

ท่าเรือชินโจว โมเดลการขนส่ง “เรือ+ราง” ช่องทางใหม่ที่ผู้ส่งออกไทยไปจีนไม่ควรพลาด

จากการพัฒนาอย่างรวดเร็วของ “ระเบียบการค้าเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่” หรือที่เรียกสั้นๆ ว่า ILSTC (New International Land and Sea Trade Corridor) ที่มี โมเดลการขนส่งรูปแบบ “เรือ+ราง” เป็นหนึ่งในตัวจักรสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือชินโจว ในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง ให้เติบโตแบบก้าวกระโดดจนเป็น Hub การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

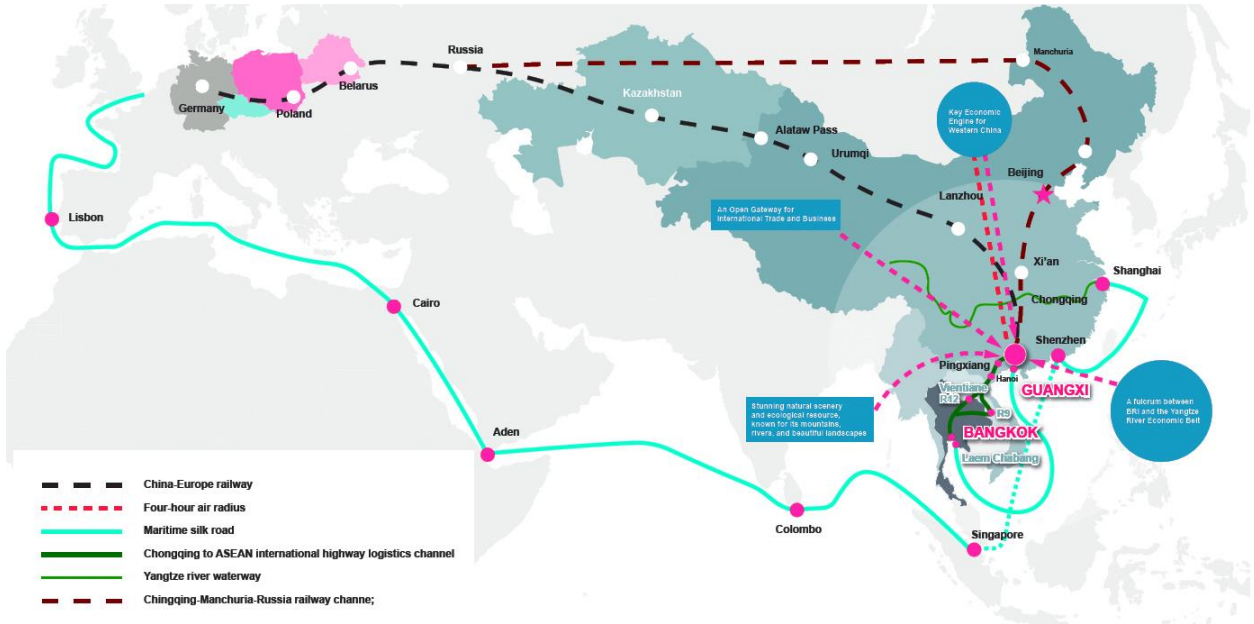
ท่าเรือชินโจว ถือเป็นท่าเรือศูนย์กลางของกลุ่มท่าเรือรอบอ่าวเป่ยปู้ (ชินโจว ฝางเฉิงก่าง เป่ยไห่) เขตฯ กว่างซีจ้วง หรือที่คนไทยรู้จักในชื่อ อ่าวตังเกี๋ย ซึ่งมีท่าเลที่ตั้งใกล้กับประเทศไทยมากที่สุด ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งทางเรือเพื่อเชื่อมกับจีนแผ่นดินใหญ่สั้นที่สุด ท่าเรือชินโจว ได้ดำเนินการพัฒนาท่าเทียบเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ซึ่งถือเป็นท่าเทียบเรืออัจฉริยะ แห่งที่ 5 ของจีน ที่มีฟังก์ชันรองรับการขนส่งรูปแบบเรือ+ราง เป็นแห่งแรกของจีน โดยมีสถานีศูนย์บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟชินโจว ที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งตู้สินค้าภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ ILSTC ปัจจุบันมีบริการเส้นทางขนส่งทางรถไฟจากท่าเรือชินโจวไปยังหัวเมืองสำคัญทั่วประเทศจีน โดยเฉพาะหัวเมืองเศรษฐกิจในภาคตะวันตก (ฉงชิ่ง ฉิงตู कुนหมิง) เป็นจุดกระจายสินค้าแห่งใหม่ที่มีศักยภาพของประเทศจีน

การขนส่งสินค้า “เรือ+ราง” มีเส้นทางการขนส่งครอบคลุมมณฑลในภาคกลางและภาคตะวันตกของจีน โดยมี Hub สำคัญ คือ มหานครฉงชิ่ง เขตฯ กว่างซีจ้วง มณฑลกุ้ยโจว มณฑลกานซู มณฑลชิงไห่ และเขตฯ ซินเจียงอุยกูร์ และสามารถเชื่อมโยงโครงข่าย China-Europe Railway เพื่อขนส่งสินค้าไปยังเอเชียกลางและยุโรป ดังนั้น การขนส่งรูปแบบ “เรือ+ราง” ที่ท่าเรือชินโจว จึงถือเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้ประกอบการไทยที่ต้องการขนส่งสินค้าไทยไปเจาะตลาดจีน และขยายตลาดในเอเชียกลางและยุโรปได้โดยตรงอีกด้วย การขนส่งรูปแบบนี้สามารถรองรับตู้สินค้าได้หลายประเภท ทั้งตู้สินค้าธรรมดา ตู้ที่มีเครื่องทำความเย็น (reefer) สำหรับการขนส่งผลไม้และผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำแช่แข็ง และตู้สินค้าแบบ open top ซึ่งเหมาะสำหรับสินค้าเทกองด้วย ปัจจุบันมีบริการเที่ยวเรือขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือชินโจวกับท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพของไทยจำนวนหลายเที่ยวต่อสัปดาห์ ใช้เวลาการขนส่งสั้นเพียง 4-7 วันเท่านั้น

สำหรับประโยชน์ที่เห็นได้ชัดเจนของการขนส่งในรูปแบบเรือ+ราง คือ การขนส่งที่มีความรวดเร็ว คล่องตัว ประหยัดเวลา (ใช้เวลาสั้นกว่าการขนส่งแบบเดิมผ่านท่าเรือในภาคตะวันออกของจีนอย่างน้อย 10 วัน) และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สามารถแข่งขันได้ ผู้ใช้บริการสามารถมองภาพการขนส่งได้ทั้งวงจร ช่วยให้สามารถคำนวณเวลาที่ใช้และต้นทุนการขนส่งได้ง่าย ขั้นตอนการดำเนินพิธีการทางศุลกากรที่ลดลง ช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มากขึ้น โดยมีตลาดเกิดใหม่อย่างมณฑลทางตะวันตกของจีน เป็นตลาดเป้าหมายสำคัญ รวมถึงใช้ช่องทางดังกล่าวในการขนส่งสินค้าจากเรือขึ้นรถไฟไปยังเอเชียกลาง และยุโรป ซึ่งใช้เวลาสั้นกว่าการขนส่งทางเรือกว่าครึ่ง

สำหรับโอกาสของสินค้าเกษตรไทยในการขนส่งผ่านท่าเรือชินโจว สินค้ามันสำปะหลังแห้ง และ แป้งมันสำปะหลัง ยังคงมีโอกาสในตลาดจีน เนื่องจากจีนเป็นประเทศผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยโรงงานแปรรูปมันสำปะหลังส่วนใหญ่ในเขตฯ กว่างซีจ้วงตั้งอยู่ที่นครหนานหนิง เมืองชินโจว เมืองเป่ยไห่ และเมืองฉงจั่ว นอกจากนี้ การที่ท่าเรือชินโจวได้ถูกกำหนดให้เป็นด่านนำเข้าสินค้ากลุ่มเฉพาะ 3 ประเภท ได้แก่

ธัญพืช ผลไม้ และผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์ จึงเป็นโอกาสสำหรับสินค้ากลุ่มดังกล่าวในการนำเข้ามาผ่านท่าเรือชินโจว โดยปัจจุบันท่าเรือชินโจว ได้มีการเปิด Qinzhou Port Cold Chain Bonded Trading Center พื้นที่กว่า 50,000 ตร.ม. รองรับระบบห้องเย็นอัจฉริยะ การขนส่งสินค้าเชื่อมต่อทางเรือและราง และการตรวจสอบกักกัน และมีโครงการก่อสร้างฐานโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น ที่ท่าเรือชินโจว บนพื้นที่กว่า 95,000 ตร.ม. ซึ่งจะช่วยส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาการค้าสินค้าอาหารสดและอาหารแช่แข็งของจีนกับต่างประเทศในอนาคต



เส้นทางระเบียงการค้าเชื่อมทางบกกับทางทะเลสายใหม่ที่มีท่าเรือชินโจวเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางบกและทางทะเล สอดรับการแนวคิดหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทางของจีน (Belt and Road Initiative: BRI)

