

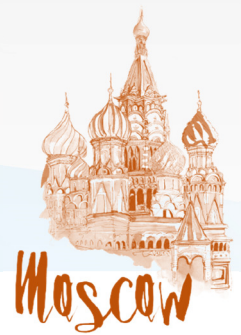
# ข่าวเด่นประจำสัปดาห์

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงมอสโก

29 มีนาคม 2564



๑๐๐ ปี  
กระทรวงพาณิชย์



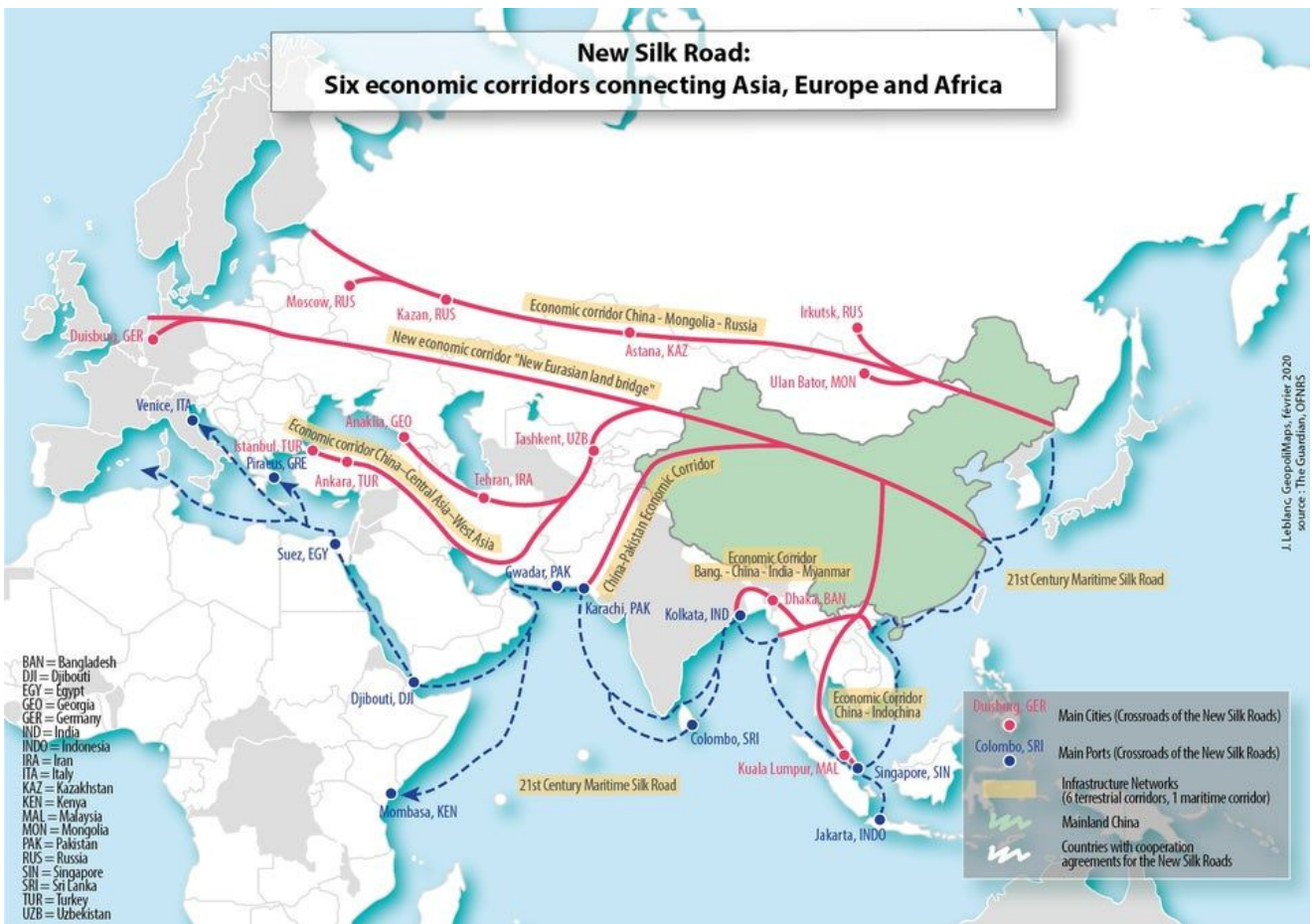
## กรณีเรือขวางคลองสุเอซ : ทางเลือกอื่น

การเดินทางผ่านคลองสุเอซที่หยุดชะงักลงในวันอังคารเมื่อสัปดาห์ก่อน หลังจากที่ Ever Given ซึ่งเป็นเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ถือธงปานามาที่มีเจ้าของชาวญี่ปุ่นได้แล่นเกยตื้นขวางคลอง ซึ่งเส้นทางขนส่งผ่านคลองนี้มีสัดส่วนมากกว่าหนึ่งในสิบของสินค้าทั้งหมดที่ส่งไปทั่วโลก โดยมีการขนส่งสินค้ามากกว่า 9.5 พันล้านดอลลาร์ในแต่ละวัน

จากเหตุการณ์นี้ ลูกค้านำของ Fesco Transport Group ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Intermodal shipping operator) รายใหญ่ของรัสเซียได้เริ่มเรียกร้องหาทางเลือกอื่นสำหรับการขนส่งระหว่าง

เอเชีย - ยุโรป ซึ่งก่อนหน้านี้ลูกค้าจะเลือกส่งสินค้าทางเรือผ่านคลองสุเอซเท่านั้น แต่ตอนนี้กำลังมองหาทางเลือกอื่นสำหรับการขนส่งสินค้าจากเอเชียผ่านรัสเซีย

บริษัท Fesco สามารถให้บริการขนส่งแบบเฉพาะทางบางอย่างได้ รวมถึงทางเลือกขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางทะเลจากญี่ปุ่น เกาหลีใต้ หรือประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกไปยังท่าเรือเวลาดีวอสต็อก และจากจุดนั้นเปลี่ยนไปสู่ระบบทางรางมุ่งสู่ยุโรปอีกทอดหนึ่ง ขณะนี้ Fesco ทำการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟจำนวน 30-35 ขบวนต่อ



วัน โดยที่โครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟรัสเซียสามารถรับมือได้กับระดับการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น

Fesco มีบริการการขนส่งที่หลากหลายสำหรับการขนส่งสินค้าจากเอเชียไปยังยุโรปด้วย ด้วยบริการ “Fesco Baltic Shuttle” ให้คำมั่นว่าจะจัดส่งสินค้าจากวลาดิวอสตอคไปยังนครเซนต์ปีเตอส์เบิร์กหรือกรุงมอสโกได้ภายใน 11 วัน สำหรับจุดหมายปลายทางที่เกินกว่านั้นไปทางตะวันตก ก็สามารถใช้บริการ “Trans-Siberian Landbridge” ของบริษัทที่สัญญาว่าจะส่งมอบสินค้าจากจีน ญี่ปุ่น หรือเกาหลี ไปยังสถานีปลายทางในสหภาพยุโรปได้ภายใน 19 วัน

สำหรับการเปรียบเทียบการขนส่งคอนเทนเนอร์ทางเรือใช้เวลาประมาณ 30-33 วัน ในการเดินทางจากเมืองท่าในเอเชียไปยังจุดหมายปลายทางทางตอนเหนือของยุโรป ซึ่งมีข้อได้เปรียบคือสามารถขนส่งได้ในปริมาณมากและมีราคาถูกกว่าการขนส่งทางบกมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อจำเป็นต้องมีการถ่ายโอนสินค้าหลายรูปแบบ ด้วยเหตุนี้จึงได้เปิดตัวโครงการที่มีความท้าทายเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางบกคือการริเริ่มเส้นทางสายใหม่ ซึ่งรวมถึงเส้นทางรถไฟทางตอนเหนือผ่านรัสเซียและทางใต้ผ่านเอเชียกลางและตุรกีก่อนไปสู่จุดหมายปลายทางในยุโรป

นอกเหนือจากการขนส่งทางบกแล้ว รัสเซียได้ทุ่มเททรัพยากรที่สำคัญเพื่อสร้างเส้นทางขนส่งทางทะเลทิศเหนือ (Northern Sea Route) ผ่านมหาสมุทรอาร์กติก ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งทางทะเลในอนาคตสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างยุโรปและเอเชียที่ทดสอบแล้วใช้เวลาเพียง 19 วัน เท่านั้น

เนื้อหาบางส่วนจาก : *Major Shipping Company Reports Surge in Requests for Transport Via Russia Amid Suez Canal Pileup*, sputniknews.com

การให้บริการขนส่งสินค้าทางบกจากเอเชียไปยังยุโรปมีเป็นปกติอยู่แล้วทั้งเส้นทางตอนบนผ่านประเทศรัสเซียและเส้นทางตอนล่างผ่านเอเชียกลางที่จีนได้ลงทุนและให้ความช่วยเหลือการก่อสร้าง แม้ว่าจะสามารถใช้เวลา

การขนส่งน้อยกว่าแต่ก็มีต้นทุนค่าขนส่งที่แพงกว่าทางเรือมากและรองรับได้ในปริมาณที่จำกัด

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา รัสเซียหวังจะเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนาคตโดยได้กำหนดนโยบายสำคัญในการลงทุนปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งทางรางจากฝั่งตะวันออกไกลไปยังยุโรปให้มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น ขณะเดียวกันก็ลงทุนพัฒนาการขนส่งทางเรือผ่านมหาสมุทรอาร์กติกด้วยการเร่งสร้างเรือตัดน้ำแข็งขับเคลื่อนด้วยพลังงานนิวเคลียร์เพื่อให้นำร่องเรือพาณิชย์ให้มีจำนวนมากขึ้นด้วย

ปัจจุบันนี้ สินค้าไทยบางส่วนที่ส่งไปยังรัสเซียก็ใช้การขนส่งหลายรูปแบบอยู่แล้ว โดยเริ่มจากทางเรือไปยังท่าเรือวลาดิวอสตอคก่อนจะกระจายไปยังเมืองต่าง ๆ ผ่านทางรถไฟตามเส้นทางสาย Trans-Siberia ที่เป็นที่ยูจกกันดี ซึ่งในกรณีที่เส้นทางทางเรือผ่านคลองสุเอซติดขัด ก็สามารถใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางต่อไปยังเป้าหมายในยุโรปได้อีกด้วย 