



'ฮักซัน'ทุ่ม2หมื่นล้าน
สมาร์ทพอร์ต'แหลมฉบัง'

> 8

'ฮักซัน' ทุ่ม2หมื่นล้าน สมาร์ทพอร์ต'แหลมฉบัง'

กรุงเทพธุรกิจ ● ท่าเรือแหลมฉบังกำลังจะมีการพัฒนาเฟส 3 โดยขณะนี้การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เตรียมเสนอผลการประมูลให้กับคณะกรรมการพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) เห็นชอบ ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังเฟสอื่นที่ กทท. ให้สิทธิเอกชนดำเนินการได้มีการพัฒนาต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาที่นำไปสู่สมาร์ทพอร์ต

สตีเฟน แอชเวิร์ธ กรรมการผู้จัดการ ฮักซัน พอร์ต ประจำประเทศไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ กล่าวว่าเศรษฐกิจไทยที่พึ่งการท่องเที่ยวและภาคการผลิตแบบดั้งเดิม อาทิ อุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้การชะลอตัวของเศรษฐกิจจากการระบาดของโควิด-19 กระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย โดยปี 2563 จีดีพีจะลดลงถึง 8% เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2562 ลดลงมากที่สุด ในอาเซียน

รวมทั้งกระทบเชิงลบต่ออุตสาหกรรมโลจิสติกส์ ธุรกิจสายการบินเรือ และฮักซัน พอร์ต ประเทศไทย จากการลดลงของปริมาณตู้สินค้าสำหรับท่าเรือแหลมฉบังจากต้นปีจนถึงเดือน มิ.ย. 2563 ลดลง 6.9% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน และเฉพาะเดือน มิ.ย. 2563 มีปริมาณขนส่งตู้สินค้าลดลงถึง 17.8% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีก่อน

ทั้งนี้ ธุรกิจสายการบินเรือได้ปรับการขนส่งสินค้า โดยให้บริการรวบรวมสินค้าจากรายย่อยรวมตู้เดียวกัน รวมถึงไม่นำเรือเข้าเทียบท่าทุกท่าเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการที่ลดลง ในขณะที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือมีการจัดการที่ตายตัวจึงมีข้อจำกัดในการปรับมากกว่า

สำหรับแนวโน้มไตรมาส 3 ปีนี้ค่อนข้างยากที่จะคาดการณ์ด้วยความแม่นยำว่าจะยังมีปริมาณตู้สินค้าให้ขนถ่ายจำนวนมากในไตรมาส 4 หรือไม่ เพราะบางประเทศกำลังจัดการการระบาดของเชื้อไวรัส ซึ่งส่งผลให้การบริโภคในประเทศเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจาก



ใช้เทคโนโลยีใหม่
เพื่อให้ท่าเทียบเรือชุด D
เป็นท่าสมาร์ทพอร์ต
อย่างแท้จริง

สตีเฟน แอชเวิร์ธ



แผนพัฒนาท่าเทียบเรือชุด D

บ.ฮักซัน พอร์ต ประเทศไทย
รวมวงเงินพัฒนา 3 ระยะ
20,000 ล้านบาท

ระยะที่

1

- ความยาวหน้าท่า 1,000 เมตร
- บันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า 6 คัน
- บันจันยกตู้สินค้าในลานแบบล้อวาง 20 คัน
- ใช้เทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานระยะไกล

ระยะที่

2

- อยู่ระหว่างพัฒนา
- สร้างความยาวหน้าท่าเพิ่ม 700 เมตร
- เชื่อมพื้นที่หน้าท่ากับลานวางตู้สินค้า
- เพิ่มบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า 11 คัน
- เพิ่มบันจันยกตู้สินค้าในลานแบบล้อวาง 23 คัน

3



แผนนำรถบรรทุกไร้คนขับมาใช้งาน
(กำลังทดสอบ 6 คัน)

ที่มา : ฮักซัน พอร์ต ประเทศไทย กราฟฟิก กรุงเทพธุรกิจ

มาตรการล็อกดาวน์ในประเทศผ่อนคลายลง ในขณะที่ประเทศอื่นกำลังเผชิญการระบาดระลอก 2-3 ซึ่งไม่น่ามีความเป็นไปได้ที่เศรษฐกิจโลกจะฟื้นตัวในรูปแบบตัว V หรือตัว U แต่จะฟื้นแบบค่อยเป็นค่อยไปช้าๆ

สำหรับแผนธุรกิจของฮัทซันท์ พอร์ต ประเทศไทย ในยุค New Normal ขณะนี้ท่าเทียบเรือชุด D ระยะแรก ปฏิบัติงานได้เต็มรูปแบบมีความยาวหน้าท่า 1,000 เมตร รวมทั้งกำลังพัฒนาท่าเทียบเรือชุด D ระยะที่ 2 และ 3 รวมถึงสร้างความยาวหน้าท่าเพิ่มอีก 700 เมตร และเชื่อมพื้นที่หน้าท่ากับลานวางตู้สินค้า รวมถึงเพิ่มจำนวนบันจันยกตู้สินค้าหน้าท่า 11 คัน และบันจันยกตู้สินค้าในลานแบบล้อยาง 23 คัน

นอกจากนี้ กำลังพิจารณานำรถบรรทุกไร้คนขับเข้ามาปฏิบัติงานในท่าเทียบเรือชุด D โดยทดสอบการปฏิบัติงานของรถบรรทุกไร้คนขับ 6 คัน เพื่อให้แน่ใจว่านำมาใช้งานได้เหมาะสมทั้งทางเทคนิคและทางปฏิบัติ ในขณะที่การก่อสร้างและมูลค่าการพัฒนาท่าเทียบเรือชุด D ทั้ง 3 ระยะ ประมาณ 20,000 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อพัฒนาเสร็จสมบูรณ์ ท่าเทียบเรือชุด D จะเป็นที่รู้จักโดยทั่วไปว่าเป็นท่าเรือ "อัจฉริยะ" และ "เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม" เทคโนโลยีควบคุมระบบปฏิบัติงานจากระยะไกล (Remote Control Technology) ช่องทางผ่านเข้าออกท่าเรือแบบอัตโนมัติ (Gate Automation) รถบรรทุกไร้คนขับ (Autonomous Truck) และการนำเทคโนโลยีบล็อกเชนมาใช้เพื่อติดตามสถานะของตู้สินค้านำเข้า

รวมทั้งการทำธุรกรรมผ่านระบบดิจิทัล เช่น การออกใบแจ้งราคาสินค้า และการจ่ายเงิน จะช่วยทำให้มั่นใจได้ว่าท่าเทียบเรือ D จะปฏิบัติการได้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยที่สุด รวมถึงลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์บริเวณท่าเทียบเรือแหลมฉบัง

ทั้งนี้ ฮัทซันท์ พอร์ต เป็นผู้นำระดับโลกด้านการพัฒนาและปฏิบัติการท่าเรือ โดยท่าเทียบเรือชุด D ของฮัทซันท์ พอร์ต ประเทศไทย เป็น 1 ในท่าเทียบเรือตู้สินค้าแห่งแรกของโลกที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกมาตรฐานระดับโลกเทียบเท่ากับท่าเรือในอาเซียน ซึ่งช่วยเสริมตำแหน่งของไทยในฐานะศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าในภูมิภาค

รวมทั้งฮัทซันท์ พอร์ต เป็นผู้บุกเบิกอุตสาหกรรมท่าเรือทำให้ไม่มีต้นแบบ (Role

Model) ในการดำเนินธุรกิจ ถึงแม้จะพูดได้ว่าขณะนี้ท่าเรืออื่นในโลกนำเทคโนโลยีมาใช้หรือกำลังนำมาใช้แต่เราพูดได้อย่างมั่นใจว่าเมื่อท่าเทียบเรือชุด D เสร็จสมบูรณ์จะเป็นผู้นำในอาเซียนแน่นอน

"เรามุ่งมั่นนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนการพัฒนาท่าเทียบเรือชุด D ให้เป็นท่าสมาร์ทพอร์ตอย่างแท้จริง"

นอกจากนี้ปี 2563 ได้เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือรายแรกในไทยและอันดับต้นของโลกที่นำรถบรรทุกไร้คนขับเข้ามาทดสอบในท่าเทียบเรือชุด D โดยรถบรรทุกไร้คนขับ "Qomolo" พัฒนาด้วยเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) ขั้นสูง การทำงานควบคุมด้วยระบบปฏิบัติการสำหรับท่าเทียบเรือแบบครบวงจร "nGen" เพื่อทำงานร่วมกับนวัตกรรมอื่น

สำหรับการขนส่งสินค้าพบว่าท่าเทียบเรือแหลมฉบัง คือ ตัวอย่างที่ดีในการที่ภาครัฐและภาคเอกชนร่วมกันเพื่อขยายการส่งออกของไทย ซึ่งการร่วมมือกันของหลายหน่วยงานเป็นรากฐานที่นำไปสู่การเติบโตและการพัฒนาสำหรับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียร่วมกันในภาคการขนส่งทั้งหมด

"ความตั้งใจของรัฐบาลต่อเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) จะลุล่วงไปได้เมื่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับท่าเทียบเรือทั้งหมดร่วมกันทำงานไปในทิศทางเดียวกัน"

ทั้งนี้ ล่าสุดได้เห็นถึงสัญญาณบางอย่างว่าความเชื่อมั่นต่อรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนอาจตกในความเสี่ยงจากกรณีการประมูลโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ท่าเทียบเรือชุด F) ที่มีผู้ร่วมประมูลน้อยกว่าที่ กทท. คาดการณ์ไว้

สำหรับการร่วมมือเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต้องมีแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือที่ชัดเจน รวมถึงการตรวจสอบและประสานงานภายใต้การดูแลของการท่าเรือเพียงองค์กรเดียว ด้วยการสนับสนุนแผนความร่วมมือของภาครัฐอย่างเข้มแข็งจะเรียกความเชื่อมั่นจากนักลงทุน ซึ่งเป็นความเชื่อมั่นที่เคยเกิดขึ้นในช่วงแรกของการพัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ซึ่งนักลงทุนพร้อมสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกภายในแหลมฉบัง เมื่อมีความชัดเจนการดำเนินงานที่โปร่งใสและได้รับความร่วมมือที่ดีจากทุกภาคส่วน