

ข้อมูลการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

1. ภาพรวมกิจการของท่าเรือแหลมฉบัง

ปี 2527 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้ออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรม เพื่อการก่อสร้างท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง การออกแบบแล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2529

ปี 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ว่าจ้างกลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา PASS Consortium ให้เป็นผู้คุมงานก่อสร้าง และได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทอิตาเลียนไทย, Daiho, Daito, Kogyo และ Dredging International เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยได้ลงนามในสัญญาการก่อสร้าง เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2530 กำหนดระยะเวลาก่อสร้าง 48 เดือน และเริ่มการก่อสร้างในเดือนธันวาคมปีดังกล่าว

เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง โดยมี พลเอก เปรม ติณสูลานนท์ นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธานในพิธี

ปี 2533 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง เป็นท่าเรือแห่งใหม่ภายใต้พระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรบริหารท่าเรือแห่งนี้ อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้าร่วมประกอบการท่าเทียบเรือด้วย

ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง (ภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นท่าเรือแหลมฉบัง) ก่อสร้างโครงการขั้นที่ 1 แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรกคือท่า B1 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยมีค่าก่อสร้างตามสัญญาเดิมจำนวน 2,029 ล้านบาท เป็นเงินกู้จากประเทศญี่ปุ่น (OECF) ร้อยละ 70 และเงินบาทสมทบร้อยละ 30 ต่อมาการท่าเรือแห่งประเทศไทยได้สั่งเพิ่มงานขยายท่าเทียบเรือโดยมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นประมาณ 426 ล้านบาท รวมเป็นค่าก่อสร้างประมาณ 2,455 ล้านบาท

1.1 โครงการขั้นที่ 1 (Phase I)



ท่าเทียบเรือในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ประกอบด้วย :-

→ ท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ

→ ท่าเทียบเรือ A0

บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นผู้เช่าลงทุน บริหารและประกอบการ เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งและอเนกประสงค์ ความยาวหน้าท่า 590 เมตร ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี และมีขีดความสามารถในการรองรับ

รับสินค้าทั่วไปที่ขนส่งโดยเรือลำเลียงเรือเดินทะเลชายฝั่ง และเรือสินค้าทั่วไป ปีละประมาณ 0.75 ล้านตัน และมีขีดความสามารถในการรับตู้สินค้าปีละประมาณ 0.3 ล้านตู้

→ ท่าเทียบเรือ A1

บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ ประเทศไทย จำกัด (NYK Auto Logistic Co., Ltd.) เช่าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือโดยสาร และเรือ Ro/Ro ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2543 มีผล

บังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2543 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 365 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการรับส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ การบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากเรือ Ro/Ro มีสมรรถวิสัยในการรับเรือโดยสารขนาด 70,000 DWT และสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปประเภทรถยนต์ได้ปีละประมาณ 0.25 ล้านคัน

→ ท่าเทียบเรือ A2

บริษัท ไทยแหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Thai Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปและตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไปและเรือตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รับสินค้าปีละประมาณ 0.6 ล้านเมตริกตัน และรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.4 ล้านตู้

→ ท่าเทียบเรือ A3

บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 350 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) และมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.4 ล้านตู้

→ ท่าเทียบเรือ A4

บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด (Aawthai Warehouses Co., Ltd.) เข้า บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2536 อายุสัญญา 25 ปี ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งสินค้าประเภทน้ำตาล และ กากน้ำตาล มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 40,000 DWT และรับสินค้าปีละประมาณ 0.7 ล้านเมตริกตัน

→ ท่าเทียบเรือ A5

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (Namyong Terminal Co., Ltd.) เข้า บริหารและประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อรองรับรถยนต์ส่งออกและเรือสินค้าทั่วไป ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 25 ปี ความยาวหน้าท่า 527 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 70,000 DWT และรองรับสินค้ารถยนต์ส่งออกได้ปีละประมาณ 0.7 ล้านคัน

→ อุ้งต่อและซ่อมเรือ

พื้นที่สำรวจด้านเหนือสุดของท่าเทียบเรือฝั่ง A บริษัท ยูนิไทย ชิปปาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด (Unithai Shipyard & Engineering Ltd.) เข้า บริหารและประกอบการเป็นอุ้งต่อและซ่อมเรือ ลงนามในสัญญาและมีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 18 ธันวาคม 2533 อายุสัญญา 30 ปี โดยกำหนดให้มีอุ้งลอย 2 อุ้ง มีสมรรถนะในการให้บริการซ่อมเรือขนาด 140,000 DWT และ 75,000 DWT และอุ้งแห้ง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับซ่อมเรือขนาดไม่ต่ำกว่า 13,000 GT อย่างน้อย 1 อุ้ง

→ ท่าเทียบเรือด้านทิศใต้

→ ท่าเทียบเรือ B1

บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด (LCB Container Terminal 1 Ltd.- LCB1) เข้า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2538 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2538 อายุสัญญา 27 ปี ความยาวหน้าท่า 359 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที่อียู

→ ท่าเทียบเรือ B2

บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (Evergreen Container Terminal (Thailand) Co., Ltd.) เข้า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาและมีผล บังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2536 อายุสัญญา เข้า 27 ปี ความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัย ในการรับเรือ ตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละ ประมาณ 0.6 ล้านที่อียู

→ ท่าเทียบเรือ B3

บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบบัง เทอร์มินัล จำกัด (Eastern Sea Laem Chabang Terminal Co., Ltd.- ESCO) เข้าบริหารและ ประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2537 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 อายุสัญญาเข้า 27 ปี ความยาวหน้า ท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเล ปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถ วิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.6 ล้านที่อียู

→ ท่าเทียบเรือ B4

บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (TIPS Co., Ltd.) เข้า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2537 มีผล บังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 อายุสัญญา เข้า 27 ปี ความยาวหน้าท่า 300 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือ ตู้สินค้าขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละ ประมาณ 0.6 ล้านที่อียู

→ ท่าเทียบเรือ B5

บริษัท แหลมฉบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.- LCIT) เข้า บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 อายุสัญญา 30 ปี ความยาว หน้าท่า 400 เมตร ความลึก -14.0 เมตรจากระดับ ทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีสมรรถวิสัยในการรับเรือตู้สินค้า ขนาด 50,000 DWT รองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 0.8 ล้านที่อียู



ท่าเทียบเรือชุด B ในแอ่งจอดเรือที่ 1
ของท่าเรือแหลมฉบบัง ชั้นที่ 1

1.2 โครงการขั้นที่ 2 (Phase II)

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 2 ก่อสร้างโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2540 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม 2544 ประกอบด้วย



→ ท่าเทียบเรือ C0

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Ro-Ro Terminal Co., Ltd.) เข้าลงทุน บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2548 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความลึก -16.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro, เรือสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วยเที่ยวละไม่เกิน 50 ตู้. มีสมรรถวิสัยในการรับเรือสินค้าทั่วไป ขนาด 80,000 DWT รองรับสินค้ารถยนต์ได้ปีละประมาณ 1.0 ล้านคัน

→ ท่าเทียบเรือ C3

บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด (Laem Chabang International Terminal Co., Ltd.- LCIT) เข้าลงทุน บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2546 มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2546 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 500 เมตร

ความลึก -16.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL) ให้บริการขนส่งตู้สินค้า มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 1.0 ล้านตู้

→ ท่าเทียบเรือ C1 และ C2

บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่า 700 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ ความลึก -16.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง (MSL) มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ปีละประมาณ 2.4 ล้านตู้

→ ท่าเทียบเรือชุด D (Series D Terminals)

บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (Hutchison Laemchabang Terminal Co., Ltd.) เข้าลงทุน ก่อสร้าง บริหารและประกอบการ ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 มีผลบังคับใช้ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2547 อายุสัญญา 30 ปี ความยาวหน้าท่ารวม 1,700 เมตร หรือท่าเทียบเรือตู้สินค้า D1, D2 และ D3 จะมีความยาวหน้าท่า 700 เมตร 500 เมตร และ 500 เมตร ตามลำดับ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.4 ล้านตู้, 1.0 ล้านตู้ และ 1.0 ล้านตู้ตามลำดับ โดยจะเริ่มประกอบการเมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือ A3, C1 และ C2 รวมกันมากกว่า 75% หรือ ภายในไม่เกิน 7 ปี นับจากวันลงนามในสัญญา

2. ผลประกอบการ

→ ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า (ล้านทียู)

	2558	2559	2560	2561
ขาเข้า	3.302	3.427	3.710	3.913
ขาออก	3.410	3.573	3.881	4.018
ถ่ายลำ	0.067	0.059	0.085	0.083
รวม	6.779	7.060	7.677	8.015
% อัตราการเติบโต	4.97	4.14	8.78	4.40

จากสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ปี 2561 จะเห็นว่าปริมาณตู้ขาเข้าและตู้ขาออก มีอัตราส่วนเป็น 48.80% และ 50.10% ตามลำดับ ในขณะที่ตู้ Transshipment มีอัตราส่วนเพียง 1.00% เท่านั้น



เรือตู้สินค้าขนาดใหญ่
หรือเรือแม่ ขนาด Post-panamax
เข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบัง

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเพียงคร่าวๆ อาจดูเหมือนว่าตู้ขาเข้าและตู้ขาออก มีอัตราส่วนใกล้เคียงกัน แต่ความเป็นจริงแล้วในปริมาณตู้ขาเข้าดังกล่าว นั้น เป็นการนำเข้าตู้สินค้าเปล่า (Empty Container) ผ่านท่าเรือฯ ประมาณ 40.47% ของปริมาณตู้ขาเข้าทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยมีการส่งออกมากกว่านำเข้า จึงต้องสั่งนำเข้าตู้สินค้าเปล่ามา ให้เพียงพอต่อการบรรจุตู้ขาออกเพื่อให้สมดุลกันนั่นเอง ส่วนตู้ขาออกนั้น มีตู้สินค้าเปล่าอยู่ด้วยเพียง 1.44% เท่านั้น

นอกจากนั้น จะเห็นว่าปัจจุบันมีปริมาณตู้สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Container) ในสัดส่วนที่เล็กน้อยเพียง 1.00% ทำให้เห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือต้นทาง-ปลายทาง หรือ Original-Destination Port ที่รองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ เป็นหลัก

→ สิ้นค้ารถยนต์ (Ro/Ro)

บทบาทหน้าที่ของท่าเรือแหลมฉบัง อีกประการหนึ่งคือ ความคาดหวังของรัฐบาลทุกสมัย ที่ต้องการให้เป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้ารถยนต์ ที่ผลิตในประเทศไทย เสมือนเป็น Detroit of Asia ซึ่งจะเห็นว่าที่ผ่านมา ปริมาณรถยนต์ส่งออกได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง



→ **สินค้ารณยนต์ (ล้านคัน)**

	2558	2559	2560	2561
ขาเข้า	0.057	0.066	0.069	0.080
ขาออก	1.188	1.203	1.147	1.171
รวม	1.245	1.270	1.220	1.251
% อัตราการเติบโต	4.82	2.41	(3.94)	2.54

จากสถิติสินค้ารณยนต์ดังกล่าว จะเห็นว่าปี 2561 มีอัตราการเติบโต 2.54 % และส่วนใหญ่เป็น รณยนต์ส่งออกแทบทั้งสิ้น โดยอัตราส่วนของรณยนต์นำเข้าปี 2561 เป็น 6.40% ที่เหลือเป็นรณยนต์ส่งออก ถึง 93.60%

→ **สินค้าน้ำตาลและกากน้ำตาล (Sugar & Molasses)**

ปัจจุบันมีการส่งออกน้ำตาลและกากน้ำตาลที่ทำเรือแหลมฉบัง โดยมีการขนส่งมาจากภาคอีสานทั้งทางรณยนต์



น้ำตาลทรายดิบขนเข้าเก็บในโกดัง และขนส่งเรือโดยระบบสายพานลำเลียง



Molasses บรรจุในถังส่งลงเรือทางท่อ

→ **Sugar & Molasses (ล้านตัน)**

	2558	2559	2560	2561
น้ำตาล	1.089	1.086	1.004	1.656
กากน้ำตาล	0.339	0.360	0.292	0.375
รวม	1.428	1.446	1.297	2.031
% อัตราการเติบโต	5.390	1.261	(10.37)	56.592

→ **สินค้าทั่วไป (General Cargoes)**

สินค้าทั่วไปผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนไม่มากนัก เนื่องจากส่วนใหญ่ใช้บริการที่ทำเรือเอกชน บริเวณศรีราชาและเกาะสีชัง ที่ให้บริการสินค้าประเภทนี้เป็นการเฉพาะ และสามารถจอดเรือเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าได้ต่อเนื่องเป็นเวลานาน

→ **สินค้าทั่วไป (ล้านตัน)**

	2558	2559	2560	2561
ขาเข้า	0.794	0.670	0.933	1.011
ขาออก	3.450	3.687	3.315	2.180
รวม	4.244	4.358	4.250	3.191
% อัตราการเติบโต	0.10	2.686	(2.52)	(24.92)

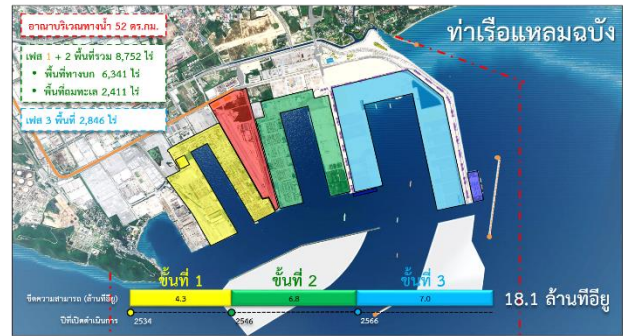
→ **สถิติเรือสินค้าผ่านท่า (ลำ)**

	2558	2559	2560	2561
ระหว่างประเทศ	5,153	5,159	4,723	4,738
ตู้สินค้าชายฝั่ง	4,736	4,916	6,139	5,783
สินค้าทั่วไป	371	344	352	301
Ro/Ro	659	665	696	714
เทกอง	94	91	60	106
โดยสาร	42	56	59	80
ลำเลียง	122	92	86	104
อื่นๆ*	1,301	1,284	1,346	1,484
รวม	12,478	12,607	13,461	13,310
% อัตราการเติบโต	4.20	1.034	6.770	(1.122)

*เรืออื่นๆ เป็นเรือขนาดเล็ก เช่น เรือบรรทุกน้ำจืด เป็นต้น

→ Modal Split

สถิติการขนส่งตู้สินค้า ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังและดินแดนหลังท่าในปัจจุบัน โดยอาศัยรูปแบบการขนส่ง (Mode of Transport) ต่างๆ โดยมีตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังในปี 2561 ทั้งสิ้น 8.015 ล้านทียู ซึ่งเป็นการขนส่งทางถนน 7,142,664.25 ทียู (89.10%) ทางราง 270,128.75 ทียู (3.40%) และทางลำนน้ำ 603,087 ทียู (7.5%)



3. ดำเนินโครงการรองรับยุทธศาสตร์ชาติ

3.1 การพัฒนาท่าเรือฯ Phase III

เมื่อพิจารณาจากปริมาณตู้สินค้า ที่เกิดขึ้นจริง และการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือฯ ในอนาคตชี้ให้เห็นว่า นับจากปี 2564 เป็นต้นไป ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านทียูต่อปี ตามการขยายตัวของการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะเกินกว่าขีดความสามารถรวมของโครงการท่าเรือฯ ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่จะสามารถรองรับได้

ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงได้ดำเนินการจัดจ้าง บริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ในการออกแบบก่อสร้าง โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ในปีงบประมาณ 2554-2555 และต้องดำเนินการคัดเลือก ผู้รับเหมาก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ซึ่งคาดว่าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี จากนั้นจะทำการก่อสร้างอีกประมาณ 4 ปี โดยคาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือท่าแรก ของโครงการขั้นที่ 3 ได้ในปี 2568

โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะดำเนินการก่อสร้าง ท่าเทียบเรือ สำหรับรองรับเรือสินค้าขนาดใหญ่ และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ รวมทั้งการพัฒนา ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator, SRT02) ก่อสร้าง ท่าเทียบเรือชายฝั่งระหว่างประเทศ (International Coastal Terminal) ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในท่าเรือ ตลอดจน โครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอก ให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของ ปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ

โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ ดังนี้

1. เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้า จาก 11.1 ล้านตู้ต่อปี เป็น 18.1 ล้านตู้ต่อปี
2. เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่า โดยรถไฟ ทั้งหมดของท่าเรือแหลมฉบังจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 30
3. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงาน และการบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โดยให้มีความสามารถในการรองรับการขนถ่ายด้วยเครื่องมือ ที่ทันสมัย และระบบการจัดการตู้สินค้าแบบอัตโนมัติ (Automation) และให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อม (Green Port)
4. เพื่อเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในโครงการ พัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ในการเป็นประตูการค้าเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

องค์ประกอบโครงการ

องค์ประกอบโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ประกอบด้วย

- แอ่งจอดเรือกว้าง 920 เมตร ความยาวรวม 4,420 เมตร ลึก -18.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง

- ท่าเรือตู้สินค้า 4 ท่า (ท่าเทียบเรือ E1 E2 F1 F2) ขีดความสามารถรวมในการรองรับตู้สินค้า 7 ล้านที่ต่อปีโดยใช้ระบบจัดการตู้สินค้าอัตโนมัติ (Automation)

- Series E (E1 E2) มีความยาวหน้าท่าๆ ละ 750 เมตร รวมเป็น 1,500 เมตร

- Series F (F1 F2) มีความยาวหน้าท่าๆ ละ 1,000 เมตร รวมเป็น 2,000 เมตร (ประมูลเป็นลำดับแรก)

- ท่าเทียบเรือ E0 ความยาวหน้าท่า 920 เมตร
- ท่าเรือชายฝั่ง (ภายในประเทศ/ระหว่างประเทศ) ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความจุ 1 ล้านตู้ต่อปี

- ท่าเรือบริการ ความยาวหน้าท่า 435 เมตร
- สถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (SRTO2) ประกอบด้วยย่านรถไฟฝั่ง E และฝั่ง F รองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ 4 ล้านตู้ต่อปี

กทท. จะเปิดให้ประมูลโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า F ก่อนเป็นลำดับแรก สำหรับโครงการท่าเทียบเรือตู้สินค้า E และ ท่าเทียบเรือ E0 คาดว่าจะเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนในภายหลัง โดยจะต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ทางการพาณิชย์ของทั้งสองโครงการร่วมลงทุนนี้ในอนาคต

3.2 โครงการส่งเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

3.2.1 โครงการพัฒนา Rail Transfer Terminal

ท่าเรือแหลมฉบัง จำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Transfer Terminal) เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า ที่จะมาใช้บริการมากขึ้น ภายหลังจากระบบรถไฟรางคู่แล้วเสร็จและเปิดดำเนินการ โดยการท่าเรือฯ จะพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ภายในท่าเรือฯ ให้สามารถรองรับการให้บริการได้ถึงระดับ 2.0 ล้าน ที่อยู่/ปี



RMG ที่ติดตั้งใช้งานใน Rail Transfer Terminal ในท่าเรือ Antwerp ประเทศเบลเยียม คล่อม 8 Rail Track

โครงสร้างพื้นฐานหลักได้แก่ การก่อสร้างรางรถไฟ 6 Track บริเวณพื้นที่ Zone 4 ซึ่งมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 600 ไร่ และทำการติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าชนิดพิเศษ (Rail Mounted Gantry Crane : RMG) ที่สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทุก Track เพื่อให้ทำการบรรทุกขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟได้ครวละหลายๆ ขบวนในเวลาเดียวกัน



ด้านซ้ายและขวาของ RMG มี Track สำหรับบรรทุกทุกอีกข้างละ 4 ช่อง



ประโยชน์ของโครงการดังกล่าว จะเป็น การสนับสนุน และส่งเสริมนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งจากทางถนนมาสู่ระบบราง (Shift Mode) ลดค่าใช้จ่ายด้านระบบการขนส่งโดยรวม ตามนโยบาย ของรัฐบาล ลดปัญหาการจราจรแออัด อุบัติเหตุและลด ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอันเนื่องจากการเผาผลาญ พลังงานประเภท Fossil Energy ที่กำลังจะหมดไป (Exhaustible Energy) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ที่เป็นบ่อเกิดของปัญหาโลกร้อน (Global Warming) อีกด้วย



3.2.2 โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง A

ท่าเรือแหลมฉบังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ริม น้ำ บริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 (Basin 1) ตั้งอยู่ระหว่าง ท่าเทียบเรือโดยสาร A1 และท่าเทียบเรือชายฝั่งและ อเนกประสงค์ A0 โดยมีท่าเทียบเรือรูปตัว L กว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดแ่งจอดเรือ 115x120 เมตร ลึก 10 เมตร (MSL) จอดเรือขนาด 1,000 DWT และ 3,000 DWT ซึ่งขนตู้ ลินค้าได้คราวละ 100 ที.อี.ยู.และ 200 ที.อี.ยู. ในเวลา เดียวกัน พร้อมพื้นที่สนับสนุนบนฝั่ง ประมาณ 43 ไร่ ซึ่งพื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ริม น้ำ (Waterfront Area)

มีความยาวค่อนข้างจำกัด แต่ก็มีศักยภาพที่จะพัฒนา เป็นท่าเทียบเรือเพื่อรับเรือสินค้าขนาดเล็กได้ ซึ่งจะ สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่การทำเรือฯ และส่วนรวม ได้สูงกว่าการนำไปใช้ประโยชน์ในรูปแบบอื่นๆ

โครงการนี้จะเป็นการสนับสนุนนโยบายของรัฐ ในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้ง ส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนนไปสู่การขนส่งทางน้ำโดยเรือชายฝั่งแทน ซึ่งจะสามารถทำให้ต้นทุนของระบบ Logistic โดยรวม ของประเทศต่ำลง คาดว่าจะพร้อมเปิดดำเนินการได้ ในปี 2561



เรือ Container Barge ที่ใช้อย่างแพร่หลายในยุโรป



เรือขายส่งท่าเรือกรุงเทพไปท่าเรือแหลมฉบัง



เรือขายส่งจากสุราษฎร์ธานีมาท่าเรือแหลมฉบัง

3.3 แผนการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาราจรายในท่าเรือแหลมฉบัง

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังประสบปัญหาสภาพการจราจรติดขัดทั้งบริเวณถนนทางเข้าท่าเรือฯ บริเวณหน้าประตูตรวจสอบสินค้าและบริเวณถนนภายในท่าเรือ โดยได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องในหลายๆ ด้านตามมา ทั้งในแง่การจราจรติดขัดต่อเนื่องออกไปยังเส้นทางสาธารณะภายนอกท่าเรือ ทั้งนี้สภาพปัญหายังทวีความรุนแรงยิ่งขึ้นในช่วงเวลาที่มีเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่า (ช่วงประมาณ 3 วัน/สัปดาห์)

โดยผู้ผลิตสินค้าจะทำการบรรจุสินค้าเข้าสู่สินค้าแล้วขนส่งมายังท่าเรือฯ เพื่อบรรทุกลงเรือ จึงทำให้ปริมาณรถบรรทุกตู้สินค้าบนถนนมีปริมาณมากขึ้น จากสภาพปัญหาดังกล่าว การท่าเรือฯ จึงได้กำหนดเนื้องานไว้ในขอบเขตงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โดยให้ศึกษาทบทวนและวิเคราะห์สภาพการจราจรเพื่อทำการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่มีอยู่เดิมให้เพียงพอด้วย ซึ่งที่ปรึกษาฯ ได้มีแผนปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาราจรายในท่าเรือแหลมฉบัง อาทิเช่น โครงการขยายถนนเข้าประตูตรวจสอบสินค้า 2 จาก 4 ช่องเป็น 6-8 ช่อง ระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร โครงการก่อสร้างอาคารด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบสินค้า 1 (Gate 1) เพิ่มเติมจำนวน 14 ช่อง โครงการก่อสร้างอาคารด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบสินค้า 3 (Gate 3) เพิ่มเติมจำนวน 6 ช่อง รวมถึงโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแยก และทางลอดบริเวณจุดตัดภายในท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

4. มาตรการด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

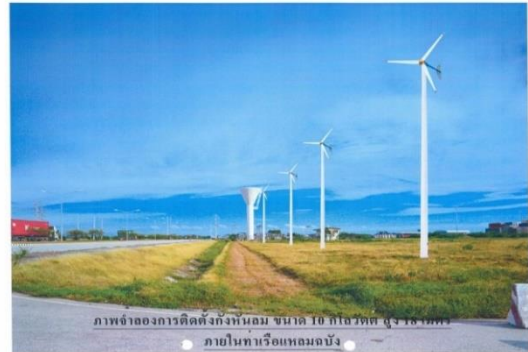
ท่าเรือแหลมฉบังยังคงดำเนินธุรกิจควบคู่กับการคำนึงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงความสำคัญต่อการดูแลผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนในพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบัง ด้วยการสร้างจิตสำนึกอันดีในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานทุกระดับ ซึ่งในแต่ละปีจะมีโครงการที่ได้รับอนุมัติงบประมาณจากคณะทำงานดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และการสร้างคุณค่าร่วมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยแบ่งเป็นโครงการด้านการศึกษา ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งโครงการด้านการศึกษานับเป็นโครงการที่สำคัญที่ทางท่าเรือแหลมฉบังเล็งเห็นว่า การพัฒนาเยาวชนให้ก้าวสู่สากลจะต้องมีศักยภาพในการคิดอ่านและอยู่รอบพื้นที่ จึงมีการส่งเสริมให้ชุมชนมีความรู้ จนสามารถพึ่งพาตนเองได้ และมีทักษะด้านอาชีพ เพื่อสร้างโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ เป็นการเพิ่มรายได้

นอกจากส่งเสริมอาชีพแล้ว ทำเรือแหลมฉบังยังห่วงใย ใสใจสุขภาพชุมชน ซึ่งมีแนวคิด ว่า สุขภาพอนามัยของ ประชาชน ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญของการพัฒนาประเทศ จึงมีแนวทางที่จะพัฒนาประชาชนให้มีสุขภาพอนามัยดี ได้รับบริการทางด้านสุขภาพอย่างทั่วถึงและมีคุณภาพ พร้อมกันนี้ยังส่งเสริมสุขภาพอนามัยด้านกีฬาให้กับ พนักงานชุมชน ซึ่งการออกกำลังกายและการเล่นกีฬา อย่างสม่ำเสมอเป็นกระบวนการหนึ่งที่สามารถช่วย พัฒนาคนได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะช่วยพัฒนาให้มี ร่างกายแข็งแรง ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บ มีสุขภาพจิต ที่ดี สิ่งสำคัญอย่างยิ่ง คือ ก่อให้เกิดความสามัคคี ระหว่างกันทั้งในชุมชนและภายนอกชุมชน รวมถึง โครงการเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย สร้างความรู้เข้าใจในเรื่องความปลอดภัยให้กับพนักงาน ทำเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ชุมชนโดยรอบท่าเรือแหลมฉบัง และประชาชนทั่วไป เพื่อให้ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความรู้ความเข้าใจมีความ รับผิดชอบ และให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย

นอกจากจะมุ่งเน้นการยกระดับให้เป็น มาตรฐานสากลและการบริหารที่มีธรรมาภิบาลแล้ว ทำเรือแหลมฉบังยังให้ความสำคัญในด้านอื่นๆ ไปพร้อม กัน เช่น การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่มีคุณธรรม จริยธรรม และมีจิตสาธารณะ ซึ่งการมีจิตสาธารณะเป็น สิ่งที่ปลูกฝังในเรื่องความรับผิดชอบต่อตนเองและ สังคม การบริจาคโลหิต ก็เป็นอีกหนึ่งกิจกรรมที่จัดมา อย่างต่อเนื่องของท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังมี โครงการอีกมากมายหลายโครงการ อาทิเช่น โครงการ มอบโอกาสทางการศึกษาพัฒนาคนดีลูกน้ำเค็ม โครงการพัฒนาภาษาอังกฤษสำหรับเยาวชนโดยรอบ ทลฉ. โครงการทุนการศึกษาอย่างยั่งยืนสำหรับเยาวชน ในชุมชนรอบ ทลฉ. โครงการ CSR เกี่ยวกับคนพิการ มีการจัดทำรถเข็นให้คนพิการในโครงการ “ล้อเลื่อน เพื่อคนพิการ”, โครงการ “พลังแผ่นดิน ตามรอยพ่อ”, โครงการ “ปิ่น ปิ่น รัก เพื่อเด็กและคนพิการ”

และโครงการ “ผลิตหนังสือระบบเดซี เพื่อส่งเสริม

การศึกษาตลอดชีวิต สำหรับคนตาบอดและผู้พิการ ทางสื่อสิ่งพิมพ์”



และโครงการด้านสิ่งแวดล้อม อาทิเช่น โครงการเพิ่ม พื้นที่สีเขียวและปรับปรุงภูมิทัศน์ภายในเขตท่าเรือ แหลมฉบัง เนื่องจากความต้องการใช้พื้นที่ในการทำ ธุรกิจที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุที่ปริมาณต้นไม้ที่ เคยมีต้องถูกทำลายลง และนับเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ เกิดภาวะโลกร้อน ดังนั้น เพื่อเป็นการฟื้นฟู สภาพแวดล้อมคืนธรรมชาติ สร้างสมดุลให้กับโลก อย่างหนึ่ง ทลฉ. ซึ่งเป็นหน่วยงานภาครัฐได้ตระหนักถึง ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม ทำเรือแหลมฉบังจึงได้ ริเริ่มทำโครงการนี้ขึ้นมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็น เรื่องน่ายินดีที่ท่าเรือแหลมฉบังจะมีพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น ทุกๆ ปี เพราะต้นไม้จะช่วยฟอกอากาศและกรองมลพิษ เปรียบเสมือนเป็นการเพิ่มปอดของพนักงาน ผู้ประกอบการ ผู้ใช้บริการ และชุมชนใกล้เคียง และ โครงการอนุรักษ์ป่าชายเลนและชายฝั่งทะเลแหลมฉบัง เป็นอีกหนึ่งโครงการที่มีแนวคิดในการสนอง พระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 ในการอนุรักษ์และพัฒนาป่าชายเลน ในพื้นที่ป่าชาย เลนที่อยู่ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จำนวน 28 ไร่ ซึ่งดำเนินโครงการนี้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 จนถึง ปัจจุบัน แม้ว่าบริเวณป่าชายเลนจะถูกล้อมรอบด้วย โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ มากมาย ด้วยความร่วมมือ ของท่าเรือแหลมฉบัง และหน่วยงานในพื้นที่ในเรื่องการ อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ทำให้ป่าชายเลนยังคง ความอุดมสมบูรณ์ มีพรรณไม้ และสัตว์นานาชนิด และ

มีความผูกพันใกล้ชิดกับชุมชนบ้านแหลมฉะเชิงเทราเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะเป็นแหล่งเรียนรู้ธรรมชาติอย่างดียิ่ง ให้แก่เด็กนักเรียน บุคคลทั่วไปในสาขาวิชาวิทยาศาสตร์ และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อีกทั้ง ท่าเรือแหลมฉะเชิงเทรายังจัดให้มีการประชุม คณะอนุกรรมการพัฒนาชุมชนและสังคมรอบท่าเรือแหลมฉะเชิงเทรา เพื่อติดตามงาน โครงการ รวมทั้งหารือในประเด็นข้อกังวลต่าง ๆ ร่วมกับหน่วยงานราชการ และชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉะเชิงเทรา รวมทั้งหมด 39 ชุมชน เป็นประจำทุกเดือน ทั้งยังจัดเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่ร่วมกิจกรรม ประเพณี และเทศกาลต่าง ๆ ที่จัดขึ้นที่เทศบาล โรงเรียน และวัดในชุมชนรอบท่าเรือแหลมฉะเชิงเทรา เพื่อเป็นการสร้างความสัมพันธ์อันดีต่อกันอย่างต่อเนื่องให้สามารถพัฒนาคู่กับการเติบโตทางเศรษฐกิจและภาคอุตสาหกรรมได้อย่างยั่งยืนต่อไปอีกด้วย

