

Laem Chabang Port Pushes Forward to 29th Years, Eco-Friendly and Sustainable Growth

นับตั้งแต่การเปิดให้บริการครั้งแรกในปี 1991 จวบจนปัจจุบัน นับเป็นระยะเวลา 29 ปี ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้ทำหน้าที่เป็นเกตเวย์สำคัญในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ในฐานะที่เป็นท่าเรือหลักของประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบังได้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรืออย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าที่เพิ่มขึ้นและยังเป็นการขยายขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ให้ก้าวขึ้นเป็นหนึ่งในศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางทะเลหลักของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ปัจจุบัน ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าประมาณ 11.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และสามารถขนส่งรถยนต์ได้ 1.9 ล้านคันต่อปี โดยมีสินค้าทั่วไปผ่านท่าประมาณ 3.191 ล้านเมตริกตัน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการขนถ่ายตู้สินค้าผ่านท่าเรือมีปริมาณ 8.015 ล้านที่อยู่ที่ และรถยนต์ 1.251 ล้านคัน ซึ่งถือว่าใกล้เต็มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าแล้ว ดังนั้น เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าจาก 11.1 ล้านที่อยู่ที่ เป็น 18.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้เตรียมจัดตั้งโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สามขึ้น เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการแก้ไขปัญหาคงค้างภายในท่าเรืออีกด้วย

เรือไทยธนา โมกขาว ผู้อำนวยการท่าเรือแหลมฉบังคนใหม่ มาร่วมแบ่งปันข้อมูลและวิสัยทัศน์เกี่ยวกับการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สาม รวมถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ภายในท่าเรือ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันโดยรวมของประเทศ และส่งเสริมให้เศรษฐกิจไทยมีการเติบโตที่ยั่งยืน

ท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สาม

สำหรับโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สามมีขนาดพื้นที่ทั้งหมด 2,846 ไร่ ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือตู้สินค้า 2 ท่าเทียบเรือ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ F ความยาวหน้าท่า 2,000 เมตร และท่าเทียบเรือ E ความยาวหน้าท่า 1,500 เมตร ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศ ท่าเรือบริการ และย่านขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ บริเวณหลังท่าเทียบเรือ E และ F เพื่อรองรับตู้สินค้าทางรถไฟ 4 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี เป็นต้น

ทั้งนี้ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สาม สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้า ขนาดพื้นที่ระหว่าง 15,000 ที่อยู่ที่ มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า 7 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการภายในปี 2025 ซึ่งเมื่อรวมขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่หนึ่ง 4.3 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และเฟสที่สอง 6.8 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าทั้งหมด 18.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี

เรือไทยธนา เปิดเผยว่า “เมื่อท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สามเปิดให้บริการ จะทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิภาพในการขนถ่ายตู้สินค้าได้ถึง 18.1 ล้านที่อยู่ที่ต่อปี และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟจาก 7 เปอร์เซ็นต์ เป็น 30 เปอร์เซ็นต์ ตามนโยบายของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ในการลดต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศจาก 14 เปอร์เซ็นต์ เป็น 12 เปอร์เซ็นต์ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดต้นทุนการขนส่งโดยรวมของประเทศได้ถึง 250,000 ล้านบาท อีกทั้ง โครงการนี้ยังเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งหลากหลายรูปแบบ ทั้งระบบรางและทางถนน เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและทุกภูมิภาคของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ”

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สาม นอกจากจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศไทยแล้ว ยังจะช่วยให้เศรษฐกิจไทยได้รับประโยชน์ในด้านต่างๆ มากขึ้นด้วย อาทิ ช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ ช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้า และเพิ่มความรวดเร็วในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมทั้งเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจ สร้างอุตสาหกรรมใหม่ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเชิงเทคโนโลยี และเพิ่มโอกาสพัฒนาอุตสาหกรรมและธุรกิจต่อเนื่อง เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเข้าสู่เศรษฐกิจดิจิทัล

Ever since the inaugural opening in 1991 until now, Laem Chabang Port has served as an important gateway for import-export of cargo through maritime transportation for 29 years. As Thailand's main port, Laem Chabang Port has continually developed its infrastructure and facilities to support the growing volume of cargo transportation and to increase the country's competitiveness to become a center for maritime transportation in Southeast Asia.

Currently, Laem Chabang Port has capacity to handle 11.1 million TEUs each year, it can also handle 1.9 million cars per year, and 3.191 million tons of general cargo. However, at present the throughput is at 8.015 TEUs and 1.251 million cars, which almost reach its full capacity, so to increase its capacity from handling 11.1 million TEUs to 18.1 million TEUs each year, the 3rd Phase of Laem Chabang Port Development Plan has been prepared to support the growing volume of cargo in the future and to solve the congestion problem in the port.

Lt.Jg. Yuttana Mokekhaow, the new Director of Laem Chabang Port, kindly shares data and visions on the 3rd Phase of Laem Chabang Development Plan as well as guidelines on infrastructure development within the port to increase competitiveness of the country in general and to drive the sustainable growth of the country's economy.

Phase III Development Details

As for the 3rd Phase of Laem Chabang Development Plan, it covers the area of 2,846 rai, it will comprise 2 wharfs for container vessel i.e. Wharf F with 2,000 meters of quay length and Wharf E with 1,500 meters of quay length, it will also have multi-purpose wharf, coastal ship wharf to support domestic container transportation, service wharf and the area for container rail transportation behind Wharf E and Wharf F to handle 4 million TEUs from rail transportation, etc.

The 3rd Phase of Lam Chabang Port Development Plan can support the vessel with the tonnage of 15,000 TEUs, it can support the handling of 7 million TEUs per year. It is expected to open for service in the year 2025, the total capacity of Laem Chabang Port will be 18.1 million TEUs per year, as the 1st Phase's capacity is at 4.3 million TEUs and the 2nd Phase is at 6.8 million TEUs.

Lt.Jg. Yuttana revealed that “When the 3rd Phase of Laem Chabang Port Development Plan opens for service, Laem Chabang Port would have capacity to handle 18.1 million TEUs per year and would increase the ratio of container rail transportation from 7 percent to 30 percent, in lined with the EEC's policy in reducing the country's overall transportation cost from 14 percent to 12 percent of GDP, which would save about 250,000 million baht. The project also links with multimodal transportation both rail and land transportation to the neighboring countries and to all regions in the country effectively.”

Apart from increasing the country's competitiveness, the 3rd Phase of Laem Chabang Development Plan will contribute to Thailand's economy in various areas such as reducing the country's transportation and logistics cost, saving transportation time, speeding up import and export, increasing business opportunity, increasing the country's competitiveness in terms of technology, as well as building up

"เป็นท่าเรือชั้นนำระดับโลก เชื่อมโยง
โครงข่ายโลจิสติกส์สู่การค้าโลก
แบบไร้รอยต่อ"



Laem Chabang Port



พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าเรือแหลมฉบัง

นอกเหนือจากการพัฒนาโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เฟสที่สามแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังยังได้วางแผนพัฒนาโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวกับการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มเติม เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) จากทางถนนมาเป็นทางรางและทางลำนํ้า ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้มีการประหยัดพลังงานมากขึ้น ช่วยลดมลภาวะ และเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมของประเทศให้ต่ำลง

“ปัจจุบันสัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบังไปยังพื้นที่หลังท่าส่วนใหญ่ 88 เปอร์เซ็นต์ เป็นการขนส่งทางถนน มีเพียง 7 เปอร์เซ็นต์เท่านั้นที่ขนส่งด้วยระบบราง และอีก 5 เปอร์เซ็นต์ขนส่งด้วยระบบลำนํ้า เนื่องจากท่าเรือไม่มีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งตู้สินค้าด้วยระบบราง ทำให้ท่าเรือแหลมฉบังมีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าด้วยรางประมาณ 500,000 ทีอยู่ต่อปี ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงได้มีการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยทำการก่อสร้างลานขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟ (Rail Yard) ในพื้นที่ Zone 4 อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือ ชุด B และชุด C ซึ่งลักษณะของ Rail Yard จะติดตั้งรางรถไฟลักษณะเป็นพวงรางจำนวนหกทาง โดยแต่ละรางมีความยาวช่วง 1,224-1,434 เมตร สามารถจอดขบวนรถไฟได้รางละสองขบวน รวมเป็น 12 ขบวน นอกจากนี้ ยังมีการติดตั้งเครื่องยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane) สามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้งหกทางในเวลาเดียวกัน ซึ่งทำให้มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2 ล้านทีอยู่ต่อปี รวมทั้งยังทำให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบก มาสู่ระบบการขนส่งสินค้าทางรางที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากเดิม 7 เปอร์เซ็นต์ เป็น 15 เปอร์เซ็นต์” เรือไทยธนา กล่าว

นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังมีการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มเติม เป็นโครงการที่สนับสนุนนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่ระบบการขนส่งทางน้ำ (Shift Mode) เพื่อช่วยลดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายการขนส่งโดยรวมของประเทศ ด้วยการพัฒนาศักยภาพระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เป็นรูปธรรม ซึ่งจะมีส่วนช่วยสนับสนุนท่าเรือขนส่งสินค้าทางลำนํ้าเอกชน และท่าเรือขนส่งสินค้าชายฝั่งทะเลอ่าวไทยบริเวณพื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญในภาคใต้ อาทิ ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และสุราษฎร์ธานี กับท่าเรือแหลมฉบัง

ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือ A มีพื้นที่ประมาณ 43 ไร่ เพื่อให้บริการท่าเรือชายฝั่ง โดยเฉพาะ ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างทางเทียบเรือเป็นรูปตัว L ความกว้าง 30 เมตร ความยาวหน้าท่า 120 เมตร และ 125 เมตร ขนาดแอ่งจอดเรือเท่ากับ 115x120 เมตร ความลึก 10 เมตร (MSL) สามารถจอดเรือได้ขนาด 1,000 เดตเวทตัน และ 3,000 เดตเวทตัน โดยท่าเทียบเรือ A สามารถขนตู้สินค้าได้คราวละ 100 ทีอยู่ และ 200 ทีอยู่ ในเวลาเดียวกัน มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 300,000 ทีอยู่ต่อปี ซึ่งจะช่วยให้สัดส่วนในการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบการขนส่งทางน้ำที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพิ่มขึ้นจากเดิม 5 เปอร์เซ็นต์ มาเป็น 10 เปอร์เซ็นต์

นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังได้มีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อทำการขยายถนนเดิม ก่อสร้างสะพานข้ามแยก ก่อสร้างด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบสาม จำนวน 14 ช่อง ก่อสร้างด่านเก็บเงินประตูตรวจสอบสาม จำนวน 6 ช่อง ก่อสร้างสะพานกลับรถ และติดตั้งสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น ด้วยความมุ่งมั่นและตั้งใจของท่าเรือแหลมฉบังในการพัฒนาโครงการพัฒนาต่างๆ ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานของภาคเอกชน ไม่ว่าจะเป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาก (Green Port) ยิ่งขึ้น การลงทุนนำระบบเทคโนโลยีอันทันสมัยเข้ามาใช้ปฏิบัติการ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและปลอดภัย ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทยให้ก้าวขึ้นเป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้าชั้นนำในระดับโลก

opportunity to develop new industry and related business to drive Thailand towards digital economy.

Infrastructure and Facilities Development in Laem Chabang Port

Apart from the 3rd Phase of Laem Chabang Port Development Plan, Laem Chabang Port has planned for other development projects relating to the improvement of infrastructure in the port to shift mode of transportation from land to rail and river, which is the country's logistics development to be more energy saving, to reduce pollution and reduce the country's overall logistics cost.

“At present, the ratio of container transportation from Laem Chabang Port to the hinter area, 88 percent are carried out by land, only 7 percent by rail transportation and 5 percent by river system. This is due to the fact that the port has not enough infrastructure to support rail transportation, Laem Chabang Port can only handle container from rail transportation at 500,000 TEUs each year. The port, has therefore, developed the Single Rail Transfer Operator; SRTO, by building Rail Yard in Zone 4 area which is located in between Wharf Set B and Wharf Set C. The Rail Yard will be installed with a bunch of 6 rail tracks, each track will have length at 1,224-1,434 meters, and each track can accommodate 2 trains, there will be altogether 12 trains. Besides, Rail Mounted Gantry Crane will also be installed, it can operate by straddling over all the 6 tracks at the same time, it can handle 2 million TEUs per year, so it will increase the ratio of rail transportation from 7 percent to 15 percent.” Lt.Jg Yuttana revealed.

In addition, Laem Chabang Port has also developed coastal wharf (Wharf A) to support the shift mode policy from land transportation to sea transportation to help reduce the country's overall transportation cost by developing potential of logistics system and eventually increase the country's competitiveness in a concrete manner. It will also help support the transportation between private river port and the port in the gulf of Thailand in the manufacturing area in the south such as Prachuab Khiri Kan, Chumphon and Surat Thani with Laem Chabang Port.

Wharf A is located in 43 rai of land and will serve only as coastal ship. The wharf will be built in L shape with 30 meters width, 120 and 125 meters of quay length, the berth's size is 115x120 meters with 10 meters depth (MSL), it can accommodate 1,000 Devetton ship and 3,000 Devetton ship. This wharf can handle 100 TEUs and 200 TEUs, at the same time, which will make the ratio of land transportation decreasing and shifting to coastal transportation from 5 percent to 10 percent.

Laem Chabang Port also improved facilities to solve the traffic congestion within the port to expand the road, build up the, cross bridge, build up 16 channels of toll point at controlling gate 1, build up U-turn bridge and install traffic lights, etc. With the determination and intention to drive the Projects of Laem Chabang Port Development Plan, which will be a vital improvement of the public sector agency to be in consistent with private sector's work, be it the change of transportation mode to become more environmental friendly (Green Port), the investment in new technology for full capacity and safety operation or the improvement of infrastructure in the port to facilitate user, which will be successful Thailand's main port, to move forward to another level of the world leading container port.