



สินค้าล้นท่าเรือในตะวันออกไกลรัสเซีย

ท่าเรือทางฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซียประสบปัญหาในการจัดการกับตู้คอนเทนเนอร์สินค้าขาเข้าที่แออัด มีเรือบางลำไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้มาเป็นเวลาหลายสัปดาห์แล้ว โดยบริษัท VIG Trans Igor Rebelsky กล่าวว่าปัญหาร้ายแรงเกิดจากการเพิ่มขึ้นในการทะลักเข้าของสินค้าจากประเทศจีน

ขณะนี้ท่าเรือทั้งสองแห่ง ได้แก่ Vladivostok และ Nakhodka ก็ใช้ขีดความสามารถจนเต็มพิกัดแล้ว จากปัญหาความแออัดยัดเยียดคิดว่าจะต้องลดปริมาณเรือเข้าเทียบท่าลง ตามการคาดการณ์ของหัวหน้าท่าเรือในตะวันออกไกลของรัสเซียเห็นว่าสถานการณ์ที่ยากลำบากนี้จะเป็นอย่างต่อเนื่องอีกประมาณหนึ่งปี

Maksim Shishkov ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และการพัฒนาของ FESCO ระบุว่าท่าเรือขนาดเล็กจะได้รับความลำบากมากที่สุด ในช่วงเวลากว่าแปดเดือนที่ผ่านมา มีการนำเข้ามาผ่านท่าเรือของฝั่งตะวันออกไกลเพิ่มขึ้นเกือบร้อยละ 40 โดยมีสาเหตุมาจากต้นทุนการขนส่งสินค้าผ่านคลองสุเอซเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งทำให้เส้นทางขนส่งทางเลือกที่ผ่านตะวันออกไกลของรัสเซียเป็นที่ต้องการมากขึ้น

ตั้งแต่เดือนกันยายน ท่าเรือหลักของรัสเซียของรัสเซียประกอบด้วยท่าเรือ St. Petersburg ท่าเรือ Vostochny และท่าเรือ Vladivostok ได้รับอนุญาตให้ขนถ่ายสินค้าต้องห้ามจากมาตรการตอบโต้การคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจ (ประเทศในยุโรปตะวันตกและสหรัฐอเมริกา) สามารถผ่านแดนได้ อันเป็นผลมาจากเมื่อปี พ.ศ. 2563 กระทรวงคมนาคมได้ตัดสินใจเปลี่ยนแปลงเส้นทางขนส่งของผลิตภัณฑ์อาหารที่ถือเป็นสินค้าต้องห้ามจากประเทศตะวันตกให้สามารถผ่าน

อาณาเขตทางทะเลของรัสเซียไปยังภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกได้ โดยที่การขนส่งหลักสำหรับสินค้าอาหารจากยุโรปเข้าสู่เอเชียผ่านคลองสุเอซใช้เวลา 30-46 วัน ขณะที่ใช้เส้นทางผ่านท่าเรือรัสเซียจะใช้เวลาไม่เกินสองสัปดาห์ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งให้กับเจ้าของสินค้าได้เป็นอย่างมาก

ที่มา: *Russian Ports Faced Problems Due to Chinese Goods*, kommersant.ru

เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือทางฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซียถือเป็นเส้นทางขนส่งทางเลือกระหว่างยุโรปกับเอเชียแปซิฟิก โดยมีที่ตั้งอยู่ในทวีปเอเชียใกล้กับจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี เมื่อสินค้ามาขึ้นที่ท่าเรือแล้วก็จะถูกถ่ายลำเปลี่ยนระบบการขนส่งจากทางน้ำมาเป็นทางรางสู่ยุโรปตะวันตก และในทางกลับกันก็ใช้ลำเลียงสินค้าจากยุโรปตะวันตกทางรางก่อนเปลี่ยนเป็นการขนส่งทางน้ำสู่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

จากสาเหตุที่ราคาค่าขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่ผ่านมาพุ่งสูงกว่าปกติหลายเท่าตัว ส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศมองหาเส้นทางทางเลือกอื่นเพื่อประหยัดต้นทุนการขนส่ง นั่นก็คือการใช้ท่าเรือฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซีย ซึ่งแต่เดิมการเลือกใช้เส้นทางผ่านท่าเรือในฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซียแล้วมาต่อทางรางจะมีราคาสูงกว่าและไม่ค่อยได้รับความนิยมมากนัก

ทั้งนี้ในช่วงที่ประเทศต่าง ๆ กำลังฟื้นตัวทางเศรษฐกิจจากวิกฤติโควิด-19 ทำให้มีความต้องการขนส่งสินค้าจากต้นทางที่ประเทศจีนสูงมาก โดยที่จีนมีท่าเรือที่ตั้งที่ใกล้กับฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซียอยู่แล้วจึงสะดวกที่

จะใช้ท่าเรือในแถบนั้น กอปรกับความต้องการโดยรวมสูงขึ้นอย่างเฉียบพลัน ขณะที่ท่าเรือในฝั่งตะวันออกไกลมีขีดความสามารถจำกัดและไม่ค่อยได้รับการพัฒนา ด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่าที่ควรจึงทำให้ไม่สามารถตอบสนองกับความต้องการที่สูงขึ้นอย่างมากได้

โดยปกติแล้วสินค้าส่งออกของไทยไปยังรัสเซียส่วนใหญ่ จะใช้การขนส่งทางเรือผ่านเส้นทางดั้งเดิมคือผ่านคลองสุเอซอ้อมยุโรปตะวันตกไปสิ้นสุดที่ท่าเรือเซนต์ปีเตอร์สเบิร์กซึ่งอยู่ใกล้กับเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจได้แก่

นครเซนต์ปีเตอร์สเบิร์กและกรุงมอสโก แต่ก็มีสินค้าไทยบางส่วนเลือกจะใช้การขนส่งผ่านทางท่าเรือฝั่งตะวันออกไกลของรัสเซีย อย่างไรก็ตามจากปัญหาความแออัดที่ท่าเรือในตะวันออกไกลของรัสเซียที่เป็นอยู่นี้อาจทำให้การขนส่งมีความล่าช้ารวมทั้งมีราคาค่าบริการขนส่งที่ปรับสูงขึ้นจากความต้องการที่สูงกว่าขีดความสามารถของท่าเรือ จนอาจทำให้ท่าเรือในตะวันออกไกลของรัสเซียไม่ใช่ทางเลือกที่ดีอีกต่อไปในช่วงเวลาอย่างน้อยอีกหนึ่งปีข้างหน้า

