

เปิดศักราชภาพ 8 ท่าเรือค้าไทย-จีน เน้นศึกษาตลาดก่อนขนส่งสินค้า

เปิดศักราชภาพ 8 ท่าเรือจีน พบท่าเรือที่ผู้ประกอบการไทยใช้ในการขนส่งสินค้ามีอยู่ 2 แห่ง คือ ท่าเรือหวงฟู่ มณฑลกว่างตง และท่าเรือเซียงไฮ้ เน้นผู้ประกอบการศึกษาเส้นทางให้ดีก่อนขนส่งสินค้า

นายพิษณุ เกรียงภูมิศาสกร คณบดีคณะบริหารธุรกิจ ผู้อำนวยการสถาบันธุรกิจไทย-จีนวิวัฒน์ มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ อธิการบดีกระทรวงพาณิชย์ กล่าวว่า ท่าเรือใหญ่ๆ ของจีนจะมีด้วยกัน 8 แห่ง ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพในการแข่งขันสูง ได้แก่ ท่าเรือเซียงไฮ้ ท่าเรือเสิ่นเจิ้น ท่าเรือชิงเต่า ท่าเรือเทียนจิน (เทียนสิน) ท่าเรือกวางโจว ท่าเรือเซี่ยเหมิน ท่าเรือหนิงโป และท่าเรือต้าเหลียน แต่ท่าเรือจีน ที่มีการนำเข้าส่งออกสินค้าระหว่างไทย-จีน นั้น จะมีแค่บางท่าเรือ เนื่องจากบางท่าเรือนั้นอยู่ไกลเกินไป หรือไม่ก็ไม่มีตลาดรองรับสินค้าโดยท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือ

หวงฟู่ (Huangpu Port) เป็นท่าเรือที่จีนได้เปิดใช้เป็นท่าเรือการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศตั้งแต่ปี 1978 ตอนที่ประเทศจีนเปิดประเทศ เนื่องจากเมื่อ 30 ปีก่อน ถือว่าเป็นท่าเรือที่เป็นศูนย์กลางของจีนและมีความทันสมัยที่สุด

ท่าเรือเสอโซ่ว หรือท่าเรือเสิ่นเจิ้น นั้นนับว่ามีความสำคัญมากตั้งแต่อดีตเช่นกัน อีกทั้งท่าเรือเสอโซ่ว ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับท่าเรือของฮ่องกง จึงมักมีสินค้าไทยส่งไปที่ฮ่องกงก่อน จากนั้นก็ได้กระจายสินค้าไปยังประเทศจีน โดยเส้นทางบุกปัจจุบันนครเสิ่นเจิ้น ถือเป็นเมืองใหญ่ที่สุดในบริเวณสามเหลี่ยมแม่น้ำไข่มุก และเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของจีนจนได้ชื่อว่าเป็นแหล่งรวมความทันสมัยแห่งหนึ่งในมณฑลกว่างตง และเป็นเมืองเศรษฐกิจการค้าที่สำคัญของจีนตอนใต้เซียงไฮ้ติดอันดับโลก

ท่าเรือเซียงไฮ้ แต่เดิมเป็นท่าเรือที่มีคนไทยใช้น้อยมาก เพราะส่วนใหญ่จะ

ส่งสินค้าไปที่ท่าเรือหวงฟู่มากกว่า แต่หลังจากปี 2546 ที่ไทย-จีน มีข้อตกลงด้านภาษีผลไม้ที่มีการลดลงเหลือ



พิษณุ เกรียงภูมิศาสกร

0% (Early Harvest) ซึ่งทำให้ท่าเรืออื่นๆ อยกนำเข้าผลไม้ไทยมากขึ้น โดยเฉพาะที่ท่าเรือเซียงไฮ้ ทำให้ปัจจุบันท่าเรือเซียงไฮ้ ได้นำเข้าผลไม้ไทยไปแล้ว

ประมาณ 10%

ท่าเรือชินโจว อยู่ในเขตกว้างซีเซินกัน เป็นท่าเรือน้ำลึก มีชายฝั่งทะเลยาวกว่า 86 กิโลเมตร และมีระยะทาง 54 กิโลเมตร เป็นน้ำลึก ความพิเศษของพื้นที่ท่าเรือชินโจว นั่นคือสามารถสร้างเป็นที่จอดเรือ 1-300,000 ตัน ได้กว่า 300 ลำ ซึ่งเมืองชินโจว มีความได้เปรียบในด้านการขนส่งทางทะเล ฉะนั้น การสร้างช่องทางเดินเรือ และท่าเรือให้สมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น จึงเป็นเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ ปัจจุบันท่าเรือเมืองชินโจว จึงมีเขตอุตสาหกรรมที่หลากหลาย ทั้งโครงการอุตสาหกรรมด้านปิโตรเคมี การผลิตกระดาษ อิเล็กทรอนิกส์ พลังงาน อาหาร น้ำมัน และโลจิสติกส์

นอกจากนี้ รัฐบาลกลางจีน ได้ประกาศอนุมัติการจัดตั้ง “เขตท่าเรือคลังสินค้าทัณฑ์บนชินโจว” มีงานหลักคืองานเปลี่ยนถ่ายสินค้านระหว่างประเทศ งานจัดซื้อระหว่างประเทศ งานกระจายสินค้านระหว่างประเทศ งานส่งสินค้ากลับคืนระหว่างประเทศ และอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อการส่งออก ฯลฯ

ท่าเรือเปย์ไห่ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของอ่าวเปย์ปั๋ว เป็นอีกท่าเรือหนึ่งที่จีนกำหนดให้เป็นท่าเรือยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับอาเซียนในกรอบความร่วมมือ

อ่าวเปย์ปั๋ววน ท่าเรือนี้เป็นท่าเรือที่มีระยะทางออกสู่ทะเลสู่อาเซียนที่ใกล้ที่สุดของจีน ปัจจุบันท่าเรือเปย์ไห่ มีพื้นที่รวม 15.71 ตารางกิโลเมตร สามารถสร้างท่าเทียบเรือที่มีขนาดบรรทุก 10,000 ตัน ได้กว่า 200 ท่า ปัจจุบันท่าเรือเปย์ไห่ มีท่าเทียบเรือ 9 ท่า

ท่าเรือจ้านเจียง ในเมืองจ้านเจียงที่เป็นเมืองพัฒนาชายฝั่ง 1 ใน 14 ของจีน เป็นเมืองท่าที่ใหญ่แห่งหนึ่งของมณฑลกว่างตง โดยท่าเรือจ้านเจียงนั้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ และแร่เหล็ก ซึ่งน้ำมันส่วนใหญ่จะขนส่งมาจากทางประเทศตะวันออกกลาง เมื่อขนส่งมาแล้วจะมีการนำน้ำมันดิบมาเข้าโรงกลั่น แล้วส่งต่อไปเมืองเม่าหมิง ซึ่งเป็นเมืองถัดจากจ้านเจียงด้วย

นอกจากนี้ กรอบพัฒนานี้ยังรวมท่าเรือไห่โข่ว มณฑลไห่หนาน (ไหหลำ) และท่าเรือไฮฟอง ของประเทศเวียดนามด้วย ซึ่งหากการพัฒนาท่าเรือบริเวณนี้เสร็จสิ้น คาดว่าจะเป็นทางออกของสินค้าจากภาคตะวันตกของจีนสู่อาเซียนที่สำคัญอีกแห่งหนึ่ง ซึ่งจะกลายเป็นจุดเทียบเรือเชิงพาณิชย์ 371 แห่ง สามารถขนส่งวัสดุสินค้าขึ้นลงเรือได้ 20 ล้านตัน

ผศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ หัวหน้าภาค

วิชาการบริหารการขนส่งระหว่างประเทศ คณะพาณิชย์ศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กล่าวว่า จากการศึกษเส้นทางการโลจิสติกส์ไทย-จีน ยังพบว่าท่าเรือที่ผู้ประกอบการไทยใช้ในการขนส่งสินค้ายังกระจุกตัวอยู่ 2 แห่ง คือ ท่าเรือหวงฟู่ มณฑลกว่างตง และท่าเรือเซียงไฮ้ โดยท่าเรือเซียงไฮ้ จะเป็นท่าเรือที่ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการพัฒนาเส้นทางทางบกเชื่อมไทย-จีน ขึ้นมาหลายสาย แต่ก็ยังพบว่าการขนส่งทางเรือยังได้รับความนิยมต่อไป เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่า 2-3 เท่า อีกทั้งถ้านับถึงมูลค่าที่ขนส่ง ปริมาณที่ขนส่งได้ รวมทั้งความปลอดภัยในตัวสินค้าที่ไม่ต้องย้ายจากรถบรรทุกไปคันอื่นบ่อยๆ ก็ทำให้การขนส่งทางน้ำยังเป็นทางเลือกที่ดีกว่า อีกทั้งการขนส่งไปทางรถบรรทุก รถบรรทุก 1 คัน จะสามารถบรรทุกสินค้าได้ไม่เกิน 18 ตัน เท่านั้น

“ผู้ประกอบการควรศึกษาตลาดผู้บริโภคให้ถี่เสียก่อน ก่อนจะส่งสินค้าไปยังเมืองใด เพราะการเลือกท่าเรือที่คำนึงถึงระยะทางใกล้ไกลนั้นก็ยังเป็นปัจจัยที่ดี แต่สินค้าของเราก็จะสามารถเปิดตลาดจีนบริเวณนั้นได้หรือไม่ย่อมเป็นปัจจัยหลักที่ต้องศึกษา” ผศ.ดร.รุธิร์ กล่าว