

พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังชุด D เพิ่มศักยภาพแข่งขันหนุ่น'อีอีซี'



การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาประเทศให้เจริญก้าวหน้าและทันสมัย ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางบก และทางน้ำ เพื่อให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจต่างๆ เกิดความสะดวกและรวดเร็ว ช่วยดึงดูดความสนใจของนักลงทุน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนมีความอยู่ดีกินดีมากขึ้นต่อไป

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ถือเป็นเป้าหมายผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค หรือกลุ่มประเทศ CLMV ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่เหมาะสมเป็นท่าเรือบก โดยใช้ระบบขนส่งทางรางเป็นโครงข่ายหลักในการขนส่ง

จากการศึกษาข้อมูลของกระทรวงคมนาคม และการรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนต่างๆ พบว่าพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็นท่าเรือบก คือ จ.ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ขอนแก่น และนครสวรรค์ รวมทั้งพื้นที่ชายแดนที่ควรพัฒนาเป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า คือ จ.หนองคาย มุกดาหาร เชียงราย ดากสระแก้ว และสงขลา โดยเชื่อมโยงกันด้วยระบบโครงข่ายคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ

ล่าสุด บริษัท ยัทธิสัน พอร์ต ประเทศไทย จำกัด ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือชั้นนำในประเทศไทยเปิดท่าเทียบเรือชุด

“

เพื่อให้การพัฒนาโครงการต่างๆ ในโครงการพัฒนา
ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นไปตามกำหนด
จะเป็นหน้าที่ของรัฐบาลใหม่ที่จะมาสานต่อ ถ้าเริ่มนับหนึ่งได้
ก็เชื่อว่าจะไม่ใช่เรื่องยาก สิ่งสำคัญคือเราต้องทำให้มัน
นับหนึ่งให้ได้ ตอนนี้นับหนึ่งมาได้ครึ่งแล้ว ภายใน 3-6 เดือน
มั่นใจว่าจะนับหนึ่งได้สำเร็จ

”

D อย่างเป็นทางการ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยท่า
เทียบเรือชุดนี้จะติดตั้งเทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานจากระยะ
ไกล (Remote Control Technology) อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งจะช่วย
เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน พร้อมยกระดับ
ประเทศไทยสู่ศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าระดับโลก

นายสตีเฟ่น แอชเวิร์ธ กรรมการผู้จัดการ บริษัท อัทชิ
สัน พอร์ท ประเทศไทย กล่าวว่า อัทชิสัน พอร์ท ได้ขยายขีดความ
สามารถในการให้บริการขนถ่ายตู้สินค้า โดยการพัฒนาท่าเทียบเรือชุด
D ท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมกับการนำเข้าปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าจำนวน
3 คัน และปั้นจั่นยกตู้สินค้าในลานแบบลอยยาง (Remote Control
Electric Rubber Tyred Gantry Crane หรือ RCeRTGC) จำนวน 8
คัน จากบริษัท ZPMC หรือ Shanghai Zherhua Heavy Industry Co.,
Ltd.

เครื่องมือทั้งสองชนิดนี้ติดตั้งระบบควบคุมการปฏิบัติงานจาก
ระยะไกล (Remote Control) ที่ล้ำสมัย ซึ่งจะช่วยให้ท่าเทียบเรือ
ชุด D ปฏิบัติงานได้ด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ สามารถ
รองรับเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติการ
ได้ดีขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าขนาดใหญ่ทั้ง 3 คัน



สามารถปฏิบัติงานยกขนตู้สินค้าให้กับเรือบรรทุกตู้สินค้าบนระวาง
ได้กว้างถึง 24 แถว ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่ให้บริการในปัจจุบัน
เครื่องมือทั้งสองชนิดนี้ควบคุมการปฏิบัติงานจากระยะไกล (remote
control) ทำให้ท่าเทียบเรือชุด D เป็นท่าเทียบเรือแห่งแรกของโลก
ที่ติดตั้งเทคโนโลยีอย่างเต็มรูปแบบ ส่งผลให้การบริการของท่าเรือ
รวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำและปลอดภัยมากขึ้น



เพิ่มขีดความสามารถแข่งขัน

ทั้งนี้ นายไพรินทร์ ชูโชติถาวร รรช.

คมนาคม เปิดเผยว่า การขนส่งสินค้าระบบ
รางที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ เมื่อมีโครงการพัฒนาท่า
อากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา และการนำ
เทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในท่าเทียบเรือชุด
D นั้น จะช่วยยกระดับการให้บริการขนส่ง
และบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้
มีประสิทธิภาพสูงสุด สอดคล้องต่อนโยบาย
ประเทศไทย 4.0 โมเดลใหม่ของการขับเคลื่อน
เศรษฐกิจประเทศไทย ที่มุ่งปรับเปลี่ยน
โครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อน
ด้วยนวัตกรรมนั้น

นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม มุ่งพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะเวลา 20 ปี ระหว่างปี พ.ศ.2560-2579 สอดคล้องต่อยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ของรัฐบาลที่ต้องการสร้างชาติที่มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน โดยทำเทียบเรือชุด D นั้นรองรับตู้สินค้าได้ 3.5 ล้านที่อียูต่อปี และจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังได้อีก 40% และเมื่อเปิดให้บริการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ด้วย จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังรองรับตู้สินค้าผ่านหน้าท่าจาก 8 ล้านที่อียู เพิ่มขึ้นเป็น 18 ล้านที่อียู และจะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังกลายเป็นท่าเรือระดับโลกด้วย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือดังกล่าวนับเป็นพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่สำคัญ ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นประตูการค้าเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งขั้นพื้นฐานต่างๆ อาทิ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการรถไฟทางคู่จากแหล่งอุตสาหกรรมทั่วประเทศ ที่เชื่อมสู่ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุดและสัตหีบ

“เพื่อให้การพัฒนาโครงการต่างๆ ในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เป็นไปตามกำหนด จะเป็นหน้าที่ของรัฐบาลใหม่ที่จะมาสานต่อ ถ้าเริ่มนับหนึ่งได้ ก็เชื่อว่าจะไม่ใช่เรื่องยาก สิ่งสำคัญคือเราต้องทำให้มันนับหนึ่งให้ได้ ตอนนับหนึ่งมาได้ครึ่งแล้ว ภายใน 3-6 เดือน มั่นใจว่าจะนับหนึ่งได้สำเร็จ” นายไพรินทร์กล่าว

นายกระต่ายท่าเรือสู่มาตรฐานสากล

นายอาณัติ มัชฌิมา ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท อัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด กล่าวว่า ท่าเทียบเรือชุด D มีความยาวหน้าท่ารวมทั้งสิ้น 1,700 เมตร ประกอบไปด้วยปั้นจั่นยกตู้สินค้าหน้าท่าจำนวน 17 คัน และมีปั้นจั่นยกตู้สินค้าในลานแบบล้อยางจำนวน 43 คัน โดยอุปกรณ์ทั้งหมดใช้เทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานจากระยะไกล เพิ่มความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้



ราว 3.5 ล้านที่อียูต่อปี (หน่วยนับตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต) ซึ่งจะส่งผลให้เพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดในการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เพิ่มขึ้นจาก 34% เป็น 50% ในปี 2566-67 สามารถรองรับตู้สินค้าได้ทั้งสิ้น 13 ล้านที่อียู มั่นใจสามารถดันอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทย (จีดีพี) ในภาพรวมโต 4-5% ต่อปี

“ธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ ถ้ามองย้อนหลังพบว่า โตต่อเนื่อง แม้จะมีปัจจัยลบมากระทบ แต่ก็เป็นแค่ระยะเวลานั้นๆ เพราะการที่เราจะลงทุนสร้างโรงงาน หรือผลิตสินค้าขึ้น หมายความว่าเราได้มีการศึกษาดีแล้ว สามารถที่จะทำได้ต่อเนื่อง แต่บางช่วงจังหวะอาจจะติดขัดบ้าง เช่น เรื่องน้ำมัน สิ่งเหล่านี้อาจจะทำให้ธุรกิจติดขัด แต่เมื่อได้มีการเซตอัพระบบใหม่ไทยก็จะดีขึ้น เพราะผลิตภัณฑ์ของไทยหรือสินค้าของไทยยังเป็นที่ต้องการของตลาดโลก” **นายอาณัติกล่าว**

สิทธิประโยชน์ดึงดูดลงทุน

นายอาณัติ กล่าวว่า เมื่อพูดถึงอีอีซี ก็ต้องกลับไปดูสิทธิประโยชน์ที่นักลงทุนจะได้รับ ถือว่าเป็นตัวจุดประกายที่จะทำให้การประกอบกิจการต่างๆ สามารถที่จะดำเนินการอย่างราบรื่นต่อเนื่อง รวมไปถึงการรับการทำงานของภาครัฐ หรือระเบียบประกาศทางราชการ ก็ช่วยทำให้การทำงานรวดเร็วยิ่งขึ้น อาทิ การปรับเปลี่ยนระบบศุลกากร ระเบียบของกระทรวง ทบวงต่างๆ ที่ซับซ้อนนั้นเห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะมองว่าต้องเอื้ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการในการทำงาน เนื่องจากการขนส่งสินค้าถ่วงน้ำหนักแข่งกับเวลา ดังนั้นถ้าสามารถยกระดับการทำงานให้รวดเร็วได้ จะทำให้ตัววัดค่าของเว็ลด์เบงกดีขึ้น นักลงทุนก็จะเข้ามาและจะทำให้ประเทศเกิดผลมวลรวมของการใช้ประโยชน์มากขึ้น

“บริษัทศึกษาข้อมูลของท่าเรือแหลมฉบังมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง จนกระทั่งมีความมั่นใจระดับหนึ่งที่จะนำเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้ามาให้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ก็ท่วงโย อยากรับไทยรับปรับตัว และเร่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้ได้มาตรฐานท่าเรือขนส่งสินค้าระดับสากลได้เร็ววัน มิเช่นนั้นโอกาสที่เกิดขึ้นตอนนี้จะตกเป็นของประเทศสมาชิกอาเซียน” **นายอาณัติกล่าว**

ท่าเรือประตูของประเทศ

นายอาณัติ กล่าวว่า ธุรกิจที่ดำเนินการเกี่ยวกับท่าเทียบเรือนั้น มีหน้าที่หลักสำคัญคือเป็นประตูของประเทศ ดังนั้นภาระหลักที่ผู้ประกอบการในแหลมฉบังต้องตระหนักอยู่ตลอดเวลา ว่า ทำอย่างไรถึงจะทำให้ประเทศสามารถขนถ่ายสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับความต้องการทางธุรกิจในประเทศ และรองรับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมองว่าทุกคนอยากที่จะพัฒนา

ดังนั้น อัทชีสันได้มองเห็นว่าการขนส่งสินค้าทางเรือจะต้องใหญ่ขึ้น การที่สร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ท่าเทียบเรือขนาดใหญ่ ต้องสั่งเครนขนาดใหญ่ที่สุดในปัจจุบันในโลกมาใช้ในการรองรับเรือ

ไทยโพสต์ Thai Post Circulation: 950,000 Ad Rate: 850	Section: First Section/เศรษฐกิจ			
	วันที่: จันทร์ 4 มีนาคม 2562			
	ปีที่: 23	ฉบับที่: 8149	หน้า: 6(ขวา)	
	Col.Inch: 174.82	Ad Value: 148,597	PRValue (x3): 445,791	คลิป: ขาว-ดำ
	คอลัมน์: สถานีอีอีซี: พัฒนาท่าเรือแหลมฉบังชุดD เพิ่มศักยภาพแข่งขันหนองอีอีซี			

ที่จะสามารถเพิ่มขนาดใหญ่ เพื่อให้ชาวโลกได้เห็นถึงศักยภาพของเรา

ร.ต.ท.มนตรี ฤกษ์จำเนียร ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง
หรือ ทลฉ. รักษาการแทนผู้อำนวยการท่าเรือแห่งประเทศไทย
หรือ กทท. กล่าวว่า สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลัก
ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่มีโครงการพัฒนาต่างๆ ที่มีส่วน
ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้มีการเติบโตที่เพิ่มมากขึ้น
ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่ได้
เปิดให้บริการแล้ว รวมถึงโครงการพัฒนาต่างๆ ที่พร้อมรองรับการ
พัฒนาสู่มาตรฐานการเป็นท่าเรือระดับโลก ได้แก่ โครงการท่าเรือ
แหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่
ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบ
เรือ A) อีกด้วย รวมถึงโครงการพัฒนาต่างๆ ที่พร้อมรองรับการ
พัฒนาสู่มาตรฐานการเป็นท่าเรือระดับโลก ได้แก่ โครงการท่าเรือ
แหลมฉบัง ขั้นที่ 3

ทั้งนี้ ในปี 2560 บริษัท ฮัทชีสัน พอร์ต (ประเทศไทย) ได้
ทำการขนถ่ายตู้สินค้าครบ 20 ล้านตู้ ถือว่าเป็นผู้ประกอบการท่า
เทียบเรือที่ขนส่งสินค้าจำนวนมากที่สุดในท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น
โครงการท่าเทียบเรือชุด D นี้ จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือ
แหลมฉบังให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 11.1 ล้านตู้/ปี
ซึ่งสอดคล้องต่อวิสัยทัศน์การท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่มุ่งสู่มาตรฐาน
ท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เพื่อการ
เติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573 อย่างรอบด้าน โดยท่าเรือแหลมฉบังมี
ความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น World Class Port
โดยเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็น
ท่าเรือที่ทันสมัยที่สุดในประเทศไทย.

กัลยา ยินยง รายงาน