



ถอดเกร็ดมังกร

๑ พิษณุ เหริยุมหาสาร

คณบดี คณะบริหารธุรกิจ

ผู้อำนวยการสถาบันธุรกิจไทย-จีนภิวัฒน์

มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ

พัฒนาระบบโลจิสติกส์จีน หัวใจขับเคลื่อนสู่ผู้นำ เศรษฐกิจโลก (1)

ในช่วงทศวรรษสุดท้ายของศตวรรษ 20 ระหว่างปี ค.ศ.1990-1999 ถือเป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของการเปลี่ยนแปลงระบบโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่สุดในประวัติศาสตร์จีน และได้กลายเป็นจุดผกผันที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจ จนคาดกันว่าจีนจะกลายเป็นผู้นำเศรษฐกิจโลกอันดับ 2 ในปลายปี 2010 นี้ ค่อนข้างแน่นอน

ระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงเศรษฐกิจทั่วประเทศจีน ก่อนปี ค.ศ.1990 เป็นช่วงที่จีน

เปิดประเทศได้หนึ่งทศวรรษ แต่ระบบการขนส่งของจีน ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ยังตกอยู่ในสภาพที่ล้าหลัง ทุกด้าน ถนนหนทางในเมือง และระหว่างเมือง รวมถึงระหว่างมณฑล ทั่วประเทศจีนที่มีสภาพดีที่สุกก็เพียงถนน 2 เลน ส่วนทางกัน



ในสมัยนั้นการขับรถในประเทศจีนปราศจากระบบที่ดี มีการขับแข่งและบีบแตรตลอดทาง รถยนต์ส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้าที่ประกอบตัวกระเปาะ เก่งๆ ตามความสะดวกในการประกอบตัวรถของแต่ละแห่งไม่มีมาตรฐานกลาง รถโดยสารประจำทางสภาพเก่าชำรุดวิ่งรับคนโดยสารระหว่างเมืองในมณฑล รถยนต์ส่วนตัวมีน้อยมากแทบนับคันได้ การคมนาคมของคนจีนทุกเมืองนิยมใช้รถจักรยานเกือบทั้งหมด แม้การขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Bulky) เช่น วิทยุซีพีซี ผลการเกษตร ใช้บรรจุในลังขนาดใหญ่ที่ผูกติดกับจักรยานสามล้อ เช่นเดียวกับรถบรรทุกเฟอร์นิเจอร์ขนาดใหญ่สามารถผูกมัดกับรถจักรยานบรรทุกทุกอย่างนำอัจฉริยะ

การเดินทางระหว่างมณฑล หรือระหว่างเมืองไกลในมณฑลเดียวกันของชาวจีน ใช้รถไฟเป็นหลัก แต่ด้วยสภาพที่แออัดยัดเยียดดูจุลภากระบอบ เพราะคนโดยสารจีนมีจำนวนมากกว่าจำนวนรถไฟที่สามารถรองรับได้ และต้องใช้เวลาเดินทางนานมาก ตัวอย่างเช่น จากอู๋ซิงในมณฑลหูเป่ย์ถึงกรุงปักกิ่ง ระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร ใช้เวลา 24 ชั่วโมง หรือการเดินทางจากกรุงปักกิ่งไปเมืองเหวยฝิงมณฑลซานตง ระยะทางประมาณ 500 กิโลเมตร ใช้เวลา 14 ชั่วโมง เป็นต้น การเดินทางไกลของชาวจีนในสมัยก่อนปี 1994 จึงไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากใช้รถไฟ



ในด้านการขนส่งทางน้ำ โดยแม่น้ำไม่ว่าจะเป็นแม่น้ำฉางเจียง หรือแม่น้ำจูเจียง (แม่น้ำไข่มุก หรือเพิร์ล) หรือแม้แต่แม่น้ำเหลืองที่มีการใช้เรือไม่มากเท่าแม่น้ำ 2 สายข้างต้น รวมถึงแม่น้ำอื่นๆ ตลอด จน Grand Canal

จากเป่ย์จิง ถึง หางโจว แต่เดิมใช้เรือบรรทุกขนาดเล็ก (Barge) มีท่าเทียบเรือตามชายฝั่งแม่น้ำ ฉางเจียง จูเจียง แต่เป็นท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ แม่น้ำท่าเรือตามเมืองชายฝั่งทะเลที่พัฒนามาจากหมู่บ้านประมง เช่น เซี่ยเหหมิน ต้าเหลียน เซินจิ้น เป็นต้น ในช่วง 2 ทศวรรษแรกหลังเปิดประเทศ ยังเป็นท่าเรือเล็ก ที่มีใช้ท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ด้านการขนส่งทางอากาศ ช่วงทศวรรษ 1980 การเดินทางโดยเครื่องบินยังมีบทบาท



ต่อการเดินทางของคนจีนน้อยมาก ช่วงนั้นจีนไม่มีสนามบินได้มาตรฐานสากลขนาดใหญ่ สนามบินหลักนับจำนวนได้ สายการบินต่างประเทศที่มีการบินระหว่างประเทศถึงสนามบินปักกิ่งเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่สนามบินขนาดเล็กสำหรับการบินภายในเท่านั้น ตัวอย่างเช่น สนามบินไป๋หยุน (เดิม) ในนครกวางโจว มีมาตรฐานต่ำกว่าสากลมาก ระบบโลจิสติกส์ในการ Claim กระเป๋าสัมภาระ ใช้รถลากกระเป๋าจากเครื่องบินมากองไว้ในลาน Claim กระเป๋าที่ล้อมขึงด้วยเชือก ผู้โดยสารต้องขนกระเป๋าเองไม่มีรถเข็นเหมือนปัจจุบัน หากไม่มีรถลากสำหรับกระเป๋าของตนเอง ผู้โดยสารนั้นก็ต้องหิ้วกระเป๋าเอง เป็นต้น ขณะที่สภาพเครื่องบินโดยสารที่จีนใช้เกือบทุกลำเป็นเครื่องบินสหภาพโซเวียต ยี่ห้อ "TU" มีสภาพเก่าและชำรุดมาก การบินระยะไกล ตัวอย่างเช่น จากปักกิ่งไปปูร์มูซี ในซินเจียงเคยประสบปัญหาฝาปิด Cabin เครื่องบินหลุด เป็นต้น การเดินทางด้วยเครื่องบินจีนในสมัยนั้นผู้โดยสารต่างชาติมีความรู้สึกเสี่ยงชีวิตสูงมาก

จากสภาพโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงของจีนที่ล้าสมัยมากเมื่อ 20 ปีที่แล้ว ดังกล่าวข้างต้น ย่อมเป็นสิ่งบั่นทอนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของจีน ไม่สามารถขับเคลื่อนได้ตามต้องการอย่างแน่นอน ทั้งนี้เพราะขบวนการผลิตทั้งสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม ที่มีระบบโซ่อุปทานซับซ้อนเต็มไปด้วยขั้นตอนล้าสมัย ต้นทุนการผลิตย่อมสูง ขบวนการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปมีขั้นตอนล้าสมัย ต้นทุนการขนส่งในแต่ละช่วงจึงสูงมาก แม้แต่การเดินทางด้วยรถยนต์ในช่วงทศวรรษ 1980 ต้องประสบกับปัญหาข้อจำกัดสภาพถนนและเส้นทางสัญจรเชื่อมจุดแหล่งผลิตสินค้าไม่ทั่วถึง ตัวอย่างเช่น การเดินทางจากสนามบินหนิงเฉียว เข้าตัวเมืองเซี่ยงไฮ้ ใช้ถนนสายเดียว หากกรณีมีปัญหาจราจรติดตลุมอาจต้องใช้เวลา 4-5 ชั่วโมง จากปกติใช้เวลา 2 ชั่วโมง หรือในกรณีเดินทางจากนครกวางโจวไปเขตเศรษฐกิจเซินเจิ้นด้วยทางถนน 2 เลน สวนกัน 2 ข้างทางเป็นท้องไร่ท้องนา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร ปกติใช้เวลา 3 ชั่วโมง แต่ในกรณีเกิดอุบัติเหตุการจราจรติดขัดอาจใช้เวลาเกินกว่า 6 ชั่วโมง เป็นต้น

ด้วยสภาพโลจิสติกส์ที่ล้าสมัยมากช่วงก่อนเปิดประเทศและช่วงทศวรรษแรกหลังเปิดประเทศ เป็นเหตุให้สัดส่วนโลจิสติกส์ใน GDP ของจีนอยู่ในระดับสูงเกือบร้อยละ 50

(อ่านต่อฉบับ...ฉบับหน้า)