



## การขนส่งทางบกแข่งหน้าการขนส่งทางทะเล สะท้อนรูปแบบการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป

ข้อเท็จจริงสำคัญที่ถูกรับรู้ในวันนี้ คือ เมื่อวันที่ 8-9 สิงหาคม 2569 ศุลกากรแห่งชาติจีน ได้ตรวจปล่อยสินค้าทางบก จำนวน 504 ตู้ แบ่งเป็นสินค้าจากไทย 249 ตู้ และเวียดนาม 255 ตู้ ขณะที่ในช่วงเวลาเดียวกัน ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลและเข้าถึงท่าเรืออยู่ที่ประมาณ 400 ตู้ กล่าวคือ ปริมาณสินค้าที่ผ่านการขนส่งทางบกในวันเดียวสูงกว่าการขนส่งทางทะเลเป็นครั้งแรกถึง 25%

นี่ไม่ใช่จุดเริ่มต้นของแนวโน้มดังกล่าว แต่เป็นจุดยืนยันถึงการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทาน จากรูปแบบ “ท่าเรือขนส่งทางทะเล + ตลาดค้าส่งตามแนวชายฝั่ง” ไปสู่ “จุดเชื่อมต่อการขนส่งทางบก + การกระจายสินค้าในระดับภูมิภาค”

การเปลี่ยนแปลงที่แท้จริงคือ รูปแบบการตัดสินใจจัดซื้อแบบเดิมเริ่มไม่สามารถใช้ได้อีกต่อไป เบื้องหลังการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว เกิดจากการเปลี่ยนแปลงเชิงลึก 3 ด้านที่เกิดขึ้นพร้อมกัน ได้แก่

- 1) โครงสร้างแหล่งผลิต ซึ่งเวียดนามมีสัดส่วน 50.6% แข่งหน้าไทยที่ 49.4%
- 2) โครงสร้างเส้นทางการขนส่ง ซึ่งด่านโมฮานมี 311 ตู้ มากกว่าท่าเรือหนานซา 272 ตู้ และด่านไห่ยวอ์กวน 194 ตู้
- 3) มาตรการกำหนดราคา ซึ่งเจ้าของสินค้าหันมากำหนดราคาโดยพิจารณาจากการผสมผสานระหว่างแหล่งผลิตกับเส้นทางการขนส่ง แทนที่จะกำหนดราคาโดยอ้างอิงจากด่านเพียงอย่างเดียว

### การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ที่สุดของตลาดในวันนี้คืออะไร?

สิ่งที่เปลี่ยนแปลง ไม่ใช่ “จำนวน 972 ตู้ที่มีปริมาณมาก” ไม่ใช่ “เวียดนามแข่งหน้าไทย” และไม่ใช่ “ด่านโมฮานแข่งหน้าด่านท่าเรือหนานซา” เพราะสิ่งเหล่านี้เป็นเพียงเป็นเพียงสิ่งที่ปรากฏให้เห็นภายนอกเท่านั้น การเปลี่ยนแปลงที่แท้จริง คือ รูปแบบการตัดสินใจจัดซื้อแบบเดิมเริ่มไม่สามารถใช้ได้อีกต่อไป

#### การตัดสินใจที่ 1: การเลือกแหล่งผลิต

ในอดีตการตัดสินใจจัดซื้อคือ “จะเลือกทุเรียนจากไทยหรือเวียดนาม” แต่ปัจจุบัน แหล่งผลิตถูกนำมาจัดเป็นโครงสร้างแบบผสม ได้แก่

- ทุเรียนหอมทองจากไทย - สินค้าระดับพรีเมียมและมีคุณภาพสม่ำเสมอ
- ทุเรียนหอมทองจากเวียดนาม - สินค้าระดับกลางสำหรับการเติมสินค้าอย่างรวดเร็ว
- ทุเรียนก้านยาวจากเวียดนาม - สินค้าระดับราคากลางสำหรับการจำหน่ายในปริมาณมาก
- ทุเรียนมุขังคิงจากมาเลเซีย - สินค้าแข่งด้วยไนโตรเจนเหลวในระบบเฉพาะ

กล่าวคือ โครงสร้างสินค้าทั้ง 4 ระดับสามารถมีอยู่พร้อมกันในตลาด

#### การตัดสินใจที่ 2: การเลือกเส้นทางขนส่ง

ในอดีตการตัดสินใจเลือกเส้นทางการขนส่ง คือ “ใช้การขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือหนานซา หรือใช้การขนส่งทางบกผ่านโมฮาน” แต่ปัจจุบันเส้นทางการขนส่งก็กลายเป็นระบบผสมผสานหลายรูปแบบ ได้แก่

- การขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือหนานซา 272 ตู้ คิดเป็น 28%
- การขนส่งทางบกผ่านด่านโมฮาน 311 ตู้ คิดเป็น 32%
- การขนส่งทางบกผ่านด่านไห่ยวอ์กวน 194 ตู้ คิดเป็น 20%
- ด่านผิงเสียง 95 ตู้
- ด่านตงซิง 68 ตู้
- ด่านอื่น ๆ 32 ตู้

รวมเป็น 972 ตู้ จากเส้นทางหรือด่านทั้งหมด 6 ประเภท แต่ละเส้นทางมีความแตกต่างกันในด้านอัตราการสูญเสีย ระยะเวลาการขนส่ง ราคา และเงินทุนที่ต้องใช้หมุนเวียน

### การตัดสินใจที่ 3: การกำหนดราคา

ในอดีตการเสนอราคาจะอยู่ในรูปแบบ เช่น “ทุเรียนหมอนทองไทย ราคา XX หยวนต่อจีน” แต่ปัจจุบันเจ้าของสินค้าหรือผู้ค้ากำหนดราคาโดยพิจารณาจากแหล่งผลิต + เส้นทางขนส่ง เป็นองค์ประกอบร่วมกัน ตัวอย่างเช่น

- ทุเรียนหมอนทองไทยคุณภาพพรีเมียม ขนส่งทางทะเล - 650 หยวน/ลัง
- ทุเรียนหมอนทองเวียดนาม ขนส่งทางบก - 380 หยวน/ลัง
- ทุเรียนก้านยาวเวียดนาม ขนส่งทางบก - 320 หยวน/ลัง

ดังนั้น ในวันเดียวกัน ตลาดสามารถมีระดับราคาหลายช่วง และการใช้ราคามาตรฐานเพียงราคาเดียวจึงไม่สามารถใช้เป็นข้อมูลสำหรับการประกอบการตัดสินใจจัดซื้อได้อีกต่อไป

ข้อสรุปสำคัญ: การเปลี่ยนแปลงของห่วงโซ่อุปทานในวันนี้ไม่ได้อยู่ที่ตัวเลขใดตัวเลขหนึ่งที่ทำให้สถิติสูงขึ้น แต่เป็นการที่รูปแบบการตัดสินใจจัดซื้อทั้งหมดจำเป็นต้องได้รับการออกแบบใหม่ จากการตัดสินใจแบบมิติเดียว ได้แก่ เลือกแหล่งผลิต/ เลือกเส้นทาง/ เลือกราคา ไปสู่การตัดสินใจแบบ 3 มิติ ได้แก่ แหล่งผลิต + เส้นทางขนส่ง + พันธุ์หรือประเภทสินค้า



**เหตุใดการขนส่งทางบกจึงสามารถแข่งหน้าการขนส่งทางทะเลได้?**

#### เหตุผลที่ 1: การเปลี่ยนแปลงของแหล่งผลิต

ในอดีต ทุเรียนที่นำเข้ามากกว่า 70% มาจากประเทศไทย และจำเป็นต้องขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-ท่าเรือหนานซา ซึ่งใช้เวลาประมาณ 5-7 วัน

ปัจจุบัน เวียดนามมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็น 50.6% และในวันที่ 8-9 สิงหาคม 2569 ปริมาณนำเข้าจากเวียดนามแข่งหน้าไทยเป็นครั้งแรก ซึ่งไทยมีสัดส่วน 49.4% ทุเรียนจากเวียดนามสามารถขนส่งทางบกเข้าสู่จีนได้ภายใน 1-2 วัน ผ่านด่านโหยวอี้กวน ตงซิง และโมฮาน ทุเรียนเวียดนามจึงไม่จำเป็นต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเล

#### เหตุผลที่ 2: การเปิดใช้งานรถไฟจีน-ลาว

หลังจากรถไฟจีน-ลาวเปิดให้บริการในปี 2564 ทำให้มณฑลยูนนานเปลี่ยนจากพื้นที่ปลายทางของตลาดผู้บริโภคมาเป็นจุดรับสินค้าในลักษณะ “จุดรับสินค้าล่วงหน้า”

ปัจจุบันทุเรียนจากไทย เวียดนาม และลาวที่ขนส่งทางบกสามารถมารวมกันที่ด่านโมฮาน จากนั้นจึงกระจายต่อไปยังคุนหมิง (14%) เฉิงตู ฉงชิ่ง ฉางซา และเจิ้งโจว เมื่อระบบการรับสินค้าทางบก + การกระจายสินค้าเข้าสู่พื้นที่ตอนในเชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์ เส้นทางเดิมที่เป็นการขนส่งทางทะเล + ท่าเรือ + ตลาดค้าส่งตามแนวชายฝั่ง จึงมีความสำคัญลดลง

### เหตุผลที่ 3: ประสิทธิภาพของการหมุนเวียนเงินทุน

การขนส่งทางบกใช้เวลา 1-2 วัน และมีอัตราการสูญเสียต่ำกว่า 5% ขณะที่การขนส่งทางทะเลใช้เวลา 7-9 วัน และมีอัตราการสูญเสียประมาณ 8-10% ดังนั้น ประสิทธิภาพในการหมุนเวียนเงินทุนของการขนส่งทางบกจึงอยู่ที่ประมาณ 3-5 เท่าของการขนส่งทางทะเล ตัวอย่างเช่น เงินทุนเท่ากัน หากสินค้าทางบกสามารถรับเงินคืนได้ภายใน 5 วัน ขณะที่สินค้าทางทะเลต้องใช้เวลาถึง 15 วัน เงินทุนจำนวนเท่ากันจึงสามารถหมุนเวียนได้ประมาณ 3 รอบ สำหรับการขนส่งทางบก เทียบกับ 1 รอบ สำหรับการขนส่งทางทะเล

### การเปลี่ยนแปลงนี้มีผลต่อผู้ประกอบการอย่างไร

**เจ้าของสินค้า:** ประสิทธิภาพในการหมุนเวียนเงินทุนมีความสำคัญมากกว่ากำไรต่อหนึ่งตู้สินค้า หากมีเงินทุน 1 ล้านหยวน การหมุนเวียนสินค้าทางบก 3 รอบ สามารถสร้างกำไรได้มากกว่าการขนส่งทางทะเล 1 รอบ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องออกแบบแผนการหมุนเวียนเงินทุนใหม่

**ผู้ประกอบการแผงค้าส่ง:** การขนส่งทางบกมีระยะเวลาการขนส่งสั้น จึงช่วยลดความเสี่ยงด้านสินค้าคงคลัง ลดโอกาสเกิดสินค้าชำรุด และเพิ่มความยืดหยุ่นในการเติมสินค้า อย่างไรก็ตาม สินค้าทางบกอาจมีระดับความสุกไม่สม่ำเสมอ ดังนั้น ความสามารถในการควบคุมความเสียหายเมื่อเปิดตู้จึงมีความสำคัญมากกว่าการซื้อในราคาต่ำเพียงอย่างเดียว

**ผู้ประกอบการร้านผลไม้:** สำหรับเมืองตอนใน เช่น เฉิงตู ฉงชิ่ง ฉางชา และอู่ฮั่น การขนส่งทางบกโดยตรงทำให้ความมั่นคงของการจัดหาสินค้าเพิ่มขึ้น ร้านค้าจึงสามารถลดการกักตุนสินค้าและเปลี่ยนเป็นการสั่งซื้อรายสัปดาห์ได้

## **เหตุใดด่านโมฮานจึงสามารถแข่งขันด้านท่าเรือหนานชาได้?**

### เหตุผลที่ 1: การขนส่งทางบกเข้าสู่จุดคุ้มค่านด้านต้นทุนและประสิทธิภาพ

จากข้อมูลเมื่อวันที่ 8-9 สิงหาคม 2569 ด่านโมฮาน มี 311 ตู้ หรือ 32% ขณะที่ด่านท่าเรือหนานชา มี 272 ตู้ หรือ 28% กล่าวคือ ปริมาณสินค้าที่ผ่านด่านขนส่งทางบกแห่งเดียวสามารถสูงกว่าท่าเรือขนส่งทางทะเลแห่งเดียวได้ การขนส่งทางบกใช้เวลา 1-2 วัน และมีอัตราการสูญเสียต่ำกว่า 5% เทียบกับการขนส่งทางทะเลที่ใช้เวลา 5-7 วัน และมีอัตราการสูญเสีย 8-10% เมื่อด่านโมฮานสามารถรองรับสินค้าได้อย่างต่อเนื่องในระดับมากกว่า 300 ตู้ต่อวัน ประสิทธิภาพด้านต้นทุนและการขนส่งก็ได้ข้ามผ่านจุดคุ้มค่าทางเศรษฐกิจแล้ว

### เหตุผลที่ 2: ข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ของมณฑลยูนนาน

ด่านโมฮานตั้งอยู่ทางตอนใต้สุดของมณฑลยูนนาน บริเวณชายแดนจีน-ลาว หลังจากรับสินค้าแล้วสามารถกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้โดยประมาณดังนี้

- โมฮาน → Kunming : 1 วัน
- โมฮาน → Chengdu : 2 วัน
- โมฮาน → Chongqing : 2 วัน
- โมฮาน → Changsha : 2 วัน
- โมฮาน → Jingzhou : 3 วัน

จึงสามารถครอบคลุมพื้นที่ตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางของจีนได้อย่างกว้างขวาง

ในทางกลับกัน หลังจากสินค้าถึงหนานชาแล้ว ยังต้องใช้เวลาอีกประมาณ 1-2 วันในการขนส่งไปยังตลาดค้าส่งเจียงหนานในกวางโจวและจึงกระจายสินค้าไปยังพื้นที่อื่นต่อไป กล่าวคือมีระยะเวลาการขนส่งภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีก 1-2 วัน

### เหตุผลที่ 3: ความสามารถในการรองรับการผ่านพิธีการศุลกากร

ด่านโมฮานและด่านโหย่วอี้กวน ซึ่งเป็นด่านขนส่งทางบก 2 แห่ง รวมกันมีปริมาณ 505 ตู้ หรือ 52% ในวันที่ 8-9 สิงหาคม 2569 ซึ่งสูงกว่าด่านท่าเรือหนานชา ดังนั้น ความสามารถในการรองรับสินค้าของระบบขนส่งทางบกจึงมีข้อได้เปรียบจากการมี 2 ด่าน ทำให้มีความยืดหยุ่นและมีความเสี่ยงจากการพึ่งพาด่านเดียวต่ำกว่า กล่าวคือ หากด่านใดด่านหนึ่งเกิดปัญหา ก็ไม่จำเป็นต้องส่งผลกระทบต่อบริษัททั้งหมด

### สิ่งที่การเปลี่ยนแปลงนี้มีผลต่อผู้ประกอบการอย่างไร

**เจ้าของสินค้า:** การรับสินค้าที่ด่านโมฮานแล้วกระจายต่อไปยังภาคตะวันตกเฉียงใต้และภาคกลางของจีนโดยตรง สามารถลดระยะเวลาการขนส่งภายในประเทศได้ 2-3 วัน และลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ประมาณ 1-2 หยวนต่อจีน ดังนั้น แผนการจัดซื้อควรออกแบบตามด่าน/ช่องทางขนส่ง ไม่ใช่พิจารณาตามตลาดปลายทางเพียงอย่างเดียว

**ผู้ประกอบการตลาดค้าส่ง:** การรับสินค้าที่ด่านโมฮานใช้เวลา 1-2 วัน เทียบกับด่านท่าเรือหนานซาที่ใช้ 7-9 วัน ทำให้การหมุนเวียนเงินทุนเร็วขึ้นประมาณ 5 เท่า อย่างไรก็ตาม ต้องระวังความแตกต่างระหว่าง “จำนวนตู้ตามที่ระบุ” กับ “ปริมาณสินค้าจริง” เช่น ข้อมูลตลาดค้าส่งเกาเป่ย์เตี้ยนระบุ 86 ตู้ แต่เมื่อปรับรวมแล้วมีปริมาณจริงเทียบเท่าเพียง 64.8 ตู้ จึงต้องแยกการบริหารจำนวนตู้กับปริมาณสินค้าคงเหลือจริงออกจากกัน

**เจ้าของร้านผลไม้:** ร้านค้าในพื้นที่ตอนในสามารถลดการกักตุนสินค้า โดยใช้รูปแบบ สั่งซื้อรายสัปดาห์ + ลดระยะเวลาห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งช่วยลดเงินทุนที่ต้องจมอยู่กับสินค้าคงคลังและเพิ่มความสดของสินค้า

### **เหตุใดการจัดโครงสร้างแหล่งผลิตแบบผสมจึงสามารถทดแทนการพึ่งพาแหล่งผลิตเดียว?**

#### เหตุผลที่ 1: ความแตกต่างของระดับความสุกที่สามารถเสริมกันได้

- ทูเรียนหมอนทองเวียดนาม - ขนส่งทางบก 1-2 วัน เก็บเกี่ยวระดับความสุกประมาณ 80-85%
- ทูเรียนก้านยาวเวียดนาม - ขนส่งทางบก 1-2 วัน เก็บเกี่ยวระดับความสุกประมาณ 85-90%
- ทูเรียนมุซังคิงมาเลเซีย - ผลไม้แช่แข็งด้วยไนโตรเจนเหลว ขนส่งทางอากาศ 1 วัน เก็บเกี่ยว

เมื่อสุกเต็มที่ 100% และใช้ในไนโตรเจนเหลวเพื่อรักษาความสด

ดังนั้น ภายในสัปดาห์เดียวกัน ตลาดสามารถได้รับทูเรียนที่มีระดับความสุกแตกต่างกันถึง 4 รูปแบบ

#### เหตุผลที่ 2: ความแตกต่างของระดับราคา ตัวอย่างระดับราคา ได้แก่

- ทูเรียนไทยเกรดพรีเมียม ขนส่งทางทะเล - 650 หยวน/ลัง
- ทูเรียนไทยเกรด A ทั่วไป ขนส่งทางทะเล - 530 หยวน/ลัง
- ทูเรียนหมอนทองเวียดนาม ขนส่งทางบก - 380 หยวน/ลัง
- ทูเรียนก้านยาวเวียดนาม ขนส่งทางบก - 320 หยวน/ลัง
- ทูเรียนมุซังคิงแช่แข็งด้วยไนโตรเจนเหลว - 880 หยวน/ลัง

จึงเกิดระดับราคาที่แตกต่างกัน 5 ช่วง เพื่อตอบสนองลูกค้าที่มีความต้องการแตกต่างกัน เช่น ร้านผลไม้ระดับพรีเมียม ซูเปอร์มาร์เก็ตผลไม้ ร้านค้าทั่วไป และลูกค้าระดับสูง

#### เหตุผลที่ 3: ความแตกต่างของอัตราการสูญเสียที่สามารถเสริมกันได้

การสูญเสียของสินค้าขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เกิดขึ้นก่อนเปิดตู้ โดยมีอัตราประมาณ 8-10% ขณะที่การขนส่งทางบกมีระยะทางสั้นกว่า และความสูญเสียส่วนใหญ่เกิดขึ้นหลังเปิดตู้ โดยอยู่ที่ประมาณ 3-5% ดังนั้น การผสมผสานระหว่างการขนส่งทางทะเล + การขนส่งทางบก สามารถช่วยลดอัตราการสูญเสียโดยรวมจากประมาณ 8% เหลือประมาณ 5%

### สิ่งที่การเปลี่ยนแปลงนี้มีผลต่อผู้ประกอบการอย่างไร

**เจ้าของสินค้า:** การจัดซื้อไม่ควรพิจารณาเพียงราคาต่อหนึ่งตู้ แต่ควรพิจารณาดัชนีต้นทุนรวมและกำไรรวมของ “แหล่งผลิต + เส้นทางขนส่ง + สายพันธุ์/ประเภทสินค้า” ตัวอย่างเช่น

- ทูเรียนไทยพรีเมียม ขนส่งทางทะเล ราคา 650 หยวน/ลัง กำไร 60 หยวน และใช้เวลา 10 วันในการรับชำระเงิน
- ทูเรียนหมอนทองเวียดนาม ขนส่งทางบก ราคา 380 หยวน/ลัง กำไร 30 หยวน และใช้เวลา 5 วัน ในการรับชำระเงิน

แม้ว่าการขนส่งทางบกจะมีกำไรต่อหนึ่งลังเพียง 30 หยวน แต่สามารถหมุนเวียนได้ 2 รอบต่อสัปดาห์ ทำให้มีกำไรรวมต่อสัปดาห์ 60 หยวน ซึ่งใกล้เคียงกับกำไรจากการขนส่งทางทะเล 1 ตู้ที่ใช้เวลา 10 วัน

ผู้ประกอบการตลาดค้าส่ง: ควรจัดสัดส่วนการนำเข้าเป็นทุเรียนไทยระดับพรีเมียม 30% + ทุเรียนหมอนทองเวียดนาม 40% + ทุเรียนก้านยาวเวียดนาม 20% + มูซังคิง 10% ไม่ควรพึ่งพาแหล่งผลิตใดแหล่งผลิตหนึ่งเพียงแห่งเดียว การจัดสัดส่วนหลายพันธุ์มีความสำคัญมากกว่าการเจาะลึกสินค้าชนิดเดียว

เจ้าของร้านผลไม้: ควรแบ่งป้ายราคาออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ทุเรียนไทยพรีเมียม/ ทุเรียนไทยทั่วไป/ ทุเรียนเวียดนามทั่วไป/ ทุเรียนก้านยาว เพื่อให้ลูกค้าสามารถเลือกตามระดับราคาได้เอง และสร้างส่วนต่างกำไรจากระดับราคาที่แตกต่างกันประมาณ 130 หยวน

### การเปลี่ยนแปลงนี้มีความหมายอย่างไรต่อผู้ซื้อ/ผู้นำเข้า?

การตัดสินใจจัดซื้อกำลังเปลี่ยนจาก “การเลือกสินค้าในมิติเดียว” ไปสู่ “การจัดชุดสินค้าใน 3 มิติ”

| มิติ         | รูปแบบการตัดสินใจในอดีต             | รูปแบบการตัดสินใจในปัจจุบัน                                                                                                        |
|--------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| แหล่งผลิต    | เลือกไทยหรือเวียดนาม                | การจัดชุด 4 ระดับ ได้แก่ ทุเรียนไทยพรีเมียม + ทุเรียนไทยทั่วไป + ทุเรียนหมอนทองเวียดนาม + ทุเรียนก้านยาวเวียดนาม + ทุเรียนมูซังคิง |
| เส้นทางขนส่ง | เลือกทางทะเลหรือทางบก               | การจัดชุด 6 ประเภทด้าน/ช่องทาง ได้แก่ ไม่ฮาน + หนานซา + โฮยอ๊กวัน + ผิงเสียง + ตงซิง + ด้านอื่น ๆ                                  |
| ประเภทสินค้า | เน้นสินค้าเพียงชนิดเดียวในปริมาณมาก | การจัดชุด 5 ประเภท ได้แก่ หมอนทอง + ก้านยาว + มูซังคิง + สินค้าแช่แข็งด้วยไนโตรเจนเหลว + อื่น ๆ                                    |

### แนวทางการจัดซื้อที่ควรดำเนินการ

- 1) สำหรับเจ้าของสินค้าจัดทำตารางเสนอราคาแบบ “แหล่งผลิต + เส้นทางขนส่ง + ประเภทสินค้า” และกำหนดราคาของแต่ละตู้โดยพิจารณาจากทั้ง 3 มิติ ไม่ควรกำหนดราคาจากจำนวนตู้เพียงอย่างเดียว
- 2) สำหรับเจ้าของสินค้าให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพในการหมุนเวียนเงินทุนมากกว่ากำไรต่อหนึ่งตู้ เช่น การขนส่งทางบกสามารถหมุนเวียนได้ 2 รอบต่อสัปดาห์ ขณะที่การขนส่งทางทะเลสามารถหมุนเวียนได้ประมาณ 1 รอบต่อสัปดาห์ ดังนั้นกำไรรวมต่อสัปดาห์จึงอาจอยู่ในระดับใกล้เคียงกัน
- 3) สำหรับผู้ประกอบการแพคเกจส่งกำหนดสัดส่วนการจัดซื้อเป็นทุเรียนไทยพรีเมียม 30% + ทุเรียนหมอนทองเวียดนาม 40% + ทุเรียนก้านยาวเวียดนาม 20% + ทุเรียนมูซังคิง 10%
- 4) สำหรับผู้ประกอบการแพคเกจส่งแยกการบริหารจำนวนตู้สินค้าออกจากปริมาณสินค้าคงเหลือจริง โดยเฉพาะกรณีเกาเป้ยเตียน ซึ่งมีจำนวน 86 ตู้ตามข้อมูลที่แจ้ง แต่เมื่อปรับและรวมข้อมูลแล้วเทียบเท่ากับ 64.8 ตู้จริง
- 5) สำหรับผู้ประกอบการร้านผลไม้จัดแสดงป้ายราคาเป็น 4 ระดับ เพื่อให้ผู้บริโภคสามารถเลือกสินค้าและระดับราคาได้ตามความต้องการ

### ประเด็นสำคัญที่ควรติดตามต่อไป

1) **จังหวะการเข้าสู่ตลาดของสินค้า** หากปริมาณการขนส่งทางบกยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง คือ มากกว่า 500 ตู้ต่อวัน ตลาดค้าส่งยังคงเผชิญแรงกดดันด้านราคาและมีแนวโน้มปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตาม หากเกิดการเปลี่ยนแปลงในระยะสั้นของจังหวะการผ่านพิธีการศุลกากรหรือการขนส่ง อาจทำให้ตลาดบางพื้นที่เกิดการฟื้นตัวของราคาเป็นการชั่วคราว

2) **คุณภาพเมื่อเปิดตู้** ในช่วงปลายฤดูผลผลิต ปัจจัยด้านระดับความสุก อาการเนือตาย/พุทาย (dead package/dead pulp) และอัตราการสูญเสีย รวมถึงความแตกต่างของคุณภาพระหว่างสินค้าแต่ละแหล่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดราคาซื้อขายและผลกำไรที่แท้จริง

3) การแข่งขันระหว่างแหล่งผลิต ควรติดตามว่าส่วนแบ่งตลาดของเวียดนามจะสามารถรักษาระดับที่มากกว่า 50% ได้อย่างต่อเนื่องหรือไม่ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านคุณภาพและราคาของทุเรียนไทย ซึ่งจะเป็นตัวแปรสำคัญต่อโครงสร้างการจัดซื้อของผู้ประกอบการ

4) การแข่งขันระหว่างเส้นทางขนส่ง หลังจากด่านโมฮานมีสัดส่วนมากกว่า 32% ความเสี่ยงจากการกระจุกตัวของการขนส่งผ่านด่านเดียวยังเพิ่มขึ้น กล่าวคือ หากเกิดปัญหาที่ด่านใดด่านหนึ่งเพียงแห่งเดียว อาจส่งผลกระทบต่อระบบการจัดหาสินค้าโดยรวมมากกว่า 30%

\*\*\*\*\*

แปลและเรียบเรียงโดย สปช.ปักกิ่ง

แหล่งที่มา: <https://mp.weixin.qq.com/s/7L7JfWmCqGCseC1rqNC-wA>



[www.opsmoac.go.th/beijing](http://www.opsmoac.go.th/beijing)



[www.facebook.com/moac.beijing](https://www.facebook.com/moac.beijing)