

'ศักดิ์สยาม' ดันท่าเรือไทยสู่ World Class

เดินหน้าเปิดฉาก 'สายการเดินทางแห่งชาติ'

"ศักดิ์สยาม" มอบ 11 นโยบาย "การท่าเรือฯ" พุ่งเป้าขับเคลื่อนส่งทางน้ำ-โลจิสติกส์ของภูมิภาค
สั่งปั้นท่าเรือไทยติด Top 10 ของโลก ก้าวสู่ระดับ World Class ภายในปี 68 ควบคู่เปิดให้บริการ "แหลมฉบัง เฟส 3" เดินหน้าจัดตั้งสายการเดินทางแห่งชาติ เพิ่มโอกาสการแข่งขัน
ด้าน "อริรัฐ" รมช.คมนาคม สั่งแก้ปัญหาค่าเรือระชาดกุน ฟาก กทท. เพย์ปี 64 พันกำไร
6,240 ล้านบาท

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยภายหลังเยี่ยมชมการปฏิบัติงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ว่า ตนได้มอบนโยบายการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ โดยให้เร่งจัดตั้งสายการเดินทางแห่งชาติ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของกองเรือพาณิชย์ไทย รวมทั้งเร่งพัฒนาโครงการ Landbridge เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งระบบอื่นอย่างไร้รอยต่อ และส่งเสริมนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบถนนสู่ระบบราง การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง (Shift Mode) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ สนับสนุนการส่งออกและนำเข้า มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ทั้งนี้ จากนโยบายของ พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ที่ต้องการพัฒนาโลจิสติกส์ทุกรูปแบบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โลจิสติกส์ทางน้ำนั้น ถือว่ามีความสำคัญโดยต้องบูรณาการกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางน้ำให้เต็มความสามารถ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน

นายศักดิ์สยาม กล่าวอีกว่า สำหรับนโยบายที่ได้มอบหมายให้ กทท. ไปดำเนินงานนั้น ประกอบด้วย

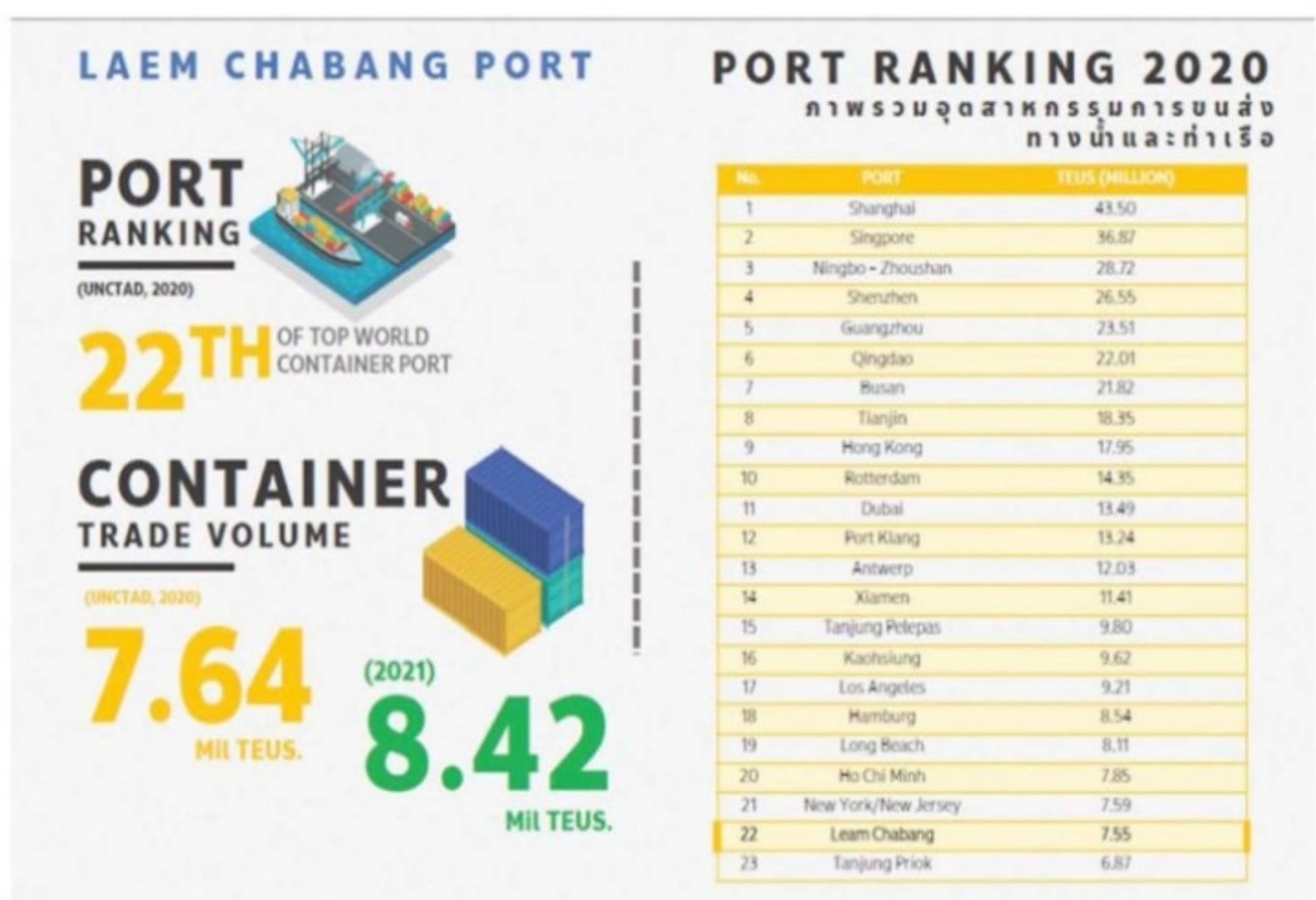
1. เร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ระยะที่ 3 และการนำระบบท่าเรืออัตโนมัติ (Port Automation) มาใช้ในการปฏิบัติงานและการให้บริการ เพื่อให้เกิดความแน่นอนและแม่นยำในการวางแผนการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้า อำนวยความสะดวกในการบริหารพื้นที่หลังท่า และสามารถเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น โดย กทท. ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนดในปี 2568 เพื่อส่งเสริมศักยภาพของ EEC และต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ

เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยให้ไปพิจารณาร่วมกับภาคเอกชนว่า มีอุปสรรคหรือไม่ พร้อมทั้งจัดทำ Action Plan ให้ชัดเจน เพราะนอกจากจะสร้างรายได้แล้วยังช่วยเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันได้อีกด้วย

2. การจัดตั้งสายการเดินทางแห่งชาติ เพื่อส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ สนับสนุนการส่งออกและนำเข้า เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยกองเรือไทย รวมทั้งลดการขาดดุลบริการด้านค่าระวางเรือ และเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือไทย ทั้งนี้ ให้ กทท. บูรณาการร่วมกับกรมเจ้าท่า เพื่อจัดทำสายการเดินทางแห่งชาติในรูปแบบ Domestic และ International รวมทั้งพิจารณากลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือเพิ่มในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในประเทศ เพื่อให้เกิดการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะเสนอให้ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาได้ภายในปี 2565

3. เร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ โดยการเบิกจ่ายงบลงทุนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจไม่น้อยกว่า 95% ของกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติ เบิกจ่ายลงทุนตามมติ ครม. โดยดำเนินการให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย มติ ครม. หลักธรรมาภิบาล และการคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

4. สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง เพื่อส่งเสริมนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบถนนมาสู่ระบบราง รวมทั้งการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง (Shift Mode) เพื่อลดต้นทุนด้านระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศ รวมทั้งเป็นการพัฒนาเส้นทางของการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศ



Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/คมนาคม วันที่: อังคาร 1 - พฤศจิกายน 31 มีนาคม 2565 ปีที่: 24 ฉบับที่: 910 หน้า: 3(กลาง) Col.Inch: 159.75 Ad Value: 86,265 PRValue (x3): 258,795 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: 'ศักดิ์สยาม' ดันท่าเรือไทยสู่ World Class เดินหน้าเปิดฉาก สายการเดินเรือแห่งชาติ			



5. เร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการโลจิสติกส์ ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม รวบรวมและกระจายสินค้าเพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภูมิภาคต่างๆ ภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเชื่อมการขนส่งระหว่างสาธารณรัฐประชาชนจีนสู่ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) และท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงการพัฒนาในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ

6. พัฒนาโครงการ Landbridge โดยการพัฒนาท่าเรือทั้ง 2 ฝั่งของ Landbridge ให้เชื่อมต่อระบบการขนส่งกันอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) เพื่อลดเวลาและต้นทุนการขนส่ง เมื่อเทียบกับท่าเรืออื่นในอาเซียน เพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการจากทั่วโลกหันมาใช้เส้นทาง Landbridge เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกแทนเส้นทางการค้าเดิม ทั้งนี้ ให้ ทกท. เข้ามาบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ความเห็นและมีส่วนร่วมในการพัฒนารูปแบบ การลงทุน และ Business



Model เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ เพิ่มความสะดวก และลดต้นทุนของระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม

7. ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ต้องดำเนินการให้เป็นระบบ โดยมีการประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และวางแผนบริหารจัดการทั้งด้าน Demand และ Supply เพื่อลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

8. การบริหารงานของ กทท. ต้องยึดระเบียบกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หลักธรรมาภิบาล ความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

9. การพิจารณาศึกษาการปรับปรุงแบบโครงสร้างของการบริหาร กทท. ให้ดำเนินการบริหารจัดการที่ทันสมัยทันต่อเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและ

ความผันผวนของเศรษฐกิจ เพื่อมุ่งเป้าหมายสู่การเป็นองค์กรระดับ World class หรือติด Top 10 ภายในปี 2568 เมื่อเปิด ทลธ. ระยะที่ 3 โดยต้องศึกษา

ให้รอบด้านและคำนึงถึงผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ทั้งสภาพแรงงานและภาคเอกชน

10. ให้ความห่วงใยเรื่องการจัดการมาตรการสาธารณสุข เพื่อลดการแพร่ของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19

11. เรื่องการบริหารสินทรัพย์โดยเฉพาะโครงการอสังหาริมทรัพย์ ต้องเน้นการสร้าง ความเข้าใจกับภาคประชาชน เพื่อให้เห็นถึงประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับและพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด เน้นการตั้งคณะกรรมการในการศึกษาโดยมีส่วนร่วมจากตัวแทนทุกภาคส่วน เพื่อให้สามารถมองเห็นปัญหาอุปสรรค และโอกาสการพัฒนาให้รอบด้าน

ด้าน นายอิทธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ได้มอบแนวทางการดำเนินงานให้กับ กทท. เพิ่มเติม ได้แก่ การบริหารจัดการท่าเรือที่ประสิทธิภาพการบริหารที่ขาดทุน เช่น ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือระนอง ให้กลับมาได้กำไรอีกครั้ง โดยต้องช่วยกันบูรณาการหารือกับภาคเอกชนและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจาก ทลธ. เข้าสู่กรุงเทพมหานคร เพื่อลดปัญหาจราจร และลดต้นทุน

การขนส่งสินค้า และได้เร่งรัดให้ กทท. ดำเนินการโครงการ Smart Community ให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน

ขณะที่ นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ กทท. กล่าวสรุปแผนงานและโครงการที่สำคัญว่า กทท. มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมบูรณาการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยความคืบหน้าการดำเนินโครงการที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ โครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ 3 โครงการพัฒนา ทลธ. ระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเรือ F) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator : SRTO) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ ทลธ. โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง (ทรน.) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา - อารณรังค์ (S1) โครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) การพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System การจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ และการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สำหรับผลการดำเนินงานด้านการเงินในปี 2564 กทท. มีรายได้โดยรวมเฉลี่ย 15,613 ล้านบาท กำไรสุทธิ 6,270 ล้านบาท และค่าใช้จ่าย 9,343 ล้านบาท ซึ่ง กทท. มีรายได้สูงสุดเกี่ยวกับสินค้า 70.75% รายได้เกี่ยวกับเรือ 11.91% รายได้เกี่ยวกับค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า 9.54% รายได้เกี่ยวกับบริการ 2.91% และรายได้อื่นๆ 4.98%