

## ภาคผนวก ข รายงานผลการศึกษาลำร่วพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล ณ ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐประชาชนจีน

การสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล มีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ได้แก่ (i) ศึกษากระบวนการโลจิสติกส์ สภาพระบบจุดเชื่อมต่อของโครงข่ายการค้าที่มีมาตรฐานสากลหรือประสบความสำเร็จในการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับโซ่อุปทาน (ii) เข้าใจการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าให้กับโซ่อุปทานอย่างบูรณาการ และ (iii) เรียนรู้การนำกลยุทธ์เพื่อนำไปพัฒนาใช้ในการดำเนินการด้านโลจิสติกส์และกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในทางปฏิบัติ โดยได้ทำการสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ 2 ประเทศ คือ ประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีรายละเอียดหน่วยงานที่เข้าพบหารือและเยี่ยมชม ดังนี้

### 1. ประเทศญี่ปุ่น

- เข้าพบและหารือผู้บริหารบริษัท Mitsui & Co., Ltd.
- เข้าพบและหารือผู้บริหารบริษัท Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd.
- ศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์เมืองโอไดบะ (Odaiba)
- ศึกษาสำรวจโครงข่ายการเดินทางในกรุงโตเกียวและการเชื่อมต่อ

### 2. สาธารณรัฐประชาชนจีน

- เข้าพบและหารือ Sichuan Provincial Development and Reform Commission (นครเฉิงตู)
- การเยี่ยมชม China (Sichuan) Pilot Free Trade Zone Chengdu Qingbaijiang Railway Port Area (นครเฉิงตู)
- สำรวจเส้นทางคมนาคม รถไฟความเร็วสูง นครเฉิงตู - มหานครฉงชิ่ง และสำรวจเส้นทางคมนาคมในมหานครฉงชิ่ง

จากที่ได้ทำการสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ จากทั้ง 2 ประเทศ สามารถสรุปผลที่ได้รับจากการสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ ได้ ดังนี้

- สามารถนำข้อมูลมาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์ และนโยบายด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มและการอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับการปรับตัวของผู้ประกอบการภาคเอกชน เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม
- เข้าใจกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม (Keiretsu Network) ซึ่งเป็นเครือข่ายพันธมิตรที่ทำให้สามารถจัดหาและรับช่วงการผลิตสินค้าให้แก่กันและกัน โดยมีสถาบันการเงินของกลุ่มเป็นศูนย์กลางแหล่งการเงิน และกลุ่มบริษัทมีเครือข่ายที่แน่นแฟ้น เปรียบเสมือนเป็นสถาบันเดียวกัน และมีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีระหว่างกัน
- นโยบาย One Belt One Road และแผนยุทธศาสตร์การขนส่งทางรางของจีน รวมถึงกระบวนการโลจิสติกส์และจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางการค้าที่สำคัญ ซึ่งสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อไป

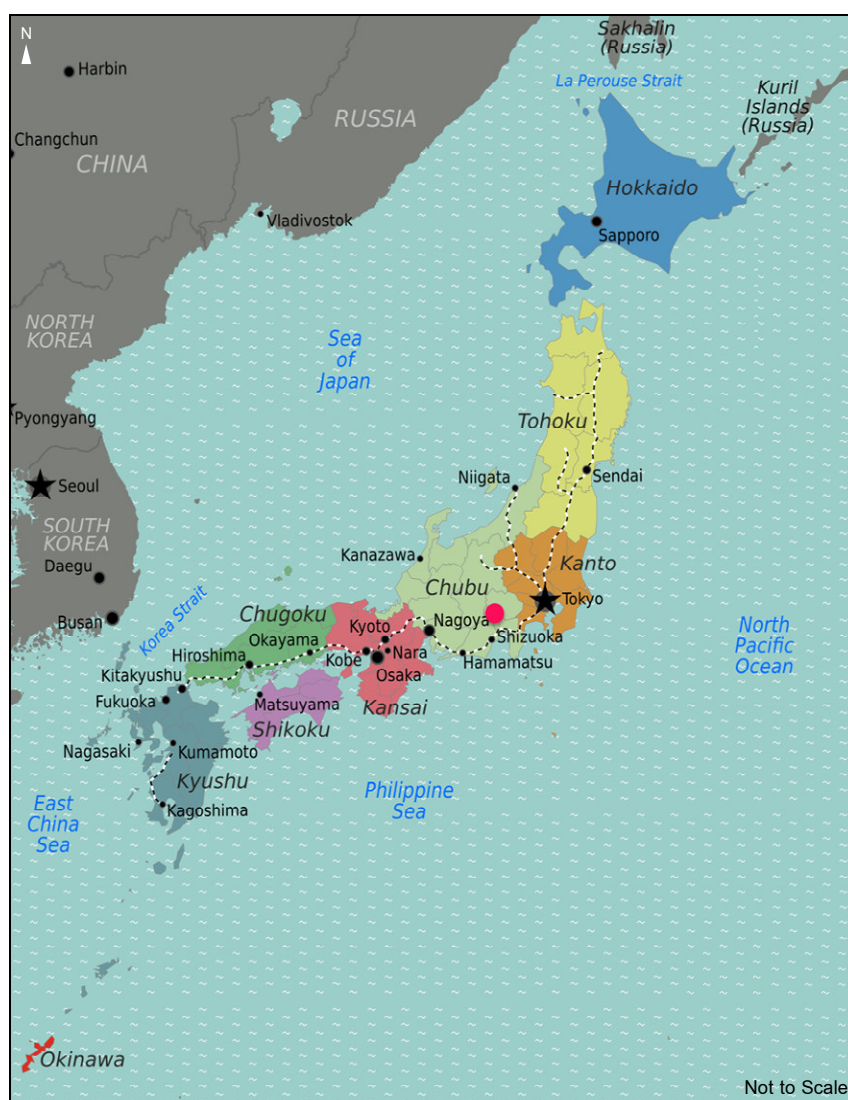
โดยรายละเอียดการสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ ของทั้ง 2 ประเทศ มีดังนี้

## ซ.1 สรุปการศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ ณ ประเทศญี่ปุ่น

### ซ.1.1 ข้อมูลทั่วไป

ประเทศญี่ปุ่น (ญี่ปุ่น) เป็นหมู่เกาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออก ตั้งอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิก ทางตะวันตกติดกับคาบสมุทรเกาหลี และสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีทะเลญี่ปุ่นขวางกั้น ส่วนทางทิศเหนือ ติดกับสหพันธรัฐรัสเซีย มีทะเลโอค็อตสค์ เป็นเส้นแบ่งแดน ตัวอักษรคันจิของชื่อญี่ปุ่นแปลว่า ถิ่นกำเนิดของดวงอาทิตย์ จึงทำให้บางครั้งถูกเรียกว่า ดินแดนแห่งอาทิตย์อุทัย

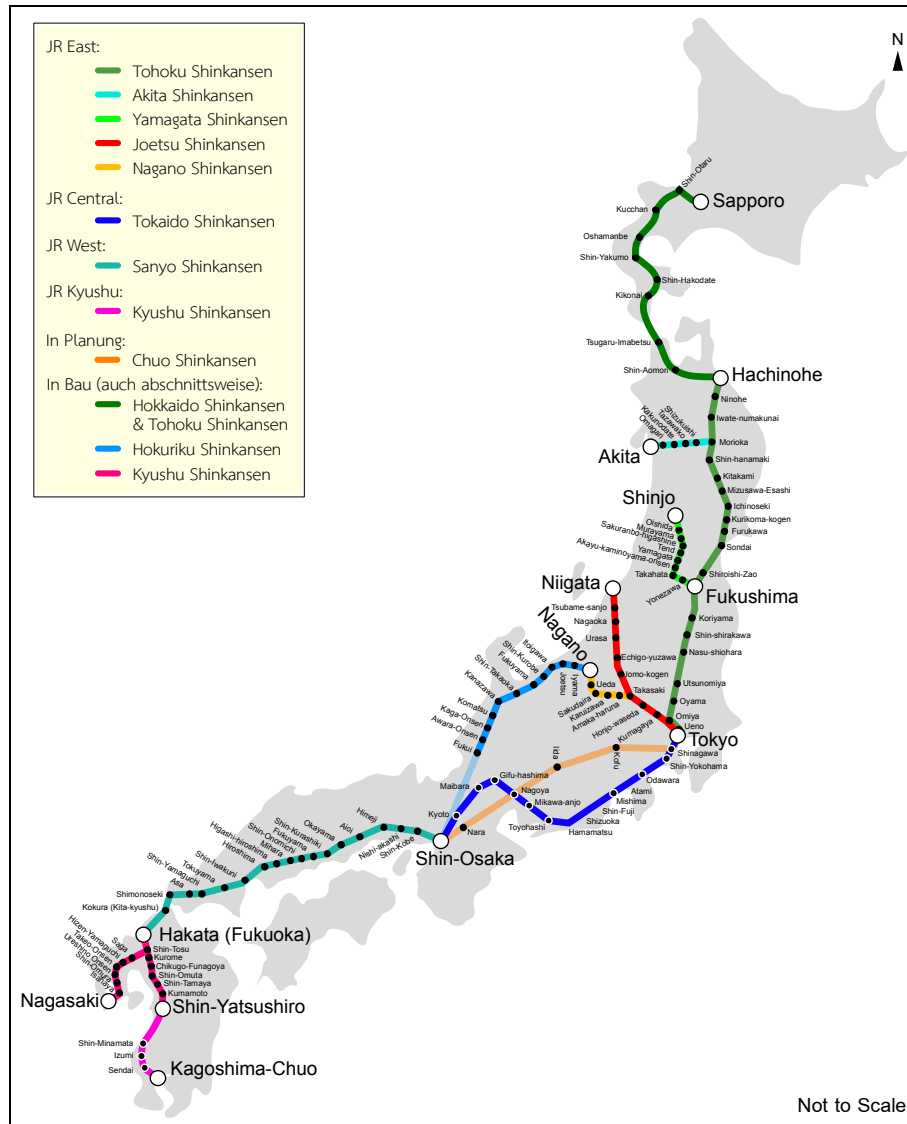
ญี่ปุ่นมีเนื้อที่กว่า 377,930 ตารางกิโลเมตร (รูปที่ ซ-1) ประกอบไปด้วยเกาะมากกว่า 3,000 เกาะ เกาะที่ใหญ่ที่สุด คือ ฮอนชู (Honshu) ฮอกไกโด (Hokkaido) คิวชู (Kyushu) และชิโกกุ (Shikoku) ตามลำดับ เกาะของญี่ปุ่นส่วนมากจะมีลักษณะเป็นหมู่เกาะภูเขา ซึ่งมีจำนวนหนึ่งเป็นภูเขาไฟ เช่น ภูเขาไฟฟูจิ ซึ่งเป็นยอดเขาที่สูงที่สุดในญี่ปุ่น ประชากรของญี่ปุ่น มีมากเป็นอันดับที่ 10 ของโลก เมืองหลวงของญี่ปุ่น คือ กรุงโตเกียว (Tokyo)



ที่มา: <http://japanfromzero.blogspot.com/>

รูปที่ ซ-1 ประเทศญี่ปุ่น

ญี่ปุ่นเป็นประเทศที่มีการพัฒนาการขนส่งมากที่สุดในโลก โดยเฉพาะระบบการขนส่งมวลชนได้รับการปรับปรุงให้อยู่ในระดับมาตรฐานสากล นอกจากนั้นแล้ว การคมนาคมขนส่งของประเทศญี่ปุ่น ประกอบไปด้วยทางบก ทางน้ำ ทางทะเลและทางอากาศ มีถนนสายสำคัญหลายสายในทุกภาค โดยถนนหลักแต่ละสายจะเชื่อมโยงกับเมืองสำคัญหรือเมืองใหญ่ในทุกภาค สำหรับการคมนาคมทางรถไฟ (รูปที่ ช-2) เป็นระบบการขนส่งสาธารณะที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในชีวิตประจำวันของคนญี่ปุ่น สำหรับการขนส่งในเขตเมืองหลักจะมีผู้ให้บริการหลายกลุ่มทั้งของรัฐบาลญี่ปุ่น หรือกลุ่มบริษัทเอกชน



ที่มา: <https://commons.wikimedia.org>

รูปที่ ช-2 โครงข่ายการเดินทางในประเทศญี่ปุ่น

ประเทศที่พัฒนาแล้ว ภาครัฐจะให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อสร้างระบบโลจิสติกส์ที่ก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นสังคมที่แข่งขันได้ในระดับโลก เช่นเดียวกับกับประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นที่ตั้งของบริษัทใหญ่และมีชื่อเสียงของภูมิภาคด้านขนส่งและโลจิสติกส์ และการเชื่อมต่อของ Corridor ระหว่างภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศ มีแนวปฏิบัติที่ดีในการเชื่อมต่อของ Corridor ระหว่างภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศ และแนวคิดการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านนอกจากนั้น ประเทศญี่ปุ่นยังเป็นประเทศที่มีแนวปฏิบัติที่ดีที่จะสามารถประยุกต์กับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศไทยได้ โดยเฉพาะการวางกลยุทธ์การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรม Keiretsu Network ซึ่งเป็นนวัตกรรมของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้พัฒนาเป็นเครือข่ายพันธมิตรที่รวมตัวกันทั้งในแนวนอน คือ ระหว่างอุตสาหกรรม และแนวดิ่ง คือ การซื้อขาย ทำให้สามารถจัดหารับช่วงการผลิตสินค้าให้กันและกัน โดยมีธนาคารหลักเป็นศูนย์กลางแหล่งการเงิน และกลุ่มบริษัทที่มีเครือข่ายที่แน่นแฟ้นเปรียบเสมือนเป็นสถาบันเดียวกัน

## ข.1.2 การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ การเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล

การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ครั้งนี้ประกอบด้วย (i) การพินิจงาน ณ บริษัท Mitsui & Co., Ltd. ซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจแบบครบวงจร รวมถึงการให้บริการโลจิสติกส์ (ii) การศึกษาเยี่ยมชมบริษัท Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd. ด้านพื้นที่ปฏิบัติงานและคลังสินค้า (iii) การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์เมืองโอไดบะ (Odaiba) ซึ่งเป็นเมืองที่เกิดจากการถมทะเลในอ่าวโตเกียว และ (iv) การศึกษาสำรวจโครงข่ายการเดินทางในกรุงโตเกียวและการเชื่อมต่อ โดยสาระสำคัญจากการสำรวจสามารถสรุปได้ดังนี้

### ข.1.2.1 การพินิจงาน ณ บริษัท Mitsui & Co., Ltd.

บริษัท Mitsui & Co., Ltd. (รูปที่ ข-3) ก่อตั้งปี พ.ศ. 2490 โดยเริ่มจากการทำธุรกิจในการจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการที่จำเป็นทั่วโลก ทำให้เกิดการเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก เกิดการพัฒนาธุรกิจ โดยเฉพาะด้านธุรกิจเทคโนโลยี รวมทั้งการพัฒนาแนวคิดในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างคุณค่าใหม่อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเติบโตร่วมกับสังคมในยุคเศรษฐกิจโลกที่กำลังขยายตัวและเปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ รวมทั้งข้อมูลลูกค้า คู่ค้า และธุรกิจทั่วโลกเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่และบริการสำหรับคู่ค้าและลูกค้าในทุกประเทศและภูมิภาค



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ข-3 การพินิจงาน ณ บริษัท Mitsui & Co., Ltd.

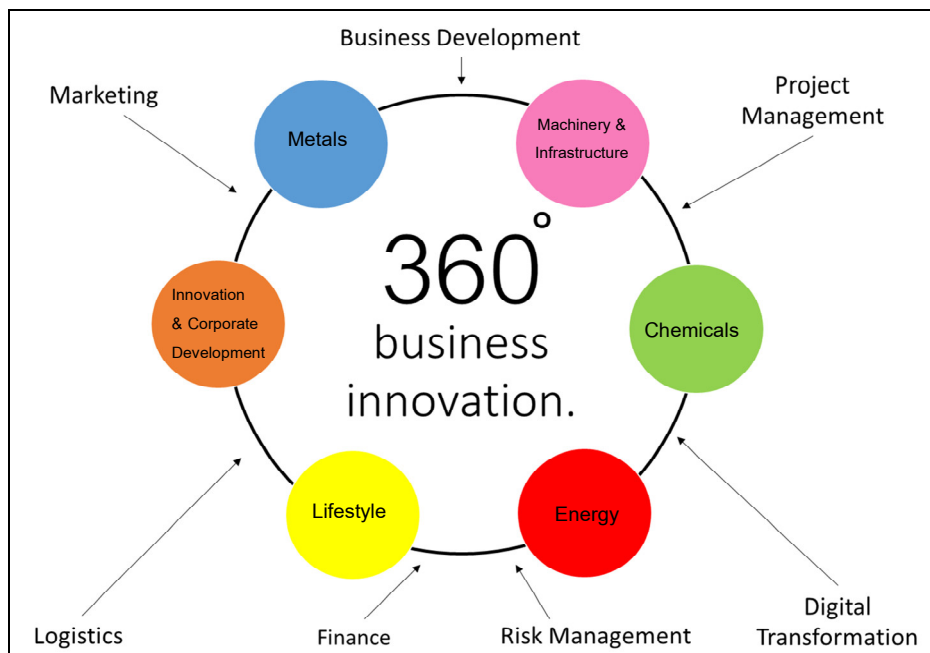
บริษัท Mitsui & Co., Ltd. มีสำนักงานใหญ่และสำนักงานในต่างประเทศ 139 แห่ง (66 ประเทศ) โดยมีจำนวนบุคลากรมากกว่า 40,000 คน

บริษัท Mitsui & Co., Ltd. ดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ (โดยล่าสุดกำลังจะตั้งสำนักงานใหม่ที่ไต้หวัน) โดย Value Creation ในการสร้างมูลค่าเพิ่มภายใต้แนวคิด “360 องศา Business Innovation” (รูปที่ ข-4) ประกอบด้วย

- **ด้านการตลาด** คือ การใช้ความเชี่ยวชาญด้านการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างตลาดใหม่โดยอาศัยความสามารถในการขายที่ได้รับการพัฒนาขึ้นจากประสบการณ์ โดยสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจและระบบกฎหมายต่างๆ ทั่วโลก



- **การพัฒนาธุรกิจ** คือ การพัฒนารูปแบบธุรกิจและโครงการใหม่ๆ ผ่านการแสวงหาโอกาสใหม่ๆ การบริหารโครงการที่มีประสิทธิภาพและการใช้ประโยชน์จากข้อได้เปรียบในการที่มีเครือข่ายธุรกิจครอบคลุมทั่วโลก
- **การบริหารโครงการ** คือ การปลูกฝังและพัฒนาโครงการ โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ เช่น บุคลากรกองทุนข้อมูลและเครือข่าย การแบ่งปันทรัพยากรและความสามารถในการจัดการของทุกบริษัทในกลุ่มของธุรกิจ ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง
- **Logistics** คือ การให้บริการระบบโลจิสติกส์ เพื่อตอบสนองความต้องการที่หลากหลายทั้งด้านการขนส่งและประหยัดค่าใช้จ่าย
- **Finance** คือ การเสนอและให้คำแนะนำเกี่ยวกับหน้าที่ทางการเงินต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการขยายธุรกิจและการส่งเสริมธุรกิจจากการจัดซื้อจัดจ้างและการจัดโครงสร้างทางการเงินเพื่อการค้าการเงิน
- **Risk Management** คือ การเสนอแนวทางการลดความเสี่ยงและควบคุม เช่น มาตรการป้องกันความเสี่ยงและระบบการประกันต่างๆ
- **Digital Transformation** คือ การปฏิบัติงานเพื่อสร้างยุคใหม่ของธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการและปฏิวัติรูปแบบของบริษัท



ที่มา: <https://www.mitsui.com/jp/en/company/business/index.html>

รูปที่ ช-4 การดำเนินธุรกิจ Mitsui & Co., Ltd.

การที่ Mitsui & Co., Ltd. (ตารางที่ ช-1) เป็นกลุ่มบริษัทที่มีความเข้มแข็งในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งสามารถเพิ่มมูลค่าในการดำเนินธุรกิจได้เป็นอย่างดีนั้น เนื่องจาก Mitsui & Co., Ltd. มีลักษณะเป็น Holding Company โดยใช้กลยุทธ์ Keiretsu Network ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกัน โดยบริษัทในเครือมีการแบ่งปันข้อมูลทางการค้าและลูกค้า ครอบคลุมตั้งแต่การขายผลิตภัณฑ์ การขนส่ง และการจัดหาเงินทุนทั่วโลกสถานที่ปฏิบัติงานทั่วโลก โดยดำเนินธุรกิจหลายรูปแบบผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักระหว่างประเทศและโครงการอื่นๆ นอกจากนี้ สิ่งที่ทำให้ Mitsui & Co., Ltd. มีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น คือ การมีกระแสเงินสดที่มีความคล่องตัว เนื่องจากปัจจัยที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งในการดำเนินธุรกิจ คือ การมีปริมาณเงินที่หมุนเวียนในระบบอย่างเพียงพอ

## ตารางที่ ข-1 บริษัทที่ดำเนินธุรกิจ

ลำดับ	ธุรกิจ	บริษัท
1	โลจิสติกส์	Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd.
2	การจัดการทรัพย์สินและการประกันภัย	Mitsui & Co. Asset Management Holdings Ltd.
3	การเช่า	JA Mitsui Leasing, Ltd.
4	การลงทุน	Mitsui & Co. Global Investment Ltd., Mitsui & Co. Principal Investments Ltd.
5	การซื้อขายสินค้า	Mitsui Bussan Commodities Ltd.

ที่มา: Mitsui & Co., Ltd.

### ข.1.2.2 ศึกษาเยี่ยมชมบริษัท Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd. ด้านพื้นที่ปฏิบัติงานและคลังสินค้า

Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd. (MGL) เป็นกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ของ Mitsui & Co., Ltd. โดยมีบริษัทลูกอยู่ในหลายประเทศ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐจีน (ไต้หวัน) สาธารณรัฐประชาชนจีน ประเทศไทย สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐสวิตเซอร์แลนด์ และกลุ่มประเทศอาหรับ โดยมีเครือข่ายอยู่ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทย โดยดำเนินธุรกิจประเภทคลังสินค้า ผู้แทนส่งออกและนำเข้าสินค้า ตัวแทนประกัน การขนส่งสินค้า และสนับสนุนสินค้าทางการตลาด

MGL มีเครือข่ายในประเทศญี่ปุ่น 7 เมือง (ได้แก่ Hyogo, Fukuoka, Toko, Saitama, Kanagawa, Chiba และ Aichi/Nagoya) ภาพรวมของธุรกิจ MGL ประกอบด้วย (i) ศูนย์กระจายสินค้า (ด้านคลังสินค้า) (ii) การจัดการการกระจายสินค้า การขนส่งสินค้า และการบรรจุ โดย MGL ได้ร่วมมือกับหุ้นส่วนภายนอกเพื่อขยายโครงข่ายการขนส่ง เช่น ธุรกิจประเภทอุปโภค ธุรกิจเรซิน ธุรกิจด้านดิจิทัล ธุรกิจโลจิสติกส์ประเภท 3PL และธุรกิจด้านการแพทย์ เป็นต้น โดยแต่ละธุรกิจประกอบด้วย

#### ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้า (IT)

- วิเคราะห์ KPI
- ระบบการจัดการคลังสินค้า
- การควบคุมดูแลอุปกรณ์

#### ธุรกิจศูนย์กระจายสินค้า (การบริการอิเล็กทรอนิกส์ออนไลน์)

- เป็นศูนย์กลางการติดต่อ
- ถ่ายภาพ ซ่อมแซม และอัปโหลดข้อมูล
- การแก้ไขเว็บไซต์

#### ธุรกิจโลจิสติกส์ (การบริการเพิ่มมูลค่า)

- ประกันภัย
- การเช่า
- อสังหาริมทรัพย์
- การบริการลูกค้า

นอกจากนี้ ในการให้บริการขนส่งสินค้านั้น MGL เน้นการขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสูง (เพื่อที่จะได้รับค่าตอบแทนสูง) โดยให้ความมั่นใจแก่ลูกค้าในเรื่องความปลอดภัยของตัวสินค้า และการขนส่งสินค้าที่ตรงเวลาตามความต้องการของลูกค้ากำหนด

หลังจากการเข้าพบและประชุมหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแล้ว จึงได้เยี่ยมชมพื้นที่ปฏิบัติการคลังสินค้า (รูปที่ ข-5)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ข-5 พื้นที่ปฏิบัติงานและคลังสินค้า ณ บริษัท Mitsui & Co. Global Logistics, Ltd.

#### ข.1.2.3 การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์เมืองโอไดบะ (Odaiba) ซึ่งเป็นเมืองที่เกิดจากการถมทะเลในอ่าวโตเกียว

เมืองโอไดบะสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2396 เป็นชื่อของเกาะเล็กๆ ที่มีการถมขึ้นที่หน้าอ่าวโตเกียว ด้วยดินและขยะหลายล้านตัน ตั้งแต่โบราณกาลนับร้อยปีในเขตโคโต (Koto) และเขตชินะงะวะ (Shinagawa) (เขตปกครองพิเศษของกรุงโตเกียว) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นเสมือนป้อมยามกลางทะเลหน่านครโตเกียว ป้องกันการโจมตีของศัตรูที่จะยกทัพมาทางเรือในอดีต ต่อมากลายเป็นเกาะที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์อะไร จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2533 จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาให้เป็นแหล่งธุรกิจและแหล่งพักผ่อนหย่อนใจแห่งใหม่สำหรับชาวญี่ปุ่น จึงได้มีการทุ่มเทงบประมาณเพื่อพัฒนา

อย่างไรก็ตาม ช่วงแรกของการพัฒนายังไม่ประสบความสำเร็จ ส่งผลให้ผู้ลงทุนต้องล้มละลายเป็นจำนวนมาก แต่ทางการของกรุงโตเกียวก็ไม่ย่อท้อเดินหน้าทำการวางแผน ออกแบบ และพัฒนาต่อเนื่อง เมื่อเข้าสู่คริสต์ศตวรรษที่ 20 โอไดบะได้กลายเป็นเกาะรวมศูนย์กลางความบันเทิงของเมืองโตเกียว เป็นย่านการค้า ย่านพักอาศัย และนันทนาการที่ใหญ่โตแห่งหนึ่ง โดย Land Mark ของโอไดบะที่เป็นที่รู้จัก คือ สะพานสายรุ้ง (Rainbow Bridge) เป็นสะพานที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อเชื่อมระหว่างเมืองโอไดบะกับโตเกียว เป็นสะพานสองชั้นที่กลายเป็นสัญลักษณ์ที่โดดเด่นเหนืออ่าวโตเกียว โดยเฉพาะในยามค่ำคืน สะพานแห่งนี้จะมีความสวยงามมากเป็นพิเศษ และมีรูปปั้นเทพีเสรีภาพจำลองที่สร้างในประเทศฝรั่งเศสเช่นเดียวกับของสหรัฐอเมริกา โดยเป็นจุดชมวิวที่สามารถมองเห็นทิวทัศน์ได้สวยงามอีกจุดหนึ่ง และห้างอควา ซิตี้ โอไดบะ (Aqua City Odaiba) ซึ่งเป็นศูนย์การค้าแห่งใหม่ที่ผสมผสานรสนิยมที่แตกต่างของชิบูย่า (Shibuya) กินซ่า (Ginza) และอะกิฮาบาระ (Akihabara) (รูปที่ ข-6)



ที่มา: ทิปรีกษา

#### รูปที่ ช-6 เมืองโอไดบะ

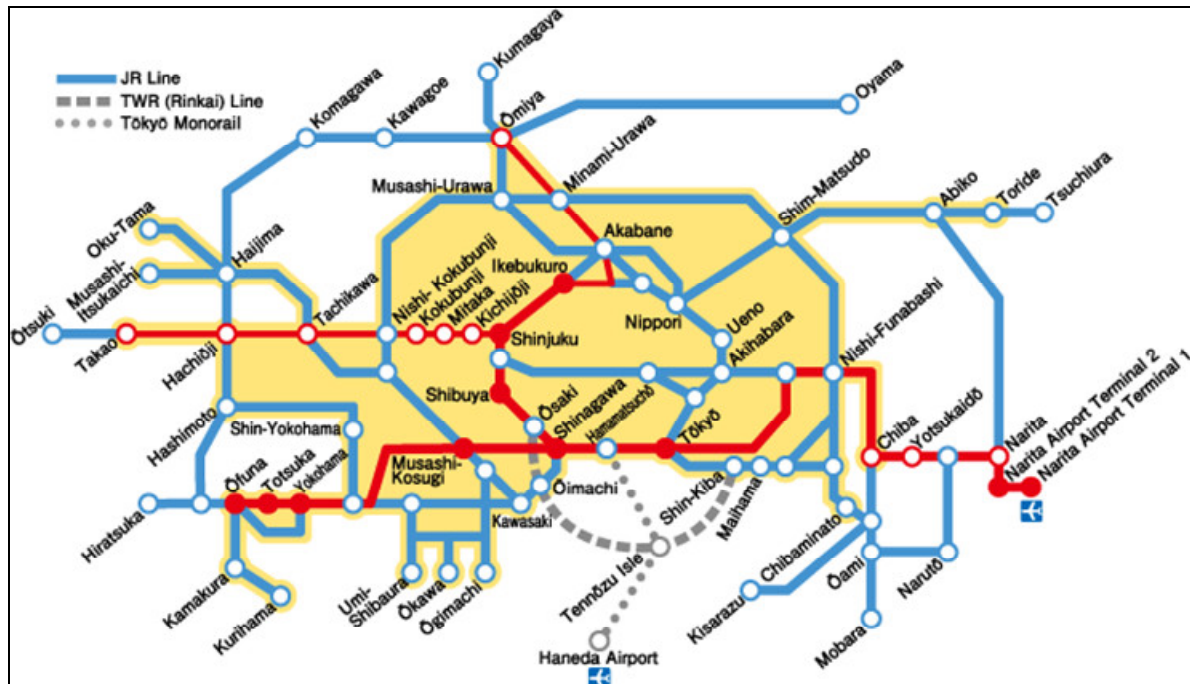
##### ช.1.2.4 การศึกษาสำรวจโครงข่ายการเดินทางในกรุงโตเกียวและการเชื่อมต่อ

หลังจากการฟื้นฟูสมัยเมจิและการสร้างเครือข่ายทางรถไฟแห่งชาติ กิจกรรมท่องเที่ยวกลายเป็นโอกาสแห่งธุรกิจมากขึ้น สำหรับประชาชนในประเทศญี่ปุ่นและผู้มาเยือนจากต่างประเทศ ปัจจุบันรัฐบาลญี่ปุ่นต้องการกระตุ้นเศรษฐกิจภาคการท่องเที่ยว โดยทางการญี่ปุ่นได้ดำเนินมาตรการยกเว้นวีซ่าท่องเที่ยวให้กับประเทศเป้าหมาย รวมถึงประเทศไทย ทำให้กระแสการเดินทางไปท่องเที่ยวญี่ปุ่นยังได้รับความนิยมในหมู่คนไทยอย่างต่อเนื่อง โดยมีแรงหนุนสำคัญๆ ทั้งจากมาตรการยกเว้นวีซ่าท่องเที่ยวที่ยังคงมีผลบังคับใช้บวกกับกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและโปรโมชั่นจากรัฐกิจที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำที่ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางท่องเที่ยวที่ญี่ปุ่นมากขึ้นทุกปี

สำหรับกรุงโตเกียวเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศญี่ปุ่น โดยมีประวัติศาสตร์ความเจริญรุ่งเรืองมายาวนานในฐานะเมืองหลวงของญี่ปุ่นมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1603 สมัยที่โทคุงาวะ อิเอะยะสุ สถาปนาตนเองขึ้นเป็นโชกุนและตั้งชื่อเมืองหลวงว่าเอโดะ ในปัจจุบันด้วยจำนวนประชากรราว 13 ล้านคน ทำให้โตเกียวเป็นจังหวัดใหญ่ที่สุดของประเทศญี่ปุ่น และยังเป็นมหานครที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก กรุงโตเกียวเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมต่างๆ ในญี่ปุ่น ทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจ และวัฒนธรรม

นอกจากนี้ กรุงโตเกียวยังมีสถานที่หลากหลายสำหรับธุรกิจท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นวัดและสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ แหล่งช้อปปิ้งต่างๆ สำหรับผู้ที่รักธรรมชาติ โตเกียวมีสวนสาธารณะ “อุเอะโนะ” ซึ่งเป็นสวนสาธารณะที่เก่าแก่ที่นักท่องเที่ยวและชาวญี่ปุ่นนิยมมาพักผ่อน กรุงโตเกียวเป็นเมืองที่มีเครือข่ายรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในโลก จึงทำให้การเดินทางโดยระบบรางเป็นทางเลือกหลักในการเดินทาง (รูปที่ ช-7 และรูปที่ ช-8)





ที่มา: www.wikipedia.org

รูปที่ ซ-7 โครงข่ายการเดินทางโดยรถไฟในกรุงโตเกียว



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ซ-8 ความเป็นเมืองของกรุงโตเกียว

## ข.2 สรุปการศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน

### ข.2.1 ข้อมูลทั่วไป

สาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) มีพื้นที่ 9.5 ล้านตารางกิโลเมตร ประชากรของจีนมีมากเป็นอันดับที่ 1 ของโลก (ประมาณ 1.3 พันล้านคน) มีเมืองหลวงอยู่ที่กรุงปักกิ่ง (Beijing) การปกครองส่วนกลางแบ่งออกเป็น 22 มณฑล 5 เขตปกครองตนเอง (มองโกเลีย (Mongolia) หิงเฉีย (Ningxia) ซินเจียง (Xinjiang) กวางสี (Guangxi) และทิเบต (Tibet)) 4 มหานครที่ขึ้นต่อส่วนกลาง (ปักกิ่ง (Beijing) เซี่ยงไฮ้ (Shanghai) เทียนจิน (Tientsin) และฉงชิ่ง (Chongqing)) และ 2 เขตบริหารพิเศษ (ฮ่องกง (Hong Kong) และมาเก๊า (Macao)) โดยมีพื้นที่ติดต่อกับประเทศต่างๆ โดยรอบ 14 ประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี สหพันธรัฐรัสเซีย มองโกเลีย สาธารณรัฐคาซัคสถาน สาธารณรัฐคีร์กีซ สาธารณรัฐทาจิกิสถาน สาธารณรัฐอิสลามอัฟกานิสถาน สาธารณรัฐอิสลามปากีสถาน สาธารณรัฐอินเดีย สหพันธ์สาธารณรัฐประชาธิปไตยเนปาล ราชอาณาจักรภูฏาน สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ขณะที่ทิศตะวันออกและทิศใต้ติดกับทะเลเหลือง ทะเลจีนตะวันออก และทะเลจีนใต้ ภูมิประเทศส่วนใหญ่ของจีนอยู่ในเขตอบอุ่น ซึ่งมีฤดูกาลที่แตกต่างกันไป ทางทิศตะวันตกส่วนใหญ่เป็นเทือกเขา ทะเลทราย และที่ราบสูง และค่อยๆ ลาดลงทางทิศตะวันออก จากสภาพภูมิประเทศที่ค่อนข้างแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ ส่งผลให้ภูมิอากาศในแต่ละภูมิภาคมีความแตกต่างกัน (รูปที่ ข-9)

ในด้านระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ในจีน ถือว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและความก้าวหน้าของชาติเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศจีนได้กลายเป็นโรงงานอุตสาหกรรมของโลกที่ส่งสินค้ามากมายป้อนให้กับตลาดทั่วโลก ดังนั้น โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของจีนจึงได้รับความใส่ใจจากรัฐบาล เพื่อเตรียมความพร้อมรับมือกับการเติบโตที่ต่อเนื่องและรวดเร็วของเศรษฐกิจของประเทศ

ปัจจุบันรัฐบาลจีนกำลังผลักดันให้เกิดการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ให้ครอบคลุมและตอบสนองต่อการค้ามากขึ้น โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ของจีนได้รับการปรับปรุงอย่างมาก และเพิ่มการลงทุนในการก่อสร้างสาธารณูปโภคทั้งทางด่วนทางรถไฟ และเส้นทางคมนาคมอื่นๆ เพื่อเสริมประสิทธิภาพให้กับธุรกิจในประเทศและเตรียมตัวที่จะก้าวสู่ประเทศมหาอำนาจทางโลจิสติกส์ของโลก โดยมีแผนปรับปรุงระบบโลจิสติกส์โดยรวมในชื่อ “ข้อบังคับแห่งชาติแปดประการ” (Eight State Regulations) แผนนำร่องนี้ได้ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานใหม่ให้ระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของจีน (Supply Chain) โดยมียุทธศาสตร์ One Belt One Road ซึ่งนับเป็นยุทธศาสตร์ต่างประเทศที่สำคัญของจีน เป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างความเชื่อมโยงในภูมิภาคเอเชียและยุโรปตามแนวเส้นทางสายไหมในอดีต (รูปที่ ข-10)

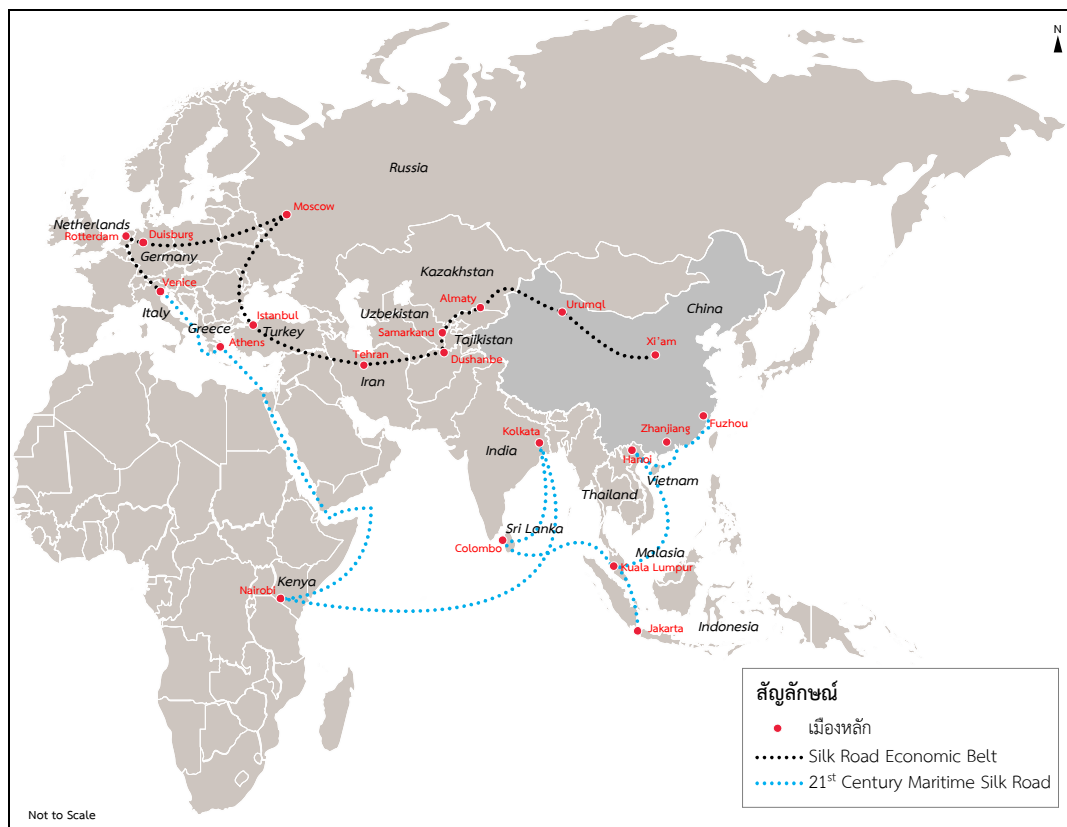
จากการดำเนินแผนการ “Great West Development” ของรัฐบาลกลาง ที่เร่งพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคตอนกลางและภูมิภาคตะวันตกของประเทศ ทิศทางการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนแผ่นดินใหญ่ เริ่มเคลื่อนย้ายสู่จีนตอนในอันเป็นที่ตั้งของภาคกลางและภาคตะวันตกของประเทศ ทำให้การพัฒนาของมณฑลเสฉวน (นครเฉิงตู) และมณฑลฉงชิ่ง ซึ่งเป็นเมืองที่อยู่ในแผนการพัฒนาในพื้นที่ดังกล่าวได้รับการจัดอันดับให้เป็นกลุ่มเมืองระดับที่ 1 ของจีน

ในด้านการค้าและเศรษฐกิจ การค้าระหว่างมณฑลเสฉวน-อาเซียน ปี พ.ศ. 2559 มีมูลค่ารวม 6,963 ล้านเหรียญสหรัฐ ถึงแม้ว่าการส่งออกจากมณฑลเสฉวนไปยังอาเซียนจะหดตัวลงร้อยละ 27.2 แต่การนำเข้าขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.2 ในส่วนของการค้าระหว่างมณฑลฉงชิ่ง-อาเซียน มีมูลค่า 9,820 ล้านเหรียญสหรัฐ เพิ่มขึ้นมากถึงร้อยละ 114.1 จากปีที่ผ่านมา ทำให้อาเซียนกลายเป็นคู่ค้าที่ใหญ่ที่สุดของมณฑลฉงชิ่ง ขณะเดียวกัน การใช้เส้นทางขนส่งสินค้าทางบกบนถนนสายฉงชิ่ง-อาเซียน จึงเป็นทางเลือกที่น่าสนใจของผู้ประกอบการไทย ในการส่งออกสินค้าประเภทผลไม้ ข้าว ยางพารา ผลิตภัณฑ์สปา รวมถึง สินค้าเกษตรแปรรูป เพื่อให้ชาวเมืองฉงชิ่งและชาวเมืองบริเวณใกล้เคียงรู้จักประเทศไทยมากขึ้น โดยผ่านการบริโภคสินค้าคุณภาพของไทย



ที่มา: www.wikipedia.org

รูปที่ ซ-9 แผนที่สาธารณรัฐประชาชนจีน



ที่มา: ปรับปรุงจาก McKinsey and Company

รูปที่ ซ-10 เส้นทาง One Belt One Road

## ข.2.2 การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ การเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทานที่สำคัญในระดับมาตรฐานสากล

การศึกษาสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน ณ สาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์ของการสำรวจ คือ เพื่อให้เข้าใจแนวปฏิบัติที่ดีในการพัฒนา Economic Corridor ระหว่างประเทศในกลุ่ม Asian+3 ตลอดจนแนวทางการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับโซ่อุปทาน และบทบาทของภาครัฐและองค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยเฉพาะนครเฉิงตูและมหานครฉงชิ่ง ในการสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม จนสามารถสรุปแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สามารถประยุกต์กับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการสร้างมูลค่าเพิ่มของผู้ประกอบการในประเทศไทยได้ตามวัตถุประสงค์ของโครงการ

การสำรวจพื้นที่ในครั้งนี้ประกอบด้วย (i) การพินิจงาน ณ Sichuan Provincial Development and Reform Commission (นครเฉิงตู) (ii) การเยี่ยมชม China (Sichuan) Pilot Free Trade Zone Chengdu Qingbaijiang Railway Port Area (นครเฉิงตู) และ (iii) การสำรวจเส้นทางคมนาคม รถไฟความเร็วสูง นครเฉิงตู - มหานครฉงชิ่ง และ (iv) การสำรวจเส้นทางคมนาคมในมหานครฉงชิ่ง โดยสรุปสาระสำคัญการสำรวจพื้นที่ยุทธศาสตร์ฯ ได้ดังนี้

### ข.2.2.1 การพินิจงาน ณ Sichuan Provincial Development and Reform Commission

Sichuan Provincial Development and Reform Commission (รูปที่ ข-11) เป็นหน่วยงานของรัฐบาลมณฑลเสฉวนที่มีอำนาจหน้าที่คล้ายคลึงกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ของไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการวางแผน และจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ โดยได้แลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้านต่างๆ สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- การวางแผนพัฒนาเมืองต้องสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลกลาง แต่หากเป็นแผนงานโครงการภายในมณฑลเสฉวนสามารถวางแผนดำเนินการได้เอง โดยแผนที่จัดทำขึ้นจะมีการพิจารณาทบทวนทุก 5 ปี
- การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมือง จะคำนึงถึงประชาชนเป็นหลักและรัฐบาลไม่ได้หวังผลกำไร (รัฐบาลเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร) โดยอัตราค่าโดยสารจะกำหนดราคาตามกำลังความสามารถในการจ่ายของประชาชน
- การวางแผนพัฒานครเฉิงตูให้เป็นเมืองต้นแบบด้านโลจิสติกส์ของจีน ปัจจุบันรัฐบาลพยายามลดต้นทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นทางน้ำและทางราง และมีการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์เพื่อการเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคและของโลก ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
- การพัฒนาโครงการต่างๆ ในมณฑล จะใช้หลักธรรมาภิบาลในการบริหารโครงการ โดยแบ่งหน้าที่ดังนี้
  - รัฐบาลกลาง/รัฐบาลมณฑล เป็นผู้วางแผนและกำหนดนโยบาย
  - รัฐวิสาหกิจเป็นผู้ก่อสร้างและกำกับดูแล
  - เอกชนเป็นผู้ดำเนินงาน
  - ในส่วนของการติดตามและประเมินผลโครงการต่างๆ ของรัฐบาล จะพิจารณาจากผลงาน (Output) เป็นหลัก
- ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา มีดังนี้
  - เงินทุน เนื่องจากต้องใช้งบประมาณอุดหนุนจากรัฐบาลกลาง
  - การใช้ที่ดิน เนื่องจากนโยบายและแผนยุทธศาสตร์ต่างๆ ของรัฐบาล ทำให้เมืองเฉิงตูมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงต้องมีการพิจารณาเรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับการทิศทางการพัฒนาเมือง





ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ข-11 พินิจงาน ณ Sichuan Provincial Development and Reform Commission

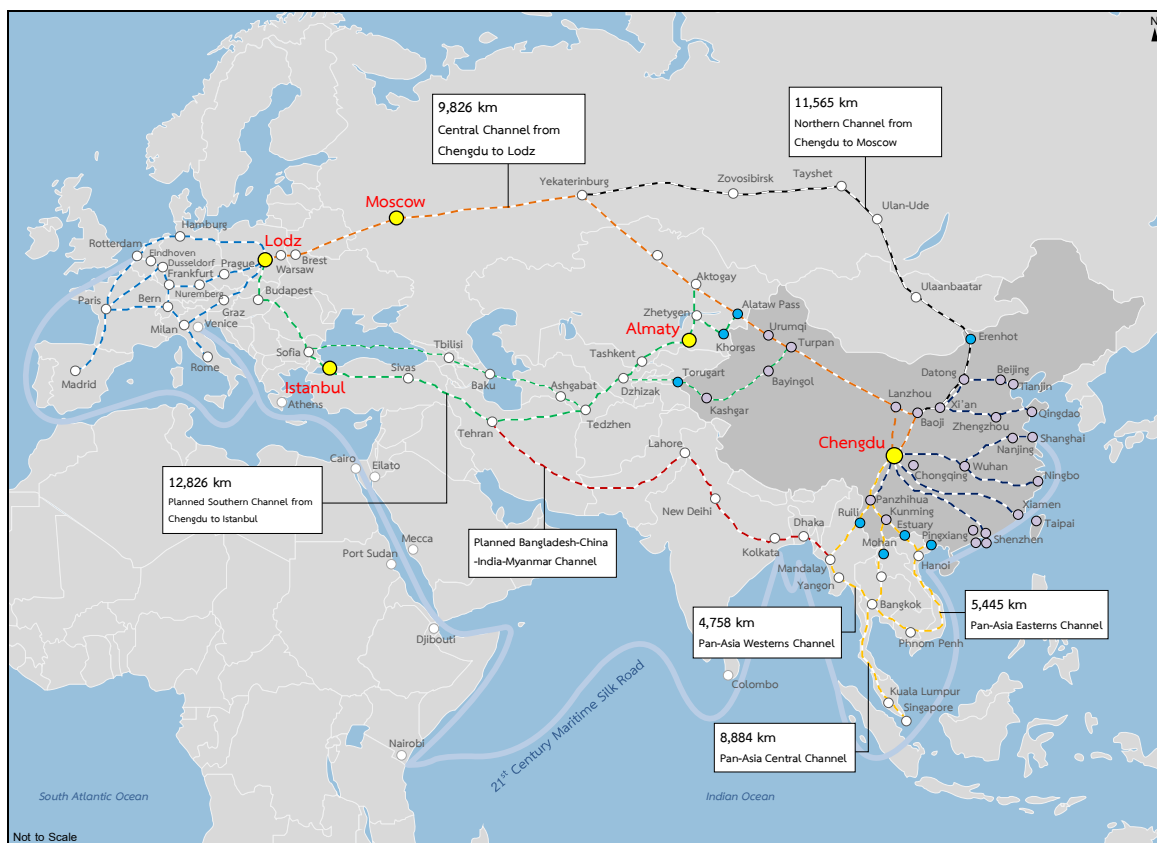
#### ข.2.2.2 การเยี่ยมชม China (Sichuan) Pilot Free Trade Zone Chengdu Qingbaijiang Railway Port Area

China (Sichuan) Pilot Free Trade Zone Chengdu Qingbaijiang Railway Port Area เป็นสถานที่พินิจงานของโครงการนำร่องเขตปลอดอากร (Free Trade Zone) และการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ทางรางและศูนย์พักและกระจายสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคตะวันตกของจีน (รูปที่ ข-12 และ รูปที่ ข-13)

โครงการรถไฟของจีนในปัจจุบัน แสดงถึงศักยภาพของจีนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากระหว่างที่โครงการรถไฟดำเนินการก่อสร้าง ช่วยให้อัตราการจ้างงานในประเทศเพิ่มขึ้น เมื่อโครงการแล้วเสร็จ ยังช่วยให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและแรงงานภายในประเทศมีประสิทธิภาพขึ้นด้วย เมื่อต้นทุนในการเดินทางและขนส่งราคาถูกลง การค้าภายในประเทศจึงขยายตัว และส่งผลดีต่ออัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

จากความสามารถในการพัฒนารถไฟภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพของจีน เมื่อระบบการคมนาคมแบบรางมีประสิทธิภาพมากขึ้น ทำให้จีนมีบทบาทเป็นผู้นำในด้านการพัฒนาเครือข่ายเศรษฐกิจระหว่างประเทศในโลก การช่วยสร้างทางรถไฟให้แก่ต่างชาติเป็นเครื่องมือทางการทูตในการสานสัมพันธ์กับต่างชาติ และใช้เป็นข้อเสนอเพื่อแลกเปลี่ยนกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของจีน

ปัจจุบันเส้นทางโลจิสติกส์ระบบรางสายนครเฉิงตูสู่ยุโรปกำลังเดินทางพัฒนาอย่างเต็มที่ ทั้งในด้านเทคโนโลยีและการบริการสามารถขนส่งรวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งผลดีโดยตรงต่อประเทศที่เป็นสถานีทางผ่านของโลจิสติกส์สายดังกล่าว อาทิ สาธารณรัฐคาซัคสถาน สหพันธรัฐรัสเซีย และสาธารณรัฐเบลารุส ที่สามารถก่อตั้งศูนย์พักและกระจายสินค้า ซึ่งเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นภาคธุรกิจโลจิสติกส์ให้เกิดการพัฒนาอย่างรอบด้าน



ที่มา: ปรับปรุงจาก www.chinadaily.com

รูปที่ ช-12 แผนยุทธศาสตร์ของจีน ในการให้นครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางราง



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ช-13 การเยี่ยมชม ณ China (Sichuan) Pilot Free Trade Zone  
Chengdu Qingbaijiang Railway Port Area



### ซ.2.2.3 การสำรวจเส้นทางคมนาคม รถไฟความเร็วสูง นครเฉิงตู - มหานครฉงชิ่ง

คณะผู้แทน สศช. และที่ปรึกษาได้เดินทางจากนครเฉิงตูไปยังมหานครฉงชิ่ง โดยรถไฟความเร็วสูง (China Railway High-speed) ในเส้นทางดังกล่าว ซึ่งการเดินทางในครั้งนี้เป็นการทดลองใช้รถไฟความเร็วสูง เพื่อทราบถึงความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านระบบราง (ประมวลผลการสำรวจเส้นทางคมนาคม รถไฟความเร็วสูง นครเฉิงตู - มหานครฉงชิ่ง ดังรูปที่ ซ-14)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ซ-14 ประมวลภาพเส้นทางคมนาคม รถไฟความเร็วสูง นครเฉิงตู - มหานครฉงชิ่ง

### ซ.2.2.4 การสำรวจเส้นทางคมนาคมในมหานครฉงชิ่ง

จากนโยบาย Great West Development ของรัฐบาลกลาง ทำให้มหานครฉงชิ่งเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดดภายในไม่กี่ปี และจากที่เคยเป็นเมืองที่อยู่ภายใต้การปกครองของมณฑลเสฉวน กลายเป็น 1 ใน 4 มหานครที่ขึ้นตรงกับรัฐบาลกลาง

ในด้านคมนาคม มหานครฉงชิ่งเป็นเมืองที่มีการคมนาคมหลากหลายรูปแบบ ได้แก่ ทางบก (ถนนและราง) ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งภายในเมืองระบบขนส่งสาธารณะระบบราง มีทั้ง Monorail (รถไฟฟ้ามหานคร) และ Subway (รถไฟฟ้ามหานคร) และมีเส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานสู่ท่าอากาศยานและได้พัฒนาเครือข่ายคมนาคมทางบกให้สามารถเชื่อมโยงกับเมืองหลวงของมณฑลซางเคียงได้ภายในเวลา 8 ชั่วโมง และเดินทางจากใจกลางเมืองไปยังอำเภอต่างๆ ในมหานครได้ภายในเวลา 4 ชั่วโมง

เนื่องจากสภาพภูมิประเทศของมหานครฉงชิ่งล้อมรอบไปด้วยภูเขา การก่อสร้างถนนหรือรางรถไฟเพื่อเดินทางไปยังพื้นที่ที่ผ่านภูเขา จึงใช้การเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขา ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสูง แต่เป็นการย่นระยะเวลาในการเดินทางให้รวดเร็วยิ่งขึ้น นับว่าเป็นการบริหารจัดการด้านการขนส่งที่ดี

นอกเหนือจากการเพิ่มเส้นทางทางบกเพื่อเชื่อมโยงและรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคตะวันตกแล้ว มหานครฉงชิ่ง ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางแห่งการขนส่งทางน้ำ เพราะเป็นเมืองที่มีท่าเรือที่สำคัญของแม่น้ำแยงซีเกียงตอนบน และเป็นจุดรวมท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในจีนตะวันตก โดยท่าเรือหลักเป็นท่าเรือที่เชื่อมการขนส่งทางเรือกับมหานครเซี่ยงไฮ้ ผ่านแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งสามารถช่วยผลักดันการขนส่งสินค้าทางน้ำให้สะดวกมากยิ่งขึ้น ท่าเรือของมหานครฉงชิ่งมีดังนี้ ท่าเรือเฉาเทียนเหมิน (Chaotianmen Port) ท่าเรือวานโจว (Wanzhou Port) ท่าเรือหลงโถว (Longtuo Port) ท่าเรือกว๋อหยวน (Guoyuan Port) และท่าเรือฝูหลิง (Fuling Port)

ในส่วนของการขนส่งทางอากาศ รัฐบาลจีนมีแผนพัฒนามหานครฉงชิ่งให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศที่ใหญ่และครบวงจร ในจีนตะวันตก ปัจจุบันมหานครฉงชิ่งมีท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติเจียงเป่ย์ (Jiangbei International Airport) ท่าอากาศยานวานโจว (Wanzhou Airport) และท่าอากาศยานเฉียนเจียง (Qianjiang Airport) โดยมีสายการบินตรงทั้งภายในและต่างประเทศกว่า 50 เมือง นอกจากนี้ ยังมีท่าอากาศยานอีก 2 แห่ง ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่หลง (Wanzhou Airport) และท่าอากาศยานอูชาน (Auchan Airport)

(ประมวลภาพการสำรวจเส้นทางคมนาคมในมหานครฉงชิ่ง ดังรูปที่ ข-15)

จากการสำรวจพื้นที่ในครั้งนี้ ทำให้เจ้าหน้าที่ สศช. ทราบถึงการปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาระดับภูมิภาค ทั้งด้านกระบวนการ โลจิสติกส์ สภาพระบบจุดเชื่อมต่อโครงข่ายการค้าที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีน (นครเฉิงตู และมหานครฉงชิ่ง) ซึ่งสามารถนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์ และนโยบายด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มและการอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับการปรับตัวของผู้ประกอบการภาคเอกชน เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ ข-15 ประมวลภาพเส้นทางคมนาคมในมหานครฉงชิ่ง