

'ท่าเรือแหลมฉบัง' เร่งขยายพื้นที่เฟส3

เดินหน้าพัฒนา..รองรับโลจิสติกส์-เศรษฐกิจเติบโต

ปัจจุบัน ทั้งไทยและหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นหนึ่งในตลาดที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจแบบก้าวกระโดด ส่งผลให้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมหลายแห่งเริ่มมีการใช้งานเกือบทะลุเพดานความสามารถในการรองรับ ขณะที่แนวโน้มของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และการขนส่งสินค้าเองก็เริ่มมีพัฒนาการก้าวกระโดด มีเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาเป็นตัวแปร จะเห็นได้จากกองเรือขนส่งสินค้ารุ่นใหม่ ๆ ที่มักได้รับการยกระดับประสิทธิภาพ เพิ่มขนาดพื้นที่ระวาง และขยายขนาดเรือที่ต่อขึ้นใหม่ตลอดช่วงหลายปีที่ผ่านมา ตลอดจนอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจอีคอมเมิร์ซและอื่น ๆ อีกมากมาย ทำให้ผู้ให้บริการท่าเรือหลายแห่งต้องมีการปรับตัว และเตรียมความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงและการขยายตัวของภาคส่วนต่าง ๆ ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต

ท่าเรือแหลมฉบัง จ.ชลบุรี ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งทำหน้าที่เป็นแกตเวย์สำคัญในการเชื่อมต่อการค้าไทยกับทั่วโลกมาตลอดหลายทศวรรษ จึงเดินหน้าโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 เร่งขยายพื้นที่รองรับเรือขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ รวมถึงปริมาณตู้สินค้าที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนพัฒนาการทางด้านการเทคโนโลยี และอุตสาหกรรมเพื่อยกระดับให้ท่าเรือแหลม



ร.ต.ต.มนตรี



ฉับกลายเป็นท่าเรือหลักของภูมิภาค และรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างแท้จริง

ร.ต.ต.มนตรี ฤกษ์จำเนียร ผู้

อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง เผยว่า โครงการนี้พัฒนาขึ้นเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์และความสะดวกสบายของผู้ใช้

บริการ ผ่านการเก็บบทเรียนในอดีต

และนำข้อจำกัดที่มีอยู่มาใช้ในการพัฒนา เพื่อให้สามารถตอบโจทย์

ความต้องการของผู้ใช้บริการ

และเป็นไปในทิศทาง

เดียวกันกับการขยายตัว

ทางเศรษฐกิจของประเทศ

และทั่วโลก โดยวัตถุประสงค์

หลักของโครงการพัฒนาท่าเรือ เฟส

ที่ 3 คือ เพิ่มขีดความสามารถในการ

รองรับสินค้า พัฒนาโครงสร้างพื้น

ฐานเพื่อปรับสัดส่วนการขนส่ง

สินค้าจากท่าเรือ และมายังท่าเรือ

ผ่านโหมดการขนส่งต่าง ๆ เพิ่ม

ประสิทธิภาพในการจัดการและขนถ่าย

สินค้าโดยยานพาหนะเทคโนโลยีเข้ามาใช้

การปฏิบัติการ และการเชื่อมโยงพื้นที่

หลังท่าเรือกับเขตเศรษฐกิจทั้งใน

ประเทศและต่างประเทศ

ผอ.ท่าเรือแหลมฉบัง เผย

อีกว่า เนื่องจากขีดความสามารถในการ

รองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ที่

มีอยู่ในปัจจุบันของท่าเทียบเรือทั้ง 4

ชุด ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือชุด A,

B, C และ D อยู่ที่ 10.8 ล้านเทีย

ถือว่าน้อยเกินไปเมื่อเทียบกับความ

ต้องการของตลาดในปัจจุบัน และคาดการณ์ว่าจะ

มีการใช้งานเต็มกำลังในไม่ช้า จึงต้องเร่งดำเนินการ

ขยายขีดความสามารถในการรองรับให้เพิ่มมากขึ้น

ผ่านการพัฒนาท่าเทียบเรือใหม่อีก 2 ชุด คือ ท่า

เทียบเรือชุด E และ F พร้อมขีดความสามารถใน

การรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 7 ล้านเทีย

ซึ่งจะส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังสามารถรองรับ

ปริมาณตู้สินค้าได้ทั้งหมดราว 18 ล้านเทีย

เทียบเรือชุด E และ F จะถูกพัฒนาขึ้นเป็นท่าเทียบ

เรือขนส่งตู้สินค้าทั้งหมด โดยมีความลึกหน้าท่า 18

เมตร ซึ่งถือว่ามีความลึกมากขึ้น เมื่อเทียบกับท่า

เทียบเรือที่ก่อสร้างขึ้นในเฟส 1 และ 2 ที่มีความ

ลึกหน้าท่า 14 และ 16 เมตร ตามลำดับ ซึ่งจะทำให้

ท่าเทียบเรือชุดใหม่สามารถรองรับเรือที่มีขนาด

ใหญ่ มีอัตรากินน้ำลึกที่มากขึ้น เพื่อรองรับเรือ

ขนส่งสินค้ารุ่นใหม่ ๆ ที่มีขนาดใหญ่และยาวขึ้น

กว่าในอดีต

ร.ต.ต.มนตรี เผยเพิ่มเติมว่า โดย

ทั่วไปแล้ว การขนส่งสินค้ายังท่าเรือ และออก

จากท่าเรือ จะแบ่งเป็นสามหมวดหลัก คือ โหมด

ขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางราง แต่โดยข้อจำกัด

และความสามารถในการรองรับที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ทำให้สัดส่วนที่ใหญ่ที่สุด คือ การขนส่งทางบก ดัง

นั้น หากเราอยากผลักดันให้แต่ละโหมดการขนส่ง

มีสัดส่วนที่มากขึ้น เพื่อให้สัดส่วนการขนส่งแบ่ง



เป็น โหมคขนส่งทางถนน 40 เปอร์เซ็นต์ โหมคขนส่งทางน้ำและทางราง อย่างละ 30 เปอร์เซ็นต์ จะต้องย้อนกลับไปดูว่าตอนนี้เรามีข้อจำกัดอะไรบ้าง และต้องพัฒนาส่วนไหนเพิ่มเติม ซึ่งพบว่าปัจจุบันสามารถรองรับการขนส่งทางรางได้เพียง 2 ล้านตู้เท่านั้น ดังนั้น จึงวางแผนขยายขีดความสามารถให้ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ให้สามารถรองรับตู้สินค้าผ่านโหมคขนส่งทางรางได้ อีก 4 ล้านตู้ เมื่อรวมกับของเดิมที่รองรับได้ 2 ล้านตู้ รวมเป็นทั้งหมด 6 ล้านตู้

ในส่วนของโหมคการขนส่งทางราง ได้วางแผนสร้างรางรถไฟเชื่อมต่อเข้าไปถึงหลังท่าเทียบเรือชุด E และ F เพื่อกระตุ้นการขนส่งผ่านช่องทางนี้ให้มากขึ้น แต่ก็ไม่ได้มองถึงแค่การสร้างรางรถไฟเท่านั้น ยังมองลึกไปถึงการลงทุน

ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาก่อสร้างเส้นทางข้ามทางรถไฟ ทั้งในรูปแบบของทางลอด หรือทางยกระดับ และจุดกลับรถแบบเกือกม้า เนื่องจากปัจจุบัน มีการปฏิบัติการรถไฟขนส่งสินค้าเชื่อมต่อกับสถานี ICD ลาดกระบัง ราว 20 ขบวนเท่านั้น

“ส่วนการขยายท่าเรือฯ จะช่วยให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ มีทางเลือกในการให้บริการที่หลากหลายและรวดเร็วมากขึ้น สามารถรองรับปริมาณสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกได้มากขึ้น หากในอนาคตมีการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังปลายทางที่หลากหลายขึ้น ผู้ให้บริการก็จะมีทางเลือกในการนำเสนอบริการที่กว้างขวางและรวดเร็วยิ่งขึ้น ขณะที่ภาคการผลิตจะได้รับประโยชน์จากวงจรการขนส่งที่รวดเร็วขึ้น และมีทางเลือกในการขนส่งที่มากขึ้น ขณะที่ภาคประชาชนจะได้รับประโยชน์การขยายตัวทางเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยอำนวยความสะดวกมากขึ้น ตลอดจนด้านอาชีพและการจ้างงานที่มากขึ้น ขณะที่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนพื้นที่ ทางท่าเรือฯ ก็มีการดำเนินกิจกรรมเพื่อสังคม ผ่านการพัฒนาความรู้และความสามารถ สร้างอาชีพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดียิ่งขึ้น” ร.ต.ต.มนตรี กล่าว.

สุนทลพัทธ์ ศรีภาพลิน