

ปตท.ตั้งโมเดล'ท่าเรือรอตเตอร์ดัม' ปั้นแหลมอับัง Green Port แห่งแรก

● **วรรณิกา จิตตินรากร**
กรุงเทพธุรกิจ

ท่าเรือรอตเตอร์ดัม (Port of Rotterdam:PoR) ราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ ขณะนี้กลายเป็นโมเดลในการพัฒนาท่าเรือแหลมอับังระยะที่ 3 ซึ่งจะเกิดขึ้นภายใต้รัฐและเอกชนร่วมลงทุน โดยมีเอกชนคู่สัญญา คือ บริษัท จีพีซี อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนลเทอร์มินอล จำกัด (GPC) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บมจ. กัสพี เอ็นเนอร์จี้ ถือหุ้นในสัดส่วน 40%, บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (PTT TANK) สัดส่วน 30% และ บริษัท เซค โอเวอร์ซี อินฟราสตรัคเจอร์ โฮลดิ้ง จำกัด สัดส่วน 30%

โดยบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้ถือหุ้น 100% ของ PTT TANK ได้นำทีมไปศึกษาดูงาน ณ ท่าเรือรอตเตอร์ดัม ท่าเรือที่ใหญ่ที่สุดในยุโรปโดยมีการนำเข้าและส่งออกพลังงานกว่า 13% ของความต้องการพลังงานในทวีปยุโรป อีกทั้งท่าเรือรอตเตอร์ดัมยังเป็นต้นแบบของหลายท่าเรือในโลกที่พัฒนาท่าเรือสีเขียว (Green Port) เนื่องจากท่าเรือแห่งนี้มีการพัฒนาใช้พลังงานสะอาดเข้ามาบริหารจัดการภายในท่าเรืออย่างต่อเนื่อง

ขณะที่ปัจจุบันท่าเรือรอตเตอร์ดัม มีพลังงานสะอาดที่ใช้กันอยู่ อาทิ พลังงานลม จากกังหันที่ติดตั้งทั่วท่าเรือ และยังคงอยู่ระหว่างติดตั้งเพิ่มในพื้นที่กลางทะเล พลังงานแสงอาทิตย์จากการติดตั้งแผ่นโซลาเซลล์จำนวนมากบนพื้นที่แหล่งน้ำรอบท่าเรือ และอาคารต่างๆ อีกทั้งยังมีเป้าหมายพัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านพลังงานไฮโดรเจนของยุโรป ผ่านการพัฒนาท่าเรือเพื่อใช้ในการขนส่งพลังงาน และพัฒนาการผลิตไฮโดรเจนสีเขียว (Green Hydrogen) ซึ่งเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่กลุ่ม ปตท. ต้องการพัฒนาในไทย



อรรณพ ฤกษ์พิบูลย์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) กล่าวว่า โมเดลการพัฒนาท่าเรือรอตเตอร์ดัมที่เน้นไปสู่การเป็น Green Port ใช้พลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน สอดคล้องกับโครงการที่ทางกลุ่ม ปตท.ที่กำลังศึกษาร่วมกับซาอุดีอาระเบียเกี่ยวกับการผลิต Green Hydrogen ในประเทศไทย

อย่างไรก็ดี ปตท.มีเป้าหมายที่จะนำโมเดลพัฒนาท่าเรือรอตเตอร์ดัมเพื่อไปประยุกต์

ใช้ในการพัฒนาท่าเรือแหลมอับัง ระยะที่ 3 สูเป้าหมายเป็น Green Port เน้นใช้พลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน และมองโอกาสในการต่อยอดพัฒนาสู่การผลิต Green Hydrogen โดยความเหมาะสมในขณะนี้ที่เห็นชัดคือการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ติดตั้งโซลาเซลล์ และใช้ระบบเทคโนโลยีต่างๆ ที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

นอกจากนี้ อุปกรณ์เครื่องจักรภายในท่าเรือต้องบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยี การขนส่งในบริเวณท่าเรือจะใช้รถบรรทุกไฟฟ้า (EV) และเทคโนโลยีสับเปลี่ยนแบตเตอรี่ ขณะที่การจัดสรรพื้นที่ภายในท่าเรือแหลมอับัง

ก็มีความจำเป็นอย่างยิ่ง จะต้องเน้นการขนส่งทางรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ และสามารถขนส่งสินค้าในจำนวนมากได้ นอกจากนี้จะต้องใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีต่างๆ มาบริหารจัดการจราจร และของเสีย

นพดล ปิ่นสุภา ประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย เผยถึงกรอบในการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยระบุว่า ขณะนี้ได้มีการว่าจ้างทางท่าเรือรอตเตอร์ดัมในการออกแบบการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังสู่เป้าหมาย Green Port 100% แห่งแรกในไทย ซึ่งแน่นอนว่าภายในท่าเรือจะต้องไม่มีการผลิตและปล่อยของเสีย รวมถึงคาร์บอนไดออกไซด์ รวมทั้งโจทย์สำคัญจะต้องมีการพัฒนาพลังงานสะอาดเพื่อใช้ภายในพื้นที่ท่าเรือ

ด้วยความคืบหน้าของโครงการในขณะนี้ยังอยู่ระหว่างการออกแบบและจัดทำรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการขอใบอนุญาตเข้าพื้นที่ก่อสร้าง คาดว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จะสามารถส่งมอบพื้นที่ และออกใบอนุญาตให้เข้าพื้นที่ได้ภายในปีนี้ หลังจากนั้นบริษัท GPC จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างส่วนของโครงสร้างหน้าท่าเทียบเรือทันที และคาดว่าจะแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ภายในปี 2568

ทั้งนี้การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 กลุ่ม ปตท.ได้เข้าไปร่วมลงทุนในสัดส่วน 30%

โดยมูลค่าการร่วมลงทุนส่วนของภาคเอกชนอยู่ที่ราว 3 หมื่นล้านบาท ดังนั้นทางกลุ่ม ปตท. จะต้องใช้งบประมาณร่วมลงทุนราว 1 หมื่นล้านบาท ปัจจุบันมีความพร้อมในวงเงินดังกล่าวแล้ว และมั่นใจว่าการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 นั้นจะสนับสนุนธุรกิจในส่วนของบริษัทใหม่ด้านโลจิสติกส์ และทำให้ ปตท.เติบโตอย่างยั่งยืน

สำหรับท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ในส่วนของท่าเทียบเรือ F เป็นโครงการที่เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership) ระหว่าง บริษัท GPC International Terminal และ กทท. โดยมีระยะเวลาร่วมทุน 35 ปี มีพื้นที่ขนาด 1,600 ไร่

ขณะที่ผลตอบแทนโครงการ (project return) ผลการศึกษาประเมินว่าจะสร้างมูลค่า 149,045 ล้านบาท โดยโครงการจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจาก 11 ล้านตู้ต่อปี เป็น 18 ล้านตู้ต่อปี เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับรถยนต์จาก 2 ล้านคันต่อปี เป็น 3 ล้านคันต่อปี เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเป็น 30% และจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าของภูมิภาคอินโดจีน (Hub Port) และประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Gateway Port) พร้อมก้าวขึ้นเป็นท่าเรือระดับโลก