

เจาะแผนพัฒนาท่าเรือดานังของเวียดนาม...เชื่อมโยงเส้นทางเศรษฐกิจ ตามแนวตะวันออก-ตะวันตก

ท่าเรือดานังตั้งอยู่ในจังหวัดดานังเป็นเมืองท่าการค้าสำคัญทางตอนกลางของเวียดนาม ปัจจุบันท่าเรือดานังมีปริมาณขนถ่ายสินค้าผ่านท่ามากที่สุดในพื้นที่ตอนกลางของเวียดนาม คิดเป็นปริมาณราว 3.3 ล้านตันต่อปี เนื่องจากความได้เปรียบของทำเลที่ตั้ง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักเพียงแห่งเดียวที่อยู่ทางตอนกลางของประเทศ อีกทั้งยังเป็นทางออกสู่ทะเลจีนใต้ของเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ทำให้รัฐบาลเวียดนามเล็งเห็นศักยภาพและวางแผนพัฒนาท่าเรือดานังให้เป็นท่าเรือนำลิกที่มีมาตรฐานสากลเพื่อเป็นประตูการค้า (Transshipment Hub) ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของเวียดนามตอนกลางภายในปี 2563 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาและปรับปรุงท่าเรือทั่วประเทศที่รัฐบาลเวียดนามตั้งงบประมาณรวมถึง 440 ล้านล้านดอง (ราว 21.4 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อรองรับปริมาณการค้าทางทะเลของเวียดนามที่เติบโตอย่างรวดเร็ว สำหรับแผนพัฒนาท่าเรือดานัง ที่สำคัญ ได้แก่

➤ การขยายและปรับปรุงท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์และท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยว รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ อาทิ ลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yards) ในท่าเรือดานังให้สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับเรือที่มีขนาดระวางบรรทุกได้มากขึ้น โดยเฉพาะท่าเทียบเรือสำคัญ 2 ท่า คือ

(1) ท่าเทียบเรือ Lien Chieu ขยายท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ให้สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ที่มีขนาดบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 4,000-6,000 TEUs (Twenty-foot Equivalent Units คือ หน่วยเทียบเท่าตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐานความยาว 20 ฟุต) และขยายท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยวให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดระวางบรรทุก 50,000-80,000 DWT (Dead Weight Ton)

(2) ท่าเทียบเรือ Tien Sa ขยายท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ 4,000 TEUs และขยายท่าเทียบเรือโดยสารท่องเที่ยวให้สามารถรองรับเรือที่มีขนาดระวางบรรทุก 30,000-50,000 DWT

นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามยังวางแผนก่อสร้างท่าเทียบเรือ Son Tra (หรือ Tho Quang) สำหรับให้บริการเรือโดยสารท่องเที่ยวโดยเฉพาะ ซึ่งจะสามารถรองรับเรือขนาดระวางบรรทุก 5,000-20,000 DWT เพื่อรองรับปริมาณนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากจังหวัดดานังไม่เพียงแต่เป็นเมืองท่าการค้าที่สำคัญ แต่ยังเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีศักยภาพของเวียดนามเนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงและได้รับการจัดเป็นมรดกโลกหลายแห่ง

➤ การก่อสร้างและปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน โดยเฉพาะการเร่งพัฒนาเครือข่ายถนนที่มีขนาด 4-6 ช่องจราจรหลายเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างจังหวัดดานังไปยังจังหวัดโดยรอบ ที่สำคัญ คือ

- เส้นทางดานัง - National Road 1A Corridor เชื่อมจากจังหวัดดานังขึ้นไปทางเหนือตามเส้นทาง EWEC จนไปถึงสิ้นสุดที่เมือง Lao Bao ในจังหวัด Quang Tri ของเวียดนาม ซึ่งเป็นเมืองชายแดนติดกับ สปป.ลาว

- เส้นทางดานัง-Central Highlands Corridor เชื่อมจังหวัดดานังกับจังหวัดโดยรอบที่อยู่ในพื้นที่ตอนกลางของเวียดนาม

- เส้นทางดานัง- Quang Ngai Express Way เชื่อมจากเขต Hoa Vang ที่ตั้งอยู่ใจกลางจังหวัดดานังลงมาทางตอนใต้ผ่านจังหวัด Quang Nam และ Quang Ngai ระยะทาง 135 กิโลเมตร

ศักยภาพของท่าเรือดานัง : ศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของเวียดนามตอนกลาง



ท่าเรือดานังอยู่ทางตอนกลางของประเทศ จึงมีความได้เปรียบของท่าเลที่ตั้งที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างพื้นที่ทางตอนเหนือและตอนใต้

เมื่อโครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือดานังและสาธารณูปโภคโดยรอบแล้วเสร็จภายในปี 2563 ประกอบกับความได้เปรียบของท่าเลที่ตั้งที่อยู่ทางตอนกลางของประเทศ จะยิ่งเกื้อหนุนให้ท่าเรือดานังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างภาคเหนือและภาคใต้ของเวียดนาม อีกทั้งยังช่วยแก้ปัญหาความแออัดของท่าเรือคอนเทนเนอร์อื่นๆ โดยเฉพาะในนครโฮจิมินห์ รวมทั้งลดต้นทุนการขนส่งทางเรือของเวียดนามลง

ศักยภาพของท่าเรือดานัง : ประตูการค้าเชื่อมโยงเส้นทาง EWEC

ท่าเรือดานังจะเป็นประตูการค้าทางทะเลบนเส้นทาง EWEC เชื่อมการขนส่งระหว่างทะเลอันดามันออกสู่ทะเลจีนใต้



การพัฒนาท่าเรือดานังจะเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ตามเส้นทาง EWEC ให้สมบูรณ์และเกื้อหนุนให้ท่าเรือดานังเป็นประตูการค้าสำคัญที่เชื่อมระหว่างทะเลอันดามันจากเมืองเมาะละแหม่งของพม่า ผ่านไทย สปป.ลาว และออกสู่ทะเลที่ท่าเรือดานังของเวียดนาม ซึ่งจะเป็นทางเลือกในการขนส่งทางทะเลจากยุโรปไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยไม่ต้องอ้อมแหลมมะละกา ซึ่งจะช่วยร่นระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ตลอดจนกระตุ้นปริมาณการขนส่งสินค้าและกิจกรรมท่องเที่ยวตามเส้นทางดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นทางเลือกใหม่ของช่องทางกระจายสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ไปยังจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ในอนาคต เนื่องจากเป็นเส้นทางขนส่ง

โดยตรงที่มีระยะทางสั้นกว่าการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ตาม การพิจารณาใช้เส้นทางดังกล่าวจำเป็นต้องมีการศึกษาและเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าผ่านพรมแดนตามเส้นทางดังกล่าวประกอบด้วย

ส่วนวิจัยธุรกิจ 2 ฝ่ายวิจัยธุรกิจ
มกราคม 2555

“ภาพประกอบมาจาก www.google.co.th
การเผยแพร่ภาพนี้เพื่อแนะนำข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนในต่างประเทศ

Disclaimer : ข้อมูลต่าง ๆ ที่ปรากฏ เป็นข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลที่หลากหลาย และการเผยแพร่ข้อมูลเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น โดยธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการที่มีบุคคลนำข้อมูลนี้ไปใช้ไม่ว่าโดยทางใด