



## เปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ “แหลมฉบัง-เหยียนเถียน” เสริมศักยภาพส่งออกผลไม้ไทยช่วงฤดูกาล



สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เมืองกวางโจว พร้อมทีมประเทศไทย เข้าร่วมพิธีเปิดเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าอย่างเป็นทางการระหว่างท่าเรือแหลมฉบังของไทยและท่าเรือเหยียนเถียน (Yantian Port) เมืองเซินเจิ้น มณฑลกวางตุ้ง สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมสำคัญภายใต้การเฉลิมฉลองการประชุม APEC 2026 โดยมีผู้แทนจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการโลจิสติกส์เข้าร่วม สะท้อนถึงการยกระดับความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ระหว่างไทยและจีนอย่างเป็นทางการในรูปแบบนี้ เส้นทางเดินเรือใหม่นี้ให้บริการใน 2 ทิศทาง ได้แก่ เส้นทางล่องใต้ ออกเดินทางจากท่าเรือเหยียนเถียน เมืองเซินเจิ้น มุ่งหน้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 วัน และ เส้นทางขึ้นเหนือ ออกเดินทางจากท่าเรือแหลมฉบัง ผ่านท่าเรือสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา เพื่อกลับเข้าสู่ท่าเรือเหยียนเถียน เมืองเซินเจิ้น โดยใช้เวลาเดินทางประมาณ 5 วัน โครงสร้างเส้นทางดังกล่าว นับเป็นปัจจัยสนับสนุนสำคัญต่อการยกระดับห่วงโซ่อุปทานสินค้าเกษตรไทย โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลส่งออกผลไม้ที่กำลังจะมาถึง เนื่องจากช่วยเพิ่มทางเลือกด้านการขนส่ง ลดระยะเวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการขนส่ง และสนับสนุนการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการรักษาคุณภาพสินค้าเกษตรสด อาทิ พุรีเย็น มังคุด และลำไย

ปัจจุบัน ท่าเรือเหยียนเถียนนับเป็นหนึ่งในท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่มีความสำคัญทั้งในระดับประเทศจีนและระดับโลก โดยมีสถิติปริมาณตู้คอนเทนเนอร์นำเข้า-ส่งออกในปี 2568 กว่า 16 ล้าน TEU ซึ่งสะท้อนถึงขีดความสามารถในการรองรับการค้าระหว่างประเทศในระดับสูง อีกทั้งมีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของมณฑลกวางตุ้ง โดยรองรับปริมาณการส่งออก-นำเข้าสินค้าคิดเป็น 1 ใน 3 ของมณฑลกวางตุ้ง และคิดเป็น 1 ใน 4 ของสินค้าที่ส่งออก-นำเข้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ ท่าเรือดังกล่าวยังมีเที่ยวเรือขนส่งสินค้าไปยังสหรัฐอเมริกาเฉลี่ยวันละประมาณ 6 เที่ยว และไปยังยุโรปและตะวันออกกลางวันละประมาณ 4 เที่ยว สะท้อนถึงบทบาทในฐานะประตูการค้าสำคัญของจีนตอนใต้ที่เชื่อมโยงกับเครือข่ายการขนส่งสินค้าระดับโลกอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในด้านการบริหารจัดการ ท่าเรือเหยียนเถียน มีรัฐบาลเมืองเซินเจิ้นเป็นเจ้าของโครงสร้างพื้นฐาน และดำเนินการบริหารจัดการโดยกลุ่ม Hutchison จากฮ่องกง ซึ่งมีเครือข่ายการบริหารท่าเรือกว่า 53 แห่ง ใน 24 ประเทศทั่วโลก

ท่าเรือเหียนเถียน มีบทบาทโดดเด่นในฐานะศูนย์กลางโลจิสติกส์แบบครบวงจร (Multimodal Transport Hub) ที่เชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางทะเล ทางราง และทางถนนเข้าด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีโครงข่ายรถไฟและท่าเรือบก (Inland Ports) เชื่อมต่อไปยังเมืองเศรษฐกิจสำคัญของจีนตอนใน อาทิ ฉงชิ่ง ฉิงตู กุ๋นหมิง อู่ฮั่น และฉางซา อีกทั้งยังเป็นท่าเรือนำเข้า-ส่งออกสินค้าในรูปแบบ Cross-border E-commerce ที่สำคัญของจีน และเป็นด่านนำเข้าเนื้อสัตว์แช่แข็งหลักของเมืองเซินเจิ้น อยู่ในอันดับ 1 ของภาคใต้ และอันดับ 3 ของประเทศจีน ขณะเดียวกัน ยังสามารถเชื่อมต่อกับสนามบินหลัก เช่น ฮองกง และเซินเจิ้น ในรูปแบบทางทะเล-อากาศ (Sea-Air) เพื่อรองรับสินค้ามูลค่าสูงหรือสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว ซึ่งช่วยให้สินค้าเกษตรไทยสามารถกระจายจากท่าเรือไปยังตลาดผู้บริโภคในจีนตอนในได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ท่าเรือเหียนเถียนยังมีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ภายใต้กรอบ Belt and Road Initiative (BRI) และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอ่าวกวางตุ้ง-ฮองกง-มาเก๊า (Greater Bay Area: GBA) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านเศรษฐกิจและมีกำลังซื้อสูง โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าเกษตรคุณภาพสูง ส่งผลให้ท่าเรือแห่งนี้เป็นช่องทางสำคัญในการนำเข้าสินค้าเกษตรจากต่างประเทศ รวมทั้งไทย โดยเฉพาะผ่านระบบโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain) ที่มีความพร้อมสูง รองรับทั้งผลไม้สด อาหารแปรรูป และสินค้าเกษตรมูลค่าสูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ท่าเรือเหียนเถียนดำเนินการภายใต้การกำกับของศุลกากรต้าเหมิง ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดศุลกากรเซินเจิ้น และได้รับการพัฒนาให้เป็นด่านนำเข้าสินค้าเกษตรที่มีระบบตรวจสอบครบวงจร ตั้งแต่การตรวจปล่อยสินค้า การสุ่มตรวจเชิงความเสี่ยง ไปจนถึงการวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการที่มีมาตรฐานสูง โดยเฉพาะในสินค้าทุเรียน ซึ่งจะมีการตรวจสอบสารต้องห้าม เช่น Basic Yellow 2 (BY2) รวมถึงสารตกค้างและโลหะหนัก ใช้เวลาตรวจวิเคราะห์เบื้องต้นประมาณ 2-3 วัน และอาจขยายเป็น 5-10 วันในกรณีตรวจละเอียด สะท้อนถึงมาตรฐานความปลอดภัยอาหารของจีนที่เข้มงวด และเป็นปัจจัยกำหนดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดจีน

### **ผลกระทบด้านเศรษฐกิจต่อประเทศไทย และแนวทางการปรับตัวของภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการไทย**

ในภาพรวม การเปิดเส้นทางเดินเรือใหม่ดังกล่าวจึงถือเป็น “โอกาสเชิงยุทธศาสตร์” สำหรับสินค้าเกษตรไทยในช่วงฤดูกาลส่งออกที่กำลังจะมาถึง โดยเฉพาะทุเรียน มังคุด ลำไย และผลไม้สดอื่น ๆ ที่ต้องอาศัยระบบขนส่งที่รวดเร็วและมีเสถียรภาพ นอกจากนี้จะช่วยกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาท่าเรือหลักเดิม เช่น หนานซา และเสอโจ้ว รวมถึงช่วยลดความแออัดของด่านการขนส่งทางบกในช่วงที่มีปริมาณรถขนส่งหนาแน่น และเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการขนส่ง ส่งเสริมให้สินค้าไทย โดยเฉพาะสินค้าผลไม้ไทย มีโอกาสในการเข้าถึงตลาดจีนตอนใต้และตลาดระดับพรีเมียมในเขต Greater Bay Area ได้มากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยควรเร่งเตรียมความพร้อม โดยให้ความสำคัญกับการควบคุมคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานของจีน การบริหารจัดการห่วงโซ่ความเย็นอย่างมีประสิทธิภาพ การวางแผนการขนส่งล่วงหน้า ในช่วงฤดูกาลผลไม้เข้าสู่ตลาด ตลอดจนการกระจายเส้นทางขนส่งไปยังหลายท่าเรือควบคู่กัน ทั้งนี้ การพัฒนาแบรนด์สินค้าเกษตรไทยให้มีจุดเด่นด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือ จะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันและขยายโอกาสทางการค้าในตลาดจีนได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว