



กล้วยลาวขนส่งตรงถึงนครฉงชิ่งผ่านระบบ "ตู้เดียวถึงปลายทาง" แต่ละ 2,000 ตู้ เดินทางสู่การให้บริการประจำ

สำนักศุลกากรนครฉงชิ่งเปิดเผยเมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2569 ว่า นับตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการนำร่องเมื่อปลายเดือนมกราคม 2569 การนำเข้ากล้วยจาก สปป.ลาว ผ่าน **ระเบียงการค้าเชื่อมทางบกและทางทะเลสายใหม่แห่งภาคตะวันตก (New International Land-Sea Trade Corridor: ILSTC)** ภายใต้รูปแบบการขนส่ง **"ตู้เดียวถึงปลายทาง" (One Container Direct Delivery)** และใช้ระบบ **การตรวจสอบและกักกัน ณ ด่านปลายทาง (Destination Inspection and Quarantine)** ที่นครฉงชิ่ง มีปริมาณสะสมแล้ว **2,000 ตู้** และได้เข้าสู่ระยะการดำเนินงานเป็นประจำ (Regular Operation) อย่างเต็มรูปแบบ

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2569 ขบวนรถไฟจีน-ลาวในเส้นทางระเบียงการค้าเชื่อมทางบกและทางทะเลสายใหม่ ซึ่งบรรทุกกล้วยจาก สปป.ลาว ได้เดินทางถึงสถานีรถไฟเฉาเหอจื่อของท่าเรือกัวหยวน (Guoyuan Port) ในนครฉงชิ่ง โดยกล้วยชุดดังกล่าวถูกขนส่งตรงจากนครเวียงจันทน์มายังท่าเรือกัวหยวน ก่อนเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบและกักกัน ณ ด่านปลายทางโดยศุลกากรท่าเรือฉงชิ่ง ซึ่งสังกัดศุลกากรนครฉงชิ่ง จากนั้นจึงกระจายสินค้าไปยังตลาดค้าผลไม้สำคัญทั่วประเทศจีน

ผู้รับผิดชอบภาคสนามของบริษัท Yuxinou (Chongqing) Supply Chain Management Co., Ltd. ซึ่งเป็นผู้ดำเนินพิธีการศุลกากร กล่าวว่า ในอดีตช่วงเวลานี้ เจ้าหน้าที่ของบริษัทจะต้องเดินทางไปประกอบการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านโมฮาน (Mohan) มณฑลยูนนาน บริเวณชายแดนจีน-ลาว แต่ปัจจุบันเพียงยืนยันสถานะการเดินทางถึงของสินค้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์ และหลังจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรท่าเรือฉงชิ่งตรวจปล่อยสินค้าแล้ว ก็สามารถดำเนินการขนส่งต่อได้ทันที การเปลี่ยนแปลงจากการต้องเดินทางไปดำเนินการหลายขั้นตอน มาเป็นการขนส่งถึงปลายทางอย่างราบรื่น สะท้อนให้เห็นถึงผลสัมฤทธิ์ของการปฏิรูปมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามพรมแดนของจีนอย่างเป็นรูปธรรม

นายกาน รุ่ย (Gan Rui) รองผู้จัดการใหญ่ บริษัท Chongqing Multimodal Transport Development Co., Ltd.เปิดเผยว่า ในอดีตกล้วยจาก สปป.ลาว จะต้องขนส่งด้วยรถบรรทุกห้อยเหินมายังด่านชายแดน จากนั้นผ่านพิธีการศุลกากรและเปลี่ยนถ่ายลงสู่รถบรรทุกภายในประเทศจีนเพื่อขนส่งต่อไปยังนครฉงชิ่ง ส่งผลให้เกิดต้นทุนด้านแรงงานและเวลารอคอยจากการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะในช่วงฤดูร้อนที่มีอุณหภูมิสูง หากผลไม้ต้องจอดรออยู่ที่ด่านเพิ่มขึ้นเพียงหนึ่งวัน คุณภาพของผลไม้ก็จะลดลง และส่งผลกระทบต่อราคาจำหน่ายในตลาดปลายทาง



ภายหลังรับทราบปัญหาดังกล่าว ศุลกากรนครฉงชิ่งจึงได้เร่งผลักดันโครงการปฏิรูปการตรวจสอบและกักกันผลไม้นำเข้า ณ ด่านปลายทาง ภายใต้ระเบียงการค้าเชื่อมทางบกและทางทะเลสายใหม่แห่งภาคตะวันตก ให้เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญของแผนปฏิบัติการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามพรมแดน

นายกาน รุ่ย กล่าวเพิ่มเติมว่า ในช่วงฤดูผลไม้ที่ค่าขนส่งทางถนนปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่อยู่ในระดับสูง การขนส่งแบบห้องเย็นทางรางตลอดเส้นทาง (Rail Cold Chain Transport) จึงมีข้อได้เปรียบมากขึ้น และช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์โดยรวมเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนแบบเดิม

ด้านนายจ้าว ข่าย (Zhao Kai) รองผู้อำนวยการกองตรวจสอบและกักกันพืชและสัตว์ศุลกากรนครฉงชิ่ง กล่าวว่า ในระยะต่อไป ศุลกากรนครฉงชิ่งจะเดินหน้าผลักดันแผนปฏิบัติการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามพรมแดนอย่างต่อเนื่อง พร้อมขยายการใช้มาตรการอำนวยความสะดวก เช่น ระบบ "ตู้เดียวถึงปลายทาง" (One Container Direct Delivery) ให้ครอบคลุมผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น เพื่อยกระดับประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศของจีนต่อไป

แปลและเรียบเรียงโดย สปช.ปักกิ่ง

แหล่งที่มา: <https://mp.weixin.qq.com/s/AKAil6eL9GdW0cEPNObmkg>



www.opsmoac.go.th/beijing



www.facebook.com/moac.beijing