

การคมนาคมและโลจิสติกส์มณฑลเสฉวน

มณฑลเสฉวน มีความพยายามอย่างเต็มที่กำลังเพื่อก้าวขึ้นสู่การเป็น ศูนย์กลางคมนาคมแบบครบวงจรแห่งภาค ตะวันตก ในปี 2563 ซึ่งรัฐบาลได้ทุ่มเทงบประมาณมากกว่า 1 ล้านล้านหยวน เพื่อเร่งพัฒนาก่อสร้างระบบสาธาณูป โภคพื้นฐานสำคัญ 5 ด้าน ได้แก่ ระบบราง ทางหลวงมอเตอร์เวย์ ท่าเรือดินแดนตอนใน สนามบินนานาชาติ และ ระบบ อินเทอร์เน็ตสารสนเทศ โดยมีนครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางจุดเชื่อมโยงที่สำคัญไปสู่ศูนย์กลางเมืองในระดับภูมิภาค

การคมนาคมทางบกในมณฑลเสฉวนมี 2 ประเภท คือทางหลวงแผ่นดินและทางรถไฟ

1. ทางหลวงแผ่นดิน แบ่งเป็น 2 แบบ ได้แก่ ทางหลวงทั่วไปและทางหลวงมอเตอร์เวย์

ทางหลวงทั่วไป ปัจจุบัน (ปี 2555) มีระยะทางยาวประมาณ 274,000 กม. (รวมแล้วยาวเป็นอันดับ 1 ของ ประเทศ) นอกจากนี้ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ปี 2554-2558) ฉบับที่ 12 ระบุว่า เมื่อสิ้นสุดปี 2558 ตั้ง เป้าก่อสร้างทางหลวงทั่วไปในมณฑลเสฉวนให้ได้ระยะทางเพิ่มมากกว่า 350,000 กม.

ทางหลวงมอเตอร์เวย์ ปัจจุบัน (ปี2555) มีระยะทางยาวประมาณ 4,334 กม. เป็นช่องทางสำคัญในการ เชื่อมมณฑลเสฉวนออกสู่มณฑลและเมืองสำคัญอื่นๆ มีทั้งสิ้น 12 สาย นอกจากนั้น ยังตั้งเป้าก่อสร้างทางหลวงมอเตอร์ เวย์ในมณฑลเสฉวนให้ได้ระยะทาง 5,000 กม. ในปี 2556 ให้ได้ระยะทาง 6,350 กม. ในปี 2558 และให้ได้ระยะทาง 8,200 กม.ในปี 2563

ปัจจุบัน โครงข่ายทางหลวงของมณฑลเสฉวนนั้น มีนครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางโครงข่ายทั้งหมดและสามารถ เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงของมณฑลอื่นๆ อย่างสมบูรณ์ ทำให้การเดินทางไปถึงเมืองเอกของมณฑลต่างๆ (ยกเว้น นครลาซา) ไปถึงได้ภายใน 22 ชม.ตามแผน “วงแหวนการจราจรทางหลวง 22 ชม.”



การพัฒนาศักยภาพในอนาคต

แผนโครงข่ายทางหลวงมอเตอร์เวย์มณฑลเสฉวน (2551-2573) ระบุว่าในปี 2563 ให้ได้ระยะทาง 8,200 กม. รวมทั้งก่อสร้างทางหลวงมอเตอร์เวย์เชื่อมมณฑลเสฉวนออกสู่มณฑลและเมืองสำคัญอื่นๆ เป็น 21 สาย ในปี 2573 ตั้งเป้าก่อสร้างทางหลวงมอเตอร์เวย์ให้มีระยะทาง 8,600 กม. เป็นทางหลวงที่เชื่อมมณฑลเสฉวนออกสู่มณฑลและเมือง สำคัญอื่นๆ เป็น 23 สาย มีนครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางระบบทางหลวงมอเตอร์เวย์ที่สามารถเชื่อมไปยังนครลาซา ทิเบต

มณฑลชานซีและมณฑลชิงไห่ เป็นต้น นอกจากนี้ จะทำให้การเดินทางไปถึงเมืองเอกของและมณฑลโดยรอบ ถึงได้ภายในวันเดียวกัน และเดินทางไปถึงเมืองเอกของมณฑลอื่นๆ ที่ไกลออกไป เช่น ทางเหนือถึงกรุงปักกิ่ง ทางตะวันออกถึงนครเซี่ยงไฮ้ ทางตะวันออกเฉียงใต้ถึงนครกว่างโจว ทางตะวันตกถึงนครลาซา (ความยาว 647 กม.) เป็นต้น ตามแผน “วงแหวนการจราจรทางหลวง 22 ชม.”

2. เส้นทางรถไฟ การคมนาคมด้วยระบบรางในมณฑลเสฉวน มี 2 ประเภท คือ เส้นทางรถไฟธรรมดาและเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

เส้นทางรถไฟทั่วไป ปี 2554 มีระยะทางประมาณ 3,549 กม. (จัดอยู่ในลำดับที่ 10 ของประเทศ) และจะมีระยะถึง 6,380 กม. (จัดอยู่ในลำดับที่ 4 ของประเทศ) โดยมีเส้นทางเชื่อมมณฑลเสฉวนสู่มณฑลและเมืองสำคัญอื่นๆ เป็น 11 สาย ในปี 2558

เส้นทางรถไฟความเร็วสูง ปี 2553 มีระยะทางประมาณ 400 กม. (คิดเป็น 4.8% ของระยะทางรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ) โดยในปี 2558 จะมีระยะทางถึง 2,500 กม. (คิดเป็น 10% ของระยะทางรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศ) แบ่งเป็นเส้นทางที่สามารถใช้ความเร็ว 200-300 กม./ชม. มีระยะทางยาว 1,600 กม. และเส้นทางที่สามารถใช้ความเร็วได้มากกว่า 300 กม./ชม. มีระยะทางยาว 900 กม.

โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในเขตมณฑลเสฉวน

เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่สุดในการกระจายความเจริญเข้าสู่ภาคตะวันตกของจีน รัฐบาลกลางจีนได้มีเป้าหมายที่จะให้นครเฉิงตูเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภาคตะวันตกเพื่อเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอื่นๆ ทั่วประเทศจีน จึงได้มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงหลายเส้นทาง ทั้งที่เปิดใช้แล้วและที่กำลังอยู่ในระหว่างก่อสร้างตาม “โครงการก่อสร้างระบบรางแห่งชาติ” ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (2549-2553) และอยู่ใน “แผนโครงข่ายระบบรางระยะกลางและระยะยาวแห่งชาติ” เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางขนส่งผู้โดยสารระบบรางด่วน “4 แนวตั้ง 4 แนวขนาน” ที่จะเชื่อมโยง “เขตเศรษฐกิจเฉิงตู-ฉงชิ่ง” สู่ทุกภูมิภาคของประเทศจีนได้อย่างสะดวกรวดเร็วภายในเวลา 8 ชม. โดยมีโครงการก่อสร้างที่เป็นรูปธรรมแล้ว ดังนี้



โครงการที่เสร็จสมบูรณ์และเปิดให้บริการแล้ว

1) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายเฉิงตู-ฉงชิ่ง ระยะทาง 315 กม. เปิดให้บริการเดือน ก.ย. 52 นับเป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายแรกของภาคตะวันตก วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 160-230 กิโลเมตร/ชั่วโมง ใช้เวลาเดินทางจากนครเฉิงตูถึงนครฉงชิ่ง 2 ชั่วโมง 15 นาที ปัจจุบันมีการเดินรถวันละ 16 เที่ยวไปกลับ ขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 11,000 คน โดยเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2554 สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารีได้ประทับรถไฟขบวนนี้ ขณะเสด็จพระราชดำเนินจากนครเฉิงตูไปยังนครฉงชิ่ง

2.) เส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายเฉิงตู-ตูเจียงเยี่ยน ระยะทาง 68 กม. เปิดให้บริการเดือน พ.ค. 53 วิ่งด้วยความเร็วเฉลี่ย 200 กม./ชม. ใช้เวลาเดินทางจากนครเฉิงตูถึงเมืองตูเจียงเยี่ยนประมาณ 30 นาที และเป็นโมเดลสำหรับการเดินทางแบบเข้าไปเยือนกลับระหว่างเขตเมืองและปริมณฑล อีกทั้งยังเป็นเส้นทางท่องเที่ยวสู่มรดกโลกเขื่อน 2,000 ปี โดยในปัจจุบันกำลังมีการปรับปรุงสถานีเหนือของนครเฉิงตูอย่างขนานใหญ่ เพื่อยกระดับความทันสมัยของการเชื่อมต่อปริมณฑลของนครสถานีรถไฟตะวันออกนครเฉิงตู

- เป็น 1 ใน 6 ศูนย์กลางสถานีรถไฟโดยสารที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ และใหญ่ที่สุดในเขตภาคตะวันตก มีพื้นที่ใช้สอย 108,000 ตร.ม. เป็นงบประมาณก่อสร้าง 3,830 ล้านบาท เปิดให้บริการเดือน พ.ค.54

- เป็นสถานีต้นทางและปลายทางสำหรับรถไฟความเร็วสูงสำคัญของนครเฉิงตู และยังสามารถเชื่อมโยงสู่ระบบขนส่งมวลชนในเมืองได้อย่างสะดวก



- ในปี 2563 จะมีปริมาณขนส่งผู้โดยสารสูงถึงวันละ 171,000 คน และในปี 2573 จะมีปริมาณขนส่งผู้โดยสารสูงถึงวันละ 376,000 คน หรือปีละ 137 ล้านคน

การพัฒนาศักยภาพในอนาคต

แผนปรับปรุงโครงข่ายระบบรางมณฑลเสฉวน ระบุว่า ในปี 2563 ตั้งเป้าหมายมณฑลเสฉวนสร้างเส้นทางรถไฟธรรมดาให้ได้ระยะทางยาว 8,000 กม. เชื่อมออกสู่มณฑล 18 เส้นทาง และเปิดให้บริการเดินรถครอบคลุมทุกเขตปกครองตนเองของมณฑลเสฉวน นอกจากนี้ การเดินทางสู่เมืองสำคัญๆ ในมณฑลอื่นทั่วประเทศ จะเป็นไปตามแผน “วงแหวนจราจร 1,2,4,8 ชม.” รวมถึงเปิดเส้นทางระบบรางเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศสู่ตะวันออกกลางและทวีปยุโรป และเชื่อมโยงระบบรางสู่อาเซียน ในปี 2563 ทางรถไฟในมณฑลเสฉวนที่สามารถใช้ความเร็ว 160 กม./ชม. ขึ้นไป จะมีระยะทางยาวทั้งสิ้น 4,900 กม. ความเร็ว 200 กม./ชม. ขึ้นไป จะมีระยะทางยาวทั้งสิ้น 3,200 กม. และ ความเร็ว300 กม./ชม. ขึ้นไป จะมีระยะทางยาวทั้งสิ้น 900 กม.

แผน “วงแหวนจราจร 1,2,4,8 ชม.” จะทำให้การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงจากนครเฉิงตูถึงเมืองเหมียนหยาง เล่อซาน เนย์เจียง ได้ภายในระยะเวลา 30 นาที จากนครเฉิงตูถึง เมืองกว่างหยวน อี้ปิ่น หย่าอัน นครฉงชิ่ง ภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง จากนครเฉิงตูถึงนครชืออัน เมืองซีซาง เมืองคังต้ง นครกุ้ยหยาง ได้ภายในระยะเวลา 2 ชม. จากนครเฉิงตูถึงนครหลานโจว เจิ้งโจว อู่อัน ฉางซา Cunหมิง ได้ภายในระยะเวลา 4 ชม. จากนครเฉิงตูถึงกรุงปักกิ่ง นครกว่างโจว ได้ภายในระยะเวลา 6 ชม. และจากนครเฉิงตูถึงนครเสิ่นหยาง นครเซียงไฮ้ ได้ภายในระยะเวลา 8 ชม.

เส้นทางทางน้ำ

มณฑลเสฉวนตั้งอยู่ตอนบนของแม่น้ำแยงซีเกียง เป็นจุดที่มีแม่น้ำสายใหญ่ 3 สายหลักมาบรรจบกัน คือ แม่น้ำหมินเจียงไหลลงใต้มาบรรจบกับแม่น้ำสายที่ 2 คือ แม่น้ำจินซาเจียง และสุดท้ายคือแม่น้ำแยงซีเกียง เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติทางน้ำที่อุดมสมบูรณ์เป็นทุนเดิมจึงสามารถสร้างเป็นเครือข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่าง เมืองหลูโจว อี้ปิ่น กว่างอัน กว่างหยวนหนานชงและเล่อซาน รวมมีระยะทางการขนส่งทางน้ำ 11,725 กิโลเมตร โดยปัจจุบัน มณฑลเสฉวนมีท่าเรือจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือหลูโจว ท่าเรืออี้ปิ่น ท่าเรือหนานชง ท่าเรือกว่างหยวน และท่าเรือกว่างอันซึ่งทั้งหมดจะมีขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์รวมแล้วได้ถึง 2.33 ล้านตู้ และเมื่อสิ้นสุดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 12 การขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือจะมีปริมาณที่มากกว่า 120 ล้านตัน/ปี

1. ท่าเรืออี้ปิ่น



เมืองอี้ปิ่น ถือว่าเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าที่ใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากเฉิงตู และเป็นเมืองท่าที่สำคัญของมณฑล มีศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อกระจายสินค้าออกประเภทที่ 2 (ภายใต้การดูแลและดำเนินงานโดยรัฐบาล) สู่ทะเลยังสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานมีเครือข่ายถนนและทางรถไฟที่เชื่อมสู่เมืองสำคัญต่างๆ

โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ถูกขนส่งผ่านในหลายท่าเรือโดยใช้แม่น้ำแยงซีเกียงนั้นส่วนใหญ่เป็นสินค้าจำพวกสินค้าที่ใช้เป็นวัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรมเคมี โดยเฉพาะแร่ฟอสฟอรัสเพื่อการส่งออกต่างประเทศเป็นสำคัญ มีระยะเวลาการขนส่งขาล่องจากท่าเรือต่างๆ ในเมืองอี้ปิ่น สู่อ่าวเซี่ยงไฮ้นั้น จะใช้เวลาประมาณ 7 วัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระดับน้ำในแม่น้ำแยงซีเกียง ในช่วงฤดูหนาว จะใช้เวลาประมาณ 9 วัน ปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวที่ 1,400 ตัน สำหรับขาขึ้นนั้นจะใช้เวลา นานกว่าอยู่ที่ประมาณ 15 วัน ปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวที่ 1,000 ตันโดยทั้งขา ขึ้นและขาล่องนี้จะใช้เวลาประมาณ 7 ชม.ในการผ่านประตูน้ำที่เขื่อนสามโตรกและเขื่อนเก้อโจวป่า มณฑลหูเป่ย์

2. ท่าเรือหลูโจว



ท่าเรือหลูโจว เป็น 1 ใน 28 ท่าเรือน้ำจืดภายในประเทศที่สำคัญของจีน และเป็นท่าเรือสินค้าระดับมณฑล) แห่งเดียวของมณฑลเสฉวน โดยมีปริมาณขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าประเภทกล่องขนาดมาตรฐานที่ 500,000 ตู้/ปี คาดในปีหน้าจะเพิ่มศักยภาพในการรองรับที่ 1 ล้านตู้ และท่าเรือหลูโจว ยังเป็นท่าเรือที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งจากน้ำสู่ระบบราง ทำให้เครือข่ายการขนส่งเกิดความสมบูรณ์ครบวงจร ทั้งจากทางหลวงสู่น้ำ และจากทางรางสู่น้ำ ในตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ผลจากการตั้งฐานผลิตรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า โพล์คสวาเก้น และโรงงานที่มีชื่อเสียงระดับโลก อื่นๆ ยิ่งทำให้มีปริมาณการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ท่าเรือขนส่งตู้คอนเทนเนอร์นานาชาติ หลูโจว มีปริมาณการขนส่งที่ 38,000 ตู้ ใน ปี 2549 เพิ่มขึ้น 100,000 ตู้ในปัจจุบัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 21.4%

เส้นทางทางอากาศ

ภาคอากาศยานของมณฑลเสฉวน มีการเจริญเติบโตอย่างขึ้นรวดเร็วมาก มีท่าอากาศยานนานาชาติขงหลิว นครเฉิงตู เป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในมณฑลเสฉวน รวมถึงมีสนามบินระดับภูมิภาคอีกจำนวน 10 แห่ง ได้แก่ สนามบินเหอซือ เมืองต้าโจว, สนามบินหลานเถียน เมืองหลู่โจว, สนามบินหนานเจียว เมืองเหมียนหยาง, สนามบินหวงหลงจิวไฉ่, สนามบินไซ่ป่า เมืองอี่ปิ่น, สนามบินเกาผิง เมืองหนันซง, สนามบินชิงซัน เมืองซีซาง, สนามบินคังตั้ง, สนามบินเป๋ออันอิ่ง, เมืองพานจื่อฮั่ว และสนามบินผานหลง เมืองก่วงหยวน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2554-2558) ฉบับที่ 12 เร่งพัฒนาให้นครเฉิงตูก้าวเข้าสู่การเป็น ศูนย์กลางการบินระดับนานาชาติ และ เป็นประตูแห่งศูนย์กลางการบินของภาคตะวันตก

ท่าอากาศยานนานาชาติขงหลิว นครเฉิงตู



- เป็น 1 ใน 4 ท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ ที่มีการจราจรทางอากาศคับคั่งมากที่สุดในเขตภาคกลาง และภาคตะวันตกของจีน รวมถึงมีทางวิ่ง (รันเวย์) ที่ 2 แห่งเดียวในภาคตะวันตก
- เป็นศูนย์กลางทางการบินและศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางอากาศแห่งภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศ มีเส้นทางโลจิสติกส์ทางอากาศ 20 เส้นทาง แบ่งเป็นภายในประเทศ 6 เส้นทาง ระหว่างประเทศ 14 เส้นทาง นอกจากนี้ ยังมีแผนขยายเส้นทางขนส่งเพิ่มสู่อเมริกา ยุโรป ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย และอาเซียน ปัจจุบัน ได้มี บ.สายการบินโลจิสติกส์ทางอากาศ อาทิ UPS, FedEx, DHL เป็นเส้นทางบินตรงสู่นครเฉิงตูแล้ว
- ปัจจุบัน เปิดทำการบินภายในประเทศจำนวน 141 เส้นทาง และเปิดทำการบินตรงสู่ต่างประเทศแล้วจำนวน 54 เส้นทาง ซึ่งนครเฉิงตู-นครเมลเบิร์น เป็นเส้นทางล่าสุด เมื่อ 28 ก.พ.56)
- เส้นทางบินตรงสู่ต่างประเทศเส้นทางแรกและเป็นเส้นทางเดียวในเขตภาคกลางและภาคตะวันตกของจีนที่มีจุดเริ่มต้นจากนครเฉิงตู มี 6 เส้นทาง ได้แก่ กรุงฮัมสเตอร์ดัม กรุงอาบูดาบี กรุงโตเกียวกรุงการาจี เมืองบังกลอร์ และนครมุมไบ
- ปี 2555 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ 31,595,000 ล้านคน อยู่ในลำดับที่ 5 ของจีน ด้านปริมาณการขนส่งสินค้า (ปี 2554) อยู่ที่ 477,770 ตัน ทำให้ก้าวขึ้นของท่าอากาศยานที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุด โดย นครเฉิงตู ก้าวขึ้นอยู่ในลำดับที่ 4 ของเมืองที่มีปริมาณการขนส่งทางอากาศมากที่สุด
- ปัจจุบันอาคารพักผู้โดยสารแห่งที่ 2 ของสนามบินนานาชาติขงหลิว นครเฉิงตูได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อเดือน ก.ย.2555มีพื้นที่ 5แสน ตร.ม .รองรับปริมาณผู้โดยสารต่อปีที่ 50 ล้านคน รวมถึง อาคารคลังสินค้า3 หลัง รวมพื้นที่ 1.2 แสน ตร.ม .รองรับปริมาณการขนส่งสินค้าต่อปีที่ 1.5ล้านตัน มากสุดเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคจีนตอนกลางและตะวันตก

โลจิสติกส์

กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์หลักของมณฑลเสฉวนแบ่งได้เป็น 7 กลุ่มใหญ่ คือ 1) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ภาคการผลิต อุตสาหกรรมหนัก 2) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ข้อมูลสารสนเทศ 3) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์สุรา 4) กลุ่มธุรกิจ โลจิสติกส์ เหล็กกล้า 5) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์สินค้าเกษตร 6) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์อาหาร และ 7) กลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์รับส่งพัสดุ ภัณฑ์

ปัจจุบัน บริษัท 500 อันดับแรกของโลกจำนวน 247 บริษัท อาทิ บ. Foxconn, บ. Compal, บ. Dell และ อื่นๆ เข้ามาตั้งฐานการผลิตที่มณฑลเสฉวน เนื่องจากเห็นถึงศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ของมณฑลเสฉวน

การพัฒนาศักยภาพในอนาคต

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2554-2558) ฉบับที่ 12 มีเป้าหมายในการพัฒนาให้นครเฉิงตู เป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ในเขตตะวันตก ในปี 2558 และจะพัฒนาให้มณฑลเสฉวนทั้งหมดเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ แห่งภาคตะวันตก ในปี 2563 สำหรับในปี 2558 มณฑลเสฉวนได้มีเป้าหมายก้าวขึ้นสู่

1.1 การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระบบรางที่ใหญ่ที่สุดในภาค

ตะวันตก

1.2 เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางหลวงแผ่นดินที่ใหญ่ที่สุดในภาค

ตะวันตก

1.3 เป็นศูนย์กลางการบินนานาชาติ (ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า) ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันตก และใหญ่ เป็นอันดับที่ 4 ของประเทศ

1.4 เป็นเขตศูนย์กลางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ที่สุดในภาคตะวันตก โดยมีนครเฉิงตูเป็น ศูนย์กลาง

2. ก่อสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ส่วนกลาง ตั้งอยู่ที่นครเฉิงตู และ ศูนย์กลางโลจิสติกส์ส่วนภูมิภาค 8 แห่ง เพื่อการก้าวขึ้นสู่เป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งภาคตะวันตก ในปี 2563 ประกอบด้วย



2.1 ศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับกลาง มีที่ตั้งอยู่ในนครเฉิงตู ภายในประกอบด้วย

2.1.1 เขตนิคมโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง ได้แก่

- เขตนิคมโลจิสติกส์ทางอากาศ (มีสนามบินนานาชาติชวงหลิวเป็นศูนย์กลางการบินแห่งภาคตะวันตก เชื่อมโยงสู่ทั่วโลก)

- เขตนิคมโลจิสติกส์กระจายสินค้ากล่องนานาชาติ (มีศูนย์กลางกระจายสินค้าบรรจุหีบห่อระบบรางแห่งดินแดนตอนในเชื่อมโยงสู่ทั่วโลก)

- เขตนิคมโลจิสติกส์ซิงไปเจียง (มีศูนย์กลางขนส่งระบบรางสถานีต้าวานเชื่อมโยงสู่ทั่วโลก)

- เขตนิคมโลจิสติกส์ซินจิน (มีศูนย์กลางขนส่งระบบรางสถานีซินจินเชื่อมโยงสู่ทั่วโลก)

2.1.2 ศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง ได้แก่

- ศูนย์โลจิสติกส์ซินตู (มีทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงสู่เมืองที่อยู่ทางทิศเหนือของนครเฉิงตูสู่เขตเศรษฐกิจเฉิงตู-เต๋อหยาง-เหมียนหยาง และกระจายไปทั่วประเทศ)

- ศูนย์โลจิสติกส์หลงฉวน (มีทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงสู่เมืองที่อยู่ทางทิศตะวันออกของนครเฉิงตูสู่เขตเศรษฐกิจเฉิงตู-ฉงชิ่ง เชื่อมโยงสู่ท่าเรือสินค้า น. แยกซีเกียง)

- ศูนย์โลจิสติกส์ชวงหลิว (มีทางหลวงแผ่นดินเชื่อมโยงสู่เมืองที่อยู่ทางทิศใต้ของนครเฉิงตูและกระจายไปทั่วประเทศ)

- ศูนย์โลจิสติกส์ทัณฑ์บน (มีเขตแปรรูปสินค้าส่งออก เชื่อมโยงนครเฉิงตู และศูนย์โลจิสติกส์ทัณฑ์บนใน

มณฑลเสฉวน



2.2 ศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค 8 แห่ง ประกอบด้วย

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองพานจื่อฮั่ว (กระจายสินค้าจำพวกแร่ธาตุ เหล็ก และสินค้าเกษตร ในห่วงโซ่ความเย็น)

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองจี้กั่ง-หลู่โจว-อี่ปิ่น (กระจายสินค้าประเภทสุรา สารเคมี เครื่องจักร เกลือ)

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองต้าโจว (กระจายสินค้าประเภทปิโตรเคมี สินค้าเกษตร และทรัพยากรที่ใช้แล้วไม่

หมดสิ้น)

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองเหมียนหยาง-กวางหยวน (กระจายสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร)

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองหนันชง-กวางอัน (กระจายสินค้าประเภทธุรกิจค้าปลีก สินค้าเกษตร วัสดุก่อสร้าง)

- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองชู่หนิง-เนย์เจียง (คลังสินค้าสำหรับกระจายสินค้าสู่เขตนิคมโลจิสติกส์เสฉวน-ฉงชิ่ง)
- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองเล่อซาน (กระจายสินค้าขนาดใหญ่ และเป็นจุดเชื่อมระหว่างการขนส่งทางบกและทางน้ำ)
- ศูนย์โลจิสติกส์เมืองหย่าอัน (กระจายทรัพยากรไฟฟ้าพลังน้ำ เหมืองแร่ เครื่องจักรเพื่อการแปรรูปและสินค้าเกษตร)

3. กำหนดพื้นที่ในมณฑลเสฉวนเพื่อแบ่งกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ออกเป็น 3 ประเภท คือ

3.1 พัฒนาพื้นที่ในนครเฉิงตู เมืองเหมียนหยาง ชู่หนิง สู่ ศูนย์โลจิสติกส์ประเภทสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่

3.2 พัฒนาพื้นที่ในเมืองเต๋อหยาง จ้อกั้ง สู่ ศูนย์โลจิสติกส์ประเภทคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ และ

3.3 พัฒนาพื้นที่ในเมืองชู่หนิง หนันชง ต่าโจว ก่วงหยวน ศูนย์โลจิสติกส์ประเภทก๊าซธรรมชาติ ปีโตรเคมี และสินค้าเกษตรพิเศษ

4. ในปี 2563 โดยลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ลงร้อยละ 5 ของ GDP (หรือ ค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ที่ลดลงทุกๆ ร้อยละ 1 สามารถเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจโดยตรงได้ถึง 14,000 ล้านหยวน)