

## กทท.สรุปแผน สายเดินเรือแห่งชาติ รัฐบาลถือ 25% เริ่ม3เส้นทางในไทย

อ่านต่อหน้า | 5

# กทท.สรุปแผน“สายเดินเรือแห่งชาติ” รัฐบาลถือ25% เริ่ม3เส้นทางในไทย

**ผู้จัดการรายวัน360°** - กทท.เร่งสรุปแผน จัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ เสนอ “คมนาคม” ใน มี.ค.นี้ ผลศึกษาชี้คุ้มค่าร่วมทุนเอกชน รัฐบาลถือไม่เกิน 25% เพื่อคล่องตัว นำร่องเปิดเดินเรือในประเทศ 3 เส้นทาง “ทลฉ.-มาบตาพุด” ชิพโฮมดจากถนนแก้ปัญหาจราจรตั้งเป้าเริ่มต้น 1 ล้านเที่ยว/ปี

นายเกรียงไกร ไชยศิริวงศ์สุข ผู้อำนวยการ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เปิดเผยภายหลังเป็นประธานเปิดการประชุมสัมมนาเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติและแนวทางการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย ว่า จากที่ กทท. ได้จ้างบริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด และศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติและ

แนวทางการพัฒนาของเรือพาณิชย์ไทย โดยจะสรุปการศึกษาภายในเดือน ก.พ. นี้ จากนั้นจะนำเสนอคณะกรรมการ (บอร์ด) กทท. เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคม ได้ภายในเดือน มี.ค. 2566 เพื่อนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ หลังจัดตั้งสายการเดินเรือ

แห่งชาติ เป้าหมายในปีแรกจะเปิดให้บริการเดินเรือประจำในเส้นทางชายฝั่งของไทย และเปิดให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเรือไม่ประจำเส้นทางในเส้นทางระหว่างประเทศให้ได้ภายใน 4 ปี

โดยผลการศึกษาพบว่า รูปแบบการบริหารสายการเดินเรือแห่งชาติที่เหมาะสม รัฐบาลถือหุ้นในสัดส่วนไม่เกิน 25 % เอกชน 75% จะทำให้มีความคล่องตัวในการบริหารงาน สามารถตัดสินใจได้รวดเร็ว ซึ่งรูปแบบนี้ มีกลุ่มผู้ประกอบการและนักลงทุนให้ความสนใจร่วมลงทุนจำนวนมากหลายราย

ซึ่งเปิดเดินเรือเส้นทางภายในประเทศ การศึกษาพบว่า มี 9 เส้นทางที่มีความเหมาะสม มีทั้งเส้นทางเก่าที่มีการเดินเรืออยู่แล้ว และเส้นทางใหม่ที่ยังไม่มีเดินเรือ ซึ่งจะนำร่อง 3 เส้นทางใหม่ คาดมีผลตอบแทนทางการลงทุนอยู่ที่ 7.71%

ได้แก่ 1. เส้นทางท่าเรือมาบตาพุด (ระยอง)-ท่าเรือแหลมฉบัง (ชลบุรี) ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพเนื่องจาก มีมาบตาพุดมีปริมาณสินค้าประมาณ 4 แสนตู้/ปี ปัจจุบันต้องขนส่งทางถนนทั้งหมด เส้นทางเดินเรือนี้จะทำให้เกิดการชิพโฮมดจากทางถนนสู่ทางน้ำและทำให้มีการเพิ่มปริมาณสินค้าได้อีกตามไปด้วย

2. เส้นทางท่าเรือไผ่ไร่ชั้น

(สมุทรสงคราม)-ท่าเรือแหลมฉบัง (ชลบุรี) และ 3. เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง (ชลบุรี)-ท่าเรือสุราษฎร์ธานี ส่วนอีก 6 เส้นทาง เป็นเส้นทางที่มีการเดินเรืออยู่แล้ว จะพิจารณาลำดับต่อไป โดยจะเป็นรูปแบบที่จะส่งเสริมเพิ่มประสิทธิภาพ ไม่ใช้การแข่งขัน

ด้านเส้นทางการเดินเรือต่างประเทศนั้นได้พิจารณารูปแบบการให้บริการออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (First Phase) เป็นบริการเดินเรือไม่ประจำเส้นทาง (Tramp Service) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทเทกอง (Bulk Cargo) คาดการณ์ส่วนแบ่งปริมาณสินค้าที่จะมาใช้บริการสายการเดินเรือแห่งชาติ 2 % คิดเป็น 1.2 ล้านตัน ชี้ความสามารถในการให้บริการจำเป็นต้องจัดหาเรือประเภท (1) เรือขนาด Handy Max ขนาด 32,000 เดทเวทตัน จำนวน 3 ลำ ให้บริการปีละ 8 รอบ (2) เรือขนาด Supra Max ขนาด 50,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ ให้บริการปีละ 5 รอบ

ระยะที่ 2 (Second Phase) เป็นการให้บริการเดินเรือบรรทุกตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Service) ให้บริการในเส้นทางเอเชียตะวันออก (จีน ญี่ปุ่น ฮองกง) เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม) และกลุ่มประเทศ BIMSTEC (อินเดีย

และเมียนมา) ประเภทสินค้าที่ส่งออก จากไทยรวมปริมาณส่งออก 20.0 ล้าน ตัน สำหรับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ รวมปริมาณนำเข้า 9.1 ล้านตัน เบื้องต้นคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่จะมาใช้บริการเรือบรรทุกตู้สินค้า คอนเทนเนอร์ของบริษัทสายการเดินเรือแห่งชาติร้อยละ 2 ของการส่งออก และนำเข้า คิดเป็นจำนวนสินค้า คอนเทนเนอร์ 31,005 TEUS ขนาดของเรือที่จะเข้ามาให้บริการเป็นเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ขนาด 1,500 TEUS (Feeder Size) จำนวน 4 ลำ แต่ละลำทำรอบหมุนเวียน 8 รอบต่อปี

ผอ.กทท.กล่าวว่า กทท.เป็นรัฐวิสาหกิจ ที่จัดตั้งตาม พ.ร.บ.การทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งพบว่า ไม่สามารถจัดตั้งบริษัทลูก สายเดินเรือแห่งชาติได้ เนื่องจากการเดินเรือจัดเป็นกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการทำเรือ ตามมาตรา 6 ดังนั้น ในการจัดตั้งบริษัท สายการเดินเรือแห่งชาติ ช่วงแรก จะต้องพิจารณาให้กระทรวงการคลังหรือหน่วยงานรัฐเข้าถือหุ้น อย่างไรก็ตาม ขณะนี้อยู่ระหว่างแก้ไข พ.ร.บ.การทำเรือฯ หากแล้วเสร็จ จะทำให้กทท.สามารถตั้งบริษัทลูก หรือ

ถือหุ้นในบริษัทฯ ได้ในอนาคต

“เชื่อมั่นว่าในปี 66 การจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติและการพัฒนา กองเรือพาณิชย์ไทยจะเกิดขึ้นได้จริง ส่วนมูลค่าการลงทุนขึ้นกับหลายปัจจัย รวมถึง การจัดหาเรือใหม่ หรือใช้เรือมือสอง หรือเรือของผู้ร่วมทุนที่มีอยู่”

โดยคาดการณ์ว่า ช่วงแรกจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ที่ 10% (1 ล้านตัน) ของปริมาณทั้งสิ้น 10 ล้านตัน/ปี และมีอัตราเติบโตเฉลี่ย 1 เท่าตัว ใน 5-10 ปี

ปัจจุบัน การขนส่งในประเทศ ถูกลงมากที่สุดที่ 85% ทางราง 10% ทางน้ำ 5% การตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ มีเป้าหมาย ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางชายฝั่งและทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย จะเพิ่มสัดส่วนขนส่งทางน้ำ เป็น 7% และ 10% ตามลำดับ และยังสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เกิดการจ้างงานในธุรกิจการเดินเรือและกำไรที่ได้จากผลประโยชน์จากการก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางอ้อมไปยังธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น การต่อเรือ การประกันวินาศภัยทางทะเล เป็นต้น