



3 กะต่อวัน และไม่มีปัญหาในเรื่องการขาดแคลนแรงงานเนื่องจากระบบอัจฉริยะและหุ่นยนต์เข้ามาช่วยทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

นอกจากนั้นก็มีแผนที่จะพัฒนาให้เป็นท่าเรือที่ลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าให้ได้มากที่สุดเนื่องจากจะมีการสร้างรถไฟทางคู่รอบท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเปลี่ยนโหมดการขนส่งจากปัจจุบันที่ใช้การขนส่งทางถนน 97% และใช้การขนส่งทางรางเพียง 3% เมื่อมีการสร้างรถไฟทางคู่รอบท่าเรือจะทำให้การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรางเพิ่มขึ้นเป็น 30% หรือต้นทุนการขนส่งจะลดลง 1 ใน 3 จากต้นทุนในปัจจุบัน

หนุนแหลมฉบังเชื่อมจีนตอนใต้

นายคณิต กล่าวว่าได้หารือร่วมกับกระทรวงคมนาคม และการท่าเรือแห่งประเทศไทยในการทำท่าเรือบก (dry port) บริเวณชายแดนเพื่อรองรับสินค้าที่มาจากเพื่อนบ้านและประเทศจีนที่ใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีสินค้าที่มาจากเพื่อนบ้าน เช่น สปป.ลาว กัมพูชา และจีนให้มีการตรวจสอบสินค้าที่ชายแดนแล้วปิดตู้สินค้า ออกไปรับรองและส่งมายังท่าเรือเพื่อส่งออกไปยังประเทศอื่นได้อย่างรวดเร็วเพราะจะไม่มีมีการตรวจสอบอีกรอบที่ทำเรือ

สำหรับ แนวทางดังกล่าวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังได้มากขึ้นซึ่งอาจจะเริ่มจากบริเวณชายแดนจังหวัดเชียงรายที่รับสินค้าจากประเทศจีนตอนใต้เข้ามาเป็นจำนวนมากซึ่งท่าเรือบกจะช่วยสนับสนุนการจัดการโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าที่รวดเร็วหลังจากที่ก่อนหน้านี้มีการลงทุนลานวางตู้หรือท่าเรือในแผ่นดิน (ไอซีดี) ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง และจะมีการลงทุนเพิ่มเติมในพื้นที่นิคมอมตะนครเพื่อช่วยให้การขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

“ได้หารือกับนายไพรินทร์ ชูโชติถาวรรมช.คมนาคมว่า หากการขยายตัวของการส่งออกของไทยเติบโตจากในปัจจุบันไปเรื่อยๆ ไม่เกิน 5 ปีท่าเรือจะเต็มความจุหน้าท่าเรือจะแน่นจึงต้องวางแผนขยายและสร้างโลจิสติกส์ที่เป็นไว้รองรับเพราะหากรอให้เต็มแล้วค่อยเริ่มขยายจะไม่ทันกับการลงทุน” นายคณิตกล่าว

พัฒนาเฟส3 เพิ่มศักยภาพท่าเรือ

รายงานข่าวจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ระบุว่า โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตโดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับจอดเรือสำเภา และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ทำเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTTO) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่างๆ

สำหรับองค์ประกอบโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ประกอบด้วย การก่อสร้างท่าเรือตู้สินค้า 4 ท่า (ท่าเรือ E1 E2 F1 F2) ความจุ 7 ล้านตู้ต่อปี การก่อสร้างท่าเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) ความจุ 1 ล้านคันต่อปี การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งความจุ 1 ล้านตู้ต่อปี การก่อสร้างสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (SRTTO2) ปรับปรุงระบบในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ 4 ล้านตู้ต่อปี โดยใช้ระบบอัตโนมัติ (Automation) มีแผนการก่อสร้างแบ่งออกเป็น 3 ระยะสร้างพื้นฐาน 5 ปี (2561-2566) และการก่อสร้างท่าเทียบเรือและติดตั้งอุปกรณ์ขนถ่าย 3 ปี (2565-2568)

บริษัทไทย-ญี่ปุ่นซื้อของประมูล

นายคณิตกล่าวว่า การเปิดขายเอกสารของประมูลโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 มีเอกชนที่เข้ามาซื้อของประมูลแล้ว 3 รายเป็นบริษัทในประเทศไทย 2 ราย ได้แก่ บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด บริษัท ยูนิคเอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทจากญี่ปุ่น 1 บริษัท ได้แก่ บริษัท โอโตชู คอปอร์เรชั่น จำกัด ทั้งนี้การขายของประมูลในโครงการนี้จะยังจำหน่ายให้ผู้สนใจอีก 2 สัปดาห์ คาดว่าจะมีเอกชนที่เข้ามาซื้อของประมูลไม่ต่ำกว่า 10 ราย

ส่วนโครงการพัฒนาเมืองการบินที่อู่ตะเภาเมื่อเกิดขึ้นจะดึงดูดการขยายตัวของกรุงเทพไปยังพื้นที่ภาคตะวันออก

ซึ่งการขยายตัวของเมืองมากขึ้นก็จะช่วยลดการเกิดการกระจุกตัวของอสังหาริมทรัพย์อีก 10-15 ปีข้างหน้าอู่ตะเภาจะเป็นสนามบินนานาชาติ เมืองที่พัฒนาโดยรอบในรัศมี 30 กิโลเมตร จะเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและแหล่งธุรกิจขนาดใหญ่โดยเฉาะในรัศมี 10 กิโลเมตรจะเป็นพื้นที่ไฮเด่งที่จะเกิดการพัฒนามาก ทำให้ต้องเร่งวางแผนเมืองเพื่อรองรับ

โดยผังเมืองการบินนี้เป็นส่วนหนึ่งของผังเมืองรวมอีอีซีที่จะเสร็จในช่วงต้นปี 2562 ขณะที่ผังเมืองสำหรับการลงทุนอุตสาหกรรมในพื้นที่อีอีซียังอยู่ในพื้นที่ 2 หมื่นไร่ คาดว่าจะรองรับการลงทุนของอุตสาหกรรมได้อีก 4-5 ปี

สำหรับแผนการโรดโชว์ของอีอีซีในจีน มีแผนจะไปโรดโชว์ที่เมืองหางโจวของประเทศจีน ซึ่งเป็นแหล่งบ่มเพาะผู้ประกอบการเทคโนโลยีที่สำคัญของจีนปัจจุบันมีกว่า 4 หมื่นบริษัท โดยตั้งเป้าว่าจะดึงเอาบริษัทในเมืองนี้มาลงทุนในไทยให้ได้ประมาณ 400 บริษัท โดยเลือกบริษัทที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีที่สนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมเป้าหมายในไทยในอนาคต