



● **จรัพร จารุภรสุกุล**

ประธานคณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
กลุ่มบริษัทดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

# PORT INFRASTRUCTURE



การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นองค์ประกอบสำคัญ  
ของระบบการค้าระหว่างประเทศที่มีประวัติศาสตร์  
มาอย่างยาวนาน เนื่องด้วยความสามารถในการขนส่ง  
ปริมาณมากต่อครั้งจึงทำให้การขนส่งทางทะเล  
มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการขนส่งประเภทอื่นๆ การบริหารจัดการ  
การขนส่งทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพจึงกลายเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อ  
ความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากรายงานโลจิสติกส์ปีล่าสุดพบว่า ในปี 2561 ประเทศไทย  
มีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 347 ล้านตัน  
โดยเป็นการขนส่งทางทะเลจำนวนถึง 313 ล้านตัน หรือคิดเป็นกว่า 90%  
ของปริมาณสินค้าระหว่างประเทศทั้งหมด

โดยสถิติของกรมเจ้าท่าได้เปิดเผยข้อมูลท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า  
สูงสุด 5 อันดับแรกของไทย ได้แก่ 1. ท่าเรือแหลมฉบัง 150 ล้านตัน  
2. ท่าเรือมาบตาพุด 71 ล้านตัน

3. ท่าเรือกรุงเทพฯ 18.5 ล้านตัน 4. ท่าเรือสมุทรปราการ 17 ล้านตัน  
และ 5. ท่าเรือสงขลา 11 ล้านตัน

นอกจากนั้น รายงานผลการจัดอันดับท่าเรือในระดับนานาชาติ  
ของ World Shipping Council ก็ได้เปิดเผยผล Top 50 World Container  
Ports อ้างอิงตามความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้า (ข้อมูลปี 2561  
หน่วยเป็นล้านที่อียูต่อปี) ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังของไทยก็ติดอยู่ในอันดับที่ 21  
ด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ผู้ชนะจากการจัดอันดับดังกล่าวคงหนีไม่พ้นประเทศจีน  
ที่ครอบครองท่าเรือขนาดใหญ่ติดอันดับโลกมากถึง 17 ท่า ตลอดจน  
ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ (42.0 ล้านที่อียู) ท่าเรือเสิ่นเจิ้น (27.7 ล้านที่อียู)  
ท่าเรือหนิงโป-โจวซาน (26.4 ล้านที่อียู) และท่าเรือกว่างโจว (21.9 ล้านที่อียู)  
ของจีนก็ติดอันดับ Top 5 ของท่าเรือที่มีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้าออก  
มากที่สุดอีกด้วย

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีศักยภาพในการรองรับปริมาณตู้สินค้า  
สูงสุดที่ 10.8 ล้านที่อียูต่อปีซึ่งหากพิจารณาเปรียบเทียบกับท่าเรือ  
ในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน ท่าเรือแหลมฉบังยังเป็นรองท่าเรือสิงคโปร์  
(อันดับ 2, 36.6 ล้านที่อียู) และท่าเรือพอร์ตกลังของมาเลเซีย  
(อันดับ 12, 12.3 ล้านที่อียู) แต่อยู่ในอันดับที่เหนือกว่าท่าเรือจาการ์ตา  
(อันดับ 22, 7.6 ล้านที่อียู) และท่าเรือนครโฮจิมินห์ (อันดับ 26, 6.3 ล้านที่อียู)  
ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงโอกาสเนื่องจากการเติบโตทางการค้าและการลงทุน  
ภายในภูมิภาครวมถึงความได้เปรียบของภูมิศาสตร์ที่ตั้ง คณะกรรมการ  
โครงการ EEC จึงกำหนดให้การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 (ท่าเรือ F)  
เป็นหนึ่งในแม่กะโปรเจกต์ตามแผนยุทธศาสตร์เมืองท่าแห่งอนาคต

# กรุงเทพธุรกิจ

Krungthep Turakij  
Circulation: 160,000  
Ad Rate: 1,600

Section: First Section/-

วันที่: พุธ 15 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11619

หน้า: 8(ซ้าย)

Col.Inch: 40.95

Ad Value: 65,520

PRValue (x3): 196,560

คลิป: สี่สี่

คอลัมน์: Smart EEC: PORT INFRASTRUCTURE

เพื่อขยายศักยภาพการรองรับปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบังเป็น 18 ล้านตู้ต่อปี

สำหรับความคืบหน้าล่าสุดนั้น คณะกรรมการคัดเลือกโครงการฯ ก็สามารถสรุปผลการเจรจากับกลุ่มกิจการร่วมค้า GPC เป็นที่เรียบร้อย แล้วซึ่งในลำดับถัดไปก็จะนำเสนอเพื่อให้คณะกรรมการ EEC และ คณะรัฐมนตรีพิจารณาอนุมัติในวงเดือนส.ค.ควบคู่ไปกับการเปิดประมูลงานก่อสร้างโดยการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) สำหรับ ส่วนงานที่ภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบดูแล

แม้ว่าช่วงนี้จะมีเหตุการณ์เกิดขึ้นมากมายแต่โครงการ EEC ก็ยังคงต้องเดินหน้าต่อไปและในอนาคตเมื่อเมกะโปรเจกต์ต่างๆ ได้รับการพัฒนาจนแล้วเสร็จ บทบาทของท่าเรือแหลมฉบังก็จะเปลี่ยนไปไม่ใช่เพียงแค่ การนำเข้า/ส่งออกสินค้าเท่านั้นแต่จะกลายเป็น Transshipment Port หรือท่าเรือศูนย์กลางสำหรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สามารถรองรับ กิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและมุ่งสู่เป้าหมายท่าเรือ Top 10 ที่เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของไทยเข้ากับเส้นทางการค้าของภูมิภาคและโลก ได้อย่างไร้รอยต่อนั่นเอง