line) มีสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทย ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า สภาพปัจจุบันของการขนส่งทางทะเลมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการควบคุมคุณภาพสินค้า เทคโนโลยีและระบบติดตามสถานะการขนส่ง โดยสามารถอธิบายลักษณะสำคัญได้ดังต่อไปนี้

ด้านการควบคุมคุณภาพสินค้า ผู้ให้ข้อมูลหลักท่านหนึ่งกล่าวว่า “การขนส่งทุเรียนสดทางทะเลนิยมใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยกำหนดอุณหภูมิอยู่ในช่วงประมาณ 13-15 องศาเซลเซียส เพื่อชะลอกระบวนการสุกของทุเรียนและรักษาคุณภาพของสินค้าให้เหมาะสมตลอดระยะเวลาการขนส่ง ซึ่งถือเป็นมาตรฐานสำคัญของการขนส่งสินค้าสดทางทะเลในปัจจุบัน

ด้านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและระบบติดตามสถานะการขนส่ง จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line) พบว่า ในปัจจุบันสาย

การเดินทางเรือเริ่มมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้สนับสนุนกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทย ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะระบบติดตามสถานะการเดินทางเรือและตำแหน่งเรือผ่านแพลตฟอร์มออนไลน์ ซึ่งช่วยให้ผู้ส่งออกสามารถตรวจสอบความคืบหน้าของการขนส่งได้สะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ในด้านการติดตามและจัดการข้อมูลอุณหภูมิภายในตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ระบบที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังมีข้อจำกัด โดยส่วนใหญ่สามารถตรวจสอบข้อมูลอุณหภูมิได้เฉพาะในช่วงก่อนการออกเรือ หรือเป็นข้อมูลรายงานย้อนหลังหลังจากเรือถึงปลายทางเท่านั้น การติดตามอุณหภูมิแบบต่อเนื่องและแบบเรียลไทม์ตลอดเส้นทางการเดินทางเรือยังไม่แพร่หลาย ส่งผลให้การควบคุมห่วงโซ่ความเย็นระหว่างการขนส่งทางทะเลยังดำเนินการได้ในขอบเขตที่จำกัด

ในส่วนของเส้นทางและระยะเวลาการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า เส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งทุเรียนสดทางทะเล คือ เส้นทางจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง ได้แก่ ท่าเรือ NANSHA และ SHEKOU โดยมีระยะเวลาการขนส่งเฉลี่ยประมาณ 5-7 วัน ซึ่งถือเป็นระยะเวลาที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าสดในปริมาณมาก และสามารถรองรับความต้องการของตลาดจีนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุนเมื่อเทียบกับการขนส่งทางบก ผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวถึง ความท้าทายในการรักษาความเย็นให้คงที่ตลอดเส้นทาง โดยเฉพาะในกรณีตู้ Reefer เกิดปัญหาระหว่างการเดินทาง ซึ่งการแก้ไขหรือควบคุมสถานการณ์ทำได้ยากกว่าการขนส่งทางบก จากคำให้สัมภาษณ์ว่า “แม้การขนส่งทางทะเลจะมีต้นทุนต่ำกว่าทางบก แต่ความท้าทายคือการรักษาความเย็นให้คงที่ตลอดเส้นทาง เพราะหากตู้ Reefer มีปัญหาในระหว่างเดินทาง การควบคุมหรือแก้ไขจะยากกว่าทางบก ดังนั้นการตรวจสอบระบบก่อนออกเรือจึงเป็นขั้นตอนสำคัญมาก”

จากข้อมูลดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า การขนส่งทางทะเลของไทย อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการปรับตัวเข้าสู่การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล โดยมีการนำเครื่องมือดิจิทัลมาใช้สนับสนุนการติดตามสถานะการเดินทางเรือและความคืบหน้าของการขนส่งในระดับหนึ่ง

การใช้เทคโนโลยีเพื่อควบคุมและติดตามอุณหภูมิภายในตู้ Reefer ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและแบบเรียลไทม์ตลอดเส้นทาง ส่งผลให้การบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็นยังคงมีข้อจำกัด ดังนั้น สภาพปัจจุบันจึงสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีและกลไกการควบคุมอุณหภูมิให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อยกระดับความมั่นคงของกระบวนการขนส่งทางทะเลและเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line) พบว่า แม้การขนส่งทุเรียนสดทางทะเลจะมีบทบาทสำคัญในการรองรับปริมาณการ

ส่งออกจำนวนมาก และมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุนเมื่อเทียบกับการขนส่งทางบก แต่ในทางปฏิบัติยังคงเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งและการรักษาคุณภาพสินค้า

ในด้านการควบคุมอุณหภูมิของสินค้าระหว่างการเดินเรือ ผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวถึงปัญหาสำคัญประการหนึ่งคือ ความไม่เสถียรของระบบทำความเย็นภายในตู้ Reefer ในบางเที่ยวเรือ ซึ่งอาจทำให้อุณหภูมิภายในตู้คลาดเคลื่อนจากค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ แม้เพียงเล็กน้อยก็สามารถส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสดได้โดยตรง นอกจากนี้ การแก้ไขปัญหาระหว่างการเดินเรือทำได้ค่อนข้างจำกัด เนื่องจากไม่สามารถเข้าถึงตู้สินค้าได้ทันที ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “บางครั้งตู้ Reefer มีปัญหาเรื่องความเย็นระหว่างเดินเรือ ถ้าอุณหภูมิแกว่งขึ้นลง เราก็แก้ไขอะไรได้ยาก เพราะอยู่กลางทะเล ต้องรอถึงปลายทางอย่างเดียว”

ในด้านการใช้เทคโนโลยีติดตามและการจัดการข้อมูลอุณหภูมิ จากข้อจำกัดของระบบติดตามอุณหภูมิที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ส่งผลให้เกิดปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการขนส่งทุเรียนสดทางทะเล โดยผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวว่า “การไม่สามารถติดตามอุณหภูมิภายในตู้ Reefer ได้อย่างต่อเนื่องและแบบเรียลไทม์ ทำให้การขนส่งทางทะเลไม่สามารถตรวจพบความผิดปกติของระบบทำความเย็นได้ทันที” ในกรณีที่อุณหภูมิภายในตู้เกิดการคลาดเคลื่อนจากค่ามาตรฐาน ความเสียหายต่อคุณภาพทุเรียนสดอาจเกิดขึ้นโดยไม่สามารถแก้ไขได้ระหว่างการเดินเรือ

ในด้านกระบวนการขนส่งและระยะเวลาเดินเรือ ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ให้เห็นว่า ระยะเวลาการขนส่งทางทะเลที่นานกว่าการขนส่งทางบก ยิ่งเพิ่มความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้า โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดความล่าช้าหรือเกิดเหตุขัดข้องในระหว่างการเดินเรือ ซึ่งอาจส่งผลให้ทุเรียนสุกเร็วหรือเกิดความเสียหายก่อนถึงปลายทาง

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังสะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านการบริหารจัดการความเสี่ยง เนื่องจากการขนส่งทางทะเลไม่สามารถปรับเปลี่ยนแผนหรือแก้ไขสถานการณ์ได้อย่างยืดหยุ่นเหมือนการขนส่งทางบก ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ถ้าเป็นทางบกยังพอจอดตรวจหรือเปลี่ยนแผนได้ แต่ทางทะเลพอเรือออกแล้วแทบแก้ไขอะไรไม่ได้เลย ต้องอาศัยการเตรียมความพร้อมก่อนออกเรือเป็นหลัก”

จากข้อมูลดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทุเรียนสดทางทะเลมีความเชื่อมโยงกันทั้งด้านเทคโนโลยี ระบบควบคุมอุณหภูมิ ระยะเวลาการขนส่ง และข้อจำกัดในการบริหารจัดการระหว่างการเดินเรือ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า แม้การขนส่งทางทะเลจะมีศักยภาพในการรองรับการส่งออกในปริมาณมาก แต่ยังคงจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาในด้านระบบติดตามและการควบคุมอุณหภูมิให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้าและเสริมสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

กลุ่มที่ 3: ผู้ส่งออก (ล้ง)

ลิ่งและผู้ส่งออกมีบทบาทในกระบวนการคัดแยก บรรจุ และเตรียมสินค้าก่อนการส่งออก ถือเป็นจุดเริ่มต้นของระบบโลจิสติกส์ จากข้อมูลหลักที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มผู้ส่งออก (ลิ่ง) สามารถวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยได้ ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออกทุเรียน (ลิ่ง) ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างเกษตรกร ระบบโลจิสติกส์ และตลาดปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า สภาพปัจจุบันของการดำเนินงานด้านการส่งออกทุเรียนสดของไทยให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับมาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ และการบริหารจัดการวัตถุดิบและปริมาณผลผลิต

ด้านมาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า มาตรฐานการคัดบรรจุและความปลอดภัย ผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวถึงเรื่อง โรงคัดบรรจุทุเรียนส่วนใหญ่ได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน GAP และ GMP ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขพื้นฐานที่จำเป็นต่อการส่งออกทุเรียนไปยังตลาดจีน เนื่องจากจีนมีมาตรการควบคุมด้านความปลอดภัยของอาหารที่เข้มงวด การมีใบรับรองดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้กับสินค้าไทยในตลาดปลายทาง ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “โรงคัดบรรจุส่วนใหญ่ผ่านมาตรฐาน GAP และ GMP แล้ว เพราะจีนเข้มงวดเรื่องความปลอดภัยของอาหารมาก ถ้าไม่มีใบรับรองจะไม่สามารถส่งออกได้”

ด้านการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ ผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวถึงประเด็นเกี่ยวกับช่องทางและรูปแบบการขนส่งว่า ปัจจุบันผู้ส่งออกมีการใช้ช่องทางการขนส่งที่หลากหลาย ได้แก่ การขนส่งทางบก ทางเรือ และทางราง เพื่อให้สามารถปรับตัวตามสภาพตลาด ต้นทุน และระยะเวลาการขนส่งได้อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะ การขนส่งทางบก ซึ่งยังคงเป็นช่องทางหลักในการส่งออกทุเรียนสด เนื่องจากมีความยืดหยุ่นสูงและสามารถติดตามอุณหภูมิได้ตลอดเส้นทาง ขณะเดียวกัน การขนส่งทางเรือ จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง เช่น ท่าเรือ NANSHA และ SHEKOU ใช้ระยะเวลาการขนส่งเฉลี่ยประมาณ 5-7 วัน และเหมาะสำหรับการขนส่งในปริมาณมาก และการขนส่งทางราง โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟลาว-จีนที่เชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค เริ่มถูกนำมาใช้เป็นทางเลือกเสริมมากขึ้น เนื่องจากสามารถลดระยะเวลาการขนส่งเมื่อเทียบกับบางเส้นทางทางเรือ และช่วยกระจายความเสี่ยงในการขนส่งให้ทันเวลาในช่วงฤดูผลผลิตสูง

การควบคุมคุณภาพระหว่างการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า ผู้ส่งออกให้ความสำคัญกับการควบคุมอุณหภูมิของสินค้าอย่างใกล้ชิด โดยมีการใช้ระบบติดตามอุณหภูมิตลอดเส้นทางขนส่ง (full-route temperature monitoring) เพื่อรักษาคุณภาพของทุเรียนสดตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการเสื่อมคุณภาพและเพิ่มความมั่นใจให้กับคู่ค้าในจีน

ด้านการบริหารจัดการวัตถุดิบและปริมาณผลผลิต ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนให้เห็นว่า ผู้ส่งออกจำนวนมากมีการทำสัญญาซื้อขายผลผลิตกับเกษตรกรล่วงหน้า เพื่อควบคุมทั้งปริมาณและคุณภาพของทุเรียนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีน การดำเนินการดังกล่าวช่วยลดความไม่แน่นอนด้านวัตถุดิบ และเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการผลิตและการขนส่ง

จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ส่งออกทุเรียนไทยในปัจจุบันให้ความสำคัญกับมาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นระบบ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้กับตลาดจีน และสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดส่งออกระยะยาว

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออกทุเรียน (ล้ง) พบว่า แม้ผู้ส่งออกจะให้ความสำคัญกับในด้านคุณภาพวัตถุดิบและการเก็บเกี่ยว ด้านการควบคุมอุณหภูมิระหว่างกระบวนการโลจิสติกส์ ด้านกฎระเบียบและมาตรการนำเข้าของประเทศปลายทาง ด้านข้อจำกัดด้านแรงงานและด้านต้นทุนของบรรจุภัณฑ์และการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ในทางปฏิบัติยังเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคหลายประการนี้ โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง ซึ่งส่งผลต่อความสม่ำเสมอของคุณภาพสินค้าและความเชื่อมั่นของตลาดปลายทาง

ในด้านคุณภาพวัตถุดิบและการเก็บเกี่ยว ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ให้เห็นว่า การเก็บเกี่ยวทุเรียนในเวลาที่ไม่เหมาะสม ยังคงเกิดขึ้นในบางพื้นที่ เนื่องจากแรงกดดันด้านความต้องการทุเรียนเป็นจำนวนมากในตลาดจีน และข้อจำกัดทางด้านเวลา ส่งผลให้เร่งเก็บทุเรียนบางส่วนที่ยังไม่ได้คุณภาพและมาตรฐานตามความต้องการ ถูกเก็บเกี่ยวก่อน ส่งผลให้เกิดปัญหาที่ตลาดปลายทาง (จีน) ดังคำให้สัมภาษณ์ของผู้ให้ข้อมูลหลักท่านหนึ่งกล่าวว่า “บางสวนเร่งเก็บทุเรียนก่อนกำหนดเพื่อให้ทันคิวส่งออก พอถึงจีนผลยังไม่สุกดี ทำให้ลูกค้าร้องเรียนเรื่องคุณภาพ”

ในด้านการควบคุมอุณหภูมิระหว่างกระบวนการโลจิสติกส์ ผู้ให้ข้อมูลหลักกล่าวถึงเรื่องอุณหภูมิภายในตู้ควบคุมในบางช่วงยังไม่คงที่ โดยเฉพาะระหว่างการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งเป็นช่วงที่มีความเสี่ยงต่อการกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสด หากไม่มีการควบคุมและตรวจสอบอย่างเข้มงวด

ในด้านกฎระเบียบและมาตรการนำเข้าของประเทศปลายทาง ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบของจีนเกี่ยวกับการตรวจสอบและการนำเข้าสินค้าเกษตรมีความถี่และความเข้มงวดมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องปรับกระบวนการคัดเลือก ตรวจสอบ และเตรียมเอกสารอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเพิ่มภาระต้นทุนและความซับซ้อนในการดำเนินงาน

ผู้ให้ข้อมูลยังกล่าวถึง ในด้านข้อจำกัดด้านแรงงาน โดยเฉพาะการขาดแคลนแรงงานชั่วคราวและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการคัดเลือกผลผลิตในช่วงฤดูผลผลิตสูง ซึ่งส่งผลต่อความรวดเร็วและความแม่นยำของกระบวนการคัดแยก และอาจนำไปสู่ความไม่สม่ำเสมอของคุณภาพสินค้า

อุปสรรคที่สำคัญอีกด้านหนึ่งคือ ในด้านต้นทุนของบรรจุภัณฑ์และการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากบรรจุภัณฑ์ของไทยและจีนไม่ได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ส่งผลให้ต้นทุนโดยรวมของการส่งออกสูงขึ้น ซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบต่อคู่แข่งในตลาดส่งออกทุเรียนเป็นอย่างมาก

จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) สะท้อนให้เห็นว่า ปัญหาและอุปสรรคในการส่งออกทุเรียนสดมีลักษณะเชื่อมโยงกันทั้งด้านวัตถุดิบ กระบวนการโลจิสติกส์ กฎระเบียบ แรงงาน และต้นทุนการดำเนินงาน ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลให้การควบคุมคุณภาพสินค้า ในช่วงฤดูผลผลิตสูงยังไม่สม่ำเสมอ และนับเป็นจุดอ่อนสำคัญที่ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเป็นระบบ เพื่อรักษามาตรฐานคุณภาพและภาพลักษณ์ของทุเรียนไทยในตลาดจีน

กลุ่มที่ 4: บริษัทโลจิสติกส์

สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังตลาดปลายทาง พบว่า สภาพปัจจุบันของระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านโครงข่ายการขนส่ง การควบคุมคุณภาพสินค้า การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ และความร่วมมือกับพันธมิตรในต่างประเทศ

ในด้านโครงข่ายการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า เส้นทางและรูปแบบการขนส่งในปัจจุบัน มีการใช้เส้นทางขนส่งที่หลากหลาย ได้แก่ การขนส่งทางบก ทางเรือ และทางราง เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของตลาดและปรับตัวตามเงื่อนไขด้านเวลา ต้นทุน และขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งทางบกซึ่งมีระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 3-6 วัน ขึ้นอยู่กับเส้นทางและกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ต่างต่าง ๆ

ในด้านการควบคุมคุณภาพสินค้า ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ประเด็นในเรื่องของการควบคุมอุณหภูมิและมาตรฐานการขนส่ง การขนส่งทุเรียนสดใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) และระบบทำความเย็นตามมาตรฐานที่กำหนด โดยผู้ประกอบการขนส่งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และข้อกำหนดของกรมวิชาการเกษตรอย่างเคร่งครัด เพื่อรักษาคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้าเกษตรตลอดกระบวนการขนส่ง

ในด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า บริษัทโลจิสติกส์ได้นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ เพื่อการติดตามสินค้า คือระบบฟาร์มแทรค (Farm Track) ช่วยในการติดตามข้อมูลสินค้าแบบเรียลไทม์ ทั้งในด้านตำแหน่งของยานพาหนะและอุณหภูมิภายในตู้ควบคุม ซึ่งช่วยให้สามารถเฝ้าระวังความผิดปกติและแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงที ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตอนนี้เรามีระบบฟาร์มแทรคที่ช่วยติดตามสินค้าแบบเรียลไทม์ ทั้งตำแหน่งรถและอุณหภูมิภายในตู้ ถ้ามีปัญหา ระบบจะแจ้งเตือนทันที”

ผู้ให้ข้อมูลหลักยังคงกล่าวถึงประเด็น ด้านความร่วมมือกับพันธมิตรในต่างประเทศ โดยเฉพาะ บริษัทโลจิสติกส์ในประเทศลาวและจีน เพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและลดความล่าช้าในกระบวนการขนส่งข้ามพรมแดน

จากข้อมูลดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า บริษัทโลจิสติกส์ของไทยได้พัฒนาและประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีดิจิทัลในการติดตามสถานะสินค้าและควบคุมอุณหภูมิภายในตู้ควบคุมอย่างต่อเนื่องตลอดเส้นทางขนส่ง ทั้งในด้านตำแหน่งและสภาพแวดล้อมของสินค้า การดำเนินการดังกล่าวช่วยเพิ่มความโปร่งใสในห่วงโซ่อุปทาน เสริมประสิทธิภาพในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และลดความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของทุเรียนสดในระหว่างการขนส่งไปยังตลาดปลายทางได้

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในกระบวนการขนส่งทุเรียนสดจากแหล่งผลิตไปยังตลาดปลายทางทั้งในและต่างประเทศ พบว่า ระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนยังคงเผชิญกับปัญหาและอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งการควบคุมคุณภาพของสินค้า กระบวนการตรวจสอบและพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านระบบตรวจสอบย้อนกลับและมาตรฐานระหว่างประเทศ ทรัพยากรบุคคล โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์การขนส่ง และต้นทุนของการขนส่งโดยรวม

ในด้านการควบคุมคุณภาพของสินค้าในระหว่างการขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า ยังคงพบปัญหาทุเรียนอ่อนและการสุกก่อนกำหนด อันเป็นผลมาจากการจัดการอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสมหรือความล่าช้าในกระบวนการขนส่ง ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของสินค้าเมื่อถึงตลาดปลายทาง และอาจนำไปสู่การร้องเรียนจากลูกค้า

ในด้านกระบวนการตรวจสอบและพิธีการศุลกากร ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า ขั้นตอนการตรวจสอบสารตกค้าง การตรวจสอบเอกสาร และการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านศุลกากรใช้ระยะเวลาานาน โดยเฉพาะในช่วงที่มีปริมาณสินค้าจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดความแออัดและความล่าช้าในการขนส่ง ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของสินค้า

ขณะเดียวกัน ยังพบว่า ข้อจำกัดด้านระบบตรวจสอบย้อนกลับและมาตรฐานระหว่างประเทศ โดยผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า ระบบการตรวจสอบข้อมูลย้อนกลับระหว่างประเทศยังไม่เชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ และมาตรฐานการตรวจสอบระหว่างไทยและจีนยังมีความแตกต่างกัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับกระบวนการตรวจสอบและเอกสารซ้ำซ้อน เพิ่มภาระต้นทุนและเวลาในการดำเนินงาน

ในด้านทรัพยากรบุคคล โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์การขนส่ง ผู้ให้ข้อมูลกล่าวถึงการขาดแคลนคนขับรถในช่วงฤดูผลผลิตสูง รวมถึงข้อจำกัดของระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานในบางพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณชายแดน เช่น เส้นทาง R12 และด่านนครพนม ซึ่งยังประสบปัญหา

การจราจรติดขัดและความไม่คล่องตัวในการขนส่งข้ามพรมแดน อีกทั้ง ยังมีการขาดแคลนตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ในช่วงฤดูผลผลิตสูงเป็นปัญหาสำคัญ เนื่องจากความต้องการใช้ตู้ Reefer เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องจองตู้ล่วงหน้าเป็นระยะเวลานาน และในบางกรณีเกิดความล่าช้าในการขนส่งจนกระทบต่อคุณภาพของทุเรียน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตู้ Reefer ไม่พอใช้ในช่วงฤดูผลผลิตสูง ต้องจองล่วงหน้าหลายสัปดาห์ บางครั้งต้องรอคิวจนผลผลิตเริ่มสุกก่อนจนได้

ผู้ให้ข้อมูลยังเน้นถึงประเด็นเกี่ยวกับ ต้นทุนการขนส่งโดยรวมมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น จากหลายปัจจัย เช่น ค่าขนส่ง ค่าตรวจสอบศุลกากร และค่าใช้จ่ายแฝงจากความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้า ประกอบกับการประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชนที่ยังไม่ต่อเนื่อง ทำให้การแก้ไขปัญหาเชิงระบบเป็นไปได้อย่างจำกัด

จากข้อมูลดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า ปัญหาการขาดแคลนคนขับรถ การขาดแคลนตู้ควบคุมอุณหภูมิ และความล่าช้าในขั้นตอนการตรวจสอบปล่อยสินค้า ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสดและต้นทุนการขนส่งโดยรวม ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการเสริมสร้างการจัดการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ และสามารถรองรับการส่งออกทุเรียนไทยได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว

กลุ่มที่ 5: ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ / นักวิชาการ

ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการให้ข้อมูลเชิงระบบเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทาน ผู้วิจัยจึงได้สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลที่ได้จากผู้ให้ข้อมูลหลัก ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการพบว่า ประเทศไทยมีศักยภาพเชิงภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานของโลจิสติกส์ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นสำคัญ ในเรื่องการรักษามาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า และแนวโน้มการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ในอนาคต

ในด้านศักยภาพเชิงภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ถึงประเด็นสำคัญว่า ประเทศไทยมีเส้นทางการขนส่งที่เชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าในภูมิภาคได้อย่างสะดวก ทั้งทางบก ทางทะเล และทางราง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เช่น รถไฟจีน-ลาว และทางหลวงพิเศษ ซึ่งช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งผลไม้สดจากแหล่งผลิตไปยังตลาดจีนและประเทศเพื่อนบ้าน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางกระจายผลไม้ในอาเซียน เพราะมีทั้งเส้นทางบก ทะเล และรางที่เชื่อมถึงกันโดยตรง”

ในด้านการรักษามาตรฐานคุณภาพและความปลอดภัยของสินค้า ผู้ให้ข้อมูลหลัก มีความคิดเห็นตรงกันว่า การรักษามาตรฐานคุณภาพของทุเรียนไทย ยังคงเป็นประเด็นสำคัญที่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากตลาดจีนมีมาตรการควบคุมด้านคุณภาพและความปลอดภัยของอาหารที่เข้มงวด การรักษามาตรฐานดังกล่าว จึงเป็นปัจจัยพื้นฐานในการสร้างความเชื่อมั่นและรักษาความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดปลายทาง (จีน)

ในด้านแนวโน้มการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ให้เห็นว่า ระบบโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มพัฒนาไปสู่การใช้ ระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร (Integrated Logistics System) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ส่งออก ผู้ให้บริการขนส่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่อุปทาน การเชื่อมโยงข้อมูลดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ลดความซ้ำซ้อนของเอกสาร และลดความสูญเสียจากการขนส่งผลไม้สด ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “แนวโน้มต่อไปคือการใช้ระบบโลจิสติกส์ดิจิทัล ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งแบบเรียลไทม์ระหว่างหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประเทศคู่ค้า ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนเอกสารและเพิ่มความโปร่งใสในการขนส่งผลไม้สด”

จากข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการ สะท้อนให้เห็นว่า ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบเชิงโครงสร้างและศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการกระจายผลไม้ในภูมิภาคอาเซียน อย่างไรก็ตาม การใช้ศักยภาพดังกล่าวให้เกิดประสิทธิผลสูงสุดยังจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ดิจิทัลแบบครบวงจรที่เชื่อมโยงข้อมูลตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความสูญเสีย และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการ พบว่า แม้ประเทศไทยจะมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ผลไม้ในภูมิภาคอาเซียน แต่ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ในปัจจุบันยังคงเผชิญกับข้อจำกัดเชิงโครงสร้างและการบริหารจัดการหลายประการ เช่น การเชื่อมโยงข้อมูลและการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน มาตรฐานและการกำกับดูแลการดำเนินงาน การบริหารห่วงโซ่อุปทาน เป็นต้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพสินค้าและความสามารถในการแข่งขันในตลาดส่งออก

ในด้านการเชื่อมโยงข้อมูลและการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ยังขาดความเชื่อมโยงของข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยยังไม่มีฐานข้อมูลกลางที่สามารถใช้ร่วมกันได้อย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ข้อมูลด้านการขนส่ง การตรวจสอบคุณภาพ และการตรวจสอบศุลกากรกระจายอยู่ในหลายหน่วยงานและไม่สามารถ

นำมาใช้ประโยชน์ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ปัญหาหลักคือข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังไม่เชื่อมถึงกัน บางหน่วยมีข้อมูลการขนส่ง บางหน่วยมีข้อมูลตรวจสอบสารตกค้าง แต่ไม่มีระบบกลางที่รวมข้อมูลทั้งหมด”

ในด้านมาตรฐานและการกำกับดูแลการดำเนินงาน ผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่า มาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์และการควบคุมคุณภาพสินค้าในปัจจุบันยังไม่เท่าเทียมกันในทุกผู้ประกอบการ ส่งผลให้ระดับคุณภาพของผลไม้ไทยที่ส่งออกไม่ได้มาตรฐาน และยากต่อการควบคุมภาพรวมของทั้งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งห่วงโซ่อุปทาน

ในด้านการบริหารห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) ผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า ระบบห่วงโซ่ความเย็นของไทยแม้จะมีการใช้ตู้ควบคุมอุณหภูมิเป็นมาตรฐานในการขนส่งทุเรียนสด แต่ในทางปฏิบัติยังพบข้อจำกัดด้าน ความต่อเนื่องและความคงที่ของอุณหภูมิในช่วงของกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะช่วงการโหลด-ถ่ายสินค้า การรอคิวตรวจปล่อย ณ ด่าน หรือช่วงเปลี่ยนถ่ายในเส้นทางขนส่ง ซึ่งอาจทำให้อุณหภูมิภายในตู้เกิดความผันผวน ส่งผลต่อคุณภาพของทุเรียนก่อนถึงปลายทาง ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “แม้จะใช้ตู้ควบคุมอุณหภูมิ แต่บางช่วงระหว่างขนส่ง อุณหภูมิก็ยังไม่นิ่ง โดยเฉพาะตอนโหลด-ถ่ายหรือรอคิวตามด่าน ทำให้คุณภาพทุเรียนมีความเสี่ยงลดลงก่อนถึงปลายทาง”

จากข้อมูลที่ได้จากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการ สะท้อนให้เห็นว่า แม้ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและมีความพร้อมด้านเส้นทางโลจิสติกส์ที่หลากหลาย แต่ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ในปัจจุบันยังคงมีข้อจำกัดด้านการบูรณาการการจัดการข้อมูล และการบริหารห่วงโซ่ความเย็นอย่างต่อเนื่องตลอดกระบวนการขนส่ง โดยเฉพาะการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงการควบคุมอุณหภูมิในช่วงของการขนส่งที่ยังขาดความสม่ำเสมอ ปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพของสินค้าและความสามารถในการแข่งขันของผลไม้ไทยในตลาดส่งออก ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางและการบริหารห่วงโซ่ความเย็นแบบบูรณาการ (Integrated Cold Chain System) อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ผลไม้ไทยและสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนในระยะยาว

กลุ่มที่ 6: บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลนี้ประกอบด้วยผู้นำเข้า ศูนย์กระจายสินค้า และตัวแทนจำหน่ายในสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นปลายทางของห่วงโซ่อุปทานและระบบการขนส่งทุเรียนไทย ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้ทำการสัมภาษณ์บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน และได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ดังนี้

สภาพปัจจุบันของการส่งทุเรียนไทย

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ทุเรียนไทยยังคงได้รับความนิยมในระดับสูงในตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญกับคุณภาพและภาพลักษณ์ของสินค้า แม้จะมีการแข่งขันจากประเทศผู้ส่งออกอื่น ๆ ในภูมิภาค

ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ระบบกระจายสินค้าของจีนมีความทันสมัยและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบของศูนย์กระจายสินค้า ตลาดค้าส่ง และแพลตฟอร์มการค้าปลีกสมัยใหม่ ซึ่งเอื้อต่อการกระจายทุเรียนสดไปยังผู้บริโภคในเมืองใหญ่และเมืองรองได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ทุเรียนไทยสามารถเข้าถึงตลาดปลายทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการยอมรับของผู้บริโภค ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ทุเรียนไทย โดยเฉพาะพันธุ์หมอนทอง ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางในตลาดจีน เนื่องจากมีกลิ่น รสชาติ และคุณภาพที่ผู้บริโภคคุ้นเคยและเชื่อมั่น แม้ราคาจะสูงกว่าทุเรียนจากประเทศคู่แข่ง แต่ยังคงมีความต้องการอย่างต่อเนื่อง ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ทุเรียนไทยยังเป็นที่ต้องการสูง โดยเฉพาะพันธุ์หมอนทอง เพราะมีกลิ่นหอมและรสชาติที่ผู้บริโภคจีนคุ้นเคย แม้ราคาสูงกว่าประเทศอื่นแต่ลูกค้ายังเลือกซื้อ”

จากข้อมูลดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า ทุเรียนไทยยังคงครองตำแหน่งสำคัญในตลาดจีน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภคระดับพรีเมียม ซึ่งให้คุณค่าแก่คุณภาพและภาพลักษณ์ของสินค้า ปัจจัยดังกล่าวช่วยเสริมสร้างบทบาทของทุเรียนไทยในฐานะสินค้าคุณภาพสูง และเป็นองค์ประกอบสำคัญในการรักษาความสามารถในการแข่งขันและภาพลักษณ์ของผลไม้ไทยในตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง

ปัญหาและอุปสรรค:

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า กระบวนการนำเข้าทุเรียนจากประเทศไทยยังคงเผชิญกับข้อจำกัดด้านระบบข้อมูลและขั้นตอนการตรวจที่ด่านนำเข้าสินค้า ซึ่งส่งผลต่อทั้งระยะเวลาในการนำเข้าสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม

ในด้านระบบการตรวจสอบย้อนกลับของสินค้า ผู้ให้ข้อมูลหลักให้ความเห็นว่า การขาดระบบตรวจสอบย้อนกลับจากฝั่งประเทศไทยที่มีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้ข้อมูลเกี่ยวกับแหล่งที่มา กระบวนการผลิต และการขนส่งของสินค้าไม่สามารถตรวจสอบได้อย่างครบถ้วน ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายนำเข้าของจีนจำเป็นต้องใช้เวลามากขึ้นในการตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “บางครั้งสินค้าจากไทยไม่มีข้อมูลย้อนกลับชัดเจน ทำให้การตรวจสินค้าที่ด่านใช้เวลานานขึ้น เพราะเจ้าหน้าที่ต้องตรวจเพิ่มหลายขั้นตอน”

นอกจากนี้ ในด้านกระบวนการตรวจสอบและพิธีการศุลกากร ผู้ให้ข้อมูลหลักชี้ให้เห็นว่า การตรวจสินค้าที่ด่านนำเข้ายังคงใช้เวลานาน และมีลักษณะของกระบวนการตรวจสอบที่ซ้ำซ้อน เนื่องจากข้อมูลการขนส่งและข้อมูลการตรวจสอบคุณภาพจากฝั่งประเทศไทยยังไม่สามารถเชื่อมโยง

เข้าสู่ระบบของผู้นำเข้าและหน่วยงานศุลกากรจีนได้โดยตรง ส่งผลให้ต้องมีการตรวจเอกสารและข้อมูลซ้ำหลายขั้นตอน

ในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนให้เห็นว่า ความล่าช้าและความซ้ำซ้อนในกระบวนการตรวจสอบดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมปรับตัวสูงขึ้น ทั้งในรูปของค่าขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบ และต้นทุนแฝงจากระยะเวลาการรอคอยที่ด่านนำเข้า ซึ่งกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน

จากประเด็นปัญหาที่ได้จากการให้ข้อมูลของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน สะท้อนให้เห็นว่า ระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยและจีนยังขาดการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้กระบวนการตรวจสอบสินค้าที่ด่านนำเข้ามีความล่าช้าและเกิดความซ้ำซ้อนในการตรวจสอบ ซึ่งไม่เพียงเพิ่มระยะเวลาในการนำเข้าสินค้า แต่ยังส่งผลให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น การพัฒนาระบบข้อมูลร่วมระหว่างสองประเทศ (Data Integration System) จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบ ลดขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน และสนับสนุนการไหลเวียนของทุเรียนสดจากประเทศไทยสู่ตลาดจีนให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและยั่งยืนในระยะยาว

สรุปภาพรวมของสภาพปัจจุบันและปัญหา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งทางถนน กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งทางทะเล กลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) กลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการและกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า ระบบโลจิสติกส์ทุเรียนไทยในปัจจุบันมีทั้ง จุดแข็งเชิงโครงสร้างและข้อจำกัดเชิงระบบ ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่ง คุณภาพสินค้า และความสามารถในการแข่งขันในตลาดจีน

ในภาพรวมด้าน สภาพปัจจุบันข้อมูลจากทุกกลุ่มสะท้อนสอดคล้องกันว่า ทุเรียนไทยยังคงได้รับความนิยมสูงในตลาดจีน โดยเฉพาะในกลุ่มผู้บริโภคระดับพรีเมียม เนื่องจากมีคุณภาพและรสชาติที่เป็นเอกลักษณ์ แม้จะมีราคาสูงกว่าประเทศคู่แข่งก็ตาม ดังคำให้สัมภาษณ์จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในตลาดปลายทางว่า “ทุเรียนไทยยังเป็นที่ต้องการสูง โดยเฉพาะพันธุ์หมอนทอง แม้ราคาสูงกว่าประเทศอื่นแต่ลูกค้ายังเลือกซื้อ

ขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังมีข้อได้เปรียบด้าน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยมีเส้นทางการขนส่งที่หลากหลายทั้งทางบก ทางทะเล และทางราง รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ เช่น รถไฟจีน-ลาว ซึ่งเอื้อต่อการขนส่งทุเรียนไปยังตลาดจีนได้อย่างต่อเนื่อง ดังที่ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ให้ความเห็นว่า “ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางกระจายผลไม้ในอาเซียน เพราะมีทั้งเส้นทางบก ทะเล และรางที่เชื่อมถึงจีนโดยตรง”

เมื่อพิจารณาในด้านปัญหาและอุปสรรค พบว่า ระบบโลจิสติกส์ทุเรียนไทยยังเผชิญกับข้อจำกัดหลายประการที่เชื่อมโยงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง ปัญหาที่ปรากฏชัด ได้แก่ การขาดแคลนตู้ควบคุมอุณหภูมิและทรัพยากรด้านการขนส่ง ความล่าช้าในขั้นตอนตรวจปล่อยสินค้า และต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้น ดังที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์กล่าวว่า “ตู้ Reefer ไม่พอใช้ในช่วงฤดูผลผลิตสูง ต้องจองล่วงหน้าหลายสัปดาห์ บางครั้งต้องรอคิวจนผลผลิตเริ่มสุกก่อนขนได้”

การควบคุมคุณภาพทุเรียนระหว่างการขนส่งยังคงเป็นความท้าทายสำคัญ โดยพบปัญหาทุเรียนอ่อนและการสุกก่อนกำหนด อันเป็นผลมาจากความล่าช้าและความผันผวนของอุณหภูมิในช่วงของกระบวนการขนส่ง ผู้ส่งออกกล่าวว่า “บางส่วนเร่งเก็บทุเรียนก่อนกำหนดเพื่อให้ทันคิวส่งออก พอถึงจีนผลยังไม่สุกดี ทำให้ลูกค้าร้องเรียนเรื่องคุณภาพ”

ข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และนักวิชาการและกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในสาธารณรัฐประชาชนจีน มีความคิดเห็นตรงกันว่า การเชื่อมโยงข้อมูลด้านโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานและระหว่างประเทศยังไม่เป็นระบบเดียวกัน ทั้งในด้านข้อมูลการขนส่ง การตรวจสอบคุณภาพ และการตรวจสอบศุลกากร ส่งผลให้กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ดำเนินมาเข้าใช้เวลานานและเกิดความล่าช้า ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังไม่เชื่อมถึงกัน บางหน่วยมีข้อมูลการขนส่ง บางหน่วยมีข้อมูลตรวจสอบศุลกากร แต่ไม่มีระบบกลางที่รวมข้อมูลทั้งหมด”

จากภาพรวมทั้งหมด สะท้อนให้เห็นว่า แม้ประเทศไทยจะมีศักยภาพสูงทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความนิยมของสินค้า และความพร้อมของผู้ประกอบการขนส่งในห่วงโซ่อุปทาน แต่ระบบโลจิสติกส์ทุเรียนไทยในปัจจุบันยังขาดการบูรณาการในเชิงระบบ โดยเฉพาะการจัดการข้อมูลรวมและการบริหารห่วงโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่องตลอดกระบวนการขนส่ง ปัญหาดังกล่าวส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพสินค้า ระยะเวลาในการขนส่ง และต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม ซึ่งสะท้อนถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการ ทั้งในด้านเทคโนโลยี การประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชน และความร่วมมือระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน กลุ่มบริษัทขนส่งทางทะเล กลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) กลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ กลุ่มผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ และกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อให้เห็นภาพรวมของสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหา และปัจจัยที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทยไปยังประเทศจีน มีดังนี้

กลุ่มที่ 1: บริษัทขนส่งทางถนน

จุดแข็ง (Strengths)

ผู้ให้ข้อมูลหลักระบุว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยมีเครือข่ายเส้นทางการขนส่งที่หลากหลาย โดยสามารถเชื่อมโยงไปยังด่านชายแดนสำคัญ เช่น ด่านหนองคาย ด่านเชียงของ และด่านนครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการส่งต่อสินค้าไปยัง สปป.ลาว และเข้าสู่ประเทศจีนได้อย่างสะดวกและต่อเนื่อง เครือข่ายดังกล่าวช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทาง ลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเพียงเส้นทางเดียว และรองรับปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นในช่วงฤดูกาลผลิต

ผู้ให้ข้อมูลหลักท่านหนึ่งในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนนยังให้ความสำคัญกับความพร้อมของพาหนะขนส่ง โดยเฉพาะการใช้รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการรักษาคุณภาพทุเรียนตลอดกระบวนการขนส่ง ทั้งในช่วงการลำเลียงจากล้ง ไปยังด่านชายแดนหรือท่าเรือ โดยมีการติดตั้งระบบติดตามตำแหน่งผ่าน GPS และอุปกรณ์ตรวจวัดอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ ผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน ได้กล่าวว่า “ตอนนี้รถขนส่งส่วนใหญ่ติดตั้ง GPS และเครื่องวัดอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ ทำให้สามารถตรวจสอบสภาพสินค้าได้ตลอดเส้นทาง ถ้าอุณหภูมิเปลี่ยน เราสั่งปรับได้ทันทีผ่านระบบ”

จากคำให้สัมภาษณ์ดังกล่าว สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยมีความสามารถในการควบคุมคุณภาพสินค้าและตอบสนองต่อปัญหาที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งได้อย่างทันท่วงที ซึ่งช่วยลดความเสียหายของทุเรียนและสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ส่งออกและคู่ค้าฝั่งจีนสรุปว่า จุดแข็งของกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนนในการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ เครือข่ายเส้นทางการขนส่งที่หลากหลาย ความพร้อมของรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการติดตามและควบคุมคุณภาพสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทยในตลาดสาธารณรัฐประชาชนจีน

จุดอ่อน (Weaknesses)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน พบว่า การขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเผชิญกับข้อจำกัดเชิงโครงสร้างหลายประการ โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลิตสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความต่อเนื่องของห่วงโซ่อุปทาน

ประเด็นสำคัญประการแรก คือ ข้อจำกัดด้านจำนวนรถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) ซึ่งไม่เพียงพอต่อฤดูผลิตสูง โดยเฉพาะในช่วงเดือนเมษายนถึงมิถุนายน ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า รถขนส่งและตู้ควบคุมอุณหภูมิต้องมีการจองล่วงหน้าเป็นระยะเวลาานาน และในบางกรณีอาจประสบปัญหาการขาดแคลนคนขับรถ ส่งผลให้ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามแผนที่กำหนด ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า

“ช่วงเดือนเมษายนถึงมิถุนายนเป็นฤดูผลผลิตสูง รถขนส่งไม่พอ ตู้ Reefer ต้องจองล่วงหน้า เกือบสัปดาห์ หรืออาจขาดคนขับรถ ทำให้ขนส่งไม่ทัน” (ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน)

ประเด็นต่อมา คือ การพึ่งพาเส้นทางขนส่งหลักเพียงบางเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางผ่าน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งทำให้ระบบขนส่งมีความเปราะบางต่อความแออัดและ ปัญหาคอขวดบริเวณด่านชายแดน เมื่อเกิดความหนาแน่นของรถบรรทุกในช่วงเวลาเดียวกัน อาจนำไปสู่ความล่าช้าในการขนส่ง และเพิ่มความเสี่ยงต่อคุณภาพของทุเรียนซึ่งเป็นสินค้าที่มีความ อ่อนไหวต่อเวลาและอุณหภูมิ

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างบริษัทขนส่งในแต่ ละประเทศ ทั้งในด้านตารางการเดินรถ สถานะของรถบรรทุก และการประสานงานด้านเอกสาร ส่งผลให้การบริหารจัดการขนส่งข้ามพรมแดนยังไม่เป็นระบบเดียวกัน และลดความยืดหยุ่นในการ รับมือกับสถานการณ์ไม่คาดคิด

โดยสรุป จุดอ่อนของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านทรัพยากร การพึ่งพาโครงสร้างเส้นทางที่จำกัด และการขาดระบบ เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการ แข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

โอกาส (Opportunities)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน พบว่า สภาพแวดล้อม ภายนอกในปัจจุบันเอื้อต่อการขยายตัวของ การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมี ปัจจัยด้านตลาด โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และนโยบายภาครัฐเป็นแรงสนับสนุนสำคัญ

ประเด็นแรกที่ผู้ให้ข้อมูลให้ความสำคัญ คือ ความต้องการบริโภคทุเรียนในตลาดจีนที่เพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่องในทุกปี ส่งผลให้ปริมาณการส่งออกทุเรียนจากประเทศไทยมีแนวโน้มขยายตัวตามไป ด้วย ผู้ให้ข้อมูลมองว่า ตลาดจีนยังคงเป็นตลาดหลักที่มีศักยภาพสูง และยังไม่ถึงจุดอิ่มตัว ซึ่งเปิด โอกาสให้ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์สามารถขยายบริการรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นได้ใน ระยะยาว ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตอนนี้ตลาดจีนยังต้องการทุเรียนเพิ่มขึ้นทุกปี ถ้าเรามีระบบขนส่งที่ เร็วและรักษาความเย็นได้ดี จะได้เปรียบมากกว่าคู่แข่งประเทศเพื่อนบ้าน”

ประเด็นต่อมา คือ การเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่าเป็นโอกาส สำคัญในการเพิ่มทางเลือกด้านการขนส่ง และช่วยลดระยะเวลาในการลำเลียงสินค้าจากประเทศไทย ไปยังจีน เส้นทางดังกล่าวช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในเชิงปริมาณ ช่วยลดความเสี่ยงจาก การพึ่งพาการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่มีความหนาแน่นของการขนส่ง

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังชี้ให้เห็นถึง บทบาทของนโยบายภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมให้ประเทศ ไทยเป็นศูนย์กลางผลไม้ในอาเซียน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสนับสนุนเชิงโครงสร้างที่เอื้อต่อการลงทุนด้านโลจิส

สต็อกส์และระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เทคโนโลยีการขนส่ง และการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการด้านการขนส่งให้สามารถรองรับตลาดส่งออกที่ขยายตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โดยสรุป โอกาสของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพของตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน และทิศทางนโยบายภาครัฐที่เอื้อต่อการลงทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถต่อยอดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในอนาคต

อุปสรรค (Threats)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน พบว่า การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขนส่ง ต้นทุนโลจิสติกส์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ ต้นทุนพลังงานและค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายด้านการดำเนินงานที่สูงขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยเพิ่มสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และกระทบต่อโครงสร้างราคาการให้บริการขนส่งในระยะยาว

ประเด็นต่อมา คือ ความซับซ้อนและความซับซ้อนของขั้นตอนศุลกากรระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งข้ามพรมแดนผ่านหลายประเทศ ซึ่งต้องมีการตรวจสอบเอกสารในหลายขั้นตอน ทั้งฝั่งประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน ความล่าช้าในกระบวนการดังกล่าวส่งผลให้เกิดการสะสมของรถบรรทุกบริเวณด่านชายแดน และเพิ่มความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของสินค้า ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ขั้นตอนที่ด้านใช้เวลานานมาก ต้องตรวจเอกสารหลายจุด ทั้งฝั่งไทย ลาว และจีน ทำให้เกิดคิวรถยาวหลายกิโลเมตรในช่วงฤดูผลไม้”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบด้านการนำเข้าของประเทศจีน ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนบ่อยครั้ง ทั้งในด้านมาตรการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานด้านสุขอนามัยพืช และข้อกำหนดด้านเอกสาร ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับกระบวนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น

อีกหนึ่งอุปสรรคที่สำคัญ คือ ปัญหาการจราจรติดขัดในเส้นทางหลักและบริเวณด่านชายแดน ในช่วงฤดูผลผลิตสูง ซึ่งเป็นช่วงที่มีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมากเข้าสู่เส้นทางเดียวกัน ส่งผลให้ระยะเวลาการขนส่งยืดเยื้อ และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนซึ่งเป็นสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิอย่างเข้มงวด

โดยสรุป อุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของกลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน สะท้อนให้เห็นถึงแรงกดดันจากต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ความล่าช้าในกระบวนการผ่านแดน และความไม่แน่นอนด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนเป็นความท้าทายสำคัญที่ผู้ประกอบการต้องเผชิญ อย่างไรก็ตาม การตระหนักถึงอุปสรรคดังกล่าวถือเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาแนวทางเชิงกลยุทธ์ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยในอนาคต

กลุ่มที่ 2: บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Line)

จุดแข็ง (Strengths)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล พบว่า การขนส่งทุเรียนทางทะเลมีจุดแข็งสำคัญด้านศักยภาพการขนส่งและการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในระดับหนึ่ง ซึ่งช่วยสนับสนุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ส่งออกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านศักยภาพการขนส่ง การขนส่งทางทะเลมีจุดเด่นสำคัญในการรองรับการขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก และมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งทางบกอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้การขนส่งรูปแบบนี้มีบทบาทสำคัญต่อการส่งออกทุเรียนในปริมาณมาก โดยเฉพาะในช่วงฤดูที่มีผลผลิตออกสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก ความได้เปรียบดังกล่าวช่วยลดต้นทุนรวมของห่วงโซ่อุปทาน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน

นอกจากนี้ ความต่อเนื่องของเส้นทางเดินเรือหลักจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง ได้แก่ ท่าเรือ Nansha และท่าเรือ Shekou ซึ่งใช้ระยะเวลาในการขนส่งเฉลี่ยประมาณ 5-7 วัน และมีตารางการเดินเรือที่ค่อนข้างสม่ำเสมอ ยังช่วยเสริมสร้างความแน่นอนด้านระยะเวลาในการขนส่ง ทำให้ผู้ส่งออกสามารถวางแผนการกระจายสินค้า การควบคุมคุณภาพ และการบริหารจัดการสินค้าสดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาการขนส่งที่ยาวนานกว่าการขนส่งทางบกยังคงเป็นปัจจัยที่ต้องอาศัยการบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็นอย่างรัดกุม เพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้าและรักษามาตรฐานของทุเรียนสดจนถึงปลายทาง

ในด้านการใช้เทคโนโลยี สายเรือมีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยกำหนดอุณหภูมิอยู่ในช่วงประมาณ 13-15 องศาเซลเซียส เพื่อช่วยรักษาคุณภาพและความสดของทุเรียนตลอดการเดินทาง แม้การขนส่งจะใช้เวลานานกว่าการขนส่งทางบก

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า สายเรือเริ่มนำเทคโนโลยีดิจิทัลและแพลตฟอร์มออนไลน์มาใช้ในการติดตามสถานะการเดินเรือและตำแหน่งของตู้สินค้า ทำให้ผู้ส่งออกสามารถตรวจสอบความคืบหน้าของการขนส่งและวางแผนการจัดการสินค้าได้สะดวกยิ่งขึ้น ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตอนนี้สายเรือส่วนใหญ่มีระบบออนไลน์ให้ลูกค้าดูสถานะเรือและความคืบหน้าในการขนส่งได้ ช่วยให้การวางแผนปลายทางทำได้ง่ายขึ้น”

โดยสรุป จุดแข็งของการขนส่งทุเรียนทางทะเลในมุมมองของกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล สะท้อนให้เห็นถึงความได้เปรียบด้านต้นทุน ความสามารถในการขนส่งปริมาณมาก ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนบทบาทของการขนส่งทางทะเลในห่วงโซ่อุปทานทุเรียนไทยไปยังตลาดจีน

จุดอ่อน (Weaknesses)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล พบว่า แม้การขนส่งทุเรียนทางทะเลจะมีข้อได้เปรียบด้านต้นทุนและความสามารถในการขนส่งปริมาณมาก แต่ยังคงมีข้อจำกัดเชิงโครงสร้างและเชิงปฏิบัติการหลายประการ ซึ่งส่งผลต่อการรักษาคุณภาพและความสดของทุเรียนตลอดกระบวนการขนส่ง

ประเด็นจุดอ่อนสำคัญประการแรก คือ ระยะเวลาการขนส่งทางทะเลที่ยาวนานกว่าการขนส่งทางบก ส่งผลให้ทุเรียนมีความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพ หากเกิดความล่าช้าระหว่างการเดินเรือ เช่น สภาพอากาศไม่เอื้ออำนวย หรือการปรับตารางเดินเรือของสายเรือ ซึ่งผู้ให้ข้อมูลหลักมองว่าปัจจัยด้านเวลาเป็นข้อจำกัดสำคัญสำหรับสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่ออุณหภูมิและความสด

ประเด็นต่อมา คือ ข้อจำกัดในการบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) โดยเฉพาะในช่วงเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเรือ การขนถ่ายตู้สินค้า และการขนส่งต่อภายในประเทศ ทั้งฝั่งต้นทางและปลายทาง ซึ่งเป็นช่วงที่มีความเสี่ยงต่อความไม่ต่อเนื่องของการควบคุมอุณหภูมิ และอาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพของทุเรียน

ผู้ให้ข้อมูลหลักยังสะท้อนถึง การขาดมาตรฐานกลางในการตรวจสอบคุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยการตรวจสอบสภาพตู้ อุปกรณ์ควบคุมความเย็น และระบบไฟฟ้า ยังขึ้นอยู่กับแนวปฏิบัติของแต่ละสายเรือเป็นหลัก ความแตกต่างดังกล่าวทำให้ระดับความมั่นคงของระบบควบคุมอุณหภูมิไม่สม่ำเสมอในแต่ละเที่ยวการขนส่ง

อีกหนึ่งจุดอ่อนที่สำคัญ คือ ความไม่เสถียรของอุณหภูมิภายในตู้ควบคุมระหว่างการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะในกรณีตู้ Reefer เกิดปัญหาระหว่างการเดินเรือ ซึ่งการเข้าถึงและการแก้ไขปัญหาทำได้จำกัดมากกว่าการขนส่งทางบก ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “แม้การขนส่งทางทะเลจะมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าทางบก แต่ความท้าทายคือการรักษาความเย็นให้คงที่ตลอดเส้นทาง เพราะหากตู้ Reefer มีปัญหาในระหว่างเดินเรือ การแก้ไขจะทำได้ยากกว่าทางบก”

โดยสรุป จุดอ่อนของการขนส่งทุเรียนทางทะเลในมุมมองของกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านเวลา ความต่อเนื่องของห่วงโซ่ความเย็น และมาตรฐานการควบคุมคุณภาพของตู้ Reefer ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนาและยกระดับ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือของการขนส่งทุเรียนไทยไปยังตลาดจีนในระยะยาว

โอกาส (Opportunities)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล พบว่า สภาพแวดล้อมภายนอกในปัจจุบันเอื้อต่อการขยายตัวของ การขนส่งทุเรียนไทยไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะในมิติของความต้องการตลาด เทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ

ประเด็นโอกาสสำคัญประการแรก คือ ความต้องการบริโภคทุเรียนไทยในตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นพื้นที่ปลายทางสำคัญของการขนส่งทางทะเล เช่น ท่าเรือ Nansha และ Shekou ผู้ให้ข้อมูลหลักมองว่า ตลาดดังกล่าวยังมีศักยภาพสูงและสามารถรองรับปริมาณการนำเข้าทุเรียนจากประเทศไทยได้อีกในระยะยาว

ประเด็นต่อมา คือ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยี Internet of Things (IoT) และระบบติดตามอุณหภูมิ ซึ่งผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า หากมีการนำมาใช้ในภาคการขนส่งทางทะเลอย่างจริงจัง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพสินค้า ลดความเสี่ยงจากความไม่เสถียรของอุณหภูมิภายในตู้ Reefer และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังสะท้อนถึง การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีส่วนช่วยยกระดับความสามารถในการรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งในด้านความเร็ว ความปลอดภัย และการเชื่อมต่อกับเครือข่ายการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ส่งผลให้กระบวนการส่งออกทุเรียนไทยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผู้ให้ข้อมูลหลักให้ข้อมูลของโอกาสได้กล่าวไว้ว่า “การขนส่งทางเรือยังมีศักยภาพสูง เพราะจีนมีหลายท่าเรือที่ใกล้เคียงกันที่พร้อมรองรับผลไม้ไทย ถ้าระบบควบคุมอุณหภูมิทำงานได้เสถียร เราจะขยายตลาดได้อีกมาก”

โดยสรุป โอกาสของการขนส่งทุเรียนไทยทางทะเลในมุมมองของกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล สะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของตลาดจีน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีด้านการควบคุมอุณหภูมิ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถต่อยอดศักยภาพของการขนส่งทางทะเล และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในอนาคต

อุปสรรค (Threats)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล พบว่า การขนส่งทุเรียนทางทะเลยังคงเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขนส่ง คุณภาพสินค้า และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในตลาดจีน

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ ความผันผวนของต้นทุนการขนส่งและค่าระวางเรือ โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่มีความต้องการใช้ตู้ Reefer Container เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ต้นทุนด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น และยากต่อการควบคุมต้นทุนในระยะสั้น

ประเด็นต่อมา คือ ความไม่แน่นอนของสภาพอากาศในระหว่างการเดินทางเรือ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของการควบคุมอุณหภูมิภายในตู้ Reefer โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดคลื่นลมแรงหรือความล่าช้าในการเดินทาง ปัจจุบันดังกล่าวเพิ่มความเสี่ยงต่อคุณภาพและความสดของทุเรียนซึ่งเป็นสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่ออุณหภูมิ

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังสะท้อนถึง ความล่าช้าในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าทางศุลกากร ทั้งในฝั่งต้นทางและปลายทาง โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่มีปริมาณสินค้าจำนวนมาก ส่งผลให้ระยะเวลาการขนส่งโดยรวมยืดเยื้อออกไป และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของสินค้า ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “บางครั้งเรือเข้าเทียบท่าแล้วต้องรอตรวจเอกสารและสินค้าหลายวัน ทำให้ระยะเวลาขนส่งรวมยาวขึ้น ซึ่งกระทบต่อความสดของทุเรียนโดยตรง”

โดยสรุป อุปสรรคของการขนส่งทุเรียนทางทะเลในมุมมองของผู้ให้ข้อมูลหลัก สะท้อนให้เห็นถึงแรงกดดันจากต้นทุนที่ผันผวน ความเสี่ยงจากปัจจัยธรรมชาติ และความล่าช้าในกระบวนการศุลกากร ซึ่งล้วนเป็นความท้าทายเชิงโครงสร้างที่ผู้ประกอบการไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง และจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

กลุ่มที่ 3: ผู้ส่งออก (ล้ง)

จุดแข็ง (Strengths)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) พบว่า ผู้ส่งออกทุเรียนไทยมีบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีจุดแข็งหลักด้านประสบการณ์ความเชี่ยวชาญในการจัดการคุณภาพสินค้า การมีเครือข่ายการส่งออกที่มั่นคง ความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งช่วยสนับสนุนประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งได้อย่างเป็นระบบ

ประเด็นจุดแข็งสำคัญประการแรก คือ ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการคัดแยกและบรรจุทุเรียน ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ล้งส่วนใหญ่มีประสบการณ์ยาวนานในการดำเนินธุรกิจ ส่งผลให้สามารถควบคุมคุณภาพทุเรียนตั้งแต่ขั้นตอนการคัดเลือก การจัดเกรด ไปจนถึงการบรรจุสินค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานและข้อกำหนดของตลาดจีน ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านคุณภาพในระหว่างขนส่ง

ประเด็นต่อมา คือ การมีเครือข่ายการส่งออกที่มั่นคง ทั้งในด้านลูกค้าและผู้นำเข้าในประเทศจีน รวมถึงพันธมิตรด้านการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ความสัมพันธ์เชิงความร่วมมือดังกล่าวช่วยให้การประสานงานด้านเอกสาร การวางแผนการขนส่ง การจัดส่งสินค้าเป็นไป

อย่างราบรื่นและรวดเร็วและการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและลดความล่าช้าในกระบวนการนำเข้าของประเทศจีน

นอกจากนี้ ยังมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้ข้อมูลยังสะท้อนว่า ผู้ส่งออกบางรายมีการลงทุนในระบบห้องเย็นและเทคโนโลยีการจัดเก็บที่ทันสมัย ซึ่งสามารถควบคุมอุณหภูมิของทุเรียนในช่วงระหว่างรอการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยรักษาความสดและคุณภาพของสินค้าให้คงที่ ก่อนเข้าสู่กระบวนการขนส่งระยะไกล ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “สิ่งของเราเป็นสิ่งที่มีความมาตรฐานสูง มีห้องเย็น ทำให้มั่นใจว่าทุเรียนที่ส่งออกมีคุณภาพตามมาตรฐานที่จีนต้องการ” (ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มผู้ส่งออก (ลิ่ง))

โดยสรุป จุดแข็งของกลุ่มผู้ส่งออก (ลิ่ง) ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงความพร้อมด้านองค์ความรู้ ประสบการณ์ โครงสร้างพื้นฐานด้านห้องเย็น และเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างเสถียรภาพของห่วงโซ่อุปทาน และสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีน

จุดอ่อน (Weaknesses)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ลิ่ง) พบว่า แม้ผู้ส่งออกทุเรียนไทยจะมีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์สูงในการคัดแยกและบรรจุผลไม้ แต่ยังคงมีข้อจำกัดบางประการที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพสินค้าและภาพลักษณ์ของทุเรียนไทยในตลาดจีน

ประเด็นจุดอ่อนสำคัญประการแรก คือ ความแตกต่างของมาตรฐานการคัดแยกและบรรจุทุเรียนในแต่ละลิ่ง โดยเฉพาะในลิ่งขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งอาจมีข้อจำกัดด้านทรัพยากร บุคลากร และเทคโนโลยี ส่งผลให้คุณภาพของสินค้าที่ส่งออกมีความไม่สม่ำเสมอ และยากต่อการควบคุมคุณภาพในระดับอุตสาหกรรมโดยรวม

ประเด็นต่อมา คือ การขาดระบบการตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability System) ที่ชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ในกรณีที่เกิดปัญหาด้านคุณภาพสินค้าในตลาดปลายทาง การตรวจสอบย้อนกลับไปยังแหล่งผลิตหรือกระบวนการจัดการต้นทางยังทำได้ยาก ส่งผลให้การแก้ไขปัญหาและการรับผิดชอบต่อข้อร้องเรียนของลูกค้ายังขาดประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ปัญหาการส่งออกทุเรียนที่มีความสุกไม่สม่ำเสมอหรือทุเรียนอ่อน ซึ่งบางครั้งเกิดจากแรงกดดันด้านเวลาและรอบการขนส่ง ส่งผลให้ผู้ส่งออกจำเป็นต้องเร่งจัดส่งสินค้า แม้คุณภาพผลผลิตยังไม่ถึงระดับที่เหมาะสม ปัญหาดังกล่าวส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้บริโภคและภาพลักษณ์ของทุเรียนไทยในตลาดจีน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “บางครั้งทุเรียนที่เก็บยังไม่สุกดี แต่ถูกส่งออกเพราะต้องเร่งให้ทันรอบขนส่ง ซึ่งพอถึงจีนผลจะยังแข็ง ทำให้ลูกค้ารู้สึกว่ามันหวานเหมือนมาตรฐานที่ควรเป็น”

โดยสรุป จุดอ่อนของกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายด้านความสม่ำเสมอของมาตรฐานคุณภาพ การขาดระบบตรวจสอบย้อนกลับที่เป็นระบบเดียวกัน และแรงกดดันด้านเวลาในกระบวนการขนส่ง ซึ่งล้วนเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนาและยกระดับ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นของตลาดจีนและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในระยะยาว

โอกาส (Opportunities)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) พบว่า สภาพแวดล้อมภายนอกในปัจจุบันเอื้อต่อการขยายตัวของ การส่งออกและการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีปัจจัยด้านความต้องการของตลาด โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และนโยบายภาครัฐเป็นแรงสนับสนุนหลัก

ประเด็นโอกาสสำคัญประการแรก คือ ความต้องการบริโภคทุเรียนไทยในตลาดจีนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกปี โดยเฉพาะในมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นพื้นที่ปลายทางสำคัญของการขนส่งผลไม้จากประเทศไทย เช่น ท่าเรือและศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ NANSHA และ SHEKOU ผู้ให้ข้อมูลมองว่า ตลาดดังกล่าวยังมีศักยภาพสูงและสามารถรองรับการขยายปริมาณการนำเข้าทุเรียนไทยได้ในระยะยาว

ประเด็นต่อมา คือ การเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาว และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งผลไม้ของประเทศไทย ซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการขนส่ง เพิ่มทางเลือกด้านโลจิสติกส์ และสนับสนุนให้ผู้ส่งออกสามารถจัดส่งสินค้าได้ตรงตามกรอบเวลาที่ตลาดจีนต้องการ ปัจจัยดังกล่าวมีบทบาทสำคัญต่อการรักษาคุณภาพของทุเรียน ซึ่งเป็นสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเวลาและอุณหภูมิ

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังสะท้อนถึง บทบาทของนโยบายภาครัฐในการส่งเสริมมาตรฐานการผลิตและการจัดการของล้ง โดยเฉพาะการผลักดันให้ผู้ส่งออกพัฒนามาตรฐาน GAP และ GMP เพื่อยกระดับคุณภาพสินค้าและเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้นำเข้าในตลาดจีน นโยบายดังกล่าวช่วยสร้างโอกาสให้ล้งสามารถขยายฐานลูกค้าระยะยาวและพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน ผู้ให้ข้อมูลท่านหนึ่งได้กล่าวไว้ว่า “ตอนนี้ตลาดจีนเปิดกว้างขึ้นมาก ถ้าเราสามารถควบคุมคุณภาพได้ดีและส่งตรงเวลา จะมีลูกค้าประจำเพิ่มขึ้นแน่นอน”

โดยสรุป โอกาสของกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงการขยายตัวของตลาดจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน และการสนับสนุนจากภาครัฐในการยกระดับมาตรฐานการผลิตและการจัดการ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่เอื้อต่อการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและความยั่งยืนของการส่งออกทุเรียนไทยในอนาคต

อุปสรรค (Threats)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) พบว่า แม้อัตราเงินจะมีศักยภาพสูงและความต้องการบริโภคทุเรียนไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ผู้ส่งออกยังคงเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อกระบวนการขนส่ง ต้นทุนการดำเนินงาน และความสามารถในการแข่งขันในตลาดปลายทาง

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ ความเข้มงวดของกฎระเบียบและมาตรการตรวจสอบของรัฐบาลจีน โดยเฉพาะในด้านการตรวจสอบศุลกากรทางการเกษตร และความถูกต้องครบถ้วนของเอกสารประกอบการนำเข้า ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า จีนมีการปรับปรุงและยกระดับมาตรการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องเพิ่มขึ้นขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพก่อนการจัดส่ง ซึ่งทำให้กระบวนการส่งออกมีความซับซ้อนและใช้เวลามากขึ้น ดึงคำให้สัมภาษณ์ว่า “ทุกปีจีนจะมีการปรับกฎการตรวจเข้มงวดขึ้น โดยเฉพาะเรื่องศุลกากร ทำให้เราต้องเพิ่มขึ้นขั้นตอนตรวจซ้ำก่อนส่งออก”

ประเด็นต่อมา คือ การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะในการคัดแยกและบรรจุผลไม้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การคัดแยกทุเรียนต้องอาศัยประสบการณ์และความชำนาญเฉพาะด้าน ทั้งในเรื่องระดับความสุก น้ำหนัก และคุณภาพภายนอกของผลผลิต การขาดแรงงานที่มีทักษะส่งผลให้การควบคุมคุณภาพทำได้ยากขึ้น และอาจเพิ่มความเสี่ยงต่อความไม่สม่ำเสมอของสินค้าที่ส่งออก

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ต้นทุนบรรจุภัณฑ์และค่าขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งจากราคาวัสดุบรรจุภัณฑ์ ค่าแรงงาน และค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนรวมของการส่งออกทุเรียนเพิ่มขึ้น และสร้างแรงกดดันต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ส่งออกไทยในตลาดจีน

โดยสรุป อุปสรรคของกลุ่มผู้ส่งออก (ล้ง) ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายจากกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เข้มงวดขึ้น การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ และแรงกดดันด้านต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้ส่งออกต้องเผชิญและปรับตัวอย่างต่อเนื่องเพื่อรักษามาตรฐานคุณภาพและความเชื่อมั่นของตลาดจีนในระยะยาว

กลุ่มที่ 4: บริษัทโลจิสติกส์

จุดแข็ง (Strengths)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ พบว่า บริษัทโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในฐานะผู้ประสานงานหลักของห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีจุดแข็งด้านเครือข่ายพันธมิตรในประเทศเพื่อนบ้าน ความเชี่ยวชาญด้านกระบวนการข้ามพรมแดน และการนำเทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการการขนส่ง

ประเด็นจุดแข็งสำคัญประการแรก คือ การมีเครือข่ายพันธมิตรในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน เครือข่ายดังกล่าวช่วยให้การส่ง

ต่อสินค้าในกระบวนการขนส่งข้ามแดนเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ลดปัญหาการสะดุดของกระบวนการโลจิสติกส์ และเพิ่มความยืดหยุ่นในการจัดการเส้นทางขนส่ง

ประเด็นต่อมา คือ ความรู้ความเข้าใจเชิงลึกในกระบวนการศุลกากรและเอกสารขนส่งระหว่างประเทศ ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า บริษัทโลจิสติกส์มีความเชี่ยวชาญในการจัดเตรียมและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้า ซึ่งช่วยลดความผิดพลาด ลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า และเพิ่มความรวดเร็วในกระบวนการผ่านแดน

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการติดตามสถานะสินค้าและการประสานงานออนไลน์ระหว่างคู่ค้า โดยระบบติดตามสถานะสินค้า (Tracking System) ช่วยให้สามารถตรวจสอบตำแหน่งและความคืบหน้าของการขนส่งได้ตลอดเส้นทาง และสนับสนุนการสื่อสารแบบเรียลไทม์กับลูกค้าและพันธมิตรทางธุรกิจ ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “เรามีระบบติดตามสินค้าตลอดเส้นทาง สามารถแจ้งสถานะและตำแหน่งได้แบบเรียลไทม์ให้ลูกค้าได้ทันที ซึ่งช่วยลดการผิดพลาดและสร้างความมั่นใจให้ลูกค้าได้มากขึ้น” (ผู้ให้ข้อมูลกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์)

โดยสรุป จุดแข็งของกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพด้านเครือข่ายข้ามพรมแดน ความเชี่ยวชาญด้านกฎระเบียบและเอกสารระหว่างประเทศ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการบริหารจัดการการขนส่ง ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และความน่าเชื่อถือของห่วงโซ่อุปทานทุเรียนไทยในตลาดจีน

จุดอ่อน (Weaknesses)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ พบว่า แม้บริษัทโลจิสติกส์จะมีบทบาทสำคัญในการประสานงานและบริหารจัดการการขนส่งทุเรียนข้ามพรมแดน แต่ยังคงมีข้อจำกัดเชิงโครงสร้างและเชิงระบบบางประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวและประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่ง

ประเด็นจุดอ่อนสำคัญประการแรก คือ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่ยังไม่สมบูรณ์ ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า ระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การศุลกากร และการตรวจปล่อยสินค้า ยังทำงานแยกส่วน ทำให้บริษัทโลจิสติกส์ต้องดำเนินการด้านเอกสารและการประสานงานซ้ำซ้อนในหลายขั้นตอน ส่งผลให้กระบวนการขนส่งเกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนในการดำเนินงาน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ระบบข้อมูลของหน่วยงานต่าง ๆ ยังไม่เชื่อมกัน เวลาเคลียร์เอกสารหรือตรวจปล่อยสินค้า ต้องทำหลายขั้นตอนซ้ำ ๆ ซึ่งเสียเวลาและต้นทุนเพิ่มขึ้น”

ประเด็นต่อมา คือ การขาดแคลนบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านโลจิสติกส์ผลไม้ ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า การขนส่งทุเรียนเป็นโลจิสติกส์ที่มีความละเอียดอ่อนสูง ต้องอาศัยความรู้ด้านการควบคุมอุณหภูมิ ระยะเวลา และการจัดการความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้า ซึ่งแตกต่างจากโลจิสติกส์

ทั่วไป การขาดบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะทางส่งผลให้การบริหารจัดการในบางสถานการณ์ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังชี้ให้เห็นถึง การขาดศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) เฉพาะด้านผลไม้ที่มีระบบควบคุมอุณหภูมิแบบครบวงจร โดยเฉพาะศูนย์ที่สามารถรองรับการรวบรวม คัดแยก แพคเกจจิ้ง และกระจายต่อไปยังเส้นทางขนส่งต่าง ๆ ได้อย่างเป็นระบบ ข้อจำกัดดังกล่าวทำให้การจัดการห่วงโซ่ความเย็นยังขาดความต่อเนื่อง และเพิ่มความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของทุเรียนในช่วงของกระบวนการขนส่ง

โดยสรุป จุดอ่อนของกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านการบูรณาการข้อมูล การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เฉพาะทาง และโครงสร้างพื้นฐานด้านศูนย์กระจายสินค้าที่รองรับระบบควบคุมอุณหภูมิอย่างครบถ้วน ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนา เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานทุเรียนไทยในระยะยาว

โอกาส (Opportunities)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ พบว่า สภาพแวดล้อมภายนอกในปัจจุบันเอื้อต่อการขยายตัวของ การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีปัจจัยด้านการเติบโตของตลาด โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นแรงสนับสนุนสำคัญ

ประเด็นโอกาสสำคัญประการแรก คือ การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของตลาดผลไม้ในประเทศจีน ซึ่งส่งผลให้ความต้องการใช้บริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น ทั้งในด้านการขนส่ง การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า ผู้ให้ข้อมูลมองว่า แนวโน้มดังกล่าวเปิดโอกาสให้บริษัทโลจิสติกส์สามารถพัฒนาบริการเฉพาะด้านผลไม้สด และขยายบทบาทในห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนไทยได้มากยิ่งขึ้น

ประเด็นต่อมา คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งระดับภูมิภาค โดยเฉพาะการเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาว และการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ซึ่งช่วยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางถนน ทางราง และทางทะเล ช่วยเพิ่มความยืดหยุ่น ลดระยะเวลาในการขนส่ง และลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเพียงอย่างเดียว ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “การเชื่อมต่อรถไฟจีน-ลาวช่วยให้เรามีตัวเลือกมากขึ้นในการส่งผลไม้ ถ้าบริหารดีจะประหยัดเวลาได้เยอะ”

ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง บทบาทของเทคโนโลยีดิจิทัลและแพลตฟอร์มออนไลน์ด้านการขนส่ง เช่น ระบบติดตามอัตโนมัติ และระบบบริหารจัดการข้อมูลการขนส่ง ซึ่งช่วยลดความซ้ำซ้อนในการจัดการ เพิ่มความรวดเร็วในการประสานงานระหว่างคู่ค้า และสนับสนุนการตัดสินใจเชิงบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

โดยสรุป โอกาสของกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงการเติบโตของตลาดจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งแบบบูรณาการ และความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถต่อยอดศักยภาพของบริษัทโลจิสติกส์ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของห่วงโซ่อุปทานทุเรียนไทยในอนาคต

อุปสรรค (Threats)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักในกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ พบว่า การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของการให้บริการ ต้นทุนการดำเนินงาน และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในตลาดภูมิภาค

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ ความผันผวนของต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะต้นทุนด้านพลังงาน ค่าระวาง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดน ความไม่แน่นอนของต้นทุนดังกล่าวส่งผลให้ราคาค่าบริการโลจิสติกส์ไม่คงที่ ทำให้ผู้ประกอบการยากต่อการวางแผนต้นทุนระยะยาว และอาจกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ

ประเด็นต่อมา คือ ความซับซ้อนของขั้นตอนศุลกากรระหว่างประเทศ ซึ่งมีหลายหน่วยงานและหลายประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่มีปริมาณการขนส่งทุเรียนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ความล่าช้าในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าและการจัดการเอกสาร ส่งผลให้ระยะเวลาการขนส่งยืดเยื้อ และเพิ่มความเสี่ยงต่อคุณภาพของสินค้าเกษตรที่มีความอ่อนไหวต่อเวลา

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังชี้ให้เห็นถึง การแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใหม่ โดยเฉพาะบริษัทจากประเทศจีน ที่เริ่มเข้ามาลงทุนและเปิดให้บริการในพื้นที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และประเทศไทย การแข่งขันดังกล่าวสร้างแรงกดดันให้บริษัทโลจิสติกส์ไทยต้องเร่งพัฒนาประสิทธิภาพ ความรวดเร็ว และคุณภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “คู่แข่งจากจีนเริ่มเข้ามาเปิดบริการโลจิสติกส์ในฝั่งลาวและไทย ทำให้เราต้องพัฒนาความรวดเร็วและบริการให้ทันกับตลาด”

โดยสรุป อุปสรรคของกลุ่มบริษัทโลจิสติกส์ในการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายจากความผันผวนด้านต้นทุน ความซับซ้อนของกระบวนการศุลกากร และการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากผู้ให้บริการต่างชาติ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยภายนอกที่ผู้ประกอบการไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง และจำเป็นต้องอาศัยการปรับกลยุทธ์ การพัฒนาศักยภาพองค์กร และความร่วมมือเชิงเครือข่าย เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

กลุ่มที่ 5: ผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์

จุดแข็ง (Strengths)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์พบว่า การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีจุดแข็งเชิงโครงสร้างและเชิงระบบหลายประการ ซึ่งสะท้อนถึงศักยภาพของประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการค้าผลไม้ในระดับภูมิภาค

ประเด็นจุดแข็งสำคัญประการแรก คือ ความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย ผู้ให้ข้อมูลมองว่า ประเทศไทยตั้งอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งได้หลากหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางบก ทางราง และทางทะเล ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและตลาดจีนได้โดยตรง ความได้เปรียบดังกล่าวช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งให้เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและสถานการณ์ตลาด ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ประเทศไทยมีศักยภาพเป็นศูนย์กลางกระจายผลไม้ในอาเซียน เพราะมีทั้งเส้นทางบก ทะเล และรางที่เชื่อมถึงจีนโดยตรง”

ประเด็นต่อมา คือ การให้ความสำคัญต่อมาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน โดยเฉพาะสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูง เช่น ทุเรียน ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า การกำหนดมาตรฐานด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และการตรวจสอบย้อนกลับ เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประเทศคู่ค้า และเสริมภาพลักษณ์ของทุเรียนไทยในตลาดจีน

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการไทย ซึ่งสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ตลาด ภาวะเปียบ และข้อกำหนดของประเทศคู่ค้าได้อย่างรวดเร็ว ความยืดหยุ่นดังกล่าวถือเป็นจุดแข็งเชิงการแข่งขันที่ช่วยให้ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนไทยสามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่อง แม้ต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนจากปัจจัยภายนอก

โดยสรุป จุดแข็งของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพเชิงโครงสร้างของประเทศ มาตรฐานคุณภาพสินค้าเกษตรที่ได้รับการยอมรับ และความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่สนับสนุนความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีน

จุดอ่อน (Weaknesses)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์พบว่า แม้ประเทศไทยจะมีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานผลไม้ระดับภูมิภาค แต่ระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนยังคงมีข้อจำกัดเชิงระบบหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความต่อเนื่องของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ประเด็นจุดอ่อนสำคัญประการแรก คือ การขาดการเชื่อมโยงระบบข้อมูลโลจิสติกส์ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต่างมีระบบข้อมูลของตนเอง ทั้งด้านการขนส่ง การตรวจสอบคุณภาพ และการตรวจสอบศุลกากร แต่ยังไม่มีการเชื่อมโยง

กลางที่สามารถบูรณาการข้อมูลทั้งหมดเข้าด้วยกัน ส่งผลให้การบริหารจัดการข้อมูลขนส่งขาดความเป็นเอกภาพ และลดประสิทธิภาพในการตัดสินใจเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติการ ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ปัญหาหลักคือข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังไม่เชื่อมถึงกัน บางหน่วยมีข้อมูลขนส่ง บางหน่วยมีข้อมูลตรวจสอบศุลกากร แต่ไม่มีระบบกลางที่รวมข้อมูลทั้งหมด”

ประเด็นต่อมา คือ ข้อจำกัดในการบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ที่ยังไม่ครบวงจร โดยเฉพาะในกระบวนการขนส่งระยะยาว ผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นว่า การควบคุมอุณหภูมิในบางช่วงของห่วงโซ่อุปทานยังขาดความต่อเนื่อง ตั้งแต่การจัดเก็บ การขนถ่ายสินค้า ไปจนถึงการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของทุเรียนสด

ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง การขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะและองค์ความรู้เฉพาะทางด้านโลจิสติกส์ผลไม้สด ทั้งในระดับการวางแผน การบริหารจัดการ และการควบคุมคุณภาพ ความขาดแคลนดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผลไม้ให้มีประสิทธิภาพและทันต่อความต้องการของตลาดส่งออกที่มีการแข่งขันสูง

โดยสรุป จุดอ่อนของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายด้านการบูรณาการข้อมูล การพัฒนาห่วงโซ่ความเย็นอย่างครบวงจร และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เฉพาะทาง ซึ่งเป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

โอกาส (Opportunities)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์พบว่า แนวโน้มสภาพแวดล้อมภายนอกในปัจจุบันและอนาคตเอื้อต่อการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานตลาด และเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญ

ประเด็นโอกาสสำคัญประการแรก คือ การเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาว ซึ่งช่วยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งผลไม้สดจากประเทศไทยไปยังจีนได้รวดเร็วมากขึ้น ผู้ให้ข้อมูลหลักมองว่า เส้นทางดังกล่าวช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนในบางช่วง และช่วยกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางขนส่งเพียงรูปแบบเดียว ส่งผลให้ระบบโลจิสติกส์มีความยืดหยุ่นและมีเสถียรภาพมากขึ้น

ประเด็นต่อมา คือ ความต้องการบริโภคผลไม้ไทย โดยเฉพาะทุเรียนในตลาดจีนที่ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า ทุเรียนไทยยังคงมีภาพลักษณ์ด้านคุณภาพและรสชาติที่ได้รับการยอมรับในตลาดจีน การขยายตัวของชนชั้นกลางและพฤติกรรมผู้บริโภคผลไม้คุณภาพสูงในจีน จึงเป็นโอกาสสำคัญในการเพิ่มปริมาณการส่งออกและพัฒนาระบบขนส่งให้รองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นในระยะยาว

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง บทบาทของเทคโนโลยีดิจิทัล โดยเฉพาะระบบ Internet of Things (IoT) ที่สามารถนำมาใช้ในการติดตามและควบคุมคุณภาพสินค้าแบบต่อเนื่องตลอดห่วงโซ่อุปทาน เทคโนโลยีดังกล่าวช่วยลดความสูญเสีย เพิ่มความแม่นยำในการควบคุมอุณหภูมิ และสนับสนุนการตัดสินใจเชิงบริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ให้ข้อมูลได้สะท้อนมุมมองไว้ว่า “แนวโน้มต่อไปคือการใช้ระบบโลจิสติกส์ดิจิทัล ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งแบบเรียลไทม์ระหว่างหน่วยงาน ทั้งภาครัฐ เอกชน และประเทศคู่ค้า ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนเอกสารและเพิ่มความโปร่งใสในการขนส่งผลไม้สด”

โดยสรุป โอกาสของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน การเติบโตอย่างต่อเนื่องของตลาดจีน และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งหากสามารถนำมาบูรณาการอย่างเป็นระบบ จะช่วยยกระดับประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

อุปสรรค (Threats)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์พบว่า แม้ประเทศไทยจะมีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและบทบาทสำคัญในห่วงโซ่อุปทานผลไม้ของภูมิภาค แต่การขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเผชิญกับอุปสรรคเชิงโครงสร้างและเชิงระบบหลายประการ ซึ่งจำกัดการใช้ศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ให้เกิดประสิทธิผลสูงสุด

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ การขาดการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังดำเนินงานในลักษณะแยกส่วน ทั้งด้านนโยบาย การกำกับดูแล และการปฏิบัติการ ส่งผลให้ไม่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและทรัพยากรเพื่อสนับสนุนการขนส่งผลไม้สดได้อย่างเต็มที่ และลดประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาพรวม

ประเด็นต่อมา คือ ต้นทุนที่สูงและความไม่ครอบคลุมของระบบห่วงโซ่อุณหภูมิเย็น (Cold Chain System) ผู้ให้ข้อมูลหลักมองว่า การลงทุนในระบบควบคุมอุณหภูมิยังมีต้นทุนสูง และโครงสร้างพื้นฐานด้านห่วงโซ่อุณหภูมิเย็นยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ โดยเฉพาะในช่วงการขนส่งที่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของทุเรียนสด ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ระบบห่วงโซ่อุณหภูมิเย็นของไทยยังไม่ต่อเนื่องครบวงจร บางช่วงของการขนส่งยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้า ทำให้คุณภาพของทุเรียนลดลงก่อนถึงปลายทาง”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลหลักยังชี้ให้เห็นถึง แรงกดดันจากการแข่งขันระหว่างประเทศ โดยเฉพาะจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ซึ่งได้รับการสนับสนุนด้านโลจิสติกส์และนโยบาย

ส่งออกจากภาครัฐอย่างเป็นระบบ การแข่งขันดังกล่าวส่งผลให้ไทยจำเป็นต้องเร่งยกระดับประสิทธิภาพโลจิสติกส์และคุณภาพการขนส่ง เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน

โดยสรุป อุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของผู้เชี่ยวชาญและนักวิชาการด้านโลจิสติกส์ สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายด้านการบูรณาการเชิงระบบ ต้นทุนและความครอบคลุมของห่วงโซ่ความเย็น และการแข่งขันจากประเทศคู่แข่งในภูมิภาค ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไขเชิงนโยบายและเชิงโครงสร้าง เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

กลุ่มที่ 6: บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน

Strengths (จุดแข็ง)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในสาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า การขนส่งทุเรียนไทยไปยังตลาดจีนมีจุดแข็งที่สำคัญทั้งในด้านความรวดเร็วของระบบขนส่ง การควบคุมคุณภาพสินค้า และการยอมรับของตลาดปลายทาง ซึ่งส่งผลให้ทุเรียนไทยยังคงสามารถแข่งขันได้อย่างเข้มแข็งในตลาดจีน

ประเด็นจุดแข็งสำคัญประการแรก คือ ความรวดเร็วของการขนส่งทางบกจากประเทศไทยเข้าสู่ประเทศจีน ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ในช่วงหลัง ระบบการขนส่งทางบกมีความคล่องตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง ผู้ประกอบการในจีนสามารถวางแผนเตรียมความพร้อมด้านแรงงาน และระบบกระจายสินค้าไว้ล่วงหน้า ส่งผลให้สามารถรับสินค้าและกระจายต่อได้อย่างทันท่วงที ลดระยะเวลาการพักสินค้า และลดความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตอนนี้รถบรรทุกจากไทยเข้าจีนเร็วขึ้นมากค่ะ โดยเฉพาะช่วงพีค เราจะเตรียมทีมรับสินค้าไว้ล่วงหน้า ทำให้สามารถกระจายต่อได้ทันที ไม่เสียเวลา”

ประเด็นต่อมา คือ การพัฒนาการติดตามและการใช้ข้อมูลอุณหภูมิในการบริหารจัดการคุณภาพสินค้า ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ในระยะหลัง ล้งและผู้ส่งออกจากประเทศไทยเริ่มส่งต่อข้อมูลอุณหภูมิของตู้สินค้าให้กับผู้รับปลายทางในจีน ทำให้สามารถตรวจสอบสภาพสินค้าได้ล่วงหน้าก่อนที่ตู้สินค้าจะถึงปลายทาง หากพบความผิดปกติด้านอุณหภูมิ ทีมงานปลายทางสามารถเตรียมมาตรการตรวจสอบเพิ่มเติมเพื่อลดความเสียหายของสินค้าได้อย่างทันท่วงที ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ช่วงหลังล้งไทยส่งข้อมูลอุณหภูมิมาด้วย ทำให้เราตรวจเช็คได้ก่อนตู้ถึงจีน ถ้าอุณหภูมิแกว่ง เราจะเตรียมทีมตรวจพิเศษทันที เพื่อให้สินค้าเสียหายน้อยที่สุด”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ความได้เปรียบด้านพันธุ์และภาพลักษณ์ของทุเรียนไทย ซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในตลาดจีน โดยเฉพาะพันธุ์หมอนทองที่มีรสชาติและคุณภาพตรงกับ

ความนิยมของผู้บริโภคจีน ความได้เปรียบดังกล่าวช่วยเสริมสร้าง ความเชื่อมั่นของตลาดจีนต่อทุเรียนไทย และสนับสนุนให้ทุเรียนไทยยังคงเป็นสินค้านำเข้าหลักในกลุ่มผลไม้พรีเมียม

โดยสรุป จุดแข็งของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน สะท้อนให้เห็นถึงความพร้อมของระบบขนส่งทางบกที่รวดเร็ว การใช้ข้อมูลอุณหภูมิเพื่อสนับสนุนการควบคุมคุณภาพสินค้า และความเชื่อมั่นของตลาดปลายทางต่อคุณภาพและภาพลักษณ์ของทุเรียนไทย ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง

Weaknesses (จุดอ่อน)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในประเทศจีน พบว่า แม้การขนส่งทุเรียนไทยจะมีจุดแข็งด้านความรวดเร็วและการยอมรับของตลาดปลายทาง แต่ยังคงมีจุดอ่อนสำคัญในเชิงกระบวนการขนส่งและการควบคุมคุณภาพสินค้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานโดยรวม

ประเด็นจุดอ่อนสำคัญประการแรก คือ ข้อจำกัดในการควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งทางทะเล ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบก การขนส่งทางทะเลมีความยากในการเข้าถึงและแก้ไขปัญหาเมื่อเกิดความผิดปกติของตู้ควบคุมอุณหภูมิ หากอุปกรณ์เกิดขัดข้องระหว่างการเดินเรือ จะไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ทันท่วงที ส่งผลให้อุณหภูมิภายในตู้สินค้าเกิดความผันผวน และเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ถ้าเป็นทางบก เรายังตรวจแก้ไขได้ทัน แต่ทางทะเลนี้ควบคุมยากค่ะ ถ้าเครื่องมีปัญหากลางทะเล อุณหภูมิแกว่งแล้วทุเรียนจะเสียโดยที่แก้อะไรไม่ได้”

ประเด็นต่อมา คือ แรงกดดันด้านต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง ผู้ให้ข้อมูลระบุว่า ค่าระวางเรือและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องมีความผันผวนสูง และอาจปรับเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในระยะเวลานี้สั้น ส่งผลให้ต้นทุนการนำเข้าทุเรียนไทยเพิ่มขึ้น และกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคากับผลไม้จากประเทศคู่แข่ง ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ช่วงพีคค่าระวางขึ้นเร็วมากค่ะ บางครั้งเพิ่ม 20-30% ภายในเดือนเดียว ทำให้ต้นทุนเราสูงกว่าผลไม้จากประเทศอื่น”

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง ปัญหาคุณภาพทุเรียนบางล็อตที่ลดลงจากการจัดการที่ไม่เหมาะสมในบางช่วงของห่วงโซ่อุปทาน รวมถึง ความแตกต่างของระบบและมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่สอดคล้องในการประเมินคุณภาพสินค้า และเพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกปฏิเสธหรือถูกตรวจเข้มในตลาดปลายทาง

โดยสรุป จุดอ่อนของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดด้านการควบคุมอุณหภูมิในการขนส่งทางทะเล

ความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ และความท้าทายด้านการจัดการคุณภาพและมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนเป็นประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการพัฒนาและปรับปรุง เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืน

Opportunities (โอกาส)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นบริษัทที่มีบทบาทในห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในประเทศไทย พบว่า สภาพแวดล้อมทางธุรกิจและการพัฒนาเชิงโครงสร้างในประเทศจีนกำลังเปิดโอกาสใหม่ ๆ ให้กับการยกระดับประสิทธิภาพการขนส่งและการกระจายทุเรียนไทยในตลาดปลายทางอย่างมีนัยสำคัญ

ประเด็นโอกาสสำคัญประการแรก คือ การพัฒนาเทคโนโลยีและระบบควบคุมอุณหภูมิที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นในประเทศจีน ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ในช่วงหลัง ภาคธุรกิจจีนเริ่มลงทุนในคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ (Cold Storage) ระบบตรวจวัดอุณหภูมิ และเทคโนโลยีดิจิทัลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าสดอย่างต่อเนื่อง หากสามารถเชื่อมโยงข้อมูลด้านอุณหภูมิและสถานะการขนส่งระหว่างประเทศไทยและจีนได้อย่างเป็นระบบ จะช่วยลดความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้าและเพิ่มความเชื่อมั่นตลอดห่วงโซ่อุปทาน ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ตอนนี้จีนเริ่มลงทุนคลังเย็นและระบบตรวจอุณหภูมิมากขึ้นนะ ถ้าเชื่อมข้อมูลกับไทยได้เต็มรูปแบบ คุณภาพทุเรียนจะดีขึ้นอีกเยอะ”

ประเด็นต่อมา คือ การเติบโตของความต้องการบริโภคผลไม้พรีเมียมในตลาดจีน ผู้ให้ข้อมูลมองว่า ผู้บริโภคจีนให้ความสำคัญกับคุณภาพ ความปลอดภัย และแหล่งที่มาของสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทุเรียนไทยซึ่งมีภาพลักษณ์ด้านคุณภาพและรสชาติที่เป็นที่ยอมรับ จึงมีโอกาสขยายส่วนแบ่งตลาดในกลุ่มสินค้าพรีเมียมได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง โอกาสในการยกระดับความร่วมมือด้านกฎระเบียบและการตรวจสอบนำเข้าระหว่างประเทศไทยและประเทศจีน หากสามารถพัฒนาระบบการตรวจสอบคุณภาพและเอกสารให้มีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น จะช่วยลดขั้นตอนซ้ำซ้อน ลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า และเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้า ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ถ้าระบบตรวจของไทยกับจีนเชื่อมกันได้ จะลดเวลารอหน้าด่านได้มากนะ ตอนนี้เสียเวลาไปกับการตรวจซ้ำหลายครั้ง”

อีกหนึ่งโอกาสที่สำคัญ คือ การเติบโตอย่างรวดเร็วของช่องทางจำหน่ายออนไลน์ในประเทศจีน ซึ่งเอื้อต่อการกระจายสินค้าผลไม้สดไปยังผู้บริโภคปลายทางได้รวดเร็วและครอบคลุมมากขึ้น การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์กับแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ ช่วยเพิ่มความต้องการด้านการกระจายสินค้าแบบเร่งด่วนและควบคุมคุณภาพ ซึ่งเป็นโอกาสให้ทุเรียนไทยสามารถเข้าถึงตลาดผู้บริโภคได้กว้างขวางยิ่งขึ้น

โดยสรุป โอกาสของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน สะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพจากการพัฒนาเทคโนโลยีควบคุมอุณหภูมิ การ

ขยายตัวของตลาดผลไม้พรีเมียม ความร่วมมือด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศ และการเติบโตของช่องทางจำหน่ายออนไลน์ ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถนำมาสนับสนุนการยกระดับคุณภาพและความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

Threats (อุปสรรค)

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลหลักซึ่งเป็นบริษัทที่มีบทบาทในห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในประเทศไทย พบว่า แม้ทุเรียนไทยจะได้รับการยอมรับในตลาดจีนอย่างต่อเนื่อง แต่การขนส่งและการกระจายสินค้าไปยังตลาดปลายทางยังคงเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันและเสถียรภาพของห่วงโซ่อุปทานโดยรวม

ประเด็นอุปสรรคสำคัญประการแรก คือ การแข่งขันที่รุนแรงขึ้นจากประเทศคู่แข่งในภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศเวียดนาม ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายจากภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและราคาผลไม้ของประเทศคู่แข่งมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นในตลาดจีน

ประเด็นต่อมา คือ การขาดแคลนบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการจัดการโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าในช่วงฤดูผลผลิตสูง ผู้ให้ข้อมูลสะท้อนว่า ปริมาณการนำเข้าที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาดังกล่าว ทำให้เกิดแรงกดดันต่อระบบแรงงานและการจัดการคลังสินค้า ส่งผลให้กระบวนการรับ-กระจายสินค้าอาจเกิดความล่าช้า

นอกจากนี้ ผู้ให้ข้อมูลยังชี้ให้เห็นถึง แรงกดดันจากค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะค่าระวางเรือที่มีความผันผวนสูงในช่วงฤดูพิก ซึ่งส่งผลให้ราคาทุเรียนไทยในตลาดปลายทางเพิ่มขึ้นและกระทบต่อความสามารถในการจำหน่าย ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “ค่าระวางเรือตอนพิกเพิ่มขึ้นเร็วมากค่ะ บางรอบเพิ่มมากกว่า 30% ทำให้ราคาปลายทางของไทยขึ้นสูงจนขายยากขึ้น” อีกหนึ่งอุปสรรคที่สำคัญ คือ ความผันผวนของกฎระเบียบและมาตรการตรวจสอบของประเทศจีน ซึ่งมีการปรับเปลี่ยนอยู่เป็นระยะ ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวอย่างต่อเนื่อง และอาจเกิดความล่าช้าในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านตรวจ ดังคำให้สัมภาษณ์ว่า “บางล็อตตรวจจากไทยผ่านแต่มาจีนไม่ผ่าน ต้องตรวจใหม่ ทำให้เราเสียเวลาและต้นทุนเพิ่มขึ้นมากค่ะ”

โดยสรุป อุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในมุมมองของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน สะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายจากการแข่งขันระหว่างประเทศ แรงกดดันด้านต้นทุน ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบ และความล่าช้าในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยภายนอกที่จำเป็นต้องได้รับการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืน

จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ทั้ง 6 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไปไปสาธารณรัฐประชาชนจีน สามารถสรุปภาพรวมด้านความพร้อม จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และ

อุปสรรคได้อย่างชัดเจน จึงได้จัดทำการวิเคราะห์ SWOT ของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในระบบโลจิสติกส์ และการกระจายสินค้าทุเรียนในจีน ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตาราง 8 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม(จุดแข็ง-จุดอ่อน-โอกาส-อุปสรรค)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S1 เครือข่ายขนส่งหลากหลาย	W1 ระบบ Cold Chain ยังไม่ครบวงจร
S2 ขนส่งทางบกรวดเร็ว	W2 การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน
S3 ระบบติดตามอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ทางบก	W3 มาตรฐาน ควบคุมคุณภาพ
S4 ผู้ประกอบการมีประสบการณ์	W4 ขาดแคลนบุคลากร
S5 ตลาดจีนมีความเชื่อมั่นในทุเรียนไทย	W5 ควบคุมอุณหภูมิทางทะเลมีข้อจำกัด
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
O1 ความต้องการทุเรียนไทยในจีนเพิ่มขึ้น	T1 ต้นทุนขนส่งผันผวน
O2 การเปิดใช้รถไฟจีน-ลาว	T2 กฎระเบียบการนำเข้าในจีน
O3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	T3 ความล่าช้าที่ด่านศุลกากร
O4 เทคโนโลยีดิจิทัลและ IoT	T4 การแข่งขันจากประเทศคู่แข่ง
O5 การเติบโตของตลาดผลไม้ในจีน	T5 ความเสี่ยงด้านคุณภาพ

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix)

การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix) เป็นขั้นตอนต่อเนื่องจากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) กับปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มีประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น ทั้งนี้ SWOT และ TOWS ถือเป็นกรอบแนวคิดสำคัญที่ใช้ในการวางแผนกลยุทธ์ โดย **Weirich (1982)** ได้เสนอว่า การวิเคราะห์ SWOT เป็นกระบวนการในการระบุและประเมินสถานการณ์ขององค์กรเพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน ในขณะ

TOWS Matrix เป็นเครื่องมือที่ช่วยเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์ดังกล่าวไปสู่การกำหนดกลยุทธ์ที่เป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมขององค์กรอย่างเป็นระบบ

เพื่อเชื่อมโยงระหว่าง ปัจจัยภายใน (จุดแข็งและจุดอ่อน) กับ ปัจจัยภายนอก (โอกาสและอุปสรรค) โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนให้มีประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น TOWS Matrix จึงเป็นเครื่องมือที่ช่วยสังเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพจากการสัมภาษณ์ และแปลงผลการวิเคราะห์ดังกล่าวให้เป็นแนวทางปฏิบัติทางกลยุทธ์ โดยจำแนกออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) – ใช้จุดแข็งเพื่อคว้าโอกาส เพื่อสร้างความได้เปรียบและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) – ใช้จุดแข็งเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรคหรือป้องกันผลกระทบจากปัจจัยภายนอก

กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) – พัฒนาจุดอ่อนเพื่อใช้โอกาสให้เต็มที่เป็นการใช้โอกาสภายนอกมาช่วยแก้ไขและปรับปรุงจุดอ่อนภายในองค์กรให้เกิดประโยชน์

กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) – เป็นการลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคามเพื่อรักษาเสถียรภาพและความมั่นคง

จากข้อมูลของผลการสัมภาษณ์ของSWOTมาวิเคราะห์ได้ตามตาราง ดังนี้

ตาราง 9 การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์(TOWS Matrix)

กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)
SO1 ขยายเครือข่ายและพัฒนาเส้นทางการขนส่งที่หลากหลายให้มีความยืดหยุ่น เพื่อรองรับปริมาณความต้องการทุเรียนไทยในตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	ST1 การใช้เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลายเพื่อรองรับความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ในช่วงฤดูการผลิตสูง
SO2 พัฒนาระบบติดตามและควบคุมอุณหภูมิแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทาน	ST2 อาศัยประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทยในการปรับตัวต่อกฎระเบียบการนำเข้าของประเทศจีนที่มีความเข้มงวดและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง
กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)	กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)
WO1 พัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ให้ครบวงจรโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนา	WT1 ปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อลดความล่าช้าในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร
WO2 ยกระดับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพทุเรียนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	WT2 กำหนดแนวทางบริหารความเสี่ยงในการขนส่งทางทะเลและเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้า

จากตารางการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (TOWS Matrix) พบว่า แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถจำแนกออกเป็น 4 กลุ่มกลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์เชิงรุก กลยุทธ์เชิงป้องกัน กลยุทธ์เชิงแก้ไข และกลยุทธ์เชิงรับ ซึ่งแต่ละกลุ่มสะท้อนแนวทางการใช้ประโยชน์จากปัจจัยภายในและภายนอกที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ กลยุทธ์ที่ได้มีความสอดคล้องกับบริบทการขนส่งทุเรียนไทยในปัจจุบัน และมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การควบคุมคุณภาพสินค้า และการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดจีนอย่างยั่งยืน

ในภาพรวม มีจุดแข็งและโอกาสที่นำมาวิเคราะห์กลยุทธ์เชิงรุก(SO) ด้วยการนำจุดแข็งและโอกาสที่มีเป็นกลยุทธ์เชิงรุก คือ

SO1 ขยายเครือข่ายและพัฒนาเส้นทางการขนส่งที่หลากหลายให้มีความยืดหยุ่น เพื่อรองรับปริมาณความต้องการทุเรียนไทยในตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

SO2 พัฒนาระบบติดตามและควบคุมอุณหภูมิแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ขณะเดียวกัน มีการนำจุดแข็งและอุปสรรคมาวิเคราะห์กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) เพื่อป้องกันข้อจำกัดต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย

ST1 การใช้เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลายเพื่อรองรับความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ในช่วงฤดูกาลผลผลิตสูง

ST2 อาศัยประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทยในการปรับตัวต่อกฎระเบียบการนำเข้าของประเทศจีนที่มีความเข้มงวดและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ ได้นำจุดอ่อนและโอกาสมาวิเคราะห์กลยุทธ์เชิงแก้ไข(WO) เพื่อลดจุดอ่อนโดยใช้โอกาสที่มีอยู่ ดังนี้

WO1 พัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ให้ครบวงจรโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนา

WO2 ยกระดับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพทุเรียนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

อีกทั้งมีการนำจุดอ่อนและอุปสรรคสามารถวิเคราะห์กลยุทธ์เชิงรับ(WT) เพื่อลดจุดอ่อนและอุปสรรค ดังนี้

WT1 ปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อลดความล่าช้าในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร

WT2 กำหนดแนวทางบริหารความเสี่ยงในการขนส่งทางทะเลและเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้า

การกำหนดแนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ การขนส่งทเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

การกำหนดแนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกล ยุทธ์เชิงรุก (SO) โดยการสังเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

จากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมตามกรอบ SWOT และการจัดทำ TOWS Matrix พบว่า ระบบการขนส่งทเรียนสดของไทยมีจุดแข็งและโอกาสสำคัญ ได้แก่ เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลาย ความรวดเร็วของการขนส่งทางบก การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจีน – ลาว รวมถึงแนวโน้มความต้องการบริโภคทเรียนไทยในสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและการเติบโตของตลาดผลไม้ในประเทศจีนโดยรวม ปัจจัยดังกล่าวเอื้อต่อการกำหนดกลยุทธ์เชิงรุก (SO) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทเรียนไทย ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางและกิจกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์เชิงรุก (SO) ได้ดังนี้

SO1 กำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงในการขนส่งทางทะเลและเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้า ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

1.1 บริหารจัดการตู้ควบคุมอุณหภูมิและต้นทุนเชิงรุกในช่วงฤดูผลผลิตสูง

1.2 จัดทำระบบประเมินและติดตามความเสี่ยงด้านคุณภาพก่อนการส่งออก

SO2 พัฒนาระบบติดตามและควบคุมอุณหภูมิแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทาน ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

2.1 พัฒนาซอฟต์แวร์ที่สามารถเชื่อมต่อข้อมูลข้ามระบบ (Interoperable Software Interface)

2.2 กำหนดมาตรฐานการแจ้งเตือนและการตอบสนองต่อความผิดปกติของอุณหภูมิ

การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลยุทธ์เชิง ป้องกัน (ST) โดยการสังเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

จากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมตามกรอบ SWOT และการจัดทำ TOWS Matrix พบว่า แม้ระบบการขนส่งทเรียนสดของไทยจะมีจุดแข็งสำคัญ ได้แก่ เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลายและประสิทธิภาพของผู้ประกอบการในห่วงโซ่อุปทาน แต่ยังคงต้องเผชิญกับอุปสรรคภายนอกที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของระบบโลจิสติกส์ อาทิ ความผันผวนของต้นทุนการขนส่งในช่วงฤดูกาลผลผลิตสูง และกฎระเบียบการนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีความเข้มงวดและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง ปัจจัยดังกล่าวจึงนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์

เชิงป้องกัน (ST) โดยมุ่งใช้จุดแข็งภายในของระบบการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรคภายนอก ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางและกิจกรรมได้ดังนี้

ST1 การใช้เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลายเพื่อรองรับความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ในช่วงฤดูกาลผลผลิตสูง ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

1.1 วางแผนเลือกใช้เส้นทางและรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีต้นทุนสูงผิดปกติในบางช่วงเวลา

1.2 กระจายจุดผ่านแดนและจุดส่งออกไปยังหลายพื้นที่ เพื่อลดความแออัดและต้นทุนที่เกิดจากความล่าช้าในการขนส่ง

ST2 อาศัยประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทยในการปรับตัวต่อกฎระเบียบการนำเข้าของประเทศจีนที่มีความเข้มงวดและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

2.1 เสริมสร้างกระบวนการติดตามและประเมินการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบการนำเข้าของจีน เพื่อให้สามารถปรับกระบวนการดำเนินงานได้อย่างทันท่วงที

2.2 ถ่ายทอดองค์ความรู้และประสบการณ์ของผู้ประกอบการที่มีความเชี่ยวชาญไปยังผู้ประกอบการรายใหม่ในระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มความพร้อมในการปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศปลายทาง

การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) โดยการสังเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

จากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมตามกรอบ SWOT และการจัดทำ TOWS Matrix พบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนสดของไทยยังมีจุดอ่อนสำคัญ ได้แก่ ระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ที่ยังไม่ครบวงจร และมาตรฐานการควบคุมคุณภาพที่ยังไม่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนอย่างสมบูรณ์ อย่างไรก็ตาม สภาพแวดล้อมภายนอกกลับเอื้อต่อการแก้ไขข้อจำกัดดังกล่าว เนื่องจากประเทศไทยมีโอกาสจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ แนวโน้มการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและ Internet of Things (IoT) มาประยุกต์ใช้ รวมถึงความต้องการบริโภคทุเรียนไทยและการเติบโตของตลาดผลไม้ในสาธารณรัฐประชาชนจีน ปัจจัยเหล่านี้จึงนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) เพื่อใช้โอกาสจากสภาพแวดล้อมภายนอกในการลดจุดอ่อนภายในของระบบการขนส่งทุเรียนไทย ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางและกิจกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) ได้ดังนี้

WO1 พัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ให้ครบวงจรโดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนา ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

1.1 บูรณาการข้อมูลอุณหภูมิจากทุกช่วงของกระบวนการขนส่งเข้าสู่ระบบฐานข้อมูลกลาง เพื่อให้สามารถติดตามและควบคุมคุณภาพสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง

1.2 ประยุกต์ใช้เทคโนโลยี IoT ในการตรวจวัดและควบคุมอุณหภูมิในคลังสินค้า รถบรรทุก และตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของระบบ Cold Chain

WO2 ยกระดับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพทุเรียนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

2.1 กำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพที่สอดคล้องกับข้อกำหนดและความคาดหวังของตลาดจีนตลอดกระบวนการส่งออก

2.2 นำระบบตรวจสอบย้อนกลับด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและความเชื่อมั่นในคุณภาพทุเรียนไทย

การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลยุทธ์เชิงป้องกันความเสี่ยง (WT) โดยการสังเคราะห์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix

จากการสังเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมตามกรอบ SWOT และการจัดทำ TOWS Matrix พบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนสดของไทยยังมีจุดอ่อนด้านการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก และข้อจำกัดในการควบคุมอุณหภูมิในกระบวนการขนส่งทางทะเล ซึ่งเมื่อเผชิญกับอุปสรรคภายนอก ได้แก่ ความล่าช้าในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร ความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ และความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้า อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทุเรียนไทย ปัจจัยดังกล่าวจึงนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์เชิงป้องกันความเสี่ยง (WT) เพื่อมุ่งลดจุดอ่อนภายในและหลีกเลี่ยงผลกระทบจากอุปสรรคภายนอก ซึ่งสามารถกำหนดแนวทางและกิจกรรมเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์เชิงป้องกันความเสี่ยง (WT) ได้ดังนี้

WT1 ปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อลดความล่าช้าในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

1.1 พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านเอกสารการส่งออก สถานะสินค้า และข้อมูลอุณหภูมิ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลชุดเดียวกันได้แบบเรียลไทม์

1.2 ลดขั้นตอนการทำงานซ้ำซ้อนในกระบวนการศุลกากร โดยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างผู้ส่งออก บริษัทโลจิสติกส์ และหน่วยงานภาครัฐอย่างเป็นระบบ

WT2 กำหนดแนวทางบริหารความเสี่ยงในการขนส่งทางทะเลและเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้า ภายใต้กิจกรรม ดังนี้

2.1 วิเคราะห์ความเสี่ยงด้านต้นทุนและคุณภาพสินค้าในแต่ละช่วงฤดูกาล เพื่อกำหนดรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม เช่น การเปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางบกหรือทางรางในช่วงที่ต้นทุนทางทะเลผันผวนสูง

2.2 จัดทำแผนสำรองด้านการจัดหาตู้ควบคุมอุณหภูมิและการตรวจสอบกระบวนการ Pre-cooling ก่อนการบรรจุสินค้า เพื่อลดความเสี่ยงด้านคุณภาพในระหว่างการขนส่ง



บทที่ 5

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีวัตถุประสงค์การวิจัยดังนี้

1. ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทย โดยการวิเคราะห์ SWOT
3. เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัย วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

ผู้วิจัย ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานของระบบการขนส่งทุเรียนจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แก่ บริษัทขนส่งทางถนน บริษัทให้บริการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล บริษัทที่จดทะเบียนทั้งเป็นผู้ส่งออกและล้ง บริษัทโลจิสติกส์ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์/นักวิชาการ และบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทุเรียนสดในสาธารณรัฐประชาชนจีน จำนวนทั้งสิ้น 13 ท่าน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก ที่ครอบคลุมกระบวนการดำเนินงานตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และสะท้อนสภาพปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรคของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประกอบด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structures Interview) กับผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งทุเรียนไปสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีประเด็นคำถามหลักเกี่ยวกับ สภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

ด้านสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ผลการวิจัยพบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนสดของไทยในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีลักษณะเป็นห่วงโซ่อุปทานที่เชื่อมโยงหลายภาคส่วน ตั้งแต่แหล่งผลิต โรงคัดบรรจุ บริษัทโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการขนส่งทางบกและทางทะเล ไปจนถึงตลาดปลายทางในประเทศจีน โดยสามารถสรุปลักษณะสำคัญของสภาพปัจจุบันได้ดังต่อไปนี้

ประการแรก ด้านรูปแบบและเส้นทางการขนส่ง พบว่า ช่องทางการขนส่งหลักของทุเรียนไทยยังคงเป็นการขนส่งทางบกและทางทะเล โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดส่งออกหลักไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการกระจายผลไม้ของจีน และการขนส่งทางบกยังคงมีบทบาทสำคัญในการลำเลียงทุเรียนจากแหล่งผลิตไปยังด่านชายแดนหรือท่าเรือก่อนส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง

ประการที่สอง ด้านการควบคุมอุณหภูมิและคุณภาพสินค้าในกระบวนการขนส่งทางบก พบว่า รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) เป็นพาหนะหลักที่ใช้ตลอดห่วงโซ่โลจิสติกส์ โดยมีการติดตั้งระบบ GPS และเครื่องวัดอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ ทำให้สามารถตรวจสอบและปรับแก้สภาพการขนส่งได้ตลอด

ประการที่สาม ด้านการขนส่งทางทะเล พบว่า มีการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยกำหนดอุณหภูมิอยู่ในช่วงประมาณ 13–15 องศาเซลเซียส เพื่อชะลอกระบวนการสุกของทุเรียนและรักษาคุณภาพสินค้า ซึ่งถือเป็นมาตรฐานสำคัญของการขนส่งสินค้าสดทางทะเลในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม การติดตามและจัดการข้อมูลอุณหภูมิภายในตู้ Reefer ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากยังไม่สามารถติดตามแบบเรียลไทม์ได้อย่างสมบูรณ์ตลอดการเดินทางเรือ

ประการที่สี่ ด้านการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและ IoT ผู้ให้ข้อมูลหลักเห็นตรงกันว่า ผู้ประกอบการขนส่งของไทยเริ่มนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้มากขึ้น โดยเฉพาะระบบ IoT และแพลตฟอร์มออนไลน์สำหรับติดตามสถานะการขนส่ง ซึ่งช่วยให้ผู้ส่งออกสามารถตรวจสอบตำแหน่งและความคืบหน้าของการขนส่งได้สะดวกขึ้น และหากมีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ในภาคการขนส่งทางทะเลอย่างจริงจัง จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพสินค้าและลดความเสี่ยงจากความไม่เสถียรของอุณหภูมิภายในตู้ Reefer

ประการที่ห้า ด้านศักยภาพและทิศทางการพัฒนาในอนาคต พบว่าผู้ให้ข้อมูลในกลุ่มบริษัทขนส่งทางทะเลเห็นว่า การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบังและการเชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งระหว่างประเทศ มีส่วนช่วยเพิ่มความรวดเร็ว ความปลอดภัย และประสิทธิภาพของกระบวนการส่งออกทุเรียนไทย โดยมีมุมมองว่า หากระบบควบคุมอุณหภูมิในภาคการขนส่งทางทะเลมีความเสถียรมากขึ้น จะสามารถขยายตลาดในจีนได้อีกมาก

โดยสรุป สภาพปัจจุบันของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีจุดเด่นด้านเครือข่ายการขนส่งที่หลากหลาย การใช้รถบรรทุกและตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ระบบยังคงมีข้อจำกัดด้านการควบคุมและติดตามอุณหภูมิในกระบวนการขนส่งทางทะเล และการบูรณาการข้อมูลตลอด

ห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

ด้านปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐ

ประชาชนจีน

จากการสังเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม พบว่า แม้ระบบการขนส่งทุเรียนไทยจะมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่ในทางปฏิบัติยังคงประสบปัญหาและอุปสรรคสำคัญหลายประการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีน

ประการแรก ด้านทรัพยากรและศักยภาพของระบบการขนส่งในช่วงฤดูผลผลิตสูง พบว่า ในช่วงเดือนเมษายนถึงมิถุนายนซึ่งเป็นช่วงที่ทุเรียนออกสู่ตลาดในปริมาณมาก มีการขาดแคลนรถบรรทุกและตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิอย่างรุนแรง ผู้ส่งออกจำเป็นต้องจองพาหนะล่วงหน้าเป็นระยะเวลานาน และในบางกรณีไม่สามารถจัดหาพาหนะได้ทันต่อแผนการส่งออก ส่งผลให้ทุเรียนบางส่วนเกิดการสุกเกินระหว่างรอการขนส่งและกระทบต่อคุณภาพสินค้า

ประการที่สอง ด้านความล่าช้าและความแออัดในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร พบว่า เส้นทางขนส่งผ่านด่านชายแดนและเส้นทางรถไฟไทย-ลาว-จีน โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง มีปริมาณรถบรรทุกสะสมจำนวนมาก ทำให้เกิดความแออัดและต้องรอคิวนานหลายชั่วโมงหรือหลายวัน ซึ่งทำให้ระยะเวลาการขนส่งยืดเยื้อและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนสด

ประการที่สาม ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้นและมีความผันผวน พบว่า ผู้ประกอบการในทุกกลุ่มสะท้อนถึงต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นค่าเชื้อเพลิง ค่าขนส่งทางเรือ ค่าแรงงาน ค่าตรวจสอบศุลกากร รวมถึงต้นทุนแฝงจากความล่าช้าในกระบวนการตรวจสอบปล่อยสินค้า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนรวมของการส่งออกทุเรียนไทยสูงขึ้น และอาจกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันกับประเทศคู่แข่งในระยะยาว

ประการที่สี่ ด้านการควบคุมอุณหภูมิในการขนส่งทางทะเล พบว่า แม้จะมีการใช้ตู้ Reefer เป็นมาตรฐาน แต่ยังไม่สามารถติดตามอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ตลอดการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์ เมื่อเกิดความผิดปกติของระบบทำความเย็นจึงไม่สามารถแก้ไขได้ทันท่วงที ส่งผลให้มีความเสี่ยงต่อการสูญเสียคุณภาพของทุเรียนสดระหว่างการขนส่งทางทะเล

ประการที่ห้า ด้านปัญหาเชิงคุณภาพวัตถุดิบและการจัดการของผู้ส่งออก (ล้ง) พบว่า ยังมีปัญหาการเก็บเกี่ยวทุเรียนก่อนกำหนดจากแรงกดดันด้านตลาด การควบคุมอุณหภูมิมิระหว่างการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไม่คงที่ ขัดจำกัดด้านแรงงานในช่วงฤดูผลผลิตสูง และต้นทุนบรรจุภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นจากวัสดุคัดลอกของมาตรฐานระหว่างไทยและจีน

ประการสุดท้าย ด้านระบบข้อมูลและการบูรณาการห่วงโซ่อุปทาน พบว่า ระบบโลจิสติกส์ผลไม้ของไทยยังขาดการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานอย่างเป็นระบบ ทำให้ต้องมีการตรวจเอกสารซ้ำหลายขั้นตอน ส่งผลให้กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านนำเข้าในจีนมีความล่าช้า ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้น และลดความคล่องตัวของการไหลเวียนสินค้า

โดยสรุป ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนมีลักษณะเชื่อมโยงกันตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำ และเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพสินค้า ต้นทุนโลจิสติกส์ และความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน ซึ่งนำไปสู่การกำหนดกลยุทธ์เชิงรุก เชิงรับ เชิงป้องกัน และเชิงแก้ไข โดยอาศัยกรอบการวิเคราะห์ SWOT ซึ่งสังเคราะห์จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทานทั้ง 6 กลุ่ม และการประมวลผลเชิงระบบด้วยเทคนิค TOWS Matrix เพื่อใช้เป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทุเรียนไทยอย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมเชิงธุรกิจในปัจจุบัน

ผลการวิจัย วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทย

ด้านจุดแข็งของประเทศไทยในการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการสังเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม พบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนไทยมีจุดแข็งสำคัญหลายประการที่ส่งผลโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดจีน

ประการแรก ด้านเครือข่ายเส้นทางการขนส่งที่หลากหลายและความได้เปรียบเชิงโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยมีเครือข่ายเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังด่านชายแดนสำคัญ เช่น หนองคาย เชียงของ และนครพนม ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการส่งต่อสินค้าเข้าสู่สปป.ลาว และประเทศจีน เครือข่ายดังกล่าวช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทาง ลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเพียงอย่างเดียว และรองรับปริมาณการส่งออกที่เพิ่มขึ้นในช่วงฤดูผลผลิต

ประการที่สอง ด้านศักยภาพของระบบควบคุมอุณหภูมิและเทคโนโลยีติดตามสินค้า พบว่า รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) และตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ถูกใช้เป็นอุปกรณ์หลักในการรักษาคุณภาพทุเรียนสด โดยมีการติดตั้งระบบ GPS และเครื่องวัดอุณหภูมิแบบเรียลไทม์ในกระบวนการขนส่งทางบก ทำให้ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบสภาพสินค้าและปรับแก้ปัญหาได้อย่างทันทั่วถึง ซึ่งช่วยลดความเสียหายของสินค้าและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ส่งออกและคู่ค้าฝั่งจีน

ประการที่สาม ด้านศักยภาพการขนส่งทางทะเลและความได้เปรียบด้านต้นทุน พบว่า การขนส่งทางทะเลมีความสามารถในการรองรับสินค้าปริมาณมากและมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่ง

ทางบก เส้นทางเดินเรือจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือในมณฑลกว่างตุง เช่น Nansha และ Shekou มีความต่อเนื่องและตารางเดินเรือค่อนข้างสม่ำเสมอ ทำให้ผู้ส่งออกสามารถวางแผนการกระจายสินค้าและการบริหารจัดการสินค้าสดได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ประการที่สี่ ด้านบทบาทของผู้ส่งออก (ล้ง) และความพร้อมด้านองค์ความรู้และโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ผู้ส่งออกทุเรียนไทยมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการคัดแยก บรรจุ และควบคุมคุณภาพสินค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานของตลาดจีน มีเครือข่ายความร่วมมือกับคู่ค้าและพันธมิตรทางธุรกิจที่มั่นคง และบางรายมีการลงทุนในระบบห้องเย็นและเทคโนโลยีการจัดเก็บที่ทันสมัย ซึ่งช่วยรักษาคุณภาพสินค้าในช่วงรอการขนส่ง

ประการที่ห้า ด้านศักยภาพของบริษัทโลจิสติกส์และการบริหารจัดการข้ามพรมแดน พบว่า บริษัทโลจิสติกส์ของไทยมีเครือข่ายพันธมิตรในประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีน มีความเชี่ยวชาญในกระบวนการศุลกากรและเอกสารระหว่างประเทศ รวมถึงมีการใช้ระบบติดตามสถานะสินค้าและการประสานงานออนไลน์ ซึ่งช่วยลดความผิดพลาด เพิ่มความรวดเร็ว และสร้างความโปร่งใสในกระบวนการขนส่ง

ประการสุดท้าย ด้านการยอมรับของตลาดปลายทางในประเทศจีน พบว่า ทุเรียนไทยยังคงได้รับความเชื่อมั่นจากผู้ประกอบการและผู้บริโภคชาวจีนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะพันธุ์หมอนทองที่มีภาพลักษณ์ด้านคุณภาพและรสชาติที่โดดเด่น อีกทั้งผู้รับปลายทางในจีนเริ่มได้รับข้อมูลอุณหภูมิจากฝั่งไทยล่วงหน้า ทำให้สามารถเตรียมการตรวจสอบคุณภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งช่วยลดความเสียหายของสินค้าและเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบการขนส่งทุเรียนไทย

โดยสรุป จุดแข็งของระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพเชิงโครงสร้างเทคโนโลยี และองค์ความรู้ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานสำคัญที่สนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืน

ด้านจุดอ่อนของประเทศไทยในการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการสังเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม พบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงมีจุดอ่อนเชิงโครงสร้างและเชิงกระบวนการหลายประการ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานและความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน

ประการแรก ด้านข้อจำกัดของทรัพยากรด้านการขนส่งในช่วงฤดูผลผลิตสูง กลุ่มบริษัทขนส่งทางถนนสะท้อนว่า มีการขาดแคลนรถบรรทุกและตู้ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) อย่างชัดเจนในช่วงเดือนเมษายนถึงมิถุนายน อีกทั้งยังพบปัญหาการขาดแคลนคนขับรถ ส่งผลให้ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามแผนที่กำหนดและเพิ่มความเสี่ยงต่อคุณภาพสินค้า

ประการที่สอง ด้านการพึ่งพาเส้นทางขนส่งหลักเพียงบางเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางผ่าน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ส่งผลให้ระบบขนส่งมีความเปราะบางต่อปัญหาคอขวดและความแออัดบริเวณด่านชายแดน เมื่อเกิดความหนาแน่นของรถบรรทุกในช่วงเวลาเดียวกันอาจนำไปสู่ความล่าช้าในการขนส่งและกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนสด

ประการที่สาม ด้านข้อจำกัดในการบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล กลุ่มสายเรือและบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในจีนชี้ให้เห็นถึงความไม่เสถียรของอุณหภูมิในตัว Reefer ระหว่างการเดินทาง การเข้าถึงและการแก้ไขปัญหาทำได้จำกัดกว่าการขนส่งทางบก และขาดมาตรฐานกลางในการตรวจสอบคุณภาพของตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนสด

ประการที่สี่ ด้านความไม่สม่ำเสมอของมาตรฐานคุณภาพและการจัดการของผู้ส่งออก (ล้ง) พบว่า ผู้ส่งออกบางรายยังมีข้อจำกัดด้านทรัพยากร บุคลากร และเทคโนโลยี ส่งผลให้มาตรฐานการคัดแยกและบรรจุทุเรียนมีความแตกต่างกัน ขาดระบบตรวจสอบย้อนกลับที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และในบางกรณีเกิดการเร่งส่งออกทุเรียนที่ยังสุกไม่เต็มที่ภายใต้แรงกดดันด้านเวลา ซึ่งกระทบต่อภาพลักษณ์ของทุเรียนไทยในตลาดจีน

ประการที่ห้า ด้านข้อจำกัดเชิงระบบของบริษัทโลจิสติกส์และการบูรณาการข้อมูล พบว่าระบบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การศุลกากร และการตรวจสอบคุณภาพยังคงทำงานแยกส่วนขาดแพลตฟอร์มกลางสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูล ส่งผลให้เกิดการทำงานซ้ำซ้อน เพิ่มระยะเวลาและต้นทุนในกระบวนการส่งออก อีกทั้งยังขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านโลจิสติกส์ผลไม่สุด และขาดศูนย์กระจายสินค้าที่มีระบบควบคุมอุณหภูมิแบบครบวงจร

ประการสุดท้าย ด้านแรงกดดันจากตลาดปลายทางในประเทศจีน กลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในจีนสะท้อนถึงปัญหาความผันผวนของต้นทุนค่าระวางเรือที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วงฤดูผลผลิตสูง รวมถึงความแตกต่างของมาตรฐานการตรวจสอบคุณภาพระหว่างไทยและจีน ซึ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการถูกปฏิเสธสินค้าและลดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาในตลาดจีน

สรุปภาพรวม จุดอ่อนของระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนมีลักษณะเป็นปัญหาเชิงโครงสร้างที่เชื่อมโยงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ข้อจำกัดด้านทรัพยากรการขนส่ง การควบคุมห่วงโซ่ความเย็นที่ยังไม่ครบวงจร ความไม่สม่ำเสมอของมาตรฐานคุณภาพ ไปจนถึงการขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

ด้านโอกาสของประเทศไทยในการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการสังเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม พบว่า สภาพแวดล้อมภายนอกในปัจจุบันเอื้อต่อการพัฒนาและขยายตัวของระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างมีนัยสำคัญ โดยสามารถสรุปประเด็นโอกาสสำคัญได้ดังนี้

ประการแรก ด้านการขยายตัวของความต้องการบริโภคทุเรียนไทยในตลาดจีน ผู้ให้ข้อมูลจากทุกกลุ่มสะท้อนตรงกันว่า ความต้องการบริโภคทุเรียนในประเทศจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในมณฑลกว่างตุงซึ่งเป็นพื้นที่ปลายทางสำคัญของการนำเข้าทุเรียนจากประเทศไทย ตลาดจีนยังคงเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงและยังไม่ได้ถึงจุดอิ่มตัว ส่งผลให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และผู้ส่งออกมีโอกาสขยายปริมาณการส่งออกในระยะยาว

ประการที่สอง ด้านการเปิดใช้เส้นทางรถไฟจีน-ลาวและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน ผู้ให้ข้อมูลจากหลายกลุ่มเห็นว่า เส้นทางรถไฟจีน-ลาวเป็นโอกาสสำคัญที่ช่วยเพิ่มทางเลือกด้านการขนส่ง ลดระยะเวลาในการลำเลียงสินค้า และลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่เส้นทางถนนมีความหนาแน่น ส่งผลให้ระบบโลจิสติกส์มีความยืดหยุ่นและมีเสถียรภาพมากขึ้น

ประการที่สาม ด้านความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบ Internet of Things (IoT) ผู้ให้ข้อมูลหลักมองว่า เทคโนโลยี IoT และระบบติดตามอุณหภูมิแบบเรียลไทม์สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการขนส่งทั้งทางบกและทางทะเล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมคุณภาพ ลดความเสี่ยงจากความไม่เสถียรของอุณหภูมิภายในตู้ Reefer และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในตลาดจีน หากสามารถเชื่อมโยงข้อมูลข้ามประเทศได้อย่างเป็นระบบ จะช่วยยกระดับมาตรฐานโลจิสติกส์ผลไม้สดของไทยในระยะยาว

ประการที่สี่ ด้านการสนับสนุนเชิงนโยบายและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐ ผู้ให้ข้อมูลชี้ให้เห็นถึงบทบาทของนโยบายภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าผลไม้ในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเรือแหลมฉบังและระบบโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน ซึ่งเป็นแรงสนับสนุนเชิงโครงสร้างที่เอื้อต่อการลงทุนในระบบห่วงโซ่อุปทานและการยกระดับบริการโลจิสติกส์ของไทย

ประการที่ห้า ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานในประเทศจีน ผู้ให้ข้อมูลจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในจีนสะท้อนว่า ประเทศจีนมีการลงทุนอย่างต่อเนื่องในคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ ระบบติดตามสินค้า และเทคโนโลยีดิจิทัลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าสด หากสามารถเชื่อมโยงระบบข้อมูลระหว่างไทยและจีนได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยลดความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้า เพิ่มความโปร่งใส และเสริมสร้างความเชื่อมั่นตลอดห่วงโซ่อุปทาน

ประการสุดท้าย ด้านการเติบโตของตลาดผลไม้พรีเมียมและช่องทางจำหน่ายออนไลน์ในประเทศจีน พบว่า ผู้บริโภคจีนให้ความสำคัญกับคุณภาพ ความปลอดภัย และแหล่งที่มาของสินค้า

มากขึ้น ประกอบกับการเติบโตอย่างรวดเร็วของแพลตฟอร์มอีคอมเมิร์ซ ทำให้เกิดความต้องการระบบโลจิสติกส์ที่สามารถควบคุมคุณภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นโอกาสสำคัญที่ทุเรียนไทยจะสามารถขยายส่วนแบ่งตลาดและเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้างได้มากยิ่งขึ้น

โดยสรุป โอกาสของระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพจากการเติบโตของตลาดจีน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล และการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างในประเทศจีน ซึ่งหากสามารถนำปัจจัยเหล่านี้มาบูรณาการอย่างเป็นระบบ จะช่วยเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของการส่งออกทุเรียนไทยในระยะยาว

ด้านอุปสรรคของประเทศไทยในการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการสังเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักทั้ง 6 กลุ่ม พบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงเผชิญกับอุปสรรคจากปัจจัยภายนอกในหลายมิติ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพการขนส่ง ต้นทุนโลจิสติกส์ และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทย

ประการแรก ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้นและมีความผันผวน กลุ่มบริษัทขนส่งทางถนน บริษัทสายเรือ และบริษัทโลจิสติกส์สะท้อนตรงกันว่า ราคาน้ำมัน ค่าขนส่ง และค่าระวางเรือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูงที่มีความต้องการใช้ตู้ Reefer Container เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยสูงขึ้นและยากต่อการควบคุมต้นทุนในระยะสั้น

ประการที่สอง ด้านความล่าช้าและความซับซ้อนของกระบวนการศุลกากรข้ามพรมแดน พบว่า ขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารและพิธีการศุลกากรต้องผ่านหลายหน่วยงานในหลายประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว และจีน ซึ่งก่อให้เกิดความซ้ำซ้อน ความล่าช้า และการสะสมของรถบรรทุกบริเวณด่านชายแดนเป็นระยะทางยาวในช่วงฤดูผลผลิตสูง ส่งผลให้ระยะเวลาการขนส่งยืดเยื้อและเพิ่มความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนสด

ประการที่สาม ด้านความไม่แน่นอนของกฎระเบียบและมาตรการนำเข้าของประเทศไทย ผู้ส่งออกและบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในจีนสะท้อนว่า รัฐบาลจีนมีการปรับเปลี่ยนมาตรการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานด้านสุขอนามัยพืช และข้อกำหนดด้านเอกสารอยู่เป็นระยะ ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง และเพิ่มต้นทุนในการดำเนินงาน

ประการที่สี่ ด้านความเสี่ยงด้านคุณภาพจากปัจจัยด้านสภาพอากาศและการควบคุมอุณหภูมิ โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล พบว่า ความไม่แน่นอนของสภาพอากาศในระหว่างการเดินเรืออาจกระทบต่อเสถียรภาพของระบบทำความเย็นภายในตู้ Reefer และหากเกิดความล่าช้าในการเดินเรือจะยิ่งเพิ่มความเสี่ยงต่อการสูญเสียความสดของทุเรียนซึ่งเป็นสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่ออุณหภูมิ

ประการที่ห้า ด้านการแข่งขันที่รุนแรงจากประเทศคู่แข่งในภูมิภาค โดยเฉพาะประเทศเวียดนาม ซึ่งมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์และได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายจากภาครัฐอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งของประเทศคู่แข่งมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นในตลาดจีน และสร้างแรงกดดันต่อส่วนแบ่งตลาดของทุเรียนไทย

ประการสุดท้าย ด้านข้อจำกัดด้านแรงงานและการจัดการกระจายสินค้าในประเทศจีน บริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานในจีนสะท้อนว่า ในช่วงฤดูผลผลิตสูงมีการขาดแคลนบุคลากรในกระบวนการรับและกระจายสินค้า รวมถึงแรงกดดันจากค่าระวางเรือที่เพิ่มสูงขึ้นมากกว่า 30% ในบางช่วง ส่งผลให้ราคาทุเรียนไทยในตลาดปลายทางเพิ่มขึ้นและกระทบต่อความสามารถในการจำหน่าย

โดยสรุป อุปสรรคของระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนมีลักษณะเป็นแรงกดดันจากปัจจัยภายนอกที่ผู้ประกอบการไม่สามารถควบคุมได้โดยตรง ทั้งด้านต้นทุนโลจิสติกส์ ความล่าช้าเชิงกระบวนการ ความไม่แน่นอนด้านกฎระเบียบ ความเสี่ยงด้านคุณภาพ และการแข่งขันจากประเทศคู่แข่ง ซึ่งล้วนเป็นประเด็นเชิงโครงสร้างที่จำเป็นต้องได้รับการจัดการเชิงกลยุทธ์เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

ผลการวิจัย วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เสนอแนวทางพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย

จากการวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมตามกรอบ SWOT และการสังเคราะห์เชิงกลยุทธ์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix พบว่า แนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย สามารถจำแนกออกเป็น 4 กลุ่มกลยุทธ์หลัก ได้แก่ กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) ซึ่งสะท้อนการใช้จุดแข็งและโอกาสเพื่อต่อยอดศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ ควบคู่กับการลดผลกระทบจากจุดอ่อนและอุปสรรคที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1) กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategies)

กลยุทธ์เชิงรุกมุ่งใช้จุดแข็งของระบบการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อคว้าโอกาสจากสภาพแวดล้อมภายนอก โดยกำหนดแนวทางสำคัญ ได้แก่

SO1 การขยายเครือข่ายและพัฒนาเส้นทางการขนส่งให้มีความยืดหยุ่น เพื่อรองรับความต้องการทุเรียนไทยในตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

SO2 การพัฒนาระบบติดตามและควบคุมอุณหภูมิแบบบูรณาการตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อยกระดับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพสินค้าและสร้างความเชื่อมั่นแก่ตลาดปลายทาง

2) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategies)

กลยุทธ์เชิงป้องกันมุ่งใช้จุดแข็งภายในเพื่อลดผลกระทบจากอุปสรรคภายนอก โดยมีแนวทางสำคัญ ได้แก่

ST1 การใช้เครือข่ายการขนส่งที่หลากหลายเพื่อรองรับความผันผวนของต้นทุนโลจิสติกส์ในช่วงฤดูกาลผลผลิตสูง

ST2 การอาศัยประสบการณ์ของผู้ประกอบการไทยในการปรับตัวต่อกฎระเบียบการนำเข้าของประเทศจีนที่มีความเข้มงวดและเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง

3) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategies)

กลยุทธ์เชิงแก้ไขมุ่งใช้โอกาสจากสภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อแก้ไขจุดอ่อนภายในระบบ โดยกำหนดแนวทาง ได้แก่

WO1 การพัฒนาระบบห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ให้ครบวงจร โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ได้รับการพัฒนา

WO2 การยกระดับมาตรฐานการควบคุมคุณภาพทุเรียนให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

4) กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategies)

กลยุทธ์เชิงรับมุ่งลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรคที่อาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของระบบการขนส่ง โดยกำหนดแนวทาง ได้แก่

WT1 การปรับปรุงระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานเพื่อลดความล่าช้าในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร

WT2 การกำหนดแนวทางบริหารความเสี่ยงในการขนส่งทางทะเลและการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะสินค้า

สรุปผลการสังเคราะห์เชิงกลยุทธ์ด้วยเทคนิค TOWS Matrix ซึ่งให้เห็นว่า การพัฒนาระบบการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนจำเป็นต้องดำเนินการอย่างบูรณาการในทุกมิติ ตั้งแต่การขยายเครือข่ายการขนส่ง การยกระดับเทคโนโลยีการควบคุมคุณภาพ การเสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการ ไปจนถึงการปรับปรุงระบบข้อมูลและการบริหารความเสี่ยง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนอย่างยั่งยืนในระยะยาว

อภิปรายผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนสด 2) วิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน และ 3) เสนอแนวทางการพัฒนาเพื่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทุเรียนไทย

จากผลการวิจัยพบว่า ระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนมีลักษณะเป็นห่วงโซ่อุปทานที่ซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับหลายปัจจัยตลอดกระบวนการขนส่ง ทั้งด้านประสิทธิภาพโลจิสติกส์ การควบคุมคุณภาพและอุณหภูมิของสินค้า ความต่อเนื่องของระบบโซ่

ความเย็น (Cold Chain) รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานการนำเข้าของประเทศปลายทาง ผลการวิจัยดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีบทบาทสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยในตลาดจีน

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงนำผลการวิจัยมาอภิปรายเชื่อมโยงกับแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ด้วยกรอบ SWOT และ TOWS Matrix เพื่ออธิบายผลการวิจัยในเชิงลึก และนำไปสู่การเสนอแนวทางในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนอย่างเป็นรูปธรรม

สภาพและข้อจำกัดของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากผลการวิจัยพบว่า แม้ระบบการขนส่งทุเรียนสดของประเทศไทยจะมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีโครงสร้างห่วงโซ่อุปทานที่ครอบคลุมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ แต่ในทางปฏิบัติยังคงเผชิญข้อจำกัดสำคัญ โดยเฉพาะด้านการควบคุมและติดตามอุณหภูมิในกระบวนการขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อคุณภาพของทุเรียนสด

ผู้วิจัยเห็นว่า ปัญหาดังกล่าวสะท้อนถึงความไม่ต่อเนื่องของระบบโซ่ความเย็นตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งสอดคล้องกับรายงานของ กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (2564) ที่ระบุว่าการขาดการเชื่อมโยงระบบ Cold Chain อย่างเป็นระบบ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้สินค้าผลไม้สดเกิดความเสียหายด้านคุณภาพและการสูญเสียมูลค่าในกระบวนการขนส่ง นอกจากนี้ กรมวิชาการเกษตร (2567) ยังชี้ให้เห็นว่า การจัดการอุณหภูมิที่ไม่เหมาะสมในช่วงการขนส่งและการเปลี่ยนถ่ายสินค้า มีผลโดยตรงต่อคุณภาพทุเรียนและความสามารถในการผ่านมาตรฐานการส่งออกในด้านกระบวนการตรวจสอบและข้อกำหนดของประเทศปลายทาง

ผลการวิจัยพบว่า ความล่าช้าในการผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า โดยเฉพาะในช่วงฤดูผลผลิตสูง เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขนส่งทุเรียนสด ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ กุสุมา สวนตะโก (2559) ที่ระบุว่ามาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ของสาธารณรัฐประชาชนจีน แม้มีวิวัฒนาการเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค แต่ในทางปฏิบัติกลับเพิ่มข้อจำกัดด้านเวลาและต้นทุนให้กับผู้ส่งออกไทย อีกทั้งมาตรการควบคุมการปนเปื้อนสารต้องห้ามของกรมวิชาการเกษตร (2568) ยังทำให้ผู้ประกอบการต้องบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์อย่างรัดกุมมากขึ้น

นอกจากนี้ การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งปรากฏจากผลการสัมภาษณ์ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตติมา วงศ์อินตา (2565) ที่ชี้ให้เห็นว่า ความเสี่ยงของโซ่อุปทานทุเรียนเพื่อการส่งออกของไทย ส่วนหนึ่งเกิดจากการจัดการข้อมูลที่ไม่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้เกิดขั้นตอนซ้ำซ้อน ความล่าช้า และต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้น

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า ข้อจำกัดของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่ได้เป็นเพียงปัญหาเชิงปฏิบัติการในบางช่วงเวลา แต่เป็นปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบโลจิสติกส์และโซ่ความเย็นที่ยังขาดการบูรณาการอย่างเป็นระบบ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการขนส่ง คุณภาพสินค้า และความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

บทบาทของ Cold Chain และเทคโนโลยีต่อการรักษาคุณภาพและต้นทุน

จากผลการวิจัยพบว่า ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งต่อการรักษาคุณภาพทุเรียนสดตลอดกระบวนการขนส่งจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะในด้านการควบคุมอุณหภูมิ การลดอัตราการสูญเสียสินค้า และการบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม ทั้งนี้ ผลการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักจากทุกกลุ่มสะท้อนตรงกันว่า การใช้รถบรรทุกควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Truck) และตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยรักษาคุณภาพทุเรียนสดให้เป็นไปตามมาตรฐานการส่งออกของประเทศจีน

ผู้วิจัยเห็นว่า บทบาทของ Cold Chain ไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการรักษาอุณหภูมิในช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น แต่ต้องมีความต่อเนื่องตั้งแต่ขั้นตอนหลังการเก็บเกี่ยว การคัดบรรจุ การขนส่งภายในประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ จนถึงการกระจายสินค้าในตลาดปลายทาง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการโซ่ความเย็นของ กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (2564) ที่ระบุถึงความไม่ต่อเนื่องของระบบ Cold Chain เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงด้านคุณภาพสินค้าและก่อให้เกิดต้นทุนแฝงในกระบวนการโลจิสติกส์

นอกจากนี้ ผลการวิจัยยังพบว่า การนำเทคโนโลยีดิจิทัล เช่น ระบบ GPS ระบบติดตามสถานะการขนส่ง และอุปกรณ์ตรวจวัดอุณหภูมิ มาใช้ในภาคการขนส่งทางบก ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเส้นทาง ลดความล่าช้า และลดความเสี่ยงจากการเบี่ยงเบนอุณหภูมิในระหว่างการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในภาคการขนส่งทางทะเล ผู้ให้ข้อมูลหลักสะท้อนว่า การติดตามและบริหารจัดการข้อมูลอุณหภูมิภายในตู้ Reefer ยังมีข้อจำกัดในด้านความต่อเนื่องและการเชื่อมโยงของข้อมูลตลอดการเดินทาง ซึ่งส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดความผิดปกติของระบบทำความเย็น

ในด้านต้นทุนโลจิสติกส์ ผลการวิจัยพบว่า แม้การลงทุนในระบบ Cold Chain และเทคโนโลยีจะเพิ่มต้นทุนในระยะเริ่มต้น แต่ในระยะยาวสามารถช่วยลดต้นทุนรวมของการส่งออกได้ โดยเฉพาะต้นทุนที่เกิดจากการสูญเสียคุณภาพสินค้า การตีกลับสินค้า และความเสียหายระหว่างการขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ณัฏพนมภ์ บุญก่อน และวรินทร์ วงษ์มณ (2564) ที่ชี้ให้เห็นว่า การบริหารจัดการต้นทุนโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยการวางแผนและการใช้เทคโนโลยีสนับสนุนตลอดกระบวนการขนส่ง

ดังนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า ระบบ Cold Chain และเทคโนโลยีโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการยกระดับคุณภาพและลดต้นทุนการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบดังกล่าวยังจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน การลงทุนด้านเทคโนโลยีที่เหมาะสม และการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้การจัดการโซ่ความเย็นมีความต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนในระยะยาว

แนวทางการยกระดับความสามารถในการแข่งขันเชิงระบบของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากผลการวิจัยของผู้วิจัยพบว่า ความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มิได้ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่ง หากแต่เป็นผลลัพธ์ของการทำงานร่วมกันของทุกภาคส่วนตลอดห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ จนถึงปลายน้ำ ทั้งในด้านการผลิต การคัดบรรจุ การขนส่ง การผ่านพิธีการศุลกากร และการกระจายสินค้า

ผลการวิจัยดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า การยกระดับความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจำเป็นต้องพิจารณาในลักษณะเชิงระบบ (system-based approach) โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เทคโนโลยีห่วงโซ่ความเย็น มาตรฐานด้านสุขอนามัยพืช และการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทานอย่างเป็นองค์รวม

ผลการศึกษานี้ สอดคล้องกับ งานวิจัยของ Thanasit Nitayaprapha และคณะ (2025) ซึ่งระบุว่าความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งผลไม้จากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เกิดจากการเชื่อมโยงปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางขนส่ง เทคโนโลยี และการปฏิบัติตามกฎระเบียบของประเทศผู้นำเข้า มากกว่าการพัฒนาเฉพาะประสิทธิภาพของผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่ง

ผลการวิจัยยังสามารถอธิบายร่วมกับงานของ อังคณา สุวรรณภูมิ (2568) ที่ชี้ให้เห็นว่า มาตรฐานด้านสุขอนามัยพืช ระบบการตรวจสอบย้อนกลับ และการกำกับดูแลของสำนักงานศุลกากรจีน (GACC) ได้กลายเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์การส่งออกทุเรียน ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดในปัจจุบัน

ผู้วิจัยเห็นว่า แนวทางการยกระดับความสามารถในการแข่งขันเชิงระบบควรเริ่มจากการพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะข้อมูลด้านโลจิสติกส์ การควบคุมอุณหภูมิ และเอกสารการส่งออกระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้ ผลการสัมภาษณ์สะท้อนว่าการขาดระบบข้อมูลร่วมกันเป็นสาเหตุสำคัญของความล่าช้า ขั้นตอนซ้ำซ้อน และต้นทุนโลจิสติกส์ที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่เน้นการบูรณาการ

ข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์โดยรวม (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2564)

การยกระดับระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain) ให้มีความต่อเนื่องตลอดกระบวนการขนส่ง ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน โดยผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า แม้ผู้ประกอบการไทยจะมีการนำระบบ Cold Chain มาใช้มากขึ้น แต่ระบบยังขาดความต่อเนื่องในบางช่วงของกระบวนการ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการจัดการโซ่ความเย็นที่ระบุว่าคุณภาพต่อเนื่องของการควบคุมอุณหภูมิเป็นปัจจัยสำคัญต่อการรักษาคุณภาพสินค้าเกษตรสดและความสามารถในการแข่งขันในตลาดส่งออก (กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์, 2564)

ในด้านกลยุทธ์เชิงนโยบาย ผลการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix ชี้ให้เห็นว่า การใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความร่วมมือระหว่างประเทศ สามารถช่วยลดข้อจำกัดด้านต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งได้ ในขณะที่การพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการและบุคลากรในห่วงโซ่อุปทานด้านการจัดการโลจิสติกส์ การควบคุมคุณภาพสินค้า และการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล จะช่วยให้ระบบการขนส่งทุเรียนไทยสามารถปรับตัวต่อการแข่งขันและกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผู้วิจัยสรุปได้ว่า การยกระดับความสามารถในการแข่งขันของระบบการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน จำเป็นต้องดำเนินการในลักษณะเชิงระบบ โดยอาศัยการบูรณาการด้านข้อมูล ระบบโซ่ความเย็น โครงสร้างพื้นฐาน และการพัฒนาศักยภาพของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งจะช่วยสนับสนุนความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีนได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นการวิเคราะห์ประเด็นด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ระบบ Cold Chain กฎระเบียบและมาตรฐานการนำเข้าของจีน ตลอดจนความผันผวนของต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งในบริบทของการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ยังมีขอบเขตจำกัดในบางประเด็น ดังนั้น การวิจัยในอนาคตควรขยายขอบเขตการศึกษาไปยังมิติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เพื่อให้ได้ภาพรวมของระบบการขนส่งทุเรียนสดที่ครอบคลุมและลึกซึ้งยิ่งขึ้น

ในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้เสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้ และข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไปตามรายละเอียดตามนี้

ข้อเสนอแนะในการนำผลวิจัยไปใช้

การวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน จะไม่สัมฤทธิ์ผลหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน โดยผู้วิจัยเห็นว่า การนำผลการวิจัยไปปรับใช้สามารถสร้างผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพได้ ประกอบด้วย

1. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรมีบทบาทในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านการค้าและโลจิสติกส์ โดยการพัฒนามาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพสินค้าและระบบ Cold Chain เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดได้อย่างเป็นรูปธรรมและสอดคล้องกับมาตรฐานการนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน

2. ผู้ประกอบการส่งออกและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรนำผลการวิจัยไปใช้ในการปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยให้ความสำคัญกับการรักษาความต่อเนื่องของระบบ Cold Chain การเตรียมความพร้อมด้านเอกสารและมาตรฐานคุณภาพ รวมถึงการวางแผนบริหารต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งอย่างรอบคอบ เพื่อรองรับความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในกระบวนการนำเข้า

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการประสานงานระหว่างกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การดำเนินงานด้านการขนส่งและการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นไปอย่างราบรื่น ลดความล่าช้า และเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์โดยรวม

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรดำเนินการวิจัยเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

1. ศึกษารูปแบบและประสิทธิภาพของเส้นทางการขนส่งที่หลากหลาย ทั้งการขนส่งทางบกทางราง และทางทะเล โดยทำการเปรียบเทียบในด้านต้นทุน ระยะเวลา และความสามารถในการรักษาคุณภาพสินค้า เพื่อหาแนวทางการเลือกใช้รูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการค้าทุเรียนสดในแต่ละช่วงเวลา

2. ศึกษาผลกระทบของกฎระเบียบและมาตรฐานการนำเข้าของสาธารณรัฐประชาชนจีนต่อประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะขั้นตอนการตรวจสอบ ณ ด่าน

ศุลกากร ซึ่งจะช่วยให้เข้าใจปัจจัยที่ก่อให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนแฝง และสามารถนำไปใช้ในการกำหนดแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม

3. การวิจัยในอนาคตควรให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบติดตามคุณภาพสินค้าเข้ามาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการระบบ Cold Chain อย่างจริงจัง เช่น การใช้เทคโนโลยี Internet of Things (IoT) หรือระบบสารสนเทศโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการควบคุมคุณภาพ ลดความเสี่ยงด้านการเสื่อมคุณภาพ และเพิ่มความโปร่งใสตลอดห่วงโซ่อุปทาน



ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์ ชุดที่ 1

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการ
ขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับ
การขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อ
ขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่ง และเสนอแนวทางในการพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพ
สูงสุด

ข้อมูลที่ท่านกรุณาให้ในการสัมภาษณ์ครั้งนี้มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแนวทางปรับปรุง
กระบวนการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้นในตลาดจีน ข้าพเจ้าขอรับรองว่า
คำตอบของท่านจะถูกนำไปใช้เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์เชิงวิชาการเท่านั้น และจะไม่มีการเผยแพร่
หรือข้อมูลแก่บุคคลใด ๆ ต่อตัวท่านหรือองค์กรของท่าน

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับความร่วมมือของท่าน

ด้วยความเคารพ

Li Xiudie (ผู้วิจัย)

หลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยพะเยา

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ตำแหน่ง..... ประสพการณ์ในการทำงาน/ธุรกิจ.....

สัมภาษณ์วันที่..... สถานที่สัมภาษณ์.....

เริ่มสัมภาษณ์เวลา..... จบการสัมภาษณ์เวลา.....

คำถามสำหรับบริษัทขนส่งทางถนนและบริษัทให้บริการขนส่งทางทะเล

1. สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

- 1.1 ปัจจุบันบริษัทของท่านให้บริการขนส่งทุเรียนไปจีนผ่านช่องทางใดบ้าง? (ทางบก, ทางทะเล, ทางราง, ทางอากาศ)
-
- 1.2 เส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งคือเส้นทางใด และมีปัจจัยใดที่กำหนดการเลือกใช้เส้นทางนั้น?
-
- 1.3 ระยะเวลาเฉลี่ยในการขนส่งทุเรียนไปถึงปลายทางที่จีนเป็นเท่าใด?
-
- 1.4 กระบวนการดำเนินงานและพิธีการศุลกากรที่ต้องดำเนินการระหว่างขนส่งมีขั้นตอนอย่างไร?
-
- 1.5 มีมาตรการอย่างไรในการควบคุมคุณภาพของทุเรียนระหว่างการขนส่ง?
-
2. ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่ง
- 2.1 ปัญหาหลักที่พบในการขนส่งทุเรียนไปจีนมีอะไรบ้าง? เช่น ความล่าช้าในการขนส่ง การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ต้นทุนการขนส่งที่สูง ปัญหาด้านพิธีการศุลกากร ความเสียหายของสินค้า
-
- 2.2 ในช่วงฤดูเก็บเกี่ยว มีอุปสรรคเพิ่มเติมในการขนส่งหรือไม่? และบริษัทของท่านมีแนวทางรับมืออย่างไร?
-
- 2.3 การเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือกฎระเบียบด้านการนำเข้าของจีนส่งผลกระทบต่อบริษัทของท่านอย่างไร?
-
- 2.4 เส้นทางขนส่งใดที่มีปัญหาหรือข้อจำกัดมากที่สุด และเพราะเหตุใด?
-
- 2.5 ปัจจุบันมีการใช้เทคโนโลยีใดเพื่อช่วยลดปัญหาในการขนส่ง เช่น GPS, IoT, ระบบติดตามตู้คอนเทนเนอร์?
-
3. วิเคราะห์SWOT: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.1 บริษัทของท่านมีจุดแข็งอะไรบ้าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่ง
ทุเรียนไทยไปจีน

3.2 การบริษัทของท่านมีจุดอ่อนอะไรบ้าง ที่ส่งผลต่อการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.3 ท่านคิดเห็นว่าจะอะไรคือโอกาสของบริษัทในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ
การขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.4 การท่านคิดเห็นว่าจะอะไรคืออุปสรรคของบริษัทที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถใน
การแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

****ขอขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์****



แบบสัมภาษณ์

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการ ขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่ง และเสนอแนวทางในการพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ข้อมูลที่ท่านกรุณาให้ในการสัมภาษณ์ครั้งนี้มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแนวทางปรับปรุงกระบวนการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้นในตลาดจีน ข้าพเจ้าขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะถูกนำไปใช้เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์เชิงวิชาการเท่านั้น และจะไม่มีผลกระทบหรือข้อผูกมัดใด ๆ ต่อตัวท่านหรือองค์กรของท่าน

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับความร่วมมือของท่าน

ด้วยความเคารพ

หลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยพะเยา

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ตำแหน่ง..... ประสพการณ์ในการทำงาน/ธุรกิจ.....

สัมภาษณ์วันที่..... สถานที่สัมภาษณ์.....

เริ่มสัมภาษณ์เวลา..... จบการสัมภาษณ์เวลา.....

คำถามสำหรับกลุ่มบริษัทส่งออก (ล้ง) และบริษัทโลจิสติกส์ (ผู้ส่งออกทุเรียน, โรงคัดบรรจุ, บริษัทจัดการโลจิสติกส์)

1. สภาพปัจจุบันของการส่งออกทุเรียน

1.1 ปัจจุบันบริษัทของท่านส่งออกทุเรียนไปจีนผ่านช่องทางใดบ้าง?

1.2 มาตรฐานคุณภาพของทุเรียนที่สามารถส่งออกไปจีนต้องผ่านเกณฑ์ใดบ้าง?

1.3 มีการใช้เทคโนโลยีหรือมาตรการใดในการรักษาคุณภาพของทุเรียนในระหว่างขนส่ง?

1.4 ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งตั้งแต่ต้นทาง (ล้ง) ไปจนถึงปลายทางโดยเฉลี่ยเป็นเท่าใด?

1.5 บริษัทของท่านเลือกใช้เส้นทางใดในการขนส่ง และเพราะเหตุใด?

2. ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการส่งออก

2.1 ปัญหาหลักที่พบในการส่งออกทุเรียนไปจีนมีอะไรบ้าง?

2.2 ปัญหาทุเรียนอ่อนและการควบคุมคุณภาพส่งผลกระทบต่อส่งออกอย่างไร?

2.3 การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบการนำเข้าทุเรียนของจีนส่งผลกระทบต่อธุรกิจของท่านอย่างไร?

2.4 ระบบโลจิสติกส์และการขนส่งมีอุปสรรคอะไรที่ทำให้การส่งออกไม่มีประสิทธิภาพ?

2.5 ต้นทุนการขนส่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหรือไม่ และมีปัจจัยใดที่ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น?

3. วิเคราะห์SWOT: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.1 บริษัทของท่านมีจุดแข็งอะไรบ้าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.2 บริษัทของท่านมีจุดอ่อนอะไรบ้าง ที่ส่งผลต่อการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.3 ท่านคิดเห็นว่าอะไรคือโอกาสของบริษัทในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.4 ท่านคิดเห็นว่าอะไรคืออุปสรรคของบริษัทที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

****ขอขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์****



แบบสัมภาษณ์

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการ ขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่ง และเสนอแนวทางในการพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ข้อมูลที่ท่านกรุณาให้ในการสัมภาษณ์ครั้งนี้มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแนวทางปรับปรุงกระบวนการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้นในตลาดจีน ข้าพเจ้าขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะถูกนำไปใช้เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์เชิงวิชาการเท่านั้น และจะไม่มีผลกระทบหรือข้อผูกมัดใด ๆ ต่อตัวท่านหรือองค์กรของท่าน

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับความร่วมมือของท่าน

ด้วยความเคารพ

Li Xiudie (ผู้วิจัย)

หลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยพะเยา

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ตำแหน่ง.....ประสบการณ์ในการทำงาน/ธุรกิจ.....

สัมภาษณ์วันที่.....สถานที่สัมภาษณ์.....

เริ่มสัมภาษณ์เวลา.....จบการสัมภาษณ์เวลา.....

คำถามสำหรับกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ (นักวิชาการ, ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่ง, ที่ปรึกษา
ด้านซัพพลายเชน)

1. สภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

1.1 ท่านมองสภาพปัจจุบันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนในอนาคตอย่างไร?

1.2 ปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยมีอะไรบ้าง?

1.3 มีเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ใดบ้างที่ถูกนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน?

1.4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งของไทยและจีนส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมทุเรียน
อย่างไร?

2. ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

2.1 ระบบโซ่อุณหภูมิต่ำ (Cold Chain) ของไทยมีข้อจำกัดหรืออุปสรรคอะไรบ้างที่ส่งผลต่อ
คุณภาพทุเรียนระหว่างการขนส่ง?”

2.2 ท่านคิดว่ามีแนวทางแก้ไขปัญหายังไงบ้างเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งทุเรียนไปจีน?

2.3 ท่านมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับนโยบายหรือมาตรการภาครัฐที่สามารถช่วยสนับสนุน
อุตสาหกรรมขนส่งทุเรียนไทยให้แข่งขันได้ดีขึ้นได้อย่างไร?

3 วิเคราะห์SWOT: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.1 บริษัทของท่านมีจุดแข็งอะไรบ้าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขันของการขนส่ง
ทุเรียนไทยไปจีน

3.2 บริษัทของท่านมีจุดอ่อนอะไรบ้าง ที่ส่งผลต่อการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.3 ท่านคิดเห็นว่าจะมีโอกาสของบริษัทในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการ
ขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.4 ท่านคิดเห็นว่าจะอะไรคืออุปสรรคของบริษัทที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
ของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

****ขอขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์****



แบบสัมภาษณ์

งานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาและโอกาสการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการ ขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

คำชี้แจง แบบสัมภาษณ์ฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหา และอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่ง และเสนอแนวทางในการพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ข้อมูลที่ท่านกรุณาให้ในการสัมภาษณ์ครั้งนี้มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการพัฒนาแนวทางปรับปรุงกระบวนการขนส่งทุเรียนไทยเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้นในตลาดจีน ข้าพเจ้าขอรับรองว่าคำตอบของท่านจะถูกนำไปใช้เพื่อการศึกษาและวิเคราะห์เชิงวิชาการเท่านั้น และจะไม่มีผลกระทบหรือข้อผูกมัดใด ๆ ต่อตัวท่านหรือองค์กรของท่าน

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงสำหรับความร่วมมือของท่าน

ด้วยความเคารพ

Li Xiudie (ผู้วิจัย)

หลักสูตร บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยพะเยา

ข้อมูลทั่วไป

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์

ตำแหน่ง..... ประสพการณ์ในการทำงาน/ธุรกิจ.....

สัมภาษณ์วันที่..... สถานที่สัมภาษณ์.....

เริ่มสัมภาษณ์เวลา..... จบการสัมภาษณ์เวลา.....

คำถามสำหรับกลุ่มบริษัทที่เกี่ยวข้องกับห่วงโซ่อุปทานการค้าทุเรียนในจีน (บริษัทนำเข้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ตัวแทนจำหน่าย)

1. สภาพปัจจุบันของการนำเข้าทุเรียนสดจากไทยเข้าสู่ตลาดจีน

1.1 ปัจจุบันทุเรียนจากไทยเข้าสู่ตลาดจีนผ่านช่องทางใดมากที่สุด?

1.2 ท่านคิดว่าความต้องการของตลาดจีนที่มีต่อทุเรียนไทยเป็นอย่างไร?

1.3 ท่านคิดว่าระบบโลจิสติกส์ของจีนสามารถรองรับการนำเข้าทุเรียนไทยได้อย่างไร?

2. ปัญหาและอุปสรรคของการนำเข้าทุเรียนสดจากไทยเข้าสู่ตลาดจีน

2.1 ท่านคิดว่าการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและมาตรฐานการนำเข้าของจีนส่งผลกระทบต่อธุรกิจของท่านอย่างไร?

2.2 ท่านคิดว่าแนวทางใดที่สามารถช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดจีน?

2.3 ปัญหาด้านคุณภาพและความสดของทุเรียนที่พบจากการนำเข้าเป็นอย่างไร?

2.4 มีข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางพัฒนาและโอกาสของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีนอย่างไร?

3. วิเคราะห์SWOT: เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.1 บริษัทของท่านมีจุดแข็งอะไรบ้าง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.2 บริษัทของท่านมีจุดอ่อนอะไรบ้าง ที่ส่งผลต่อการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.3 ท่านคิดเห็นว่าจะอะไรคือโอกาสของบริษัทในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

3.4 ท่านคิดเห็นว่าจะอะไรคืออุปสรรคของบริษัทที่ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนไทยไปจีน

****ขอขอบพระคุณในความร่วมมือในการตอบแบบสัมภาษณ์****



ตาราง 10 ตารางวิเคราะห์แบบ 3 เสา่ประเด็น SWOT

ผู้ให้ข้อมูลหลัก	จุดแข็ง	จุดอ่อน	โอกาส	อุปสรรค
ผู้ให้ข้อมูล R1	ขนส่งทางถนนของไทยมีเครือข่ายเส้นทาง การขนส่งที่หลากหลาย S1	ช่วงฤดูผลิตสูง ขาดคนขับรถW4	ตลาดจีนยังต้องการทุเรียนเพิ่มขึ้นทุกปี O1	ต้นทุนการขนส่งทางถนนมีความผันผวนสูง โดยเฉพาะค่าน้ำมัน ค่าแรง T1
ผู้ให้ข้อมูล R2	รถส่วนใหญ่ติดตั้ง GPS และ เครื่องวัดอุณหภูมิ S3	ตอนรถวิ่งไม่มีปัญหา แต่ตอนจอดรอ เช่น รอขึ้นตู้ รอเอกสาร อุณหภูมิอาจแกว่ง W1	นอกจากวิ่งงานทางบกกับเรือแล้ว สองปีเริ่มได้ไปทางรถไฟมากขึ้น O2	ขั้นตอนที่ด้านใช้เวลานาน ต้องตรวจหลายจุด T3
ผู้ให้ข้อมูล R3	ขนตู้ทั้งเรือทั้งบกสามารถปรับแผนตามสถานการณ์ได้ S4	ส่วนใหญ่ที่ต้องจอดรอนานเพราะเรื่องดำเนินการ เอกสารแต่ละหน่วยงาน W2	เทคโนโลยีดิจิทัล และ IoT สามารถช่วยให้การขนส่งทางถนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น O4จากการเปิดทางรถไฟจีน-ลาว ทางเลือกเรามีมากขึ้น O2	ความล่าช้าที่ด้านศุลกากรเป็นปัญหาสำคัญ เพราะระยะเวลา รอคอยไม่แน่นอน ทำให้การควบคุม อุณหภูมิและการ จัดตารางเดินรถทำได้ยาก T2/T5
ผู้ให้ข้อมูล S1	ทางเรือจะใช้เวลานานกว่าไปบก ไม่ได้เป็นทางเลือกหลัก S2	ต้นทุนทางเรือจะต่ำกว่าทางบก แต่มีข้อจำกัดด้านติดตามอุณหภูมิ W5	ตอนนี้มีการลงทุนพัฒนาท่าเรือเพิ่มขึ้น ทำให้ทางเรือมีความเชื่อมั่นมากขึ้น O3	ช่วงพีค ทางเรือรองรับมีจำนวนจำกัด ค่าเรือผันผวนสูง T1
ผู้ให้ข้อมูล S2	ทำเรือมานาน	ตู้ขึ้นเรือแล้วไม่	ตอนนี้เริ่มมีการ	หากเอกสารไม่

	เข้าใจ กระบวนการมี เทคนิคหลักเลี้ยง ความเสี่ยง บางส่วนS4	สามารถติดตาม อุณหภูมิดำ W5	ทดลองใช้ เทคโนโลยีติดตาม อุณหภูมิดำบนเรือ O4	พร้อมหรือการ ตรวจปล่อยล่าช้า อาจทำให้ตู้คอน เทนเนอร์ไม่ สามารถขึ้นเรือ ตามกำหนด T3
ผู้ให้ข้อมูล L1	การมีเครือข่าย พันธมิตรใน ประเทศเพื่อน บ้าน S1	บางครั้งทุเรียนที่ เก็บยังไม่สุกดี ส่งไปถึงจีนยังแข็ง W3	ล้งเรามีท่าผลไม้ หลายอย่างตาม ฤดูกาล O5	ต้นทุนการขนส่งที่ ผันผวน ส่งผลต่อการ ตัดสินใจส่งออก โดยตรง บางที การตลาดไม่ดีก็ไม่ อยากจะส่งเยอะ T1
ผู้ให้ข้อมูล L2	ต้นฤดูกาลไปทาง บกก่อนมีความ รวดเร็ว S2	ช่วงพีคหาคนงาน มีทักษะคัดเลือก ทุเรียนยาก W4	ล้งของเราที่มีการ สร้างห้องเย็น เพิ่มขึ้นเพื่อรักษา คุณภาพสินค้า O3	ความเสี่ยงอีกข้อ คือความล่าช้าที่ ด้าน ส่งผลต่อ คุณภาพ T3
ผู้ให้ข้อมูล SH1	มีระบบติดตาม สินค้าตลอด เส้นทาง S3	ข้อมูลระบบ หน่วยงานยังไม่ เชื่อมโยงกัน ทำให้ เสียเวลาและ ต้นทุนเพิ่ม W2	ตลาดจีนมีความ ต้องการผลไม้ คุณภาพสูงมากขึ้น ทำให้เรามีโอกาส รับงานมากขึ้น O5	โลจิสติกส์ต้องเป็น ผู้ประสานงาน ระหว่างผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง และ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง ขั้นตอน การดำเนินงาน เยอะ เพิ่มภาระ ต้นทุน T3
ผู้ให้ข้อมูล SH2	เรามี ประสบการณ์ ด้านขนส่งผลไม้	ตอนนี้ต้องใช้ หลายระบบมาก บางอย่างเป็นของ	การเชื่อมโยงรถไฟ จีน-ลาวให้เรามี ตัวเลือกมากขึ้น	หากระบบโลจि สติกส์ของไทยไม่ สามารถ

	สดมาหลายปีS4	รัฐ บางอย่างเป็น ของเอกชน W1	O2	ตอบสนองได้อย่าง มีประสิทธิภาพ ผู้ส่งออกอาจ เปลี่ยนไปใช้ บริการจาก ประเทศคู่แข่งT4
ผู้ให้ข้อมูล EP1	ประเทศไทย ตั้งอยู่ในตำแหน่ง ที่สามารถ เชื่อมโยง เครือข่ายการ ขนส่งได้ หลากหลาย รูปแบบ ทั้งการ ขนส่งทางบก ทางราง และทาง ทะเล S1	ทุเรียนเป็นผลไม้ สดที่ค่อนข้าง อ่อนไหวต่อสภาพ อากาศ ซึ่งไม่ สามารถควบคุม ได้เต็มที่ W3 แม้ประเทศไทยจะ มีหลายหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องแต่ ระบบข้อมูลของ แต่ละหน่วยงานยัง แยกส่วนกันW2	แนวโน้มใน อนาคต ตลาดยังคงให้ ความสำคัญกับ การส่งออก "ทุเรียนสด" มากกว่า O1 เทคโนโลยีดิจิทัล และ IoT ไม่ควรถูกมองเป็น เพียงเครื่องมือ ทางเทคนิค แต่เป็นโครงสร้าง พื้นฐานด้านข้อมูล ที่สนับสนุนการ บริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งระบบ O3/O4	จีนมีเปิดโอกาสให้ ประเทศอื่นนำเข้า ทุเรียนได้ เช่น เวียดนาม T4
ผู้ให้ข้อมูล EP2	ทุเรียนไทยเข้าสู่ ตลาดจีนมา เวลานาน S5	ระบบติดตาม อุณหภูมิยังไม่ เชื่อมโยงกันตลอด ห่วงโซ่อุปทานW1	ตามความนิยม ของตลาดจีน มี การส่งออก เพิ่มขึ้น O1	ราคาพื้ น้ำมัน ค่าแรง มีความผันผวน ตามฤดูกาล ผลผลิตทุกปี T1
ผู้ให้ข้อมูล CH1	ระบบการขนส่ง	ทางบกจะ	เงินมีลงทุน	บางล็อตตรวจไป

	ทางบกมีความ คล่องตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วง ฤดูผลผลิตสูง S2	ตรวจเช็คอุณหภูมิ ได้ทันทีแต่เรือดูได้ แค่ก่อนเรือออก W5	คลังสินค้าความ เย็นมากขึ้น O3	ผ่าน จีนไม่ผ่าน ทำให้เสียเวลาและ ต้นทุนเพิ่ม T1/T2
ผู้ให้ข้อมูล CH2	ตรวจเช็คอุณหภูมิ ได้ทันที S3	ทุเรียนที่มาถึงบาง ตู้ก็อสุกไปบางตู้ เนื้อแข็งกินไม่ได้ เลยW3	ถ้าระบบไทยกับ จีนเชื่อมโยงกัน จะลดเวลาหน้า ด่านได้มากขึ้น O3/O4	ตอนนี้ตลาดที่จีน ซบว่อนเพราะว่ามี ทุเรียนหลาย ประเทศเข้ามา คุณภาพไม่ เหมือนกัน T4
การตีความ Coding	เครือข่ายขนส่งที่ หลากหลาย (S1)	ระบบ Cold Chain ยังไม่ครบ วงจร (W1)	ความต้องการ ทุเรียนไทยในจีน เพิ่มขึ้น (O1)	ต้นทุนขนส่งผัน ผวน (T1)
	ขนส่งทางบก รวดเร็ว (S2)	การเชื่อมโยง ข้อมูลระหว่าง หน่วยงาน (W2)	การเปิดใช้รถไฟ จีน-ลาว (O2)	กฎระเบียบการ นำเข้าในจีน (T2)
	ระบบติดตาม อุณหภูมิแบบ เรียลไทม์ทางบก (S3)	มาตรฐาน ควบคุม คุณภาพ (W3)	การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน (O3)	ความล่าช้าที่ด่าน ศุลกากร (T3)
	ผู้ประกอบการมี ประสบการณ์ (S4)	ขาดแคลน บุคลากร (W4)	เทคโนโลยีดิจิทัล และ IoT (O4)	การแข่งขันจาก ประเทศคู่แข่ง (T4)
	ตลาดจีนมีความ เชื่อมั่นในทุเรียน ไทย (S5)	ควบคุมอุณหภูมิ ทางทะเลมี ข้อจำกัด (W5)	การเติบโตของ ตลาดผลไม้ในจีน (O5)	ความเสี่ยงด้าน คุณภาพ (T5)

บรรณานุกรม



Vidya Hattangadi. (2023). SWOT & TOWS are Effective Tools for Strategic Formulation 13(3 (2023)).

Huaxia. (2024). Thailand exports large quantities of durian to China each year. Retrieved from <https://english.news.cn/>

Yixuan JiangและSongwut Deechongkit. (2025). A comparative study on the impact of transportation mode selection on the competitiveness of Thailand's export fruit market to China. *Arts of Management Journal*, 9(3).

Thanasit Nitayaprapha, Jessada Pochan, Boonsub PanichakarnและSupakyada Kulthunyahirun. (2025). Analysis of factors influencing the selection of road transportation routes for agricultural fruit exports from Thailand to China: A policy perspective. *Pakistan Journal of Life and Social Sciences*, 23(1).

T. L. WheelenและJ. D. Hunger. (2006). *Strategic Management and Business Policy*. New Jersey : Prentice-Hall.

ณัฐภัตสร ธนาบวรพานิชย์, อนันต์ ธรรมชาลัยและZHU WANYING. (2566). แนวทางการจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพส่งออกทุเรียนจากประเทศไทยไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน. *วารสารสังคมศาสตร์และวัฒนธรรม*, 7(10).

กรมการค้าภายใน. (2567). ข่าวประชาสัมพันธ์. กระทรวงพาณิชย์. Retrieved from <https://www.dit.go.th/th/news/press-releases/>

ไทยพีบีเอส. (2567a). การขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนและความแตกต่างของรูปแบบการขนส่ง. Retrieved from <https://www.thaipbs.or.th/news/>

อัญชราภรณ์ เลาหรั่งพิสิฐและไชนันท์ ปัญญาศิริ. (2566). การวิเคราะห์ SWOT และ TOWS เมทริกซ์ เพื่อกำหนดกลยุทธ์ในการส่งออกกล้วยไม้ไทยภายใต้มาตรการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (NTBs). *วารสารชุมชนวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา*, 17(1), 69–83.

ศิวริน เลิศภูษิต, พิทยา สุวคันธ์และธีรภัท ชัยพิพัฒน์. (2568). โอกาสและศักยภาพของเสียงของในการส่งออกผลไม้ของประเทศไทยไปจีนหลังการเปิดใช้เส้นทางรถไฟคุนหมิง-เวียงจันทน์. *วารสารรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์*, 16(1).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ. (2554). ยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ Retrieved from <https://uploads.tpsa.go.th/>

- สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2565). เปิดผลศึกษาการขนส่งทุเรียนสดจากไทยไปจีน สศก. เผย ล้งนิยมขนส่งทางบกเป็นหลักแนะเลือกใช้รูปแบบการขนส่งให้เหมาะกับฤดูกาล-ความต้องการตลาด. Retrieved from <https://oae.go.th/>
- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2566). แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย-พ.ศ.-2566-2570. Retrieved from <https://www.nesdc.go.th/>
- สิทธปวีร์ ธนโสติกุลนันท์, บุรินทร์ สันติสาส์นและพัฒน์ พิสิษฐเกษม. (2563). ตัวแบบประสิทธิภาพการบริหารจัดการธุรกิจการขนส่งทางน้ำ ในภาคกลางของประเทศไทย. วารสารรังสิตบัณฑิตศึกษาในกลุ่มธุรกิจและสังคมศาสตร์, 6(2).
- สุมาลี สุขदानนท์, อัมพร จิตรานุเคราะห์, วันชัย มีชาติ, สรวิต นฤปิติและวชิราภรณ์ จันทร์โพธิ์พาศ. (2552). การศึกษาประเมินสถานภาพการใช้ท่าเรือไทย.
- อังคณา สุวรรณภู. (2568). ทุเรียนส่งออกที่ไม่เหมือนเดิม. วารสารวิจัยสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์, 2(2).
- เหอฮุย หลาน, นุทพัสรณ์ ธนบรรพานิชและเกียรติชัย วีระยานนท์. (2567). การจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของธุรกิจนำเข้าผักและผลไม้จากประเทศจีน. *International Journal of Multidisciplinary in Management and Tourism*, 8(2).
- กรมประชาสัมพันธ์. (2567). สถิติการส่งออกทุเรียนสดของประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน. กรมประชาสัมพันธ์ Retrieved from <https://www.prd.go.th/th/content/category/detail/id/39/iid/293256>
- กรมวิชาการเกษตร. (2567). การจัดการทุเรียนเพื่อการส่งออกตลอดห่วงโซ่อุปทาน. Retrieved from <https://www.doa.go.th/hort/?p=63312>
- กรมวิชาการเกษตร. (2568). มาตรการควบคุมการปนเปื้อนสารห้ามใช้ในทุเรียนผลสดส่งออกปาสารณรัฐประชาชนจีน. Retrieved from <https://www.doa.go.th/th/>
- กรมส่งเสริมการเกษตร. (2563). การจัดชั้นคุณภาพผลไม้. Retrieved from <https://www.agrinsure.org/>
- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์. (2563). แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาคการเกษตร พ.ศ. 2563 – 2565. Retrieved from <https://www.opsmoac.go.th/surin-dwl-files-431491791000>
- กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์. (2564). การจัดการโซ่ความเย็นการพัฒนาระบบโซ่ความเย็นในประเทศไทย. Retrieved from <https://nesdc.gdcatalog.go.th/organization/logistics>
- กันตินันท์ จัตูรัส. (2566). การบริหารจัดการของกรมวิชาการเกษตรต่อการส่งออกทุเรียนในจังหวัดจันทบุรี. (ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยรังสิต,
- กุสุมา สวนตะโก. (2559). ผลกระทบต่อการส่งออกทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS). (ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,

- ทัศนัย ชัตติยวงษ์, ทิววรรณ นียมวงศ์และกฤติยา สัตย์พานิช. (2565). แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ผลไม้
ออนไลน์เพื่อสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจฐานราก. วารสารชุมชนวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา,
16(2).
- ข่าวเศรษฐกิจ. (2568). ส่งออกทุเรียนไทยสะดุด! เวียดนาม-มาเลเซียรุกหนักแย่งตลาดจีน. Retrieved from
https://www.infoquest.co.th/2025/466361?utm_source=chatgpt.com
- คู่มือธุรกิจอุตสาหกรรมอาหาร. (2566). 5 ขั้นตอน การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ในอุตสาหกรรม
อาหารอย่างยั่งยืน. Retrieved from <https://www.cogistics.co.th/th/blog/knowledge/>
- จิตติมา วงศ์อินตา. (2565). การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงของโซ่อุปทานทุเรียนเพื่อการส่งออกในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี.
วารสารปัญญาภิวัฒน์, 14(1).
- ฐานเศรษฐกิจ. (2566). บวมขนส่งทางราง PAS ร่วมพันธมิตร GML วางเป้า ขนทุเรียนไปจีน แสดันต่อปีมูลค่า
3.5 หมื่นล้าน ใน 2 ปี. Retrieved from
<https://www.thansettakij.com/business/economy/562777>
- ฐานเศรษฐกิจ. (2567). จีนครองแชมป์โลกนำเข้าทุเรียน 1.38 ล้านตัน แนะเอกชนไทยคุมคุณภาพ-รักษาตลาด.
Retrieved from <https://www.thansettakij.com/business/trade-agriculture/612803>
- ดีไอทีพี. (2567a). ในช่วง 9 เดือนแรกของปี2567 จีนนำเข้าทุเรียนสดมากกว่า 1.38 ล้านตัน. Retrieved
from <https://www.ditp.go.th/post/188599>
- ดีไอทีพี. (2567b). ทุเรียนไทยครองใจชาวจีนเป็นอย่างมาก. Retrieved from
<https://www.ditp.go.th/post/190105>
- ดีไอทีพี. (2567c). การขนส่งสินค้าระหว่างไทย – จีน. Retrieved from
<https://www.ditp.go.th/post/158899>
- ทีเอ็นเอ็น ไทยแลนด์. (2567). การส่งออกทุเรียนไทยเผชิญความท้าทายจากการแข่งขันและปัจจัยด้านโลจิสติกส์. ที
เอ็นเอ็น ไทยแลนด์. Retrieved from <https://www.tnnthailand.com/>
- ไทยพีบีเอส. (2567b). “จีน” เบอร์ 1 นำเข้าผลไม้รายใหญ่ของไทย. Retrieved from
<https://www.thaipbs.or.th/news/content/338453>
- บริษัท เทรด แอนด์ โลจิสติกส์ สยาม จำกัด. (2564). ขออนุญาตทำเรือทั้งห้าแห่ง ภายใต้การกำกับดูแลของการ
ท่าเรือแห่งประเทศไทย. Retrieved from <https://logistics-manager.com/th/introducing-pat-ports/>
- บริษัท ลิสเซิม โลจิสติกส์ จำกัด. (2566a). รู้จัก 6 เส้นทางขนส่งผลไม้ไทยไปจีน.
- บริษัท ลิสเซิม โลจิสติกส์ จำกัด. (2566b). รู้จัก 6 เส้นทางขนส่งผลไม้ไทยไปจีน. Retrieved from
<https://www.lissom-logistics.co.th/articles-details.php?id=170>

- ณัชพิมพ์ บุญก่อนและวรินทร์ วงษ์มณ. (2564). การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนในกระบวนการขนส่งสินค้ากรณีศึกษา บริษัท ABC Logistics จำกัด. Paper presented at the การประชุมเสนอผลงานวิจัยบัณฑิตศึกษาระดับชาติ ครั้งที่ 16.
- สุชาติดา บุญเรือง, ชัยวุฒิ จันมาและเกียรติชัย วีระญาณนนท์. (2564). แนวทางการจัดการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจบริการขนส่งไทย. *Rajapark Journal*, 15(43).
- ปิยะฉัตร จารุธีรศานต์และและณัฐพงศ์ แต้มแก้ว. (2566). การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการจัดการดำเนินงานโลจิสติกส์ของธุรกิจในจังหวัดชลบุรี. วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์, 7(1).
- ปิยะนุช สัมฤทธิ์, สักกรินทร์ อยู่ผ่องและอัศรัตน์ พูลกระจ่าง. (2563). การพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจขนส่งและการกระจายสินค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน. วารสารศรีปทุมปริทัศน์, 21(1).
- ฝ่ายเกษตรประจำสถานกงสุลใหญ่ ณ นครเชียงใหม่. (2565). สถานการณ์การนำเข้าทุเรียนสดของจีนและสัดส่วนการนำเข้าจากประเทศไทย. สำนักปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ Retrieved from <https://www.opsmoac.go.th/>
- ธีรวัฒน์ พิมพ์พวงและศักรินทร์ นนทพจน์. (2568). การจัดการห่วงโซ่อุปทานการส่งออกทุเรียนสดจากประเทศไทยไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน. วารสารโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานดิจิทัล, 3(2).
- มรกต ภู่มรกต. (2565). การปรับปรุงกระบวนการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง – สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง ของธุรกิจสายเรือกรณีศึกษา. (ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
- ยลวรรณ มีเมศกุล. (2564). การเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการสำหรับธุรกิจตัวแทนรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. (ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยมหิดล,
- บจก. โลจิสท์พลัส. (2567). โลจิสติกส์คืออะไร? ความสำคัญและการใช้งานในโลกยุคใหม่. Retrieved from <https://logistplus.co.th/what-is-logistics-importance-and-use-in-the-modern-world/>
- วิจิต หล่อจิระชุนท์กุล, วลัยลักษณ์ อัดธีรวงศ์และกนกวรรณ ลิ้โรจนาประภา. (2559). การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและเมทริกซ์ทาวซ์เพื่อพัฒนายุทธวิธีการเพิ่มศักยภาพโซ่อุปทานผ้าไหมไทย-ลาว
- ศิริพรรณ เกตุแก้ว, ญาณินี ทรงขจรและสมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์. (2565). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับผลการดำเนินงานธุรกิจการส่งออกทุเรียนของผู้ประกอบการในเขตอำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา, 1(12).

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2567). แนวโน้มการส่งออกทุเรียนสดของไทยไปยังตลาดจีน ปี 2567. Retrieved from กรุงเทพมหานคร: <https://www.kasikornresearch.com/th/>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2553a). โครงการศึกษาแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร Retrieved from <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2012/09/a148.pdf>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2553b). โครงการศึกษาแนวทางการจัดการห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ของสินค้าเกษตร. Retrieved from <https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2012/09/a148.pdf>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2567). ลังผลไม้ไทย. : โอกาสและความท้าทาย. Retrieved from <https://tdri.or.th/2024/12/wb219/>
- สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) กระทรวงคมนาคม. (2566). การขนส่งสินค้าทางรางแบบควบคุมอุณหภูมิและการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างไทย-ลาว-จีน. Retrieved from <https://www.rtrda.or.th/>
- สมพร อิศวิลานนท์. (2562). สถานการณ์การผลิตและการบริโภคทุเรียนของโลกและการส่งออกทุเรียนของไทย. Retrieved from <https://www.trf.or.th/component/attachments/download/4827>
- สำราญ ชำโสมและกฤติยา เกิดผล. (2565). การจัดการความเสี่ยงของการส่งออกมังคุดจากจังหวัดจันทบุรีไปยังประเทศจีน. วารสารสหศาสตร์ศรีปทุม ชลบุรี, 8(1).

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล

XIUDIE LI

วัน เดือน ปี เกิด

27 พฤษภาคม 2540

สถานที่เกิด

GUANGXI

วุฒิการศึกษา

พ.ศ.2566 สาขาวิชาภาษาไทย มหาวิทยาลัยราชภัฏธนบุรี

ที่อยู่ปัจจุบัน

ผลงานตีพิมพ์

LI XIUDIE และ วิลาลินี เขมะปัญญา.(2568). การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทุเรียนสดจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน. วารสารบัณฑิตศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. 12(4),

