

ชิลีเดินทางโครงการขยายท่าเรือ San Antonio



โครงการ Puerto Exterior de San Antonio (การขยายท่าเรือซานอันโตนิโอ) ของประเทศชิลี ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล ในปี 2561 และเริ่มกระบวนการขอใบอนุญาตและการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม เมื่อปี 2563 หรือใช้เวลานานกว่า 6 ปี¹ ในที่สุดโครงการนี้ก็ได้รับการอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างเป็นที่เรียบร้อย โดยโครงการ Puerto Exterior de San Antonio ถือเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือที่ใหญ่และสำคัญที่สุดในประวัติศาสตร์ของประเทศ ด้วยมูลค่าการลงทุนมหาศาลกว่า 4,450 ล้านดอลลาร์สหรัฐ² โดยวัตถุประสงค์หลักของโครงการ เพื่อยกระดับให้ชิลีกลายเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิกได้ ขยายขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าในเขตศูนย์กลางการขนส่งของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันในห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาคและระดับโลก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของขนาดและปริมาณเรือ และปริมาณการค้าที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง³

ท่าเรือแห่งใหม่นี้จะถูกออกแบบให้รองรับเรือบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ยักษ์รุ่นใหม่ หรือระดับ Post New Panamax ที่มีความยาวสูงสุดถึง 400 เมตร ได้พร้อมกันสูงสุดถึง 8 ลำ ซึ่งถือเป็นเรือขนาดใหญ่ที่สุดในโลกที่ใช้ปฏิบัติงานอยู่ในปัจจุบัน โครงการจะประกอบด้วยเขื่อนกันคลื่นยาวประมาณ 4 กิโลเมตร งานขุดลอกขนาดใหญ่ พื้นที่ท่าเทียบเรือที่ถมใหม่และท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์กึ่งอัตโนมัติสองแห่งที่มีความยาวแต่ละ 1,730 เมตร โดยจะพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยจัดการตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อความรวดเร็วและปลอดภัย พร้อมทั้งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโดยรอบ ทั้งการปรับปรุงระบบถนนทางเข้าทางทิศใต้ เพื่อเพิ่มช่องจราจรเป็น 3 ช่องทั้งสองฝั่ง สร้างจุดหยุดรถฉุกเฉิน เพื่อป้องกันปัญหาการติดและอุบัติเหตุสะสมรอบเมืองและวางระบบทางรถไฟคู่ขนานเพื่อลดปริมาณการใช้รถบรรทุกขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ข้ามเมือง เมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์จะสามารถรองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงถึง 6 ล้าน TEU ต่อปี⁴ หรือเทียบเท่าปริมาณสินค้าประมาณ 60 ล้านตันต่อปี ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพการขนส่งของท่าเรือเดิมขึ้นถึง 3 เท่า และหากมีการเปิดใช้งานท่าเรือเต็มรูปแบบในปี 2579 คาดว่าจะเกิดการจ้างงานโดยตรงและทางอ้อมรวมกว่า 26,500 ตำแหน่ง และช่วยประหยัดต้นทุนค่าขนส่งในอุตสาหกรรมส่งออก-นำเข้าของประเทศได้อย่างมหาศาล

¹ <https://www.infobae.com/america/america-latina/2026/05/27/chile-megapuerto-de-san-antonio-obtuvo-su-aprobacion-medioambiental-tras-seis-anos-de-tramites/>

² <https://gcaptain.com/chile-approves-4-45-billion-outer-port-expansion-at-san-antonio/>

³ <https://gcaptain.com/chile-approves-4-45-billion-outer-port-expansion-at-san-antonio/>

⁴ (1 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) มีค่าเท่ากับ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาดมาตรฐานที่มีความยาว 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้)

☒ นโยบายภาครัฐ ☒ เศรษฐกิจการลงทุน ☐ แนวโน้มการตลาด ☐ รายงานสินค้าและบริการ ☐ อื่นๆ

บทวิเคราะห์/ความเห็นของสกตฯ.

ท่าเรือ San Antonio มีที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลเมืองซานอันโตนิโอ แคว้นวัลปารายโซ เป็นท่าเรือขนส่งสินค้าหลักอันดับหนึ่งของชิลี และยังเป็นหนึ่งในท่าเรือที่สำคัญที่สุดในภูมิภาคลาตินอเมริกา และอยู่ในกลุ่ม 100 ท่าเรือที่สำคัญที่สุดในโลก⁵ โดยในปี 2568 ท่าเรือ San Antonio เป็นท่าเรือแห่งแรกของชิลีที่สามารถขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์สินค้าได้มากถึง 2 ล้านตู้ (Twenty-foot Equivalent Unit: TEU) ได้ภายใน 1 ปี โดยปริมาณตู้คอนเทนเนอร์สินค้ามีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนหน้า⁶

สกต.ฯ เห็นว่าโครงการขยายท่าเรือนี้ไม่เพียงแต่จะนำมาซึ่งการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในพื้นที่และระดับภูมิภาค แต่ยังเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์เชิงกลยุทธ์ของชิลี เพื่อรองรับ/ส่งเสริมการเติบโตของภาคการค้าระหว่างประเทศและกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต โดยการลงทุนมูลค่า 4.450 พันล้านเหรียญสหรัฐในโครงการนี้ได้รับการสนับสนุนจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยหน่วยงานรัฐวิสาหกิจของชิลี (บริษัท Empresa Portuaria San Antonio) หรือ EPSA มีการลงทุนประมาณ 1.95 พันล้านเหรียญสหรัฐในโครงสร้างพื้นฐานทางทะเล รวมถึงเชื่อมกันคลื่น การขุดลอก พื้นที่สนับสนุน การสร้างถนน และมาตรการบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ส่วนที่เหลืออีก 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ จะมาจากผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนผ่านข้อตกลงสัมปทานซึ่งครอบคลุมการก่อสร้างและการดำเนินงานของท่าเรือโดยมีระยะเวลาสัมปทานสูงสุด 30 ปี⁷

ขณะนี้บริษัทเอกชนที่ยื่นข้อเสนอและผ่านการคัดเลือกในเบื้องต้นแล้ว 5 ราย คือ (1) บริษัท Acciona-Deme จากประเทศสเปน (2) บริษัท Hyundai Engineering & Construction Co. Ltd. จากประเทศเกาหลีใต้ (3) บริษัท Van Oord จากประเทศเนเธอร์แลนด์ (4) บริษัท Jan de Nul จากประเทศเบลเยียม และ (5) บริษัท China Harbour Engineering Company CHEC จากประเทศจีน การให้ความสนใจของภาคเอกชนจากต่างประเทศในภาคอุตสาหกรรมท่าเรือต่อการเข้าร่วมโครงการนี้แสดงให้เห็นว่า ชิลีเป็นประเทศที่มีศักยภาพและเป็นพันธมิตรที่น่าเชื่อถือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ อีกทั้งสะท้อนให้เห็นถึงความมั่นคงทางกฎหมาย การเมือง และเศรษฐกิจของชิลี

โอกาสของประเทศไทย การขยายท่าเรือ San Antonio ถือเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่สำคัญของชิลี ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการค้าระหว่างประเทศในระยะยาว และมีนัยสำคัญต่อความสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างไทยกับชิลี ดังนี้

1) ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ท่าเรือสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่อาจกระตุ้นให้สายการบินเรือระหว่างประเทศปรับเปลี่ยนมาใช้เรือขนาดใหญ่ขึ้นในเส้นทางเอเชีย-ลาตินอเมริกา ซึ่งจะส่งผลให้ค่าระวางเรือ (Freight Rate) ต่อกองเรือจากไทยไปชิลีมีแนวโน้มลดลงในระยะยาว ประกอบกับท่าเรือมีระบบขนถ่ายตู้สินค้ากึ่งอัตโนมัติ ช่วยลดระยะเวลาการรอเทียบท่า ค่าเช่าลานตู้สินค้า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ผู้ส่งออกของไทยจะได้รับประโยชน์จากต้นทุนขนส่งที่ลดลงและการกระจายสินค้าที่รวดเร็วขึ้น

⁵ <https://www.marcachile.cl/en/puerto-exterior-chile-atrae-a-los-principales-actores-globales-de-la-industria-portuaria/>

⁶ <https://logistica360chile.cl/san-antonio-se-convierte-en-el-primer-puerto-chileno-sobre-2-millones-de-teu/>

⁷ https://seia.sea.gob.cl/expediente/ficha/fichaPrincipal.php?modo=ficha&id_expediente=2146439114

2) โอกาสในการใช้ซิติเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาค ท่าเรือ San Antonio ไม่ได้ทำหน้าที่เพียงแค่นำส่งสินค้าเข้ามายังตลาดซิติ แต่ยังเป็นประตู (Gateway) เชื่อมต่อไปยังประเทศใกล้เคียง อาทิ อาร์เจนตินา โบลิเวีย ปารากวัย อุรุกวัย ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและคล่องตัวจะช่วยสนับสนุนให้การกระจายสินค้าสามารถดำเนินการได้รวดเร็วขึ้น เป็นผลดีต่อการขยายตลาดของสินค้าไทยไปยังซิติและประเทศต่าง ๆ ในลาตินอเมริกา โดยใช้ซิติเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้า (Logistics Hub)

3) โอกาสของสินค้ากลุ่มเครื่องจักรและวัสดุก่อสร้าง จากแผนการก่อสร้างท่าเรือที่ใช้ระยะเวลากว่า 10 ปี เป็นโอกาสการขยายตลาดสินค้าของไทยในกลุ่มสินค้าภาคการก่อสร้าง และห่วงโซ่อุปทานการสนับสนุนการก่อสร้างท่าเรือ ในช่วงเดือนมกราคม – พฤษภาคม 2569 ซิตินำเข้าเครื่องจักรและวัสดุก่อสร้างจากไทย อาทิ (1) รถดันดิน/รถเกลี่ยดิน (Bulldozers/Graders) พิกัดศุลกากร 8429 (2) สายเคเบิลเหล็ก พิกัดศุลกากร 7312 และ (3) น็อตและสกรู พิกัดศุลกากร 7318 รวมมูลค่า 4.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

4) โอกาสด้านการลงทุนและบริการของไทย การขยายตัวของกิจกรรมโลจิสติกส์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องจะสร้างความต้องการด้านต่าง ๆ อาทิ บริการคลังสินค้า ระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชน เทคโนโลยีดิจิทัลด้านการบริหารท่าเรือ การดูแลรักษาและซ่อมบำรุง บริการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการไทยที่มีความเชี่ยวชาญในธุรกิจโลจิสติกส์หรือบริการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศสามารถใช้โอกาสของความต้องการบริการดังกล่าวที่เพิ่มขึ้น ในการเข้าไปลงทุนในตลาดซิติ

ทั้งนี้ สศต.ฯ เห็นว่าโครงการขยายท่าเรือ San Antonio จะช่วยยกระดับซิติให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของฝั่งแปซิฟิกใต้เพิ่มประสิทธิภาพการค้าระหว่างประเทศและสร้างโอกาสในการขยายการส่งออกสินค้าของไทย โดยประโยชน์เชิงพาณิชย์อาจเกิดขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าโครงการฯ จะสร้างโอกาสในหลายด้าน แต่ผู้ประกอบการไทยควรเตรียมความพร้อมด้านการแข่งขันที่อาจเพิ่มสูงขึ้นด้วย เนื่องจากผู้ส่งออกจากประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ของซิติจะได้รับประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานใหม่เช่นเดียวกัน ผู้ประกอบการไทยจึงควรวางแผนพัฒนาเครือข่ายธุรกิจ สร้างความร่วมมือกับผู้นำเข้า/ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และผู้กระจายสินค้าในซิติในการเตรียมความพร้อมและวางแผนจัดส่งสินค้าให้สอดคล้องกับค่าระวางและเวลาขนส่งที่คุ้มค่า เพื่อรองรับศักยภาพของท่าเรือแห่งใหม่ตั้งแต่ช่วงก่อนเปิดการดำเนินการ ควบคู่ไปกับการใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีไทย-ซิติ เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุดในระยะยาว

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงซันติอาโก

กรกฎาคม 2569