



กรรมการผู้จัดการ อักซิอัน พอร์ต  
ประจำประเทศไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

# อนาคตพัฒนาท่าเรือไทย ขึ้นอยู่กับ 'ความร่วมมือ'



ในฐานะกลุ่มนักลงทุน มีความภาคภูมิใจ ที่มีส่วนช่วยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย ซึ่งเป็นประตูการนำเข้าส่งออกสินค้าที่สำคัญของประเทศ พร้อมทั้งด้วยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในมาตรฐานระดับโลก ไม่น้อยหน้าประเทศใดในอาเซียน ที่จะช่วยยกระดับประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าระดับนานาชาติในภูมิภาค

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นกรณีศึกษาในระดับนานาชาติด้านการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อสนับสนุน ส่งเสริม และพัฒนาเขตนวัตกรรม เช่น โครงการพัฒนาย่านนวัตกรรมศรีราชา (SID) ที่กลุ่มผู้ประกอบการท่าเรือได้ร่วมมือกันพัฒนาความสามารถ ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความยั่งยืนให้เกิดขึ้น เพื่อบรรลุเป้าหมายตามแผนอีสต์ซีฟ้านเทคโนโลยีดิจิทัลและเทคโนโลยีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

อันที่จริงแล้ว ท่าเรือแหลมฉบัง และโครงการพัฒนาย่านนวัตกรรมศรีราชา (SID) เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือที่ยิ่งใหญ่เพื่อยกระดับและพัฒนาอีสต์ซีฟ้านด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม (EECi: Eastern Economic Corridor of Innovation) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการพัฒนาและการวิจัยเชิงนวัตกรรมระหว่างบริษัทเอกชนสถาบันการศึกษา สถาบันการวิจัย รวมถึงหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งเป็นเครือข่ายความร่วมมือที่สำคัญในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสำเร็จในอีสต์ซีฟ้าน

อาจกล่าวได้ว่า หากต้องการความเชื่อมั่นจากนักลงทุนไทยและต่างชาติในเมืองต้น ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์ที่ชัดเจน ประกอบกับความเชี่ยวชาญระดับโลก และความพร้อมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน หากขาดแผนความร่วมมือที่ชัดเจนภายใต้การสนับสนุนจากวิสัยทัศน์และการกำกับดูแลของรัฐบาล ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือภายในท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ อักซิอัน พอร์ต คงไม่อาจจูงใจผู้ถือหุ้นให้มาลงทุนได้ เนื่องจากการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นในตลาดโลกทำให้มีตัวเลือกการลงทุนเพิ่มขึ้น เพราะฉะนั้น รูปแบบความร่วมมือที่ชัดเจนจะช่วยสร้างศูนย์รวมความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการแต่ละราย แม้จะเป็นคู่แข่งทางธุรกิจกัน และจะทำให้การลงทุนของผู้ประกอบการเป็นไปได้

อย่างไรก็ตาม หากมองกลับไปแม้เราพึงพอใจกับความสำเร็จที่ผ่านมา แต่เราไม่สามารถนิ่งเฉยได้ เพราะขณะนี้สัญญาณความตึงเครียดในกลุ่มนักลงทุนและผู้ประกอบการท่าเรือเนื่องจากการขาดเอกภาพของรูปแบบความร่วมมือที่ไม่สามารถนำไปใช้ได้กับทุกฝ่าย ปัญหาการมีผู้ยื่นประมูลน้อยรายในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 รวมถึงโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนประกอบสำคัญในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของอีสต์ซีฟ้าน

นี่เป็นเพียงสัญญาณเตือนเบื้องต้นให้กับรัฐบาล คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วนว่าเหตุใด เหล่าผู้ลงทุนเดิมจึงไม่ร่วมประมูลในโครงการเหล่านี้ ทั้งที่การประมูลและพัฒนาในระยะที่ 1 และ 2 ประสบความสำเร็จมาจนถึงปัจจุบันนี้

# กรุงเทพธุรกิจ

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

Section: First Section/-

วันที่: ศุกร์ 29 พฤษภาคม 2563

ปีที่: 33

ฉบับที่: 11572

หน้า: 8(ซ้าย)

Col.Inch: 40.68

Ad Value: 65,088

PRValue (x3): 195,264

คลิป: สีสี่

คอลัมน์: Smart EEC: อนาคตพัฒนาท่าเรือไทย ขึ้นอยู่กับ 'ความร่วมมือ'

การลงทุนจำนวนมากศาล ใช้เวลานานกว่าจะได้รับผลตอบแทนดังนั้นผู้ประกอบการจึงต้องการความมั่นคงที่เสมอกับเม็ดเงินและแผนความร่วมมือแบบที่เคยสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุน

ภาครัฐสามารถเรียกความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการรายใหม่และผู้ประกอบการเดิมกลับมาได้ในโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 นี้ โดยรัฐบาลจะต้องมีแผนการทำงานที่ชัดเจนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทยที่จะอยู่ใต้การควบคุมดูแลของการท่าเรือเพียงองค์กรเดียว

เราจะเห็นได้ว่า ความมุ่งมั่นของรัฐบาลต่อการพัฒนาอีอีซีนั้น จะได้รับความร่วมมืออย่างดียิ่งจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ท่าเรือแหลมฉบังคือความภูมิใจของประเทศไทยในเวทีโลกและเป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญของการส่งออกในช่วง 2 ทศวรรษที่ผ่านมา ท่าเรือแหลมฉบังคือกรณีศึกษาด้านการร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ในช่วงแรกของการพัฒนา รัฐบาลให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่และมีแผนงานที่รวมทุกภาคส่วนจึงทำให้ผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่น แต่วันนี้โครงสร้างที่แข็งแกร่งนี้อาจจะพังทลายลง หากมีการเปิดช่องโหว่ให้ผู้ใดผู้หนึ่งดำเนินงานนอกแผนยุทธศาสตร์ชาติของรัฐบาล