



คึกซิงแหลมฉบัง
เฟส3ส่อยึดเยื้อ
่วนต่อ

หัวใจอีอีซีประตูการค้า
ไปไม่ถึงดวงดาว

5

คึกซิงแหลมฉบังเฟส3 ส่อยึดเยื้อ่วนต่อ หัวใจอีอีซีประตูการค้าไปไม่ถึงดวงดาว



อุตสาหกรรม หลังจากที่ได้ศาลปกครองกลาง ได้พิพากษาเพิกถอนคำสั่ง ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการพัฒนาท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในส่วนของท่าเทียบเรือ F ที่ 1 ที่ให้กลุ่มกิจการร่วมค้า เอ็นซีพี (NCP) ประกอบด้วย

บริษัท นทลีน จำกัด บริษัท พรินา มารีน จำกัด (มหาชน) บริษัท แอสโซซิเอท อินฟิไนตี จำกัด บริษัท PHS Organic farming จำกัด และบริษัท China Railway construction Corporation จำกัด เป็นผู้ไม่ผ่านการ ประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ 2 ของคุณสมบัติของ

ผู้ยื่นข้อเสนอโครงการฯ โดยให้มีผลนับแต่วันที่ออกคำสั่ง และให้คำสั่งทุกประการบังคับตามคำสั่งของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ที่ให้กิจการร่วมค้าเอ็นซีพี เป็นผู้ไม่ผ่านการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ 2 ไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่นมีผลต่อไปจนกว่าคำพิพากษาของศาลจะถึงที่สุด และยกฟ้องคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และคณะกรรมการพิจารณาอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ทั้งนี้ เนื่องจากศาลฯ เห็นว่า การที่กิจการร่วมค้าเอ็นซีพี ระบุรายละเอียดตำแหน่งของตัวแทนหรือผู้แทนโดยที่ตัวแทนหรือผู้แทนไม่ได้ลงลายมือชื่อในช่องที่แบบเอกสารภาคผนวก 16-ฉ กำหนด แต่กลับลงลายมือชื่อในที่ว่างด้านล่างของแผ่นกระดาษเรียงตามแนวยาวแทนนั้น เป็นเพียงการเสนอรายละเอียดแตกต่างไปจากเงื่อนไขที่กำหนดในแบบเอกสารดังกล่าวในส่วนที่ไม่ใช่สาระสำคัญซึ่งเห็นได้ชัดโดยสภาพของเรื่องว่า ไม่มีผลทำให้เกิดการได้เปรียบเสียเปรียบต่อผู้ยื่นข้อเสนอรายอื่นแต่อย่างใด

คณะกรรมการคัดเลือกฯ จึงไม่อาจตัดสินสิทธิกลุ่มบริษัทฯ จากการเป็นผู้ยื่นข้อเสนอในนามกิจการร่วมค้าเอ็นซีพีด้วยเหตุดังกล่าวได้ คำสั่งของคณะกรรมการคัดเลือกฯ ที่ให้กิจการร่วมค้าเอ็นซีพี เป็นผู้ไม่ผ่านการประเมินเอกสารข้อเสนอของที่ 2 จึงเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย

“ศักดิ์สยาม” ย้ำคำวินิจฉัยศาลไม่ทำให้การพิจารณาคัดเลือกล่าช้า

ขณะที่นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่าการสั่งศาลปกครองที่มีคำพิพากษาถอนคำสั่งของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ว่ายังไม่เห็นรายละเอียด ซึ่งทางคณะกรรมการคัดเลือกฯ จะต้องนำคำวินิจฉัยของศาลมาดำเนินการ ไม่น่าจะเป็นปัญหาอะไร เพราะทุกเรื่องจะมีกระบวนการอยู่แล้ว และจะไม่ทำให้เกิดความล่าช้าแต่อย่างใด ซึ่งหากพิจารณาแล้ว เห็นว่าสามารถนำมาพิจารณาร่วมกันได้ ก็เปิดเอกสารข้อเสนอต่อตามขั้นตอน ซึ่ง ตามข้อกำหนดใน RFP ให้ทำอย่างไรก็ตามนั้น ให้เปิดซองได้ก็เปิดไปตามนั้น

กรณีที่ศาลวินิจฉัยว่า ประเด็นที่คณะกรรมการคัดเลือกฯ ไม่ให้ผ่านข้อเสนอของที่ 2 นั้นไม่ใช่สาระก็ต้องเข้าสู่การพิจารณาในช่องที่เหลือต่อไป พิจารณาแล้วรายไหนผ่านและดีกว่าก็ชนะไป

สำหรับ 2 กลุ่มทุนซึ่ง ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ที่ผ่านมา การท่าเรือฯ ได้เปิดให้เอกชนยื่นซองประมูลโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟสที่ 3 และมีผู้เข้าประมูล 2 กลุ่ม ได้แก่

1. กลุ่มกิจการร่วมค้า GPC ซึ่งประกอบด้วยบริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด ในเครือ ปตท., บริษัท กัลฟ์ เอ็นเนอร์จี ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน), บริษัท ไซน่า ฮาร์เบอร์ เอ็นจิเนียริง จำกัด จากประเทศจีน
2. กลุ่มกิจการร่วมค้า NPC ซึ่งประกอบด้วยบริษัท แอสโซซิเอท อินฟราสตรักเจอร์ จำกัด, บริษัท นทล จำกัด, บริษัท พรินซ์ มาร์ติน จำกัด (มหาชน), บริษัท พีเอสเอส ออแกนิค ซิสเต็ม จำกัด, บริษัท ไซน่า เรลเวย์ คอนสตรัคชั่น



คอร์ปอเรชั่น จำกัด หรือ CRCC ประเทศจีน

แหล่งข่าวจากคณะกรรมการคัดเลือกโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง กล่าวว่าเมื่อศาลมีคำสั่งออกมาแบบนี้ คณะทำงานจะต้องมีการหารือแนวทางกันใหม่ ซึ่งคาดว่าจะต้องทำให้ต้องใช้เวลาในการประมูลออกไป แต่มั่นใจว่าปัญหาที่เกิดขึ้นจะต้องหาข้อยุติและไม่ให้เกิดปัญหา เพราะนโยบายของกระทรวงคมนาคมเองต้องการผลักดันให้โครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 เป็นโครงการที่มีความต่อเนื่องกับโครงการอีอีซี ที่มีเครือข่ายต่อขยายไปยังโครงการอื่นๆ เช่น โครงการเมืองการบิน โครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน หากโครงการนี้เกิดไม่ได้ก็จะทำให้พื้นที่ที่จะเกิดโครงการอีอีซีไปไม่ถึงดวงดาวอย่างแน่นอน ซึ่งในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลได้เดินหน้าและผลักดันโครงการที่มีความต่อเนื่องและเป็นโครงการขนาดใหญ่ทำให้เกิดและเดินหน้าต่อไปได้ เช่น โครงการท่าเรือมาบตาพุดส่วนต่อขยาย

“ตอนนี้รัฐบาลได้เร่งผลักดันให้มีการลงนามสัญญาโครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบินของกลุ่มซีพี คาดว่าภายในไม่เกิน 15 ตุลาคมนี้ จะต้องมีการเซ็นสัญญา ซึ่งถือเป็นอีกโครงการที่มีความสำคัญและเป็นตัวจุดพลุต่อเนื่องกับโครงการอื่นๆ ถึงแม้จะมีปัญหาในเรื่องการส่งมอบพื้นที่ แต่ก็เจรจาต่อรองเพื่อให้โครงการเดินหน้าลงนามให้ได้ เช่นเดียวกัน เมื่อย้อนไปดูโครงการท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ที่มีปัญหาที่ต้องหาข้อยุติในการประมูล

เพื่อคัดเลือกบริษัทที่เสนอเงื่อนไขให้กับรัฐได้ดีที่สุด”
แหล่งข่าวคนเดียวกันกล่าว

“ท่าเรือแหลมฉบัง” หัวใจ...อีอีซีขยายเฟส 3 ... ทะลุวงประจักษ์การค้ำ

ขณะที่นโยบายของกระทรวงคมนาคมเองต้องการ
เดินหน้าผลักดันให้ ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เป็นประตู
การค้าหลักในการนำเข้า-ส่งออก สินค้าของประเทศ ซึ่ง
แต่ละปีปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จะมีอัตราการ
เติบโตเฉลี่ยที่ 5% อย่างต่อเนื่อง และเป็นตัวชี้วัดหนึ่ง
ในการประเมินการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง มีปริมาณการขนถ่าย
สินค้านับเป็นอันดับที่ 20 ของโลก โดยขีดความสามารถ
รองรับตู้สินค้าของเฟส 1 และเฟส 2 รวมกันที่ 11.1
ล้านตู้ต่อปี ขณะที่ สามารถรองรับการขนถ่ายรถยนต์
สูงสุดที่ 2 ล้านคันต่อปี โดยอยู่ในอันดับที่ 4 ของโลก

โดยในปีงบประมาณ 2562 (ตุลาคม 2561-กันยายน
2562) คาดการณ์ปริมาณการเติบโต ที่ 4-5% แต่ปรากฏ
ว่า ผ่านรอบ 9 เดือน (ตุลาคม 2561- มิถุนายน 2562)
ผลการดำเนินงานให้บริการเรือสินค้า และตู้สินค้าผ่าน
ท่าเรือแหลมฉบัง เติบโตต่ำกว่าที่คาดหมาย โดยมีเรือ
เทียบท่า 8,229 เทียบ ลดลง 6.10 % สินค้าผ่านท่า 68,009
ล้านตัน เพิ่มขึ้น 4.98% ตู้สินค้าผ่านท่า 6,081 ล้านตู้
เพิ่มขึ้น 1.87%

เรือโทกมัลศักดิ์ พรหมประยูร ผู้อำนวยการ
การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ระบุว่า ปริมาณ
ตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ขยายตัวไม่มาก เนื่องจาก
ภาวะเศรษฐกิจที่เริ่มชะลอตัวมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 โดย

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(สศช.) ได้รับประมาณการไตรมาส 2 ปี 2562 เติบโต
ที่ 2.3% เทียบกับการขยายตัว 2.8% ในไตรมาสก่อนหน้า

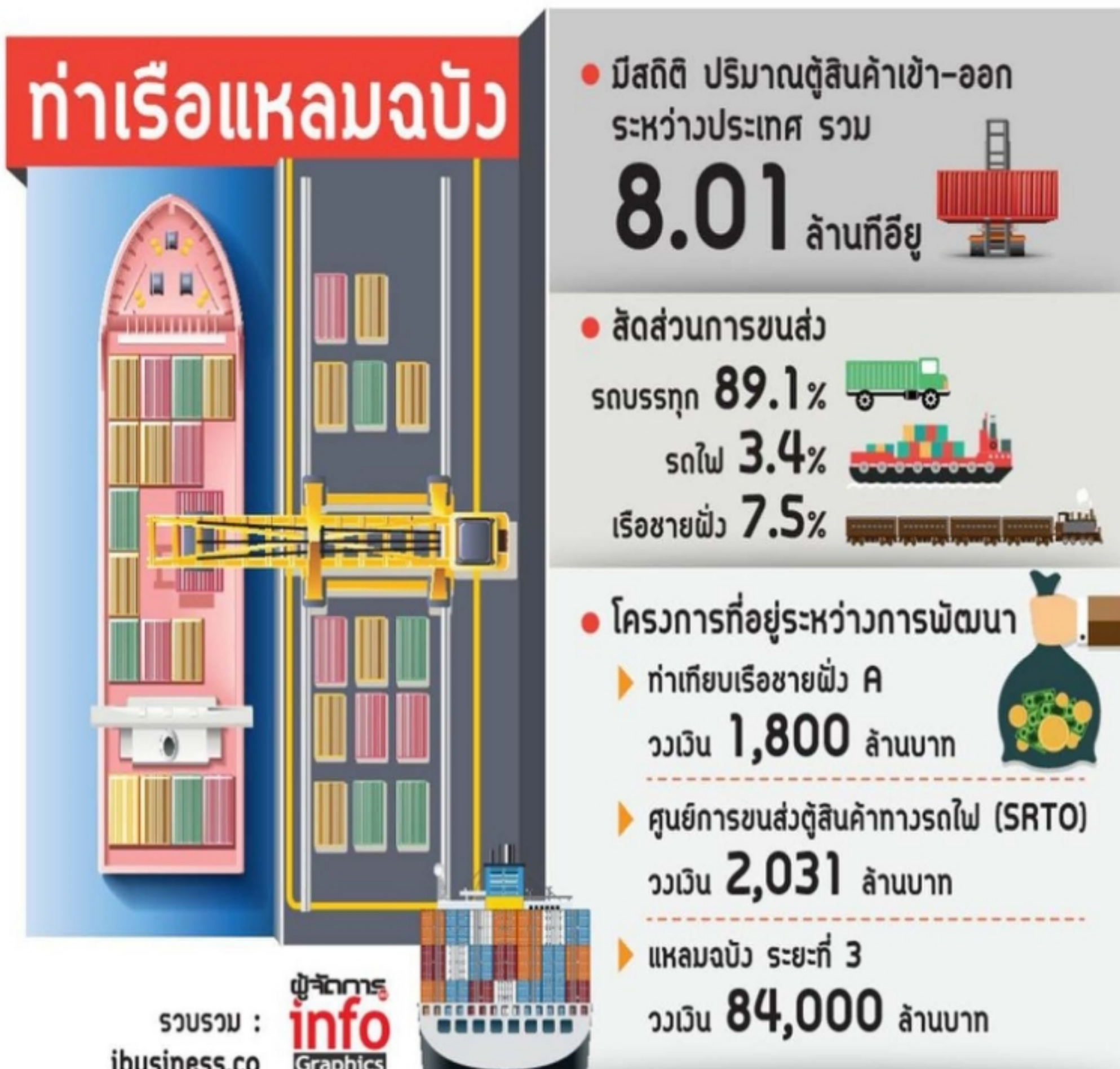
นับเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ 19 ไตรมาส
(นับจากไตรมาสที่ 4 ปี 2557) ซึ่งจากสภาพเศรษฐกิจ
ดังกล่าวส่งผลให้ภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมได้
รับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง รวมถึงขยายตัวลดลงจาก
ภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว

แต่อีก สาเหตุที่สำคัญ และเป็นแรงบงกชส่งผลให้
ปริมาณตู้สินค้าเติบโตแบบถดถอย เป็นเพราะผลกระทบ
จากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา กับสาธารณรัฐ
ประชาชนจีน ทำให้ กทท.ต้องปรับเป้าหมายการเติบโต
ในปี 2562 ใหม่ ลดลงเหลือปริมาณตู้เติบโต ที่ 1-2% เศษ
เท่านั้น

ขณะที่สถิติปี 2561 ท่าเรือแหลมฉบัง มีเรือ
เทียบท่า จำนวน 13,310 ลำ มีสินค้าผ่านท่า 86,490
ล้านตัน เพิ่มขึ้น 3.100% ตู้สินค้าผ่านท่า 8,016 ล้าน
ตู้.อี.ยู. เพิ่มขึ้น 4.410% ซึ่งปริมาณตู้สินค้า เติบโตทุกปี
อย่างต่อเนื่องประมาณ 5% โดยปริมาณตู้สินค้านำเข้า
และส่งออกมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

โดยตู้สินค้านำเข้า 3.95 ล้านตู้ส่งออก 4.06
ล้านตู้ ขณะที่การขนส่งทางถนนยังคงเป็นหลักถึง
89.1% (นำเข้า 3.54 ล้านตู้ส่งออก 3.59 ล้านตู้)
ขนส่งทางรถไฟ 3.4% (นำเข้า 1.01 แสนตู้ส่งออก
1.68 แสนตู้) ใช้ขนส่งทางเรือ 7.5% (นำเข้า 3.08 แสน
ตู้ส่งออก 2.94 แสนตู้)

“กมลศักดิ์ พรหมประยูร”คาดการณ์ว่า ปี 2563
หากสงครามการค้า จีน-สหรัฐฯ ไม่บานปลาย และค่าบาท



ผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งแต่ปี 2559-2562



ผลการดำเนินงาน	มีเรือเทียบท่า		มีสินค้าผ่านท่า		มีตู้สินค้าผ่าน	
ปี 2559 (ต.ค. 2558 - ก.ย. 2559)	6,312 เที่ยว	เพิ่มขึ้น 0.11%	72.324 ลำตัน	ลดลง 1.53%	7.061 ลำตันที่ฮยู	เพิ่มขึ้น 4.15%
ปี 2560 (ต.ค. 2559 - ก.ย. 2560)	5,890 เที่ยว	ลดลง 6.690%	83.889 ลำตัน	เพิ่มขึ้น 8.320%	7.677 ลำตันที่ฮยู	เพิ่มขึ้น 8.730%
ปี 2561 (ต.ค. 2560 - ก.ย. 2561)	11,610 เที่ยว	ลดลง 1.818%	86.490 ลำตัน	เพิ่มขึ้น 3.100%	8.016 ลำตันที่ฮยู	เพิ่มขึ้น 4.410%
ปี 2562 ช่วง 9 เดือน (ต.ค. 2561 - มิ.ย. 2562)	8,229 เที่ยว	ลดลง 6.10%	68.009 ลำตัน	เพิ่มขึ้น 4.98%	6.081 ลำตันที่ฮยู	เพิ่มขึ้น 1.87%

រក្សាទុក : ibusiness.co

ไม่แพงมาก ปริมาณตุลีนค้าจะยังเติบโตในระดับปกติ 4-5% ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังยังมีช่องว่างในการรองรับ เนื่องจากมีขีดความสามารถที่ 11.1 ล้านตู้ต่อปี ปริมาณตุลีนค้าจะเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 3.5 แสนตู้ต่อปี ดังนั้นอีก 5 ปี ตูลีนค้าจะเพิ่มขึ้นกว่า 10 ล้านตู้ต่อปีแน่นอน ซึ่งหากท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ได้ข้อสรุปการประมูลภายในปีนี้ และได้ลงนามสัญญา จะต้องใช้เวลาก่อสร้างอีก 5 ปี จึงจะเปิดให้บริการได้ หรือเปิดประมาณต้นปี 2567 เท่ากับแหลมฉบังจะเต็มความจุพอดี

“แต่หากปี 2567 เฟส 3 ยังไม่เปิด มีปัญหาแน่นอน เพราะบริการที่เรือ หากช่องว่างระหว่างขีดความสามารถ กับปริมาณสินค้าจริง ที่ 1 ล้านเที่ยว จะเริ่มแน่น และ หากปล่อยให้เต็มความจุ ถือว่าการบริการจะมีปัญหา โดยเฉพาะเรื่องพื้นที่วางตู้ พื้นที่หลังท่า และทำให้ประตูดำของประเทศไทย อยู่ในภาวะอันตราย”

แหลมฉบัง ศูนย์กลางพื้นที่ อีอีซี ดันตู้สินค้าพุ่ง

เรือไทยทชนา โมกขาว ผู้อำนวยการท่าเรือแหลม
ฉะบับ กล่าวว้า ท่าเลที่ตั้งของ ท่าเรือแหลมฉะบับ อยู่ใจกลาง
ของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
(อีอีซี) ที่รัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบ
โครงสร้างพื้นฐาน และอุตสาหกรรม ดังนั้น แม้ว่า ในปี
2562 ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉะบับ จะมีแนวโน้ม
เติบโตแบบชะลอตัว แต่ในระยะเวลาด้านไกล การพัฒนา
พื้นที่ และอุตสาหกรรมภายใต้โครงการอีอีซี จะมีส่วน
กระตุ้นปริมาณตู้สินค้าให้เพิ่มขึ้นแน่นอนซึ่งท่าเรือแหลม
ฉะบับ มีอาณาเขตทางน้ำ 52 ตร.กม. ปัจจุบันเปิดให้บริการ
เฟส 1 และเฟส 2 มีพื้นที่ รวม 8,752 ไร่ โดยมีพื้นที่บน
บก 6,341 ไร่ พื้นที่ถมทะเล 2,411 ไร่

โดยแหลมฉับ เฟส 1 แอ่งจอดเรือ กว้าง 400 เมตร ลึก 14 เมตร สามารถรองรับเรือขนาด 6,500 ตันอยู่ มีขีดความสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่ 4.3 ล้านตัน

ประกอบด้วยท่าเทียบเรือจำนวน 11 แห่ง ได้แก่ ท่า A1 และรับสินค้า Ro-Ro หรือ Roll-on Roll-off ส่วน A2, A3, รองรับตู้คอนเทนเนอร์, A4 ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป, A5 ท่าเทียบเรือสำหรับสินค้ายานยนต์ Ro-Ro เช่นกัน ส่วนบริเวณกอนแง่ง คือท่า A0 รองรับตู้คอนเทนเนอร์ ส่วน B1, B2, B3, B4 และ B5 รองรับตู้คอนเทนเนอร์ ในปี 2561 มีปริมาณการขนส่งรถยนต์ที่ 1.2 ล้านคัน ซึ่งท่าเรือรองรับได้แก่ ท่า A5 รองรับ 7 แสนคันต่อปี ท่าA 1 รองรับ 2.5 แสนคันต่อปี และท่า Co รองรับ 1 ล้านคันต่อปี

สำหรับ เฟส 2 แอ่งจอดเรือ กว้าง 500 เมตร ลึก 16 เมตร มีขีดความสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่ 6.8 ล้านตู้ต่อปี โดยสามารถรับเรือขนาดใหญ่ที่สุดที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือขนส่งตู้สินค้าจำนวน 6 ท่า ได้แก่ C1, C2, C3, D1, D2, และ D3 และท่าเทียบเรือสำหรับสินค้าทั่วไป C0 จำนวน 1 ท่า

เร่งประมวลหาผู้ประกอบการ
ทำเทียบเรือชายฝั่ง A และ SRT0

สำหรับโครงการที่อยู่ระหว่างการพัฒนา และ
อยู่ระหว่างจัดหาผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการ ได้แก่
ทำเทียบเรือสายฝั่ง A, โครงการพัฒนาศูนย์กลางการ
ขนส่งผู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator
: SRTO) ให้ได้ภายในปี 2562

ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ออกแบบ เป็นรูปตัว L มีความยาวหน้าท่า 120 เมตรและ 125 เมตร รับเรือได้ พร้อมกัน 2 ลำ ขนาด 1,000 DWT และ 3,000 DWT อยู่ระหว่างติดตั้งเครื่องมือ ขนตู้สินค้าได้พร้อมกัน ครั้งละ 100 ตู้ และ 200 ตู้ รองรับได้ 3 แล่นที่อยู่ ต่อปี คาดเปิดบริการเต็มรูปแบบภายในปี 2562

สำหรับโครงการ SRTO โครงการ SRTO กทท.
ลงทุนก่อสร้าง และจัดหาเครื่องมือเอง ซึ่งระยะที่ 1
วงเงิน 2,031 ล้านบาท รองรับ 1 ล้านเที่ยว โดยก่อสร้าง
แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการมาตั้งแต่เดือน ก.ค. 2561
แต่ยังไม่สามารถจัดจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการได้ กทท.
ต้องให้บริการยกตัวสินค้าและขนส่งเอง

โครงการ SRTO มีทั้งหมด 2 ระยะ สามารถรองรับได้รวม 2 ล้านเที่ยวต่อปี มีเป้าหมายสำคัญในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง 30% ลดการขนส่งด้วยรถยนต์ลง อยู่ระหว่างการประมูลหาเอกชนประกอบการ ซึ่งขณะนี้ได้ประกาศร่างที่โออาร์ลงเว็บไซต์ เพื่อรับฟังคำวิจารณ์ เป็นเวลา 14 วัน หากไม่มี หรือคำวิจารณ์ที่ไม่เป็นนัยสำคัญ จะประกาศขายของประมูลต่อไป

โดย กทท.จะจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการขนสินค้าจาก SRTD กำหนดราคากลางประมาณที่ 360 บาทต่อตู้ โดยการคัดเลือกจะเน้นที่คุณภาพการให้บริการเป็นหลัก ส่วนราคานั้นกำหนดคะแนนที่ 10% เท่านั้น เพราะราคากลางที่กำหนดค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับค่าบริการทั่วไป ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 1,000 บาทต่อตู้

แหลมบางเฟส 3 จุดเปลี่ยน
ยกระดับ "ท่าเรืออัตโนมัติ" เติมรูปแบบ

สำหรับท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 มีพื้นที่ถมทะเล

รวม 2,846 ไร่ มีการออกแบบเป็นรูปตัว U มีแอ่งจอดเรือกว้าง 920 ขนาดความยาว 2,000 เมตร ความลึกร่องน้ำ 18.5 เมตร เพื่อให้รองรับเรือขนาด Super-Post Panamax ที่ใหญ่ที่สุดตอนนี้มีขนาดความยาว 397 เมตร เทียบกับสนามฟุตบอล 4 สนาม ทำให้มีพื้นที่ระวางสินค้าของเรือได้มากกว่า 10,000 ตัน เพิ่มศักยภาพของเฟส 3 ให้รองรับปริมาณสินค้าได้ 7 ล้านตันต่อปี ซึ่งอยู่ระหว่างการประมูล เพื่อพัฒนาท่าเรือ F1 F2 มีความยาวหน้าท่ารวม 2,000 เมตรก่อน เพื่อรองรับได้ 4 ล้านตันต่อปี กำหนดเปิดให้บริการในปี 2566 หรืออย่างช้าไม่เกิน 2567

นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ยังมีท่าเทียบเรือ E0 ความยาวหน้าท่า 920 เมตร, ท่า E1, E2 ความยาวหน้าท่ารวม 1,500 เมตร รองรับตู้สินค้า 3 ล้านตัน และมีย่านรถไฟ มีรางรถไฟเข้าสู่พื้นที่หลังท่าโดยตลอด รองรับตู้สินค้าทางรางได้ 4 ล้านตันต่อปี ซึ่งจะเป็นจุดเปลี่ยนในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางให้เพิ่มเป็น 30%

ที่ผ่านมา กทท.ได้ร่วมมือกับกรมศุลกากร ทำการยกระดับการให้บริการ บริเวณช่องตรวจสอบสินค้าส่งออก ใช้ระบบขนย้ายสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-matching) ช่วยลดเอกสาร และลดระยะเวลาในการตรวจสอบสินค้าผ่านประตู ลดเวลารอคิว รถผ่านประตูได้รวดเร็วขึ้น ขณะที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงจากแหล่งผลิตทุกภูมิภาคทั่วประเทศ มายังท่าเรือ ในทุกรูปแบบ ทั้งทางถนน ทางราง และเรือชายฝั่ง

แหลมฉบังเฟส 3 จะมีเครื่องมือบริการด้วย ระบบอัตโนมัติในการบริการ หรือ Remote Control ในขณะเดียวกัน จะมีการพัฒนาระดับบริการ ในส่วนของเฟส 1 และ 2 ให้เป็นระบบอัตโนมัติด้วย จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรืออัตโนมัติ 100% ประเทศไทย เป็นจุดกึ่งกลางเชื่อมโยงเศรษฐกิจของเอเชีย “เหนือ-ใต้” คือจากประเทศจีน ถึงประเทศอินโดนีเซีย และ “ตะวันออก-ตะวันตก” จากประเทศเวียดนามถึงประเทศพม่า และยังอยู่กึ่งกลางระหว่างประเทศใน CLMV “ลาว พม่า เวียดนาม” เป็นทำเลที่ดีที่สุดในการเชื่อมโยงอาเซียน กับเอเชีย ที่มีมูลค่าทางการค้าและเศรษฐกิจสูง

ในขณะที่รัฐบาล มีแผนพัฒนา พื้นที่ภาคตะวันออกเป็น ระเบียงเศรษฐกิจ อีอีซี เป็นพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งจะช่วยเหลือเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจเอเชียอย่างสมบูรณ์แบบ ขณะที่การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 นอกจากจะเป็นส่วนสำคัญของยุทธศาสตร์ “อีอีซี” แล้ว ยังเป็นการพัฒนาเพื่อก้าวขึ้นเป็นท่าเรือที่มีปริมาณตู้สินค้าและมาตรฐานระดับท็อป 10 ของโลกอีกด้วย .