

“ศักดิ์สยาม”วางโมเดลร่วมทุน “สายเดินเรือแห่งชาติ”

กทท.ตั้ง3บริษัทลูกถือหุ้นไม่เกิน50%เน้นคล่องตัว

ผู้จัดการรายวัน360 – “ศักดิ์สยาม” คง “อธิรัฐ” มอบนโยบาย กทท.เร่งใหม่ไลน์ตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ ชงครม.ในปีนี้ แยก3 บริษัทลูกร่วมทุนเอกชน รัฐถือหุ้นต่ำกว่า 50% เน้นคล่องตัว ชู “ทลจ.-แลนด์บริดจ์” เสร็จครบปี 72 ดันท่าเรือไทยขึ้นท็อป 10 ของโลก

วันที่ 3 มี.ค. 2565 นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วย นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ตรวจเยี่ยมพร้อมให้นโยบาย การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในการพัฒนา การขนส่งทางน้ำ ตามนโยบายของนายกรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ที่ต้องการพัฒนา โลจิสติกส์ทุกรูปแบบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศโลจิสติกส์ทางน้ำมีความสำคัญโดยต้องบูรณาการกันระหว่างภาครัฐ และเอกชนในการพัฒนาศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางน้ำให้เต็มความสามารถ เพื่อผลักดัน ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน

นายศักดิ์สยามกล่าวว่า ได้ให้เร่งรัดการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ ในรูปแบบ Domestic และ International เพื่อส่งเสริมและพัฒนาองเรือพาณิชย์ไทย เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ สนับสนุนการส่งออกและนำเข้า เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยกองเรือไทย รวมทั้งลดการขาดดุลบริการด้านค่าระวางเรือ และเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือไทย

ซึ่งที่ผ่านมานายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รมช.คมนาคม ได้มีการประชุมร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง 4 ครั้ง โดยหลักการจะมีการจัดตั้งบริษัทลูก 3 บริษัท คือ 1.สายการเดินเรือภายในประเทศ 2. สายการเดินเรือระหว่างประเทศ (ตะวันออก) ผังอ่าวไทย 3. สายการเดินเรือระหว่างประเทศ(ตะวันตก) ผัง

อันดามัน ซึ่งรูปแบบ จะเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง กทท.กับภาคเอกชน โดยกทท.อาจจะถือหุ้นต่ำกว่า 50% ไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ ลักษณะเหมือน บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หรือบริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น และมีความสามารถในการระดมทุนด้วย โดยให้สรุปความชัดเจนในการจัดตั้งบริษัทสายเดินเรือในประเทศ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาภายในปี 2565 ก่อน ส่วนสายเดินเรือระหว่างประเทศ การจัดตั้งจะสอดคล้องกับการพัฒนาแลนด์บริดจ์ เพื่อสนับสนุนในด้านปริมาณสินค้า โดยให้พิจารณากลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือเพิ่มในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญภายในประเทศ จากภาคใต้ขึ้นมาถึงท่าเรือชุมพร และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เกิดการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ช่วยแก้ปัญหาจราจร ลดอุบัติเหตุ ลดปัญหาฝุ่น PM 2.5

นอกจากนี้ ได้ให้กทท. บูรณาการความ เห็นร่วมกับ สทช. จท. ทล. ขบ. และ รพท. ในการพัฒนาโครงการแลนด์บริดจ์ (ท่าเรือชุมพร-ระนอง) การพัฒนารูปแบบการลงทุน และ Business Model พื้นที่หลังท่า และในการโดยการพัฒนาท่าเรือทั้ง 2 ผังของแลนด์บริดจ์ให้เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นอย่างไร้รอยต่อ (Seamless) เพื่อลดเวลาและต้นทุนการขนส่ง เมื่อเทียบกับท่าเรืออื่นในอาเซียน เพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการจากทั่วโลกหันมาใช้เส้นทาง Landbridge เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกแทนเส้นทางการค้าเดิม

โดยเป้าหมายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะ 3 ในส่วนของท่าเรือ F เฟสแรก เสร็จปี 68 จะเพิ่มขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 18 ล้าน ตี้อยู่ ซึ่ง กทท.จะต้องทำ Action Plan เพื่อส่งสัญญาณให้ภาคเอกชนรับรู้ เพื่อทำแผนใช้ท่าเรือให้เต็มประสิทธิภาพ ส่วนโครงการแลนด์บริดจ์

เฟสแรก จะเสร็จปี 2572 มีเป้าหมาย ดึงเรือสินค้า จากช่องแคบมะละกาประมาณ 10% มาใช้ ซึ่ง ปัจจุบันช่องแคบมะละกามีเรือประมาณ 8 หมื่น ลำ/ปี จากการประมาณการคาดว่าจะอีก 10 ปี จะเพิ่มเป็น 1.2 แสนลำ ซึ่งช่องแคบมะละกาจะแน่น ดังนั้นการพัฒนาแลนด์บริดจ์ของไทยคือ นำวิกฤติดังกล่าวมาสร้างโอกาส

“ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ในอันดับ 20 ของโลก โดยมีปริมาณสินค้าที่ 8 ล้านตี้อยู่ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง เฟส3 เสร็จในปี 2568 ขีดความสามารถรองรับเป็น 18 ล้านตี้อยู่ ส่วน แลนด์บริดจ์เสร็จปี 2572 รองรับประมาณ 19-21 ล้านตี้อยู่รวม 2 แห่ง รองรับได้เพิ่มอีกเท่าตัว หรือประมาณ 40 ล้านตี้อยู่ คาดหวังว่า ไทยจะขึ้นเป็นท่าเรืออันดับ 1 ใน 10 ของโลก” นายศักดิ์สยาม กล่าว

สำหรับปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ต้องดำเนินการให้เป็นระบบ โดยมีการประชุมระดมความคิดเห็นร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง และวางแผนบริหารจัดการทั้งด้าน Demand และ Supply เพื่อลดผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

พร้อมกับเร่งรัดการเบิกจ่ายเงินงบประมาณ โดยการเบิกจ่ายงบลงทุนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 95 ของกรอบวงเงินที่ได้รับอนุมัติเบิกจ่ายลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรี โดยดำเนินการให้ถูกต้องตามระเบียบกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หลักธรรมาภิบาล และการคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน

สำหรับผลการดำเนินงานด้านการเงินในปี 2564 กทท. มีรายได้โดยรวมเฉลี่ย 15,613 ล้านบาท กำไรสุทธิ 6,270 ล้านบาท และค่าใช้จ่าย 9,343 ล้านบาท ซึ่ง กทท. มีรายได้สูงสุดเกี่ยวกับสินค้า ร้อยละ 70.75 รายได้เกี่ยวกับเรือร้อยละ 11.91 รายได้เกี่ยวกับค่าเช่าที่ดิน อาคารและคลังสินค้า ร้อยละ 9.54 รายได้เกี่ยวกับบริการ ร้อยละ 2.91 และรายได้อื่นๆ ร้อยละ 4.98.