เอกสารวิชาการ

เรื่อง

แผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ

โดย

ร้อยตำรวจเอก ธนาบดี ธูปเทียนรัตน์

นักศึกษาหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ รุ่นที่ ๑๓

ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

วันที่..... เดือน มิถุนายน พ.ศ.๒๕๖๓

บทคัดย่อ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ ให้มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอ และมีความพร้อมที่จะรองรับกับการขยายตัวของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางเรือ การขนส่งทางรถไฟ และสินค้าประเภทต่าง ๆ ได้ทันท่วงที เพื่อไม่ให้ประสบปัญหาด้านความแออัด และกระทบกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดเป้าหมายให้พัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรือล้ำสมัยในการบริหารจัดการด้านนวัตกรรม (Innovative Ports) เพื่อสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สูงขึ้น ด้วยเครื่องมือขนถ่ายสินค้าประเภทตู้สินค้าที่ทันสมัยระบบ Automation โดยการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังนี้ยังเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญ ตามแผนพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็น Gateway หรือประตูการค้าของนักลงทุนสู่เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และลาว เป็นจุดเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก (East West Corridor) ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย และจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคม ขนส่งกระจายสินค้า และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย

จากการวิเคราะห์แผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติโดยวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายนอกและภายใน เอกสารวิชาการฉบับนี้ได้นำเสนอยุทธศาสตร์ ๒ ข้อคือ พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport) พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)

ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์ในการให้ความสำคัญกับการขนส่งทางระบบราง ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อตอบสนองนโยบายสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

คำนำ

เอกสารวิชาการเรื่องแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติฉบับนี้เปนผลงานประกอบการศึกษาหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ มีเป้าประสงค์ในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายในภายนอก วิเคราะห์ตำแหน่งยุทธศาสตร์ขององค์กร ตลอดจนมีจุดมุ่งหมายเพื่อเรียนรู้ตนเองและเสนอแนะกลยุทธ์ที่ตอบโจทย์การเปลี่ยนแปลงในอนาคต

สุดท่ายนี้ ผู่จัดทำขอขอบพระคุณคณาจารย อาจารยที่ปรึกษา และผู่ทรงคุณวุฒิทุกท่านที่ได่ประสิทธิ์ประสาทวิชา และหวังว่าเอกสารวิชาการฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ตอผู่เกี่ยวข่องที่ให่ความสนใจในการประกอบการทำความเข่าใจในงานที่ได่รับผิดชอบไมมากก็น่อย เพื่อช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยังยืนตลอดไป

ร้อยตำรวจเอก ธนาบดี ธูปเทียนรัตน์
นักศึกษาหลักสูตรนักยุทธศาสตร์ รุ่นที่ ๑๓
ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
มิถุนายน 2563

สารบัญ

บทคัดย่อ ..... ก
คำนำ ..... ข
สารบัญ ..... ค
สารบัญตาราง ..... ง
สารบัญแผนภาพ ..... จ
บทที่ ๑ บทนำ ๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา ๑
๑.๒ วัตถุประสงค์ของการศึกษา ๒
๑.๓ ขอบเขตของการศึกษา ๒
๑.๔ ระเบียบวิธีการศึกษา ๓
๑.๕ ข้อจำกัดของการศึกษา ๓
๑.๖ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ๓
บทที่ ๒ การตรวจสอบสภาวะแวดล้อมและการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์ ๔
๒.๑ สภาวะแวดล้อมทั่วไป ๔
๒.๒ สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์กร ๑๔
๒.๓ การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (SWOT ANALYSIS) ๒๒
บทที่ ๓ ยุทธศาสตร์ขององค์กร ๒๖
๓.๑ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (END) ๒๖
๓.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์ในการดำเนินการ (WAYS) ๒๘
๓.๓ มาตการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (MEANS) ๒๙
บทที่ ๔ ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์ ๓๒
ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนและการนำยุทธศาสตร์ไปใช้ ๓๒
บรรณานุกรม ๓๔
ประวัติย่อผู้วิจัย ๓๕

สารบัญตาราง

ตารางที่ ๑ เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีเครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่.....๘
ตารางที่ ๒ รายชื่อทางหลวงสายเอเชียและทางด่วน ASEAN ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย.....๑๐
ตารางที่ ๓ สินค้าสูงสุด ๔ รายการที่ถูกส่งออกผ่านเส้นทางรถไฟในประเทศไทย.....๑๓
ตารางที่ ๔ แผนปฏิบัติการปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๖.....๓๐

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ ๑ ภาพรวมเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อในประเทศไทยพร้อมกับจุดตั้ง
ของนิคมอุตสาหกรรม.....๘
แผนภาพที่ ๒ เส้นทางเชื่อมต่อถนนภายในและนอกท่าเรือแหลมฉบัง.....๙
แผนภาพที่ ๓ ภาพรวมทางหลวงสายเอเชียที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย.....๑๑
แผนภาพที่ ๔ เส้นทางรถไฟทั่วประเทศไทย.....๑๒
แผนภาพที่ ๕ ภาพรวมเส้นทางและเส้นทางเชื่อมต่อทางรถไฟในประเทศไทย.....๑๔
แผนภาพที่ ๖ ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ .....๑๕
แผนภาพที่ ๗ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒.....๑๘
แผนภาพที่ ๘ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ – ๓.....๑๙
แผนภาพที่ ๙ RMG ที่ติดตั้งในโครงการ SRTO ของท่าเรือแหลมฉบัง คร่อม ๖ Rail Track.....๒๑
แผนภาพที่ ๑๐ พื้นที่โครงการ SRTO.....๒๒

บทที่ 1
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตั้งแต่ปี ๒๕๓๐ ซึ่งเป็นปีที่เริ่มก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลม-ฉบัง อย่างต่อเนื่องเรื่อยมา โดยท่าเรือแหลมฉบังได้เริ่มเปิดให้บริการในปี ๒๕๓๔ จนถึงปี ๒๕๓๙ มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าใกล้ ๑ ล้านทีอียู รัฐบาลในขณะนั้นจึงมีนโยบายเร่งรัดพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังต่อไป เพื่อป้องกันความแออัดที่จะเกิดขึ้น และได้มีการดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ขึ้นในปี ๒๕๔๐ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีศักยภาพเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยการขุดลอกร่องน้ำเดินเรือจากเดิมที่ความลึก ๑๔ เมตรที่ระดับทะเลปานกลาง ให้มีความลึกถึง ๑๖ เมตรที่ระดับทะเลปานกลาง ก่อสร้างท่าเทียบเรือและแอ่งจอดเรือที่ ๒ รวมทั้งสิ่งสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าเทียบเรือ และเปิดให้บริการได้ในปี ๒๕๔๔ ปัจจุบัน มีการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรือ ๘.๐๖ ล้านทีอียู และรถยนต์ ๑.๒๑ ล้านคัน ในขณะที่ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถสูงสุดในการรองรับตู้สินค้า ๑๑.๑ ล้านทีอียูต่อปี และสามารถขนส่งรถยนต์ได้ ๑.๙๕ ล้านคันต่อปี

เพื่อเป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีปริมาณเพิ่มขึ้นให้เพียงพอ การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้วางแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอ และมีความพร้อมที่จะรองรับกับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางเรือ การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และสินค้าประเภทต่าง ๆ ได้ทันท่วงที เพื่อไม่ให้ประสบปัญหาด้านความแออัด และกระทบกับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยได้มีการกำหนดเป้าหมายพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าเรือที่ล้ำสมัยในการบริหารจัดการด้านนวัตกรรม (Innovative Ports) และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ตลอดจนผสมผสานให้เป็นท่าเรือที่ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม หรือเป็นท่าเรือสีเขียว (Green Port) คือ การคำนึงถึงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่โดยรอบของท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและสภาพแวดล้อมของโลกไปพร้อม ๆ กัน ตลอดจนการคำนึงถึงสุขภาพและความเป็นอยู่ของประชาชนในชุมชนบริเวณใกล้เคียงให้อยู่ในระดับมาตรฐานเป็นสำคัญนั้น

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังนี้ยังเป็นหนึ่งในโครงการสำคัญ ตามแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor เพื่อพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็น Gateway หรือประตูการค้าของนักลงทุนสู่เมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม และลาว

จุดเชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออกและตะวันตก หรือ East West Corridor ไปสู่จีนตะวันตก จีนตอนใต้ และอินเดีย จุดยุทธศาสตร์สำคัญในการคมนาคม ขนส่งกระจายสินค้า และแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย ดังนั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ ให้ทันกับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นทุกปี รวมถึงให้เพิ่มความสามารถในการรองรับสินค้าทางรถไฟให้สูงขึ้น เพื่อสนองตอบต่อนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคมทางน้ำต่าง ๆ รวมถึงแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งหากท่าเทียบเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ เปิดให้บริการครบทุกท่าเทียบเรือตลอดจนสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ จะทำให้ขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้สูงสุดถึง ๑๘.๑ ล้านทีอียูต่อปี อีกทั้ง ยังสามารถเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) นำไปสู่การเชื่อมโยงกับต่างประเทศแบบไร้รอยต่อ ทั้งการขนส่งสินค้าแบบถ่ายลำเรือ (Transhipment) และการขนส่งสินค้ารูปแบบรางรถไฟซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ กลุ่ม CLMV และจีน เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๑.๒.๑ เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านทางรถไฟเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและระบบโลจิกติกส์ของประเทศให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

๑.๒.๒ เพื่อศึกษาปัจจัยการเพิ่มประสิทธิภาพ (Efficiency) ในการดำเนินงานและการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ โดยเน้นให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือขนสินค้าประเภทตู้สินค้าที่ทันสมัย และใช้ระบบจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในส่วนที่มีความเหมาะสม

๑.๒.๓ เพื่อให้ข้อเสนอแนะการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ

ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาระบบการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือโดยทางรถไฟ เพื่อสนับสนุนท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ ขั้นที่ ๒ และขั้นที่ ๓ ให้มีวิสัยสามารถในการรองรับการขนถ่ายตู้สินค้ารวมไม่น้อยกว่า ๔ ล้านทีอียูต่อปี และสามารถรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือขนสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ที่ทันสมัยและมีระบบการจัดการที่เป็น Automation เพื่อให้เป็นจุดเด่นในการกำหนดเป็นกลยุทธ์ประการหนึ่งเพื่อแข่งขันกับท่าเรือคู่แข่งของประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นที่ดึงดูดความสนใจของสายการเดินเรือชั้นนำที่จะเลือกใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นจุดจอดเรือหลักในอนาคต

ระเบียบวิธีการศึกษา

เอกสารวิชาการฉบับนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เอกสารวิชาการ เรื่อง “แผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ” ผู้ศึกษาได้แบ่งการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล (Data Collection) และการวิเคราะห์ข้อมูล ดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑.๔.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารวิชาการ รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ บทความ และสื่อสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นที่ทำการศึกษา

๑.๔.๒ การวิเคราะห์และสรุปผล ผู้ศึกษานำข้อมูลที่ได้จากทุติยภูมิมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ด้วยเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ข้อจำกัดของการศึกษา

ข้อจำกัดของการศึกษานี้คือจำนวนเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการวิเคราะห์จะจำกัดเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวกับโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ และเป็นเอกสารงานรายบุคคลซึ่งเป็นวิจารณญาณ ของผู้วิจัยในการวิเคราะห์ตามหลักการและเสนอแนะตามความเห็น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑.๖.๑ สามารถนำข้อมูลข้อเสนอแนะแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ ในประเด็นการรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติไปใช้ในการทำยุทธศาสตร์องค์กร ตลอดจนกำหนดยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์กับความมั่นคงของชาติต่อไป

๑.๖.๒ ภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน ตลอดจนประชาชนเกิดความมั่นใจต่อการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ

บทที่ ๒
การตรวจสอบสภาวะแวดล้อมและการวิเคราะห์ทางยุทธศาสตร์

2.1 สภาวะแวดล้อมทั่วไป

๒.๑.๑ ทบทวนการวิเคราะห์การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ และปริมาณ ประเภทของสินค้าที่จะขนถ่ายผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

๒.๑.๑.๑ ภาวะเศรษฐกิจโลกปี ๒๕๖๒

๑) เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา ขยายตัวร้อยละ ๒.๓ ชะลอลงจากร้อยละ ๒.๙ ในปีก่อนหน้า และเป็นการขยายตัวต่ำสุด ในรอบ ๓ ปี โดยเป็นการชะลอตัวตามการบริโภคภาคเอกชนและการส่งออกเป็นสำคัญ

๒) เศรษฐกิจยูโรโซน ขยายตัวร้อยละ ๑.๒ โดยเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ ๓ ปี และชะลอลงจากร้อยละ ๑.๙ ในปี ๒๕๖๑ โดยเป็นการชะลอตัวตามการส่งออกและการผลิตภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ

๓) เศรษฐกิจญี่ปุ่น คาดว่าจะขยายตัว ร้อยละ ๑.๐ เร่งตัวขึ้นจากร้อยละ ๐.๓ ในปี ๒๕๖๑ โดยมีแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของการส่งออกเป็นสำคัญ

๔) เศรษฐกิจจีน ขยายตัวร้อยละ ๖.๑ ชะลอลงจากร้อยละ ๖.๗ ในปี ๒๕๖๑ และเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ ๒๙ ปี โดยเป็นผลจากการชะลอตัวของ ภาคบริการ ภาคการผลิตอุตสาหกรรม และภาคเกษตรกรรม ป่าไม้ ปศุสัตว์ และประมง

๕) เศรษฐกิจกลุ่มประเทศอุตสาหกรรมใหม่ (NIEs) เศรษฐกิจเกาหลีใต้ ไต้หวัน และสิงคโปร์ ขยายตัวร้อยละ ๒.๐ ๒.๗ และร้อยละ ๐.๗ เทียบกับร้อยละ ๒.๗ ๒.๗ และร้อยละ ๓.๒ ในปี ๒๕๖๑ ตามลำดับ ในขณะที่เศรษฐกิจฮ่องกงลดลงร้อยละ ๑.๒ เทียบกับการขยายตัวร้อยละ ๓.๑ ในปี ๒๕๖๑ และเป็นการขยายตัวต่ำสุดในรอบ ๑๐ ปี

๖) เศรษฐกิจกลุ่มประเทศอาเซียน เศรษฐกิจอินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียดนาม ขยายตัวร้อยละ ๕.๐ ร้อยละ ๔.๓ ร้อยละ ๕.๙ และร้อยละ ๗.๐ ชะลอลงจากร้อยละ ๕.๒ ร้อยละ ๔.๗ ร้อยละ ๖.๒ และร้อยละ ๗.๑ ในปี ๒๕๖๑ ตามลำดับ

๒.๑.๑.๒ ภาวะเศรษฐกิจไทยปี ๒๕๖๒ เศรษฐกิจไทยขยายตัวร้อยละ ๒.๔ เทียบกับการขยายตัวร้อยละ ๔.๒ ในปี ๒๕๖๑

๑) การบริโภคภาคเอกชน ขยายตัวร้อยละ ๔.๕ และการใช้จ่ายของรัฐบาลขยายตัวร้อยละ ๑.๔

๒) การลงทุนรวม ขยายตัวร้อยละ ๒.๒ โดยการลงทุนภาครัฐขยายตัวร้อยละ ๐.๒ และการลงทุนภาคเอกชนขยายตัวร้อยละ ๒.๘

๓) การส่งออกสินค้า การส่งออกสินค้ารวมมีมูลค่า ๒๔๓.๐ พันล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ลดลงร้อยละ ๓.๒ การส่งออกในรูปเงินบาทลดลงร้อยละ ๗.๐

๔) สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง การผลิตสาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมงเพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๑ ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรและดัชนีราคาสินค้าเกษตร เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๒ และร้อยละ ๑.๙ ตามลำดับ ดัชนีรายได้เกษตรกรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๓

๕) สาขาการผลิตอุตสาหกรรม การผลิตสาขาอุตสาหกรรมลดลงร้อยละ ๐.๗ ดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรมลดลงร้อยละ ๓.๗ และอัตราการใช้กำลังการผลิตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๖๖.๓

๖) สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร การผลิตสาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๕ รายรับรวมจากการท่องเที่ยวอยู่ที่ ๓.๐๒ ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๔ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ๓๙.๘ ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๒ รายรับจากนักท่องเที่ยวต่างประเทศ ๑.๙๓ ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๑ รายรับจากนักท่องเที่ยวชาวไทย ๑.๐๘ ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๒ อัตราการเข้าพักเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๑.๓๘

๗) สาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า การผลิตสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๔ โดยบริการขนส่งขยายตัวร้อยละ ๒.๘ บริการสนับสนุน การขนส่งขยายตัวร้อยละ ๕.๙ และบริการไปรษณีย์ขยายตัวร้อยละ ๓.๖

๒.๑.๑.๓ แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี ๒๕๖๓ เศรษฐกิจไทยในช่วงที่เหลือของปี ๒๕๖๓ มีข้อจำกัดต่อขยายตัวมากขึ้น ทั้งในภาคเกษตรที่มีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ภัยแล้งที่มีความชัดเจนมากขึ้น ภาคอุตสาหกรรมและการส่งออกที่ยังมีข้อจำกัดจากการขยายตัวในเกณฑ์ต่ำของเศรษฐกิจโลกซึ่งยังมีความไม่แน่นอนสูง และภาคการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวเนื่องซึ่งได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-๑๙ ในขณะที่ความล่าช้าของกระบวนการงบประมาณส่งผลให้แรงขับเคลื่อนจากอุปสงค์ภาครัฐอยู่ในเกณฑ์ต่ำและเป็นข้อจำกัดต่อการใช้นโยบายการคลังในการบริหารจัดการเศรษฐกิจในครึ่งปีแรก แม้กระนั้นก็ตาม ในกรณีฐานคาดว่าข้อจำกัดที่เกิดจากความล่าช้าของกระบวนการงบประมาณจะยุติลงในไตรมาสแรก และผลกระทบจากการระบาดของไวรัสโควิด-๑๙ จะสิ้นสุดลงในช่วงกลางไตรมาสที่สอง ภายใต้เงื่อนไขดังกล่าวคาดว่าเศรษฐกิจจะปรับตัวเข้าสู่เกณฑ์ปกติในช่วงหลังของปี ๒๕๖๓ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากแนวโน้มการปรับตัวดีขึ้นของเศรษฐกิจโลกซึ่งจะส่งผลให้การส่งออกและการผลิต ภาคอุตสาหกรรมกลับมาขยายตัวอย่างช้า ๆ การขยายตัวในเกณฑ์ที่น่าพอใจของอุปสงค์ภายในประเทศ แรงขับเคลื่อนจากมาตรการภาครัฐ และฐานการขยายตัวที่ต่ำผิดปกติในไตรมาสสุดท้ายของปี ๒๕๖๒

๒.๑.๒ โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC)

ปัจจุบันพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ ซึ่งมีผลิตภัณฑ์มวลรวมคิดเป็นสัดส่วน ๑ ใน ๕ ของประเทศ ประกอบกับมีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม อีกทั้งยังเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือของอาเซียน ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือของเมียนมา กัมพูชา และเวียดนาม รวมทั้งเป็นที่รู้จักของนักลงทุนทั่วโลก จึงได้ริเริ่มโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน (ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๕๙ ได้มีมติเห็นชอบในหลักการโครงการ

พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก) เพื่อส่งเสริม ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) โดยมีกรอบแนวคิดในการดำเนินโครงการ สรุปได้ดังนี้

๑. พื้นที่ดำเนินการใน ๓ จังหวัดภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยแบ่งเป็นเขตอุตสาหกรรม เขตพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และเขตพัฒนาเมือง

๒. การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย

๑) ทางอากาศ ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

๒) ทางเรือ ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือมาบตาพุด

๓) ทางถนน ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี พัทยา-มาบตาพุด และแหลมฉบัง-นครราชสีมา

๔) ทางราง ได้แก่ รถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย และช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

ทั้งนี้ การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจะต้องบูรณาการเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และเพิ่มศักยภาพการท่องเที่ยวทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจุกเสม็ดให้เป็นจุดจอดเรือยอชท์ เรือข้ามฟาก (Ferry) และเรือสำราญ (Cruise) เน้นการเชื่อมโยงกับท่าเรือท่องเที่ยวอื่น ๒ ฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในทุกด้านที่มีแนวขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในอนาคตให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมภายในปี ๒๕๖๑

๓. การดึงดูดการลงทุนภาคเอกชน ประกอบด้วย การให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม การจัดตั้งกองทุนพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จการลงทุน (One Stop Service) การอำนวยความสะดวกในการอนุมัติเรื่องการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมและผังเมือง ความรวดเร็วในการออกใบอนุญาต การประกาศเป็นเขตปลอดภาษี การจัดหาที่ดินและระยะเวลาเช่าที่ดิน ระยะเวลาพำนักและทำงานของนักลงทุน และผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศ สิทธิในการทำธุรกรรมทางการเงิน การใช้เงินตราต่างประเทศ การจัดตั้งศูนย์ธุรกรรมทางการเงิน และการจัดตั้งกองทุนในพื้นที่ร่วมกับชุมชนในท้องถิ่น

จากการที่รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศมากขึ้นและได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เป็นโครงการสำคัญภายใต้ EEC ถือเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำหรับจอดเรือน้ำลึก และปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอ และพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ ซึ่งเมื่อท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ แล้วเสร็จจะช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ทำให้ช่องทางการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังคล่องตัวมากขึ้น จากปัจจุบันที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าผ่านท่า ๑๑ ล้านทีอียูต่อปี เป็น ๑๘ ล้านทีอียูต่อปี

๒.๑.๓ ระบบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

๒.๑.๓.๑ การขนส่งทางถนน

การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงครองอันดับหนึ่งในส่วนแบ่งการบริการขนส่งในประเทศไทยด้วยสัดส่วนในปัจจุบันมากถึงร้อยละ ๘๘ เส้นทางถนนนั้นไม่เพียงแต่มีไว้เพื่อตอบสนองต่อความต้องการภายในเท่านั้น แต่ยังมีไว้เพื่อรองรับปริมาณการขนถ่ายระวางสินค้าจากประเทศในภูมิภาคที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล เช่น ประเทศลาว ถนนและท่าเรือของประเทศไทยได้รับการพัฒนามากกว่าเมือเทียบกับของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา เมียนมาและเวียดนาม ทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการค้าที่น่าดึงดูดจึงทำให้ห่วงโซ่อุปทานทั้งในประเทศและภูมิภาคนั้นต้องอาศัยเส้นทางถนนของประเทศ ดังนั้น การคมนาคมขนส่งทางถนนจึงเป็นวิธีการหลักสำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศไทยรวมไปถึงเป็นวิธีการหลักในการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถเมล์ รถยนต์ และรถจักรยนต์และการขนส่งอื่นๆซึ่งสามารถทำให้เกิดการแข่งขันบนท้องถนนและการจราจรที่แออัด

การขนส่งทางบกอันดับหนึ่งในประเทศไทยก็คือ การขนส่งทางท้องถนน ในปัจจุบันนี้ สามารถประมาณความยาวเส้นทางถนนสะสมได้มากถึง ๓๙๗,๗๒๑ กิโลเมตรและยังขยายเชื่อมต่อออกไปยังประเทศต่างๆที่อยู่ติดกันด้วย จากระยะรวมเส้นทางถนนกว่า ๕๑,๗๗๖ กิโลเมตร เป็นเส้นทางหลักซึ่งเชื่อมต่อทุกภูมิภาคของประเทศ ระบบถนนหลัก ๆ ของประเทศไทยถูกแบ่งออกเป็น ๒ ประเภท ได้แก่ ทางหลวงของประเทศและทางหลวงที่ควบคุมการเข้าถึง โดยทางหลวงของประเทศเป็นเส้นทางหลักซึ่งเชื่อมต่อภูมิภาค จังหวัดและอำเภอต่าง ๆ

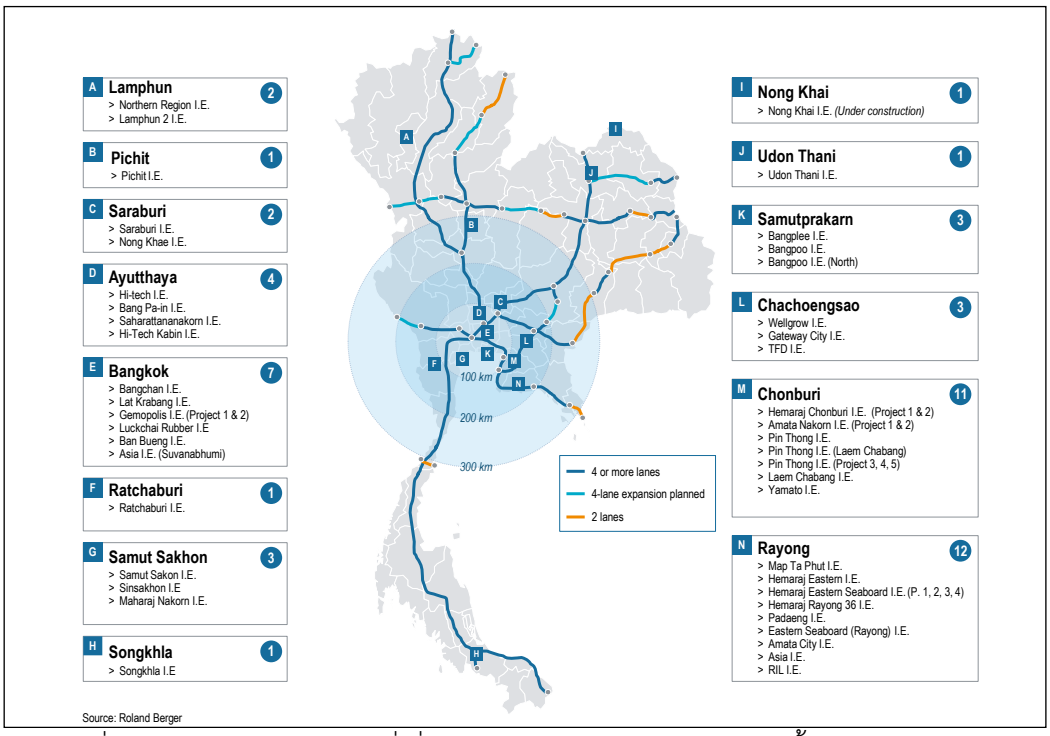
ทางหลวงที่ควบคุมการเข้าออกนั้นเป็นมาตรฐานอีกระดับที่สูงขึ้นซึ่งในการก่อสร้างนั้นจะประกอบไปด้วยทางแยกต่างๆที่ช่วยให้การจราจรนั้นเป็นไปได้อย่างคล่องตัว ทางหลวงที่ควบคุมการเข้าออกในประเทศไทยนั้น (อ้างอิงตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๔๙) ประกอบไปด้วยกลุ่มย่อยต่าง ๆ ได้แก่ ทางหลวงและทางด่วนพิเศษระหว่างเมือง ความแตกต่างระหว่างทั้ง ๒ แบบนั้นขึ้นอยู่กับตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่ให้บริการ ทางด่วนนั้นจะครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศโดยเชื่อมต่อเมืองและภูภาคต่าง ๆ ในขณะที่ทางด่วนพิเศษนั้นจะให้ความสะดวกสบายด้านการจราจรภายในกรุงเทพและปริมณฑล ในปัจจุบัน มีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอยู่ ๒ เส้นทางและทางด่วน ๘ เส้นทาง (ซึ่งรวมถึงทางยกระดับ ๑ เส้นทาง ได้แก่ ทางยกระดับดอนเมือง) รวมระยะทางทั้งสิ้น ๕๑๙ กิโลเมตร

ประเทศไทยเริ่มมีเส้นทางระหว่างเมืองเส้นแรกในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ (กรุงเทพ – ชลบุรี ระยะทาง ๘๑.๗๕ กิโลเมตร) และเริ่มใช้เส้นทางที่สองในปี พ.ศ. ๒๕๔๒ (ถนนวงแหวนตะวันออก ระยะทาง ๖๔.๐๐ กิโลเมตร) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งสองครอบคลุมพื้นที่ในกรุงเทพและพื้นที่อุตสาหกรรมใกล้เคียง เส้นทางถนนจะเป็นเส้นทางให้บริการด้านการขนส่งสินค้าจากภาคเหนือสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

เส้นทางถนนในประเทศไทยเชื่อมต่อตลอดพื้นที่และยังขยายเป็น ๒, ๔ หรือมากกว่า ๔ เลนซึ่งเป็นขนาดที่เหมาะสมที่สุดกับการขนส่งสินค้า นอกจากจะทำให้สามารถให้บริการและบำรุงรักษาเส้นทางถนนได้อย่างดีที่สุดแล้วยังสามารถรองรับด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกและเครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่ได้ (weight in motion) กว่า ๙ จุดบนเส้นทางหลักซึ่งอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งสินค้าได้

ตารางที่ ๑ เส้นทางขนส่งสินค้าที่มีเครื่องชั่งน้ำหนักขณะรถเคลื่อนที่

เส้นทางหมายเลข	ตำแหน่งที่ตั้ง
๑	Ayutthaya - Saraburi
๓๒	Bangpa-In intersection
๒	Saraburi - Chaiyaphum
๓๕	Thonburi - Pak To
๔	Nakhon Pathom
๓	Highway ๓๐ - Chonburi
๓๔๐	Bangbuathong - Lopburi
๙	Bangbuathong - Thonburi
๔	Ejang



แผนภาพที่ ๑ ภาพรวมเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อในประเทศไทยพร้อมกับจุดตั้งของนิคมอุตสาหกรรม

ภายในท่าเรือแหลมฉบังจะมีเส้นทางถนนเชื่อมต่อมากมายเพื่อจุดประสงค์ในการอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางรถบรรทุกภายในบริเวณท่าเรือ ภายในพื้นที่ท่าเรือและรอบๆ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังนั้นมีเส้นทางหลักต่าง ๆ ชื่อว่าถนนนิคมแหลมฉบังหมายเลข ๑, ๒, ๓ และ ๔ ถนนนิคมแหลมฉบังหมายเลข ๑ และหมายเลข ๒ จะเชื่อมต่อส่วนตะวันออกและตะวันตกของท่าเรือแหลมฉบังในขณะที่ถนนนิคมแหลมฉบังหมายเลข ๔ จะเชื่อมต่อด้านทิศเหนือและทิศใต้ของท่าเรือแหลมฉบังนอกจากนั้นยังทำหน้าที่เป็นถนนเส้นหลักที่เชื่อมต่อท่าเรือไปยังถนนถนนสุขุมวิท

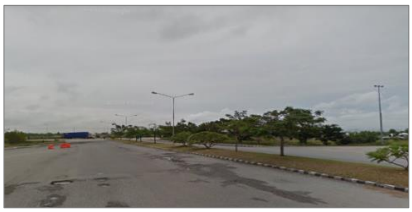
สายที่ ๓ นอกจากนั้น ถนนนิคมแหลมฉบังยังเชื่อมตรงไปยังแยกแหลมฉบังและถนนสุขุมวิทสาย ๓ อีกด้วย

ในการเข้าสู่แหลมฉบังนั้นจะต้องทำการผ่านพิธีการที่ประตูท่าซึ่งปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังนั้นมีประตูท่าด้วยกันทั้งหมด ๓ แห่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ และมีจุดที่สามารถเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือได้ทั้งหมด ๑๒ จุด ถนนที่นำเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือนั้นจะมีความกว้าง ๔ ถึง ๖ เลน ซึ่งจะช่วยบรรเทาการจราจรเข้าสู่ท่าเรือ ในขณะที่ถนนหลักทั้ง ๔ ภายในและรอบ ๆ ท่าเรือหรือถนนนิคมแหลมฉบังนั้นเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบังขั้น ๑ และขั้น ๒ ไว้ด้วยกัน

Main Laem Chabang entry gate

Road leading out from Port gate

Laem Chabang Phase 2 entry gate



Road connection between Phase 1 and 2

Laem Chabang to Bangkok Sukhumvit road

Laem Chabang to Bangkok Highway (Route 7)

Thailand-Myanmar checkpoint on Asia Highway 1

Thailand-Cambodia checkpoint on Asia Highway 1

แผนภาพที่ ๒ เส้นทางเชื่อมต่อถนนภายในและนอกท่าเรือแหลมฉบัง

อย่างไรก็ตาม ท่าเรือแหลมฉบังสามารถเชื่อมต่อไปยังทางหลวงต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกสบายรวมไปถึงถนนเส้นหลักหรือทางด่วนสาย ๗ ซึ่งเข้าสู่กรุงเทพมหานครและพัทยาขึ้นไปจนถึงอู่ตะเภา นอกจากนั้น แหลมฉบังยังเชื่อมต่อออกไปยังถนนเส้นหลักอย่างถนนสุขุมวิทสาย ๓ ซึ่งเข้าสู่เมืองระยองซึ่งสุดท้ายจะสามารถเข้าไปยังประเทศกัมพูชาได้โดยจะเชื่อมต่อโดยตรงกับถนน

NR๔๘ ของประเทศกัมพูชาซึ่งเริ่มจากจุดตรวจสอบชายแดน Cham Yeam ถนนสุขุมวิทสาย ๓ จะอำนวยความสะดวกให้กับถนน ๔ เลนระหว่างประตูท่าเรือแหลมฉบังและถนนเส้นหลักอย่างถนนสุขุมวิทรวมไปถึงทางยกระดับ ทางหลวงสายหลักและทางด่วนสาย ๗ ยังอำนวยความสะดวกให้กับถนน ๔ เลนระหว่างประตูท่าเรือแหลมฉบังและทางด่วนสายหลักในขณะที่ทางด่วนจะมี ๘ เลนเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งบนท้องถนนเข้าสู่กรุงเทพมหานคร

นอกจากนั้นหนึ่งในเส้นทางของทางหลวงหลักซึ่งได้แก่ ทางหลวงสายเอเชีย (AH) นั้นยังรองรับการขนส่งข้ามชายแดนไปยังประเทศกัมพูชา ลาว และเมียนมาได้โดยเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังไปยังเส้นทางหลักทั้งหมด ทางหลวงสายเอเชียนี้มีทั้งหมด ๔ เลนซึ่งกินระยะทางคิดเป็นร้อยละ ๘๐ ของเส้นทางทางหลวงที่มีระยะทางทั้งหมดในประเทศไทยรวม ๖,๖๗๑ กิโลเมตรและมีความสามารถในการรองรับการจราจรสูงสุด ๕๕,๐๐๐ คันต่อวัน ตามตารางที่ ๒ และ แผนภาพที่ ๓

ตารางที่ ๒ รายชื่อทางหลวงสายเอเชียและทางด่วน ASEAN ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย

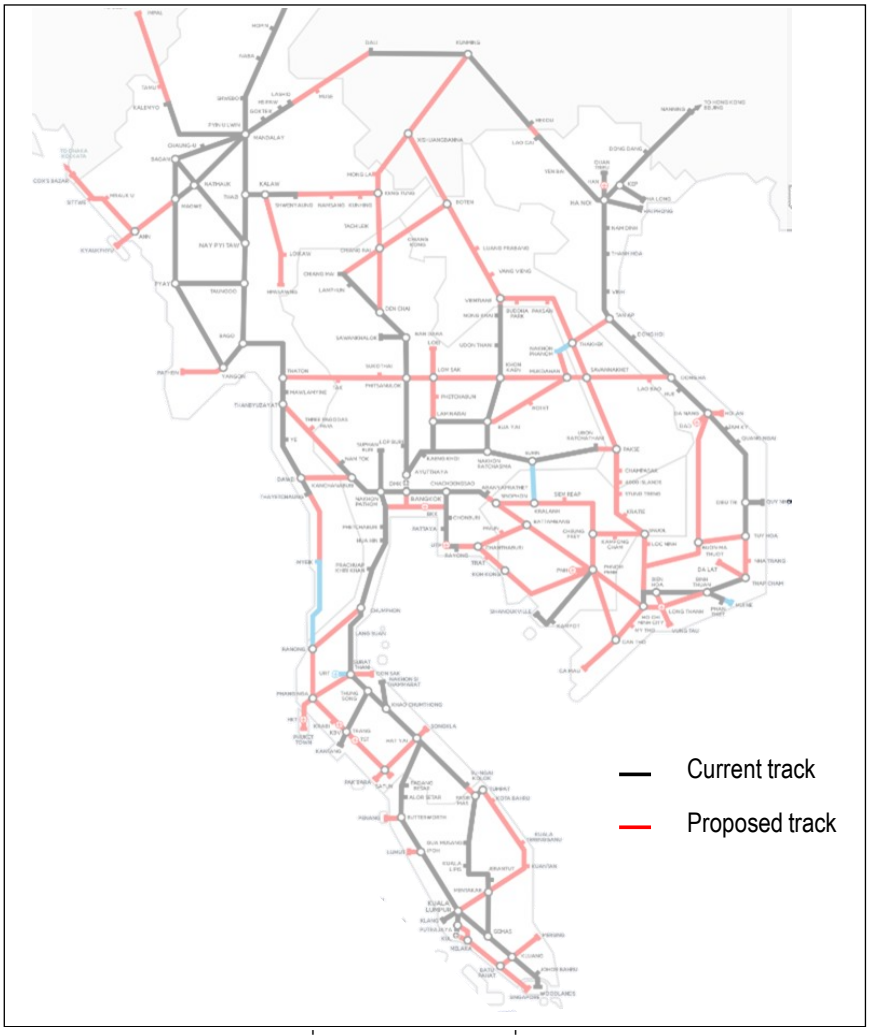
เส้นทาง หมายเลข	**จุดเริ่มต้น**	**จุดสิ้นสุด**	**ระยะทาง(กม.)**
AH๒	เดนปาร์ซาร์, บาหลี, อินโดนีเซีย	โคซาวี, อิหร่าน	๑๓,๑๗๗
AH๓	เซี่ยงไฮ้, จีน	เชียงราย, ไทย	๗,๓๓๑
AH๑๑	เวียงจันทน์, ลาว	สีหนุวิลล์, กัมพูชา	๑,๕๘๘
AH๑๒	นาเตย, ลาว	หินกอง, ไทย	๑,๑๙๕
AH๑๓	อุดมไชย, ลาว	นครสวรรค์, ไทย	๗๓๐
AH๑๔	ไฮฟอง, เวียดนาม	มันฑะเลย์, เมียนมา	๒,๐๗๗
AH๑๕	วินห์, เวียดนาม	อุดรธานี, ไทย	๕๖๖
AH๑๖	ดองฮา, เวียดนาม	ตาก, ไทย	๑,๐๓๒
AH๑๘	หาดใหญ่, ไทย	บาห์รู, มาเลเซีย	๑,๐๔๒
AH๑๙	นครราชสีมา, ไทย	กรุงเทพ, ไทย	๔๕๙
AH๒๕	บันดาอาเจะฮ์, อินโดนีเซีย	เมรัค, อินโดนีเซีย	๒,๕๔๙
AH๒๖	ลาวัค, ฟิลิปปินส์	ซัมโบอังกา, ฟิลิปปินส์	๓,๕๑๗
AH๑๒๑	มุกดาหาร, ไทย	สระแก้ว, ไทย	N/A
AH๑๒๓	ทวาย, เมียนมา	AH๒, ไทย	N/A

แผนภาพที่ ๓ ภาพรวมทางหลวงสายเอเชียที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย

๒.๑.๓.๒ การขนส่งทางรถไฟ

ในปัจจุบันนี้มีผู้ให้บริการเส้นทางรถไฟในประเทศไทยอยู่ทั้งหมด ๔ ราย ด้วยกัน ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.), บริษัท รถไฟฟ้า (SRTET), บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTSC) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) ผู้ให้บริการหลักสำหรับการขนส่งสินค้าท่ารถไฟข้ามประเทศจะเป็นความรับผิดชอบของ รฟท. แต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น โดย รฟท. นั้นเป็นผู้ให้บริการรถไฟที่รัฐเป็นเจ้าของซึ่งให้บริการเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อทั้งประเทศผ่านเมืองหลักต่าง ๆ ในประเทศไทยและให้ปริการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๓๓ รฟท. นั้นเป็นผู้ดำเนินกิจการรถไฟทุกสายในประเทศไทย โดยสถานีรถไฟหัวลำโพง (หรือที่รู้จักกันในอีกชื่อหนึ่งว่าสถานีรถไฟกรุงเทพ) เป็นสถานีผู้โดยสารสำหรับทุกเส้นทางในประเทศไทยและมีสถานีพหลโยธินและสถานีลาดกระบังเป็นสถานีขนส่งสินค้า รฟท. ดูแลเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น ๔,๐๓๕ กิโลเมตร เชื่อมต่อตั้งแต่ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกและภาคใต้ของประเทศไทย และมีคลังหัวรถจักรกว่า ๕๐๐ รายการที่มีรวมไปถึงรถจักรดีเซลไฟฟ้า ๒๐๐ ตัว รถจักรดีเซลไฮดรอลิค ๕๐ ตัว และรถจักรดีเซล ๒๕๐ ตัว กว่าร้อยละ ๗๐ ของเส้นทางที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอายุมากกว่า ๓๐ ปีและยังมีรายงานถึงข้อขัดข้องด้านเทคนิคในการดำเนินงานซึ่งส่งผลทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมี

ประสิทธิภาพ นอกจากนั้น กว่าร้อยละ ๗๒ ของเครื่องจักรที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันยังถูกใช้งานมานานกว่า ๓๐ ปีเช่นกันโดยเฉพาะอย่างยิ่งรถบรรทุกสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและสถานีลาดกระบัง ซึ่งมีความเร็วระวางสินค้าทางรถไฟโดยเฉลี่ยอยู่ที่ ๓๙ กิโลเมตร/ชั่วโมง ในระยะทางทั้งหมด ๔,๐๓๕ กิโลเมตรนั้น กว่าร้อยละ ๙๓ เป็นรางเดี่ยวระยะทาง ๓,๗๕๕ กิโลเมตรร้อยละ ๔ เป็นรางคู่ระยะทาง ๑๗๓ กิโลเมตรและร้อยละ ๓ จะเป็นสามรางระยะทาง ๑๐๗ กิโลเมตร เส้นทางหลักที่ รฟท. ให้บริการอยู่มีตาม แผนภาพที่ ๔



แผนภาพที่ ๔ เส้นทางรถไฟทั่วประเทศไทย

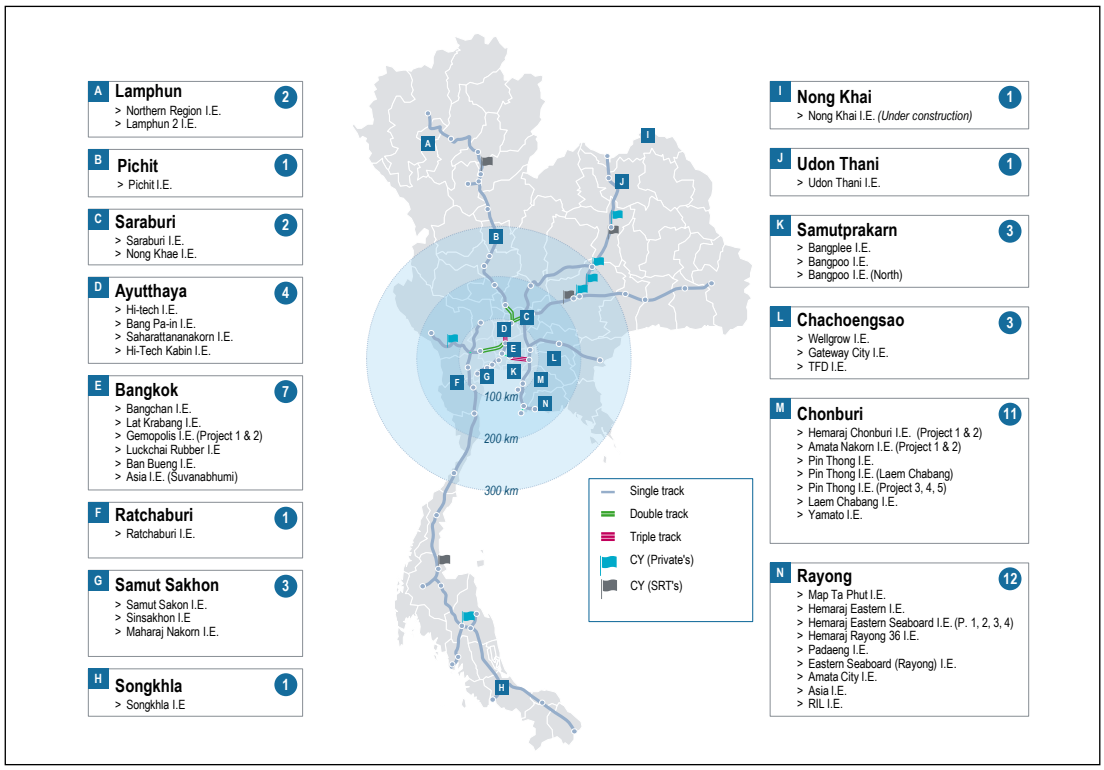
รฟท. มีรถตู้บรรทุกสินค้ากว่า ๕,๖๓๗ ตัวซึ่งมี ๕,๐๔๑ ตัวที่สามารถใช้งานได้อยู่ในปัจจุบันโดยกว่าร้อยละ ๔๐ ของ ๕,๐๔๑ ตัวนี้เป็นแบบ ๔ ล้อ ร้อยละ ๕๙ เป็นแบบ ๘ ล้อ และที่เหลืออีกร้อยละ ๑ เป็นแบบ ๑๒ ล้อ แคร่รถไฟ ๔ ล้อจะสามารถรับน้ำหนักสินค้าบรรทุกได้ถึง ๑๕ ตัน ในขณะที่แบบ ๘ ล้อ สามารถรองรับได้ ๓๘ ตัน แม้ว่าจะมีปริมาณสินค้าจำนวนมากในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ แต่มีสินค้าเพียง ๙๕,๐๐๐ ตันเท่านั้นที่ถูกส่งออกทางรถไฟ เมื่อเปรียบเทียบกับสินค้า ๑๒ ล้านตันที่ถูกส่งออกทางถนนและ ๑๑๔ ล้านตันที่ถูกส่งออกทางเรือ แม้แต่การนำเข้าทางรถไฟนั้นก็ยัง

มีสัดส่วนที่น้อยกว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ นั้น สินค้า ๑๑.๘๕ ล้านตันถูกส่งออกโดยทางรถไฟ ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ ๒ เท่านั้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมดที่มีอยู่ ๕๒๐ ล้านตัน สินค้าทางรถไฟนั้นโดยทั่วไปแล้วจะเป็นสินค้าที่ไม่ได้มีมูลค่ามากนัก เช่น เชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ ๒๔ ซีเมนต์ ร้อยละ ๑๐ และสินค้าเบ็ดเตล็ด ร้อยละ ๖๖

ในระดับประเทศนั้น สินค้าหลัก ๔ รายการที่มีการขนส่งผ่านทางรถไฟนั้นได้แก่ ซีเมนต์ เชื้อเพลิง น้ำมันดิบและก๊าซ LPG โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ถูกขนส่งทางรถไฟนั้นจะเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่ำซึ่งจะต้องใช้การขนส่งในระดับใหญ่เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง นอกจากนั้น สินค้าเหล่านี้ถือเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความสำคัญที่เป็นที่ต้องการอย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรม โดยเส้นทางการขนส่งสินค้าเหล่านี้มักจะถูกเชื่อมต่อไปพื้นที่ในแถบภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การขนส่งสินค้าทั้ง ๔ รายการนี้สามารถคิดรวมกันได้กว่า ๔.๕ ล้านตันต่อปีหรือคิดเป็นมูลค่ากว่า ๓๖ ล้านเหรียญสหรัฐ ตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ สินค้าสูงสุด ๔ รายการที่ถูกส่งออกผ่านเส้นทางรถไฟในประเทศไทย

	ซีเมนต์	**เชื้อเพลิง**	**น้ำมันดิบ**	**LPG**
ปริมาณการขนส่งต่อปี	๑.๙ ล้าน เมตริกตัน	๑.๓ ล้าน เมตริกตัน	๑.๒ ล้าน เมตริกตัน	๐.๕ ล้าน เมตริกตัน
รายได้ต่อปี	๗.๕ ล้าน ดอลล่าร์สหรัฐ	๑๔.๓ ล้าน ดอลล่าร์สหรัฐ	๑๐.๓ ล้าน ดอลล่าร์สหรัฐ	๔.๒ ล้าน ดอลล่าร์สหรัฐ
จำนวนตู้สินค้าต่อขบวนรถไฟ	๗๐๐ เมตริกตันต่อวัน	๖๘๔ เมตริกตันต่อวัน	๘๔๐ เมตริกตันต่อวัน	๔๕๙ เมตริกตันต่อวัน
ความถี่	๙ ขบวนต่อวัน	๑๐ ขบวนต่อวัน	๔ ขบวนต่อวัน	๑-๒ ขบวนต่อวัน
เส้นทาง	Baan Moh to Bang Seu, Pon Thong, Baan Chong Tai, and warehouses	Map Ta Phut to Nakhon Sawan, Beung Phra Pitsanulok, Denchai, Lumpang, Chiang Mai, Ubol Ratchatani, Khon Kaen, Udonthani	Map Ta Phut to Laem Chabang	North route: Bang La Mung to Nakhon Sawan North-east route: Bang La Mung to Khon Kaen



แผนภาพที่ ๕ ภาพรวมเส้นทางและเส้นทางเชื่อมต่อทางรถไฟในประเทศไทย

สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับองค์กร

ภาพรวมกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง

ปี ๒๕๒๗ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๒๙

ปี ๒๕๓๐ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้คุมงานก่อสร้าง และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัท อิตาเลียนไทย, Daiho, Daito, Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยได้ลงนามในสัญญาการก่อสร้าง เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๓๐ กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง ๔๘ เดือน และเริ่มการก่อสร้างในเดือนธันวาคมปีดังกล่าว

เมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๐ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยมี พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธานในพิธี

ปี ๒๕๓๓ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือแห่งใหม่ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔ โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมประกอบการท่าเทียบเรือด้วย

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นท่าเรือแหลมฉบัง) ก่อสร้างโครงการขั้นที่ ๑ แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรกคือท่า B๑ เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๓๔

โดยมีค่าก่อสร้างตามสัญญาเดิมจำนวน ๒,๐๒๙ ล้านบาท เป็นเงินกู้จากประเทศญี่ปุ่น (OECF) ร้อยละ ๗๐ และเงินบาทสมทบร้อยละ ๓๐ ต่อมาการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้สั่งเพิ่มงานขยายท่าเทียบเรือ โดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ ๔๒๖ ล้านบาท รวมเป็นค่าก่อสร้างประมาณ ๒,๔๕๕ ล้านบาท

๑.๑ โครงการขั้นที่ ๑ (Phase I) ประกอบด้วย :-

แผนภาพที่ ๖ ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑

<u>ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ</u>

ท่าเทียบเรือ A๐

บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า ๕๙๐ เมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ อายุสัญญา ๓๐ ปี และมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียง เรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือสินค้าทั่วไป ปีละประมาณ ๐.๗๕ ล้านตัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ ๐.๓ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ A๑

บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ ประเทศไทย จำกัด (NYK Auto Logistic Co., Ltd.) เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๓ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๓ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๖๕ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสารขนาด ๗๐,๐๐๐ DWT และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ ๐.๒๕ ล้านคัน

ท่าเทียบเรือ A๒

บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Thai Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เช่าลงทุนก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๓๙ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๓๙ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๔๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รับสินค้าปีละประมาณ ๐.๖ ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๔ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ A๓

บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๕๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๔ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ A๔

บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด (Aawthai Warehouses Co., Ltd.) เช่า บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๓๖ อายุสัญญา ๒๕ ปี ความยาวหน้าท่า ๔๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด ๔๐,๐๐๐ DWT และรับสินค้าปีละประมาณ ๐.๗ ล้านเมตริกตัน

ท่าเทียบเรือ A๕

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (Namyong Terminal Co., Ltd.) เช่า บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๓๙ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๓๙ อายุสัญญา ๒๕ ปี ความยาวหน้าท่า ๕๒๗ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด ๗๐,๐๐๐ DWT และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกได้ปีละประมาณ ๐.๗ ล้านคัน

อู่ต่อและซ่อมเรือ

พื้นที่สำรองด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A บริษัท ยูนิไทย ชิปยาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริ่ง จำกัด (Unithai Shipyard & Engineering Ltd.) เช่าบริหารและประกอบการเป็นอู่ต่อและซ่อมเรือ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๓๓ อายุสัญญา ๓๐ ปี โดยกำหนดให้มีอู่ลอย ๒ อู่ มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด ๑๔๐,๐๐๐ DWT และ ๗๕,๐๐๐ DWT และอู่แห้ง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า ๑๓,๐๐๐ GT อย่างน้อย ๑ อู่

<u>ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้</u>

ท่าเทียบเรือ B๑

บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล ๑ จำกัด (LCB Container Terminal ๑ Ltd.- LCB๑) เช่า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๓๘ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๓๘ อายุสัญญา ๒๗ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๕๙ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๖ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ B๒

บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., Ltd.) เช่า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๓๖ อายุสัญญาเช่า ๒๗ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัย ในการรับเรือตู้สินค้าขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๖ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ B๓

บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd.- ESCO) เช่าบริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๘ อายุสัญญาเช่า ๒๗ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๖ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ B๔

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS Co., Ltd.) เช่า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๓๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๓๘ อายุสัญญาเช่า ๒๗ ปี ความยาวหน้าท่า ๓๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้าขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๖ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ B๕

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.- LCIT) เช่า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๓๙ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๓๙ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๔๐๐ เมตร ความลึก -๑๔.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด ๕๐,๐๐๐ DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๐.๘ ล้านทีอียู

๑.๒ โครงการขั้นที่ ๒ (Phase II)

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒ ก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด ตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๔๐ แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๔๔ ประกอบด้วย

แผนภาพที่ ๗ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๒

ท่าเทียบเรือ C๐

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Ro-Ro Terminal Co., Ltd.) เช่าลงทุน บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๔๘ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๔๘ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๕๐๐ เมตร ความลึก -๑๖.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro, เรือสินค้าทั่วไปและเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วยเที่ยวละไม่เกิน ๕๐ ทีอียู. มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด ๘๐,๐๐๐ DWT รองรับสินค้ารถยนต์ได้ปีละประมาณ ๑.๐ ล้านคัน

ท่าเทียบเรือ C๓

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.- LCIT) เช่าลงทุน บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๔๖ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๔๖ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๕๐๐ เมตร ความลึก -๑๖.๐ เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๑.๐ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือ C๑ และ C๒

บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่า ๗๐๐ เมตร และ ๕๐๐ เมตร ตามลำดับความลึก -๑๖.๐ เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ ๒.๔ ล้านทีอียู

ท่าเทียบเรือชุด D (Series D Terminals)

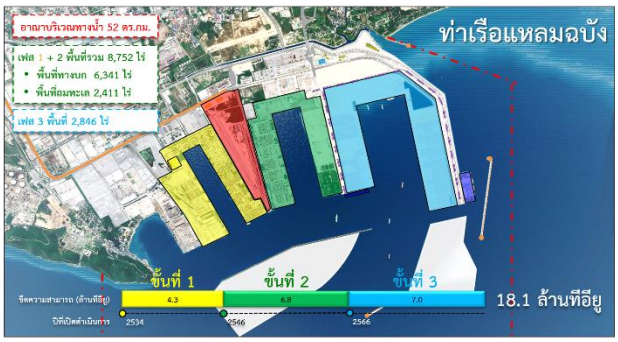
บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ ๖ ตุลาคม ๒๕๔๗ มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๔๗ อายุสัญญา ๓๐ ปี ความยาวหน้าท่ารวม ๑,๗๐๐ เมตร หรือท่าเทียบเรือตู้สินค้า D๑, D๒ และ D๓ จะมีความยาวหน้าท่า ๗๐๐ เมตร ๕๐๐ เมตร และ ๕๐๐ เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ ๑.๔ ล้านทีอียู, ๑.๐ ล้านทีอียู และ ๑.๐ ล้านทีอียูตามลำดับ โดยจะเริ่มประกอบการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A๓, C๑ และ C๒ รวมกันมากกว่า ๗๕% หรือ ภายในไม่เกิน ๗ ปี นับจากวันลงนามในสัญญา

๑.๓ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓

เมื่อพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้า ที่เกิดขึ้นจริงและการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือฯ ในอนาคตชี้ให้เห็นว่า นับจากปี ๒๕๖๖ เป็นต้นไป ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน ๑๐ ล้านทีอียูต่อปี ตามการขยายตัวของการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะเกินกว่าขีดความสามารถรวมของโครงการท่าเรือฯ ขั้นที่ ๑ และขั้นที่ ๒ ที่จะสามารถรองรับได้

ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการจัดจ้าง บริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาทางด้านวิศวกรรมเศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ในการออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ คณะรัฐมนตรีในคราวประชุม เมื่อวันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๑ มีมติอนุมัติในหลักการโครงการฯ และอนุมัติให้การท่าเรือฯ ร่วมลงทุนกับเอกชนฯ โดยการท่าเรือฯ เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก จากนั้นจะทำการก่อสร้างโดยมีระยะเวลาประมาณ ๔ ปี โดยดำเนินการขุดลอกถมทะเล ระบบสาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่จำเป็น ซึ่งคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรก (ท่าเทียบเรือ F) ของโครงการขั้นที่ ๓ ได้ในปี ๒๕๖๘

ในส่วนของการสรรหาเอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหาร และประกอบการ การท่าเรือฯ จะดำเนินการตามประกาศคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และกระบวนการ ในการร่วมลงทุนกับเอกชนหรือให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งคาดว่าจะลงนามในสัญญากับเอกชนได้ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๒



แผนภาพที่ ๘ ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ - ๓

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือ สำหรับรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO๒) ก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่งระหว่างประเทศ (International Coastal Terminal) ปรับปรุงสิ่งอานวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ ดังนี้

๑. เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าจาก ๑๑.๑ ล้านทีอียูต่อปี (เพดานขีดความสามารถการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และ ๒ รวมกัน) เป็น ๑๘.๑ ล้านทีอียูต่อปี

๒. เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟ ทั้งหมดของท่าเรือแหลม-ฉบังจากร้อยละ ๗ เป็นร้อยละ ๓๐

๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานและการบริหารจัดการท่าเรือแหลม-ฉบัง ขั้นที่ ๓ โดยให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือที่ทันสมัย และระบบการจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) และให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม (Green Port)

๔. เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในการเป็นประตูการค้าเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

องค์ประกอบโครงการ

องค์ประกอบโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ ประกอบด้วย

- แอ่งจอดเรือกว้าง ๙๒๐ เมตร ความยาวรวม ๔,๔๒๐ เมตร ลึก -๑๘.๕ เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง
- ท่าเรือตู้สินค้า ๔ ท่า (ท่าเทียบเรือ E๑ E๒ F๑ F๒) ขีดความสามารถรวมในการรองรับตู้สินค้า ๗ ล้านทีอียูต่อปีโดยใช้ระบบจัดการตู้สินค้าอัตโนมัติ (Automation)
  - Series E (E๑ E๒) มีความยาวหน้าท่า ๆ ละ ๗๕๐ เมตร รวมเป็น ๑,๕๐๐ เมตร
  - Series F (F๑ F๒) มีความยาวหน้าท่า ๆ ละ ๑,๐๐๐ เมตร รวมเป็น ๒,๐๐๐ เมตร (ประมูลเป็นลำดับแรก)
- ท่าเทียบเรือ E๐ ความยาวหน้าท่า ๙๒๐ เมตร
- ท่าเรือชายฝั่ง (ภายในประเทศ/ระหว่างประเทศ) ความยาวหน้าท่า ๕๐๐ เมตร ความจุ ๑ ล้านทีอียูต่อปี
- ท่าเรือบริการ ความยาวหน้าท่า ๔๓๕ เมตร
- สถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ ๒ (SRTO๒) ประกอบด้วยย่านรถไฟฝั่ง E และฝั่ง F รองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ ๔ ล้านทีอียูต่อปี

การท่าเรือฯ จะเปิดให้ประมูลโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า F ก่อนเป็นลำดับแรก สำหรับโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า E และท่าเทียบเรือ Eo คาดว่าจะเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในภายหลัง โดยจะต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ทางการพาณิชย์ของทั้งสองโครงการร่วมลงทุนนี้ในอนาคต

๑.๔ โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

๑.๔.๑ โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator : SRTO)

ท่าเรือแหลมฉบัง จำเป็นต้องพัฒนาโครงการ SRTO เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า ที่จะมาใช้บริการมากขึ้น ภายหลังจากระบบรถไฟรางคู่แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการ โดยการท่าเรือฯ จะพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ภายในท่าเรือฯ ให้สามารถรองรับการให้บริการได้ถึงระดับ ๒.๐ ล้านทีอียูต่อปี

แผนภาพที่ ๙ RMG ที่ติดตั้งในโครงการ SRTO ของท่าเรือแหลมฉบัง คร่อม ๖ Rail Track

โครงสร้างพื้นฐานหลัก ได้แก่ การก่อสร้างรางรถไฟ ๖ Track ความยาวอยู่ระหว่าง ๑,๒๒๔-๑,๔๓๔ เมตร บริเวณพื้นที่ Zone ๔ ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ ๖๐๐ ไร่ โดยออกแบบให้มีการติดตั้งปั้นจั่นเคลื่อนที่เดินบนรางคร่อมรางรถไฟ (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) เพื่อยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟได้พร้อมกันทั้ง ๖ รางหรือ ๑๒ ขบวนได้พร้อมกันในเวลาเดียว กำหนดให้ใช้รถคานเคลื่อนที่ล้อยาง (Rubber Tire Gantry Crane : RTG) เป็นเครื่องมือหลักในการจัดเรียงตู้สินค้าในลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งจะก่อสร้างขึ้นทั้งสองฝั่งของพวงรางรถไฟ โดยจะมีช่องวางพักตู้สินค้า (Ground Slots) รวม ๕,๗๖๐ TEU Ground Slots เตรียมไว้สำหรับให้บริการย่านท่าเทียบเรือฝั่ง A และ B ที่คาดว่าจะมีตู้สินค้ามาใช้บริการประมาณ ๖๐% และท่าเทียบเรือฝั่ง C และ D ที่ประมาณ ๔๐% ของขีดความสามารถของโครงการที่ออกแบบไว้ ๒.๐ ล้านทีอียูต่อปี

แผนภาพที่ ๑๐ พื้นที่โครงการ SRTO

ประโยชน์ของโครงการดังกล่าว จะเป็นการสนับสนุน และส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) ลดค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวม ตามนโยบายของรัฐบาล ลดปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุและลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการเผาผลาญพลังงานประเภท Fossil Energy ที่กำลังจะหมดไป (Exhaustible Energy) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เป็นบ่อเกิดของปัญหาโลกร้อน (Global Warming) อีกด้วย

๒.๓ การวิเคราะห์สภาวะแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ (SWOT ANALYSIS)

สภาพแวดล้อมภายใน

จุดแข็ง (Strengths)

○ การท่าเรือฯ มีพื้นที่แปลงใหญ่ สามารถรองรับการใช้ประโยชน์และต่อยอดทางธุรกิจเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของพื้นที่ดังกล่าวได้

○ ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพ สามารถต่อยอดทางธุรกิจ อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับ นิคมอุตสาหกรรมชั้นนำ และสนับสนุนโครงการ EEC

○ การท่าเรือฯ เป็นท่าเรือหลักของประเทศ มีผู้ใช้บริการหลากหลาย ทำให้สามารถต่อยอดธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการลูกค้า อันจะทำให้รายได้เพิ่มมากขึ้น

○ การท่าเรือฯ มีความเชี่ยวชาญด้าน การจัดการท่าเทียบเรือ การขุดลอก และบำรุงรักษาร่องน้ำ ความเชี่ยวชาญ ในการใช้เครื่องมือทุ่นแรง

จุดอ่อน (Weaknesses)

○ กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของการท่าเรือฯ ขาดความคล่องตัวในเชิงธุรกิจ ไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลหรือล้าสมัย รวมถึงอัตราค่าภาระของการท่าเรือฯ ที่ไม่สามารถยืดหยุ่นได้ ทำให้การท่าเรือฯ ไม่สามารถทำการตลาดหรือแข่งขันกับภาคเอกชน

○ โครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังที่ไม่เหมาะสมในแต่ละส่วนงาน ประกอบกับขาดผู้เชี่ยวชาญและหน่วยงานเฉพาะด้าน เพื่อให้สามารถรองรับการดำเนินงานและแข่งขันได้ในเชิงธุรกิจ

○ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในปัจจุบันหลายระบบ ไม่สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกัน

○ พนักงานการท่าเรือฯ ขาดความรัก ความผูกพันและความกระตือรือร้นในการทำงาน ส่งผลให้การพัฒนาตนเอง และองค์กรดำเนินการได้ยาก และขาดความต่อเนื่อง

○ การบริหารจัดการด้านการเงินในการลงทุนเพื่อพัฒนาองค์กรยังไม่คุ้มค่าหรือสร้างมูลค่าเพิ่มที่แท้จริง ยังไม่เป็นไปตามแผนงาน ทำให้เสียโอกาสทางการเงิน และอาจส่งผลให้ฐานะทางการเงินของการท่าเรือฯ ขาดความมั่นคงและสภาพคล่อง

○ ระบบการให้บริการ จำเป็นต้องพัฒนาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งในส่วนของพนักงาน รูปแบบการให้บริการเครื่องมือทุ่นแรง หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

สภาพแวดล้อมภายใน

โอกาส (Opportunities)

○ ความชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการ EEC ของรัฐบาลช่วยผลักดันให้การพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปตามเป้าหมาย และสัมฤทธิ์ผลภายในระยะเวลาที่กำหนด

○ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

○ การปฏิรูปเศรษฐกิจของ CLMV การพัฒนาพื้นที่เขตชายแดน

○ แนวโน้มการขนส่งทางทะเลที่เพิ่มขึ้น

○ แนวโน้มการขนส่งสินค้าผ่านบริษัทตัวแทน/LSPs ที่เพิ่มขึ้น

○ การร่วมทุนกับท่าเรือที่มีศักยภาพในภูมิภาค

อุปสรรค (Thearts)

○ นโยบายภาครัฐที่สนับสนุนการดำเนินงานด้วยเทคโนโลยีดิจิตอล (Thailand ๔.๐) อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินการของการท่าเรือฯ ที่ยังไม่สามารถบริหารจัดการ และเชื่อมโยงบูรณาการการทำงานภายในและภายนอกองค์กรเข้าด้วยกันอย่างคล่องตัว

○ นโยบายภาครัฐที่อนุญาตให้เอกชนสามารถเปิดท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้าในพื้นที่ใกล้เคียงท่าเรือแหลมฉบัง รับสินค้าไม่จำกัดปริมาณ หรือสามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาจส่งผลให้การท่าเรือฯ สูญเสียรายได้ และส่วนแบ่งทางการตลาด

○ การครอบครองพื้นที่โดยชุมชน

○ การกำหนดให้การท่าเรือฯ นำเงินส่งรัฐมากกว่า ๖๕% ของกำไรสุทธิ

○ การบริหารจัดการด้านการเงินจากหน่วยงานกำกับ มีกฎ ระเบียบ ที่เคร่งครัด และค่อนข้างจำกัด

○ นโยบายการบริหารงานที่ไม่แน่นอน ขาดการ บูรณาการของภาครัฐ

○ กฎ ระเบียบสากลและการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำ

○ ความร่วมมือทางการค้า การลงทุนของประเทศเพื่อนบ้านกับประเทศจีน

○ แนวโน้มเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

○ ผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกของการท่าเรือฯ โดยนำเอาหลัก PESTEL Analysis ใช้ในการประยุกต์ในส่วนของปัจจัยภายนอก (Opportunity และ Threat) ของ SWOT ดังนี้

ด้านการเมือง กฎหมาย และนโยบายรัฐบาล

O ความชัดเจนในการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล ช่วยผลักดันให้การพัฒนาของท่าเรือแหลมฉบังเป็นไปตามเป้าหมาย และสัมฤทธิ์ผลภายในระยะเวลาที่กำหนด

O นโยบาย Thailand ๔.๐ และการพัฒนาระบบ NSW ช่วยสนับสนุนให้การดำเนินการด้านเอกสาร พิธีการต่าง ๆ

O กฎหมายแรงงาน (มาตรฐานแรงงานไทย) กฎหมาย IMO, ILO

O การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาล เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญที่ช่วยให้การขนส่งสินค้า และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมีความสะดวกมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง ยังเป็นโอกาสให้การท่าเรือฯ เข้ามาดำเนินกิจกรรมหรือธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ โครงการ Dry Port, ICD, ท่าเรือชายฝั่ง เป็นต้น

O เครื่องมือทางการเงินใหม่ ๆ เป็นโอกาสในการระดมเงินทุนสำหรับโครงการของการท่าเรือฯ

O นโยบายอนุญาตให้เอกชนสามารถเปิดท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้าสินค้าระหว่างประเทศ อาจส่งผลให้การท่าเรือฯ สูญเสียรายได้และส่วนแบ่งทางการตลาด

ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มอุตสาหกรรม และสถานการณ์การแข่งขัน

O การปฏิรูปเศรษฐกิจของ CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว สหภาพเมียนมา และเวียดนาม) การพัฒนาพื้นที่เขตชายแดน และการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยส่งเสริมให้ภาพรวมทางเศรษฐกิจขยายตัวได้ดียิ่งขึ้น และเป็นการสนับสนุนโครงการของ การท่าเรือฯ ในอนาคต

O แนวโน้มการขนส่งสินค้า จะดำเนินการผ่านบริษัทโลจิสติกส์มากขึ้น และจะมีบทบาทในการกำหนดรูปแบบการขนส่ง เป็นโอกาสในการขยายธุรกิจร่วมกับบริษัทโลจิสติกส์

O แนวโน้มการขนส่งสินค้าทางทะเลโลก ในปี ๒๕๖๐-๒๕๖๓ ที่ขยายตัว ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือทั่วโลกมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น

O การให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง หรือการร่วมทุนกับท่าเรือในภูมิภาคต่าง ๆ ที่มีศักยภาพ เป็นการสร้างรายได้เพิ่มเติมให้แก่องค์กร

O ประเทศเพื่อนบ้านมีการสร้างความร่วมมือทางการค้า การลงทุน ร่วมกับรัฐบาลจีนภายใต้นโยบาย One Belt One Road ของจีน ประกอบกับหลาย ๆ ท่าเรือ ได้ดำเนินการสร้างพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับสายการเดินเรือชั้นนำของจีน ซึ่งจะส่งผลต่อศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของการท่าเรือฯ

O ปัจจุบันผู้ใช้บริการมีทางเลือกในการขนส่ง/ขนถ่าย/จัดเก็บสินค้ามากขึ้น อาจส่งผลให้ปริมาณสินค้าที่ผ่านการท่าเรือฯ ส่วนหนึ่งมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้บริการ

O แนวโน้มของเรือสินค้ามีขนาดใหญ่มากขึ้น อาจส่งผลทำให้ท่าเรือในความรับผิดชอบของการท่าเรือฯ มีศักยภาพ

ด้านเทคโนโลยี

O ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสมัยใหม่ เปิดโอกาสให้องค์กรสามารถนำมาปรับใช้ในการบริหารจัดการองค์กร และระบบงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า อีกทั้ง ยังเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันแก่องค์กร

O ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงเทคโนโลยี บริการข้อมูล การสื่อสารต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและง่าย ผ่าน Smart Phone หรือ Social Media

O การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาทำให้เกิดนวัตกรรมในการบริหารจัดการอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์

ด้านสังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

O จากปัญหาสภาวะโลกร้อน วิกฤตพลังงาน และนโยบายที่ต้องการลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ส่งผลให้ท่าเรือทั่วโลกต้องมีการปรับตัวและให้ความสำคัญต่อการเป็น Green port

O สหภาพยุโรปร่วมกับ GIZ เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงให้มีการดำเนินงานที่ดียิ่งขึ้น

O การครอบครองพื้นที่โดยชุมชน รวมถึงการต่อต้านการเข้าใช้ประโยชน์ ส่งผลต่อการบริหารจัดการทรัพย์สินของรัฐที่มีอยู่

O การที่ทุกองค์กร หันมาสนับสนุนกิจกรรม CSR มากขึ้น ทำให้สังคมและชุมชนให้ความร่วมมือในการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ดียิ่งขึ้น

O การไม่ยอมรับของชุมชนโดยรอบที่มีการต่อต้าน หากมีการขยายธุรกิจหลัก โดยการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือแห่งใหม่ หรือธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกับการท่าเรือฯ ในภูมิภาคต่าง ๆ

O การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษ นอกเหนือจากที่การท่าเรือฯ มีการเรียกเก็บของสายการเดินเรือ ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของลูกค้าเพิ่มสูงขึ้น

บทที่ ๓
ยุทธศาสตร์ขององค์กร

๓.๑ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (END) (วิสัยทัศน์ /พันธกิจ/เป้าประสงค์)

๓.๑.๑ วิสัยทัศน์ (Vision)

"To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in ๒๐๓๐ : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี ๒๕๗๓"

๓.๑.๒ ตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ของท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของท่าเรือแหลมฉบัง

"เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลกแบบไร้รอยต่อ"

๓.๑.๓ พันธกิจ (Mission)

๑) พัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก

๓) พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และเป็นส่วนสนับสนุนการเติบโตขององค์กร

๔) พัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ

๕) สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

๓.๑.๔ ค่านิยม (Core Value)

"ยึดมั่นธรรมาภิบาล บริการด้วยใจ สร้างสรรค์สิ่งใหม่ ใส่ใจสิ่งแวดล้อม พร้อมร่วมมือเพื่อองค์กร"

๓.๑.๕ เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

๑) เป็นท่าเรือที่มีมาตรฐานในระดับโลก ด้วยโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพเทียบเท่าระดับมาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจหลักให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน

๒) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์รวมและเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก

๓) เพิ่มผลตอบแทนและรายได้จากสินทรัพย์ต่าง ๆ ของการท่าเรือฯ ที่สามารถก่อให้เกิดรายได้ พร้อมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้จ่ายและลงทุน เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานขององค์กร

๔) พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการจัดการสมัยใหม่ เพื่อให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน

๓.๑.๖ ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์

๑) การพัฒนาองค์กรสู่การเป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก ด้วยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกท่าเรือที่ทันสมัย และมีมาตรฐานระดับสากล ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในประเทศและต่างประเทศ

๒) การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่ให้บริการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ พร้อมทั้งสนับสนุนธุรกิจการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ (Transit and Transshipment) เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก

๓) การพัฒนาสินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสม และเป็นส่วนสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรและประเทศ

๔) การเทียบเคียงกับมาตรฐานการจัดการสมัยใหม่ เพื่อให้สามารถแข่งขันในธุรกิจได้ในทุกด้าน อาทิ การจัดการทางการเงิน การปรับปรุงกฎ ระเบียบ งานปฏิบัติด้านกฎหมาย ประสิทธิภาพทรัพยากรมนุษย์ การบริการลูกค้าและการตลาด และการบริหารจัดการฐานข้อมูล

๓.๑.๗ ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์

๑) การท่าเรือฯ มีลักษณะเป็นพื้นที่แปลงใหญ่ สามารถรองรับการใช้ประโยชน์และต่อยอดทางธุรกิจ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของพื้นที่ดังกล่าวได้ อาทิ Logistics Hub, Smart Port City และท่าเรือท่องเที่ยว

๒) ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพ สามารถต่อยอดทางธุรกิจ อีกทั้งยังเชื่อมโยงกับนิคมอุตสาหกรรมชั้นนำ และสนับสนุนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของไทย

๓.๒ กลยุทธ์ในการดำเนินการ (WAYS) (ประเด็นยุทธศาสตร์/กลยุทธ์)

๓.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (๗) ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

แผนแม่บทฯ ประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ถือเป็นรากฐานที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งที่ผ่านมาประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของประเทศที่ครอบคลุมพื้นที่ รวมถึงสามารถรองรับความต้องการของประชาชนในระดับครัวเรือน โดยมีเป้าหมายประเด็น คือ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น ทั้งนี้แผนแม่บทประเด็นดังกล่าวสนับสนุนการบรรลุผลสัมฤทธิ์การพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะ ๒๐ ปีข้างหน้าให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ การดำเนินการเพื่อการบรรลุเป้าหมายข้างต้น ยังมีประเด็นท้าทายซึ่งในระยะต่อไปยังมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาอับดับความสามารถในการแข่งขัน เกิดการพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค ยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิต และบริการลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงช่วยสร้างบรรยากาศทางเศรษฐกิจของประเทศที่เหมาะแก่การค้า การลงทุน ตลอดจนสามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต โดยแผนแม่บทฯ ประกอบด้วยแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานฯ ได้แก่

๑. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ มีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวเนื่องกับแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ ดังนี้.-

๑.๑ พัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ

๑.๒ พัฒนากระบวนการและการบริหารจัดการระบบโลจิสติส์ที่มีการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น

๑.๓ พัฒนายกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ

๑.๔ พัฒนาการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

๑.๕ พัฒนาและบูรณาการระบบฐานข้อมูลการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบ

๓.๓ มาตรการ/ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (MEANS) (แผนงาน/โครงการ/เครื่องมือ/กลไก)

จากการวิเคราะห์ข้างต้น ๓.๑ - ๓.๒ นั้น สามารถวางได้ ๒ ยุทธศาสตร์โดยมี ๒ กลยุทธ์ ๕ แผนงาน ดังนี้.-

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)

เป้าหมาย พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบ โลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ (Transit & Transshipment) โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ในองค์รวม และเพิ่มประสิทธิภาพด้านการนำเข้าส่งออก เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก

กลยุทธ์ พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ

แผนงานที่ ๑ เพิ่มศักยภาพศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง

แผนงานที่ ๒ พัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างชายฝั่งทะเลอันดามันกับท่าเรือแหลมฉบัง

แผนงานที่ ๓ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)

เป้าหมาย พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้มีประสิทธิภาพเทียบเคียงมาตรฐานการจัดการสมัยใหม่ เพื่อให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจในทุกด้าน

กลยุทธ์ พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ

แผนงานที่ ๑ พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์ด้วยระบบ Port Community System

แผนงานที่ ๒ โครงการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบ Automation

ตารางที่ ๔ แผนปฏิบัติการปี ๒๕๖๓ – ๒๕๖๖

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
				๖๓	๖๔	๖๕	๖๖
พัฒนาสู่การเป็นประตูการค้าหลักและศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Gateway & Intermodal Transport)	พัฒนาและขยายบริการธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์สนับสนุนกิจการท่าเรือและพัฒนาประเทศ	เพิ่มศักยภาพศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ปริมาณตู้สินค้า (ทีอียู)	๓๕๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐	๓๕๐,๐๐๐
		พัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างชายฝั่งทะเลอันดามันกับท่าเรือแหลมฉบัง	ปริมาณตู้สินค้า (ทีอียู)	-	-	-	๕๐๐
		ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	จำนวนโครงการ	-	-	๑	๑

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	แผนงาน	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย			
				๖๓	๖๔	๖๕	๖๖
พัฒนาการให้บริการและกระบวนการทำงานสู่การเป็นองค์กรสมรรถนะสูง (Best in Class of Services and Operations)	พัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ	พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์ด้วยระบบ Port Community System	ร้อยละความคืบหน้า	๖๕ พัฒนาระบบ	๑๐๐ นำระบบใช้งาน	๑๐๐ ออกแบบระบบระยะที่ ๒	๑๐๐ พัฒนาระบบระยะที่ ๒
		โครงการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ด้วยระบบ Automation	จำนวนเครื่องมือขนถ่าย	๖	๖	๗	๗

บทที่ ๔
ข้อเสนอแนะทางยุทธศาสตร์

ข้อเสนอแนะในการขับเคลื่อนและการนำยุทธศาสตร์ไปใช้

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษาแผนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งผ่านท่าทางรถไฟและเพิ่มระบบจัดการขนส่งตู้สินค้าแบบอัตโนมัติมีดังนี้.-

๑. จากการประมาณการขยายตัวของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่คาดว่าในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ ปริมาณตู้สินค้าจะเพิ่มขึ้นถึง ๑๑.๑ ล้านทีอียู ซึ่งพอดีกับเพดานขีดความสามารถการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๑ และ ๒ รวมกัน แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นอย่างยิ่งยวดในการพัฒนาท่าเทียบเรือตู้สินค้าเพิ่มเติมซึ่งอยู่ในขอบเขตของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ อีกทั้ง รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าภายในประเทศมากขึ้น จึงได้บรรจุโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เป็นโครงการสำคัญภายใต้ EEC และได้ออกแบบศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRTO๒) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าโดยรถไฟทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ ๗ เป็นร้อยละ ๓๐ หรือประมาณ ๖ ล้านทีอียูต่อปี เนื่องจาก อุปสงค์การขนส่งทางถนนหรือระบบรางนั้นถือเป็นหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งนี้ อุปสงค์ที่เติบโตไม่ใช่จากในประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงจากประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่ไม่ได้มีแผ่นดินติดทะเล อาทิ ลาว จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน กวางซี) เป็นต้น โดยการขนส่งทางระบบรางจะมีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการช่วยอำนวยความสะดวก ทำให้การขนส่งรวดเร็ว และลดค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม ซึ่งมีส่วนสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

อย่างไรก็ตาม การขนส่งด้วยระบบรางจะมีความสำคัญมากขึ้นในอนาคต ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้มิใช่เพียงแต่อุปสงค์ในการขนส่งระบบรางจะมีเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น หากแต่ยังต้องอาศัยการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องจากภาครัฐ อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเลือกใช้การขนส่งด้วยระบบรางโดยการจัดสรรสิทธิพิเศษทางภาษี หรือการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน อย่างถูกต้องเหมาะสมด้วย

๒. การเลือกสรรเครื่องมือที่ใช้ในท่าเรือเป็นสิ่งสำคัญมาก ซึ่งจะส่งผลต่อผลิตภาพของท่าเรือทั้งหมด เครื่องมือที่ทำงานในพื้นที่ใช้สอยที่แตกต่างกันควรทำงานร่วมกันได้อย่างราบรื่นเพื่อสร้างกระบวนการขนถ่ายจากเรือขึ้นรถบรรทุกหรือขนถ่ายจากเรือขึ้นรถไฟที่มีประสิทธิภาพ การ

รวมเข้าด้วยกันทางกระบวนการทำงานและทางเทคนิคของแต่ละกระบวนการ และความสัมพันธ์ภายในและการทำงานร่วมกันระหว่างกระบวนการต่าง ๆ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของท่าเรือ ผู้ใช้งานของท่าเรือซึ่งได้แก่ ผู้ขนส่งสินค้า ผู้ให้บริการขนส่ง และผู้ปฏิบัติการด้านขนส่ง คาดหวังความน่าเชื่อถือ ความมีประสิทธิภาพ และความยืดหยุ่นของบริการ ซึ่งเป็นเรื่องยากที่จะเป็นไปตามความคาดหวังเหล่านี้ แต่การปรับปรุงระบบการขนส่งในท่าเรืออย่างต่อเนื่องโดยการเลือกแนวทางแก้ไขทางเทคโนโลยีที่ดีกว่าและวิธีการบริหารจัดการกระบวนการที่ดีกว่านั้น เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อคงความสามารถในการแข่งขันในตลาด

ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ เป็นโครงการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ เกิดขึ้นในยุคที่มีการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้งานในกิจกรรมต่าง ๆ มากขึ้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในกิจการของท่าเรือ อาทิ การนำเทคโนโลยี Artificial Intelligence (AI) มาใช้กับเครื่องมือที่ใช้ในท่าเรือ การควบคุมประตูเข้าออกด้วยระบบอิเล็คโทรนิกส์และเครื่องชั่งน้ำหนัก (Weigh bridge and e-gate control) เป็นต้น

บรรณานุกรม

กองยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. ๒๕๖๓. ภาวะเศรษฐกิจไทยไตรมาสที่สี่ ทั้งปี ๒๕๖๒ และแนวโน้มปี ๒๕๖๓. กรุงเทพฯ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ๒๕๖๒. แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทยปีงบประมาณ ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖. กรุงเทพฯ

การท่าเรือแห่งประเทศไทย. ๒๕๖๑. รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ ๓ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟ และเพิ่มระบบจัดการขนตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) ในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP). กรุงเทพฯ

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล

ร้อยตำรวจเอก ธนาบดี ธูปเทียนรัตน์

วัน เดือน ปีเกิด

๑๒ ธันวาคม ๒๕๐๔

การศึกษา

วิทยาศาสตรบัณฑิตสาขาวิศวกรรมไฟฟ้า (พรรคกลิน) โรงเรียนนายเรือ

ปที่สำเร็จการศึกษา ๒๕๒๙

ประวัติการทำงาน

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๓๔ - ปัจจุบัน

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้ช่วยผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบัง

การท่าเรือแห่งประเทศไทย

กระทรวงคมนาคม