รายการ *ร้อยเรื่อง...เมืองไทย*

สถานีวิทยุกระจายเสียงรัฐสภา และคณะทำงานด้านข้อมูลรายการร้อยเรื่อง...เมืองไทย
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนอู่ทองใน เขตดุสิต กรุงเทพ ๑๐๓๐๐ โทร. ๐-๒๒๔๔-๒๐๖๕

เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าเรือแหลมฉบัง

เรียบเรียง นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ สำนักวิชาการ

ออกอากาศ ๑๖ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๕๙

"ท่าเรือแหลมฉบัง" ปัจจุบันถือเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักของประเทศไทย ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา และตำบลบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มีขนาดพื้นที่ประมาณ ๖,๓๔๐ ไร่ เป็นท่าเรือที่ใช้สำหรับการค้าเชิงพาณิชย์ มีการขนส่งสินค้าต่าง ๆ มากมายทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ มีหน่วยงานหลักที่ดูแลรับผิดชอบในการบริหารงาน คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และให้ภาคเอกชนที่ได้รับสัมปทานเช่าท่าเทียบเรือไปบริหารงานหรือประกอบการต่ออีกทอดหนึ่ง

สำหรับการพัฒนาศักยภาพท่าเรือแหลมฉบังนั้น ที่ผ่านมาภาครัฐได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมาเป็นลำดับ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวสามารถแบ่งออกเป็น ๓ ระยะ คือ

ระยะที่ ๑ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๑ มีจุดมุ่งหมายที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า และเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง อาทิ เมียนมา ลาว มาเลเซีย และกัมพูชา การพัฒนาดังกล่าวจึงเน้นไปที่การออกแบบท่าเรือเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณสินค้า หรือจำนวนตู้สินค้าได้เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๑ มีท่าเรือทั้งสิ้น ๑๑ ท่า ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือตู้สินค้า ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ ท่าเทียบเรือโดยสาร ท่าเทียบเรือรถยนต์และท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป โดยท่าเรือทั้ง ๑๑ ท่า ได้เปิดให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และครบวงจรแล้วโดยสมบูรณ์

ระยะที่ ๒ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๒ โดยหลังจากที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๑ เสร็จสมบูรณ์และรองรับปริมาณตู้สินค้าจนเต็มความสามารถแล้ว แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการในการรองรับการขนส่งสินค้า ดังนั้น ภาครัฐจึงผลักดันแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๒ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๒ สามารถเปิดให้บริการได้แล้วคิดเป็นประมาณร้อยละ ๕๐ ของทั้งหมด โดยมีท่าเรือทั้งสิ้น ๗ ท่า เปิดให้บริการแล้วทั้งสิ้น ๔ ท่า

ระยะที่ ๓ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๓ ซึ่งภายหลังจากที่เริ่มมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและเปิดดำเนินการมาตลอดช่วงระยะเวลา ๒๐ ปี พบว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีอัตราการเติบโตขึ้นเป็นลำดับ ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีสินค้าผ่านท่ามากที่สุดเป็นอันดับที่ ๒๓ ของโลก ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีแผนที่จะผลักดันโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๓ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล และเป็นประตูการค้าของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Gateway Port of the Sub Region) พร้อมทั้งเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงด้านการค้าการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนของประเทศในอนาคต

อย่างไรก็ตาม ในช่วง พ.ศ. ๒๕๕๒ แผนการดังกล่าวจำเป็นต้องชะลอไว้ก่อน เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจของอเมริกาและยุโรป ที่ส่งผลต่อปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลดลงจนถึงปัจจุบัน และช่วงปลาย พ.ศ. ๒๕๕๔ เกิดภาวะวิกฤติน้ำท่วมของประเทศไทย เหตุการณ์สำคัญดังกล่าว ทำให้จำเป็นต้องชะลอแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โครงการขั้นที่ ๓ ออกไป

สำหรับศักยภาพในการรองรับสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังในปัจจุบันนั้น โครงการขั้นที่ ๑ และโครงการขั้นที่ ๒ สามารถรองรับปริมาณสินค้ารวมกันได้ประมาณปีละ ๑๑ ล้านทีอียู (TEU) โดย ๑ ทีอียู จะเท่ากับสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ขนาดความยาว ๒๐ ฟุต จำนวน ๑ ตู้ ด้วยปริมาณดังกล่าว ส่งผลให้ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังเกิดสภาพปัญหาที่สำคัญ คือ

ประการแรก ปัญหาท่าเทียบเรือระหว่างประเทศเต็ม เนื่องจากการที่เรือชายฝั่งใช้ท่าเรือร่วมกับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศ เพื่อขนถ่ายตู้สินค้านำเข้าและส่งออก กรณีนี้ โดยปรกติผู้ประกอบการท่าเทียบเรือต้องให้สิทธิ์แก่เรือสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรกก่อน ดังนั้น เรือชายฝั่งจึงมักต้องไปเทียบท่าอื่นแทน ทำให้มีค่ายกขนและค่าเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซ้ำซ้อน อีกทั้งต้องเสียเวลาในการคอยเทียบท่าหลายวัน ประเด็นเหล่านี้ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นของเรือชายฝั่งทั้งสิ้น

ประการที่สอง ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากในบริเวณหลังท่า เนื่องจากส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ ๘๙ จะใช้รูปแบบการกระจายสินค้าหรือการขนส่งทางถนนเป็นหลัก มีการขนส่งทางรางน้อยมาก ซึ่งการขนส่งทางถนนถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่สิ้นเปลืองพลังงาน อีกทั้งยังก่อให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทั้งทางอากาศและทางเสียง ส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในบริเวณดังกล่าว

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีแนวคิดที่จะก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เรือชายฝั่งจะได้ไม่ต้องใช้ท่าเรือร่วมกับท่าเทียบเรือระหว่างประเทศอีกต่อไป โดยโครงการดังกล่าว การท่าเรือแห่งประเทศไทยจะดำเนินการบริหารงานเองทั้งหมด พร้อมทั้งลงทุนในส่วนของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักต่างๆ แต่จะจ้างเหมาเอกชนหรือ Outsource เพื่อทำการขนย้ายตู้สินค้าเท่านั้น

อีกทั้งจะมีการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยจะทำการรื้อย้ายรางรถไฟเดิมและสร้างรางรถไฟใหม่ จำนวน ๖ ราง โดยรางรถไฟใหม่ ๑ ราง สามารถรองรับขบวนรถไฟที่บรรทุกตู้สินค้าได้จำนวน ๒ ขบวน ดังนั้น จึงสามารถรองรับขบวนรถไฟได้ทั้งสิ้น ๑๒ ขบวนได้ในเวลาเดียวกัน ทั้งนี้ ในการขนย้ายหรือถ่ายเทสินค้านั้น จะใช้ปั้นจั่นซึ่งมีการติดตั้งคร่อมบนรางรถไฟ ทำให้สามารถเคลื่อนที่เดินบนรางได้ทั้ง ๖ ราง เป็นการลดระยะเวลาในการขนย้ายสินค้าจากเดิม ๒ ชั่วโมง ลดลงเหลือ ๑ ชั่วโมงต่อขบวน เกิดความสะดวก รวดเร็ว ประหยัดพลังงานหรือต้นทุนการขนส่ง และมีความปลอดภัยมากขึ้นจากการเดินรถทางเดียว ไม่กีดขวางการจราจรที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

ทั้งนี้เป็นที่คาดการณ์ได้ว่า ภายหลังจากโครงการดังกล่าวแล้วเสร็จ จะส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังกลายเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพมากยิ่งขึ้น สามารถสร้างแรงดึงดูดหรือความสนใจของผู้ประกอบการรายต่าง ๆ ให้มาใช้บริการขนส่งสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง อีกทั้งยังเป็นการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันเชิงการให้บริการขนส่งสินค้ากับท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ท่าเรือสีหนุวิลล์ของประเทศกัมพูชา ท่าเรือโฮจิมินต์ ท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือดานังของประเทศเวียดนาม และท่าเรือคลาง ท่าเรือปีนัง และท่าเรือตันจงเปเลปาสของประเทศมาเลเซีย แต่ทั้งนี้ความได้เปรียบในการแข่งขันที่เกิดขึ้นจะมากหรือน้อยก็ต้องขึ้นอยู่กับการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยในการบูรณาการระบบขนส่งโลจิสติกส์ของไทยให้เชื่อมต่อกันอย่างสมบูรณ์และเป็นที่ประจักษ์ ทั้งการขนส่งทางน้ำ ทางบก ทางราง และทางอากาศ ด้วยเป็นสำคัญ

บรรณานุกรม

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2556). **รายงานประจำปี 2555 การท่าเรือแห่งประเทศไทย.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www1.port.co.th/port2014/download/ annual_report/PAT_annual_ report_year55.pdf

_____. (2557). **รายงานประจำปี 2556 การท่าเรือแห่งประเทศไทย.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www1.port.co.th/port2014/download/annual_repor/PAT_annual_report_ year56.pdf

ท่าเรือแหลมฉบัง. (2559). **ผลิใบขยายกิ่งก้านแรก (โครงการขั้นที่ 1).** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www.laemchabangportphase3.com/port_02.html

_____. (2559). **แตกหน่อเสริมศักยภาพ (โครงการขั้นที่ 2).** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www.laemchabangportphase3.com/port_03.html

_____. (2559). **หว่านเมล็ดเพิ่มศักยภาพทางทะเล.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://laemchabangport.com/index.php

มติคณะรัฐมนตรี. (27 ตุลาคม 2557). **ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931386629.pdf

_____. (8 กันยายน 2558). **ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931579142.pdf

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา. (2554ก). **การปฐมนิเทศโครงการและการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Public Scoping) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก www.src.ku.ac.th/services/File.../_News-Rail.ppt_.ppt

_____. (2554ข). **การปฐมนิเทศโครงการและการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (Public Scoping) โครงการท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก www.src.ku.ac.th/services/File.../_News-ท่าเรือ A.ppt

สุทธินันท์ หัตถวงษ์. **เปิดวิชั่น "สุทธินันท์ หัตถวงษ์" ส่งเสริมศักยภาพขนส่งประเทศ.** สืบค้น 14 ธันวาคม 2558 จาก http://www.siamturakij.com/main/news_content.php?nt= 4&nid=4525