



ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในมาเลเซีย
ประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

ฉบับที่	3/2568
เรื่อง	ท่าเรือกลัง (Port Klang)
วันที่เผยแพร่	3 เมษายน 2568

ท่าเรือกลัง (Port Klang): ประตูการค้าสู่ตลาดโลก บทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจมาเลเซีย
และโอกาสสำหรับประเทศไทย



มาเลเซียตั้งอยู่ในตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงเส้นทางการเดินเรือระดับโลกระหว่างมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก ทำให้มาเลเซียมีท่าเรือสำคัญหลายแห่ง เช่น ท่าเรือกลัง ท่าเรือปีนัง ท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ท่าเรือ Bintulu ซึ่งขณะนี้ ท่าเรือกลังเป็นที่จับตามองเนื่องจากอยู่ระหว่างขยายศักยภาพเพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง

ท่าเรือกลัง ตั้งอยู่ในรัฐสลังงอร์ ประเทศมาเลเซีย เป็นท่าเรือหลักของประเทศ ในปี 2567 ถูกจัดอยู่ใน 10 อันดับท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าพลุกพล่านที่สุดในโลก ด้วยท่าเลที่ตั้งยุทธศาสตร์ในบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งเป็นหนึ่งในเส้นทางเดินเรือที่สำคัญที่สุดของโลก ท่าเรือกลังจึงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางสำคัญสำหรับการค้าโลก เชื่อมโยงตะวันออกและตะวันตก

ท่าเรือกลังประกอบด้วยท่าเทียบเรือหลัก 3 แห่ง ได้แก่ (1) นอร์ทพอร์ต (Northport) (2) เวสต์พอร์ต (Westports) และ (3) เซาท์พอร์ต (Southport) ซึ่งรวมกันแล้วสามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ได้ประมาณ 20 ล้าน Twenty-foot Equivalent Units (TEUs) ต่อปี



ภาพท่าเรือกลัง

ที่มา: <https://dimerco.com/get-to-know-malaysia-ports/>

ในฐานะศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าชั้นนำของมาเลเซีย ท่าเรือกลังมีบทบาทสำคัญในการรองรับการไหลเวียนของสินค้าทั่วภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก และพื้นที่อื่น ๆ ทั่วโลก

นโยบายแรกเริ่มของรัฐบาลมาเลเซียในการพัฒนาท่าเรือกลัง

ในช่วงปี 2533 ร้อยละ 50 - 60 ของสินค้าจากมาเลเซีย ถูกส่งผ่านท่าเรือสิงคโปร์โดยเรือลำเลียงตู้ (Feeder Vessels) และการขนส่งทางถนน ก่อนจะถูกบรรทุกขึ้นเรือใหญ่ไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลกซึ่งทำให้มาเลเซียสูญเสียรายได้จากโอกาสในการเก็บค่าขนส่ง และค่าธรรมเนียมท่าเรือจำนวนมาก ในปี 2536 รัฐบาลมาเลเซียจึงได้ริเริ่มนโยบาย National Load Centre เพื่อลดการสูญเสียรายได้จากการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือสิงคโปร์

แต่เดิมมีนโยบายดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมบทบาทของท่าเรือกลังในฐานะ **ประตูหลักสำหรับการนำเข้าและส่งออกของประเทศ** รวมถึงทำให้ท่าเรือแห่งนี้เป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาคที่สามารถแข่งขันกับท่าเรือสิงคโปร์ได้โดยการนำสายการบินเรือเข้ามาที่ท่าเรือกลัง

อย่างไรก็ตาม ในเดือนมีนาคม 2567 รัฐบาลมาเลเซียได้ประกาศยุตินโยบาย National Load Centre หลังจากดำเนินการมาเป็นเวลา 31 ปี โดยการประกาศยุตินโยบายดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงที่ท่าเรือกลังได้อันดับขึ้นสู่ระดับสูงสุดในการจัดอันดับท่าเรือที่พลุกพล่านที่สุด 10 อันดับแรกของโลกในแง่ปริมาณการขนส่ง (throughput) ของ Lloyd's List โดยได้อันดับขึ้นมาอยู่อันดับที่ 11 เมื่อปี 2566 จากอันดับที่ 13 ในปี 2565 แสดงให้เห็นว่านโยบาย National Load Centre ได้บรรลุวัตถุประสงค์เดิมแล้ว และท่าเรือกำลังมุ่งหน้าสู่การเป็น 1 ใน 10 ท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งสูงสุดของโลก

ท่าเรือกลังติดอันดับ 10 ท่าเรือที่พลุกพล่านที่สุดในโลกปี 2567

วันที่ 7 มกราคม 2568 YB Tuan Loke Siew Fook รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมาเลเซีย กล่าวในงาน CGS International's 17th Annual Malaysia Corporate Day 2025 ว่าจากการตรวจสอบข้อมูลสถิติของหน่วยงานภายในที่เกี่ยวข้อง ท่าเรือกลังได้ก้าวขึ้นมาเป็นอันดับที่ 10 ของท่าเรือที่มีการขนส่งสินค้าพลุกพล่านที่สุดในโลกปี 2567 ซึ่งเป็นการขยับขึ้นอันดับที่สูงขึ้นในช่วง 3 ปีติดต่อกันระหว่างปี 2565 - 2567 แสดงให้เห็นถึงกิจกรรมทางการค้าที่โดดเด่นของมาเลเซีย

โครงการขยายท่าเรือกลังเพื่อส่งเสริมศักยภาพด้านเศรษฐกิจ



ภาพโครงการขยายท่าเรือกลัง Westports
ที่มา: สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์

ปัจจุบันความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ของท่าเรือกลังทั้งหมดอยู่ที่ 20 ล้าน TEUs ต่อปี ทั้งนี้ รัฐบาลมาเลเซียต้องการขยายท่าเรือกลังเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการทางการค้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะเป็นแรงขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจของประเทศเติบโต ในปี 2567 GDP ของมาเลเซียเติบโตร้อยละ 5.1 และรัฐบาลมาเลเซียมุ่งมั่นให้ GDP ของประเทศเติบโตอย่างต่อเนื่อง

โดยในปี 2568 มีคาดการณ์ว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 4.5 - 5.5 ซึ่งการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือนับเป็นหนึ่งในกิจกรรมการค้าที่สำคัญสำหรับเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลมาเลเซียจึงเล็งเห็นจำเป็นในการพัฒนาและยกระดับศักยภาพของท่าเรือกลัง

ทั้งนี้ พื้นที่ส่วนใหญ่ของ Northport และ Southport ได้รับการพัฒนาโดย Port Klang Authority (PKA)¹ ในขณะที่ การพัฒนา Westports เป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลกลางมาเลเซีย PKA และบริษัท Westports Holdings ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับสัมปทานในการพัฒนา Westport เป็นเวลา 30 ปี ระหว่างเดือนกันยายน 2537 - สิงหาคม 2567

โครงการขยายท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ Westports 2

ในเดือนกันยายน 2567 บริษัท Westports Holdings ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานฉบับใหม่กับรัฐบาลกลางมาเลเซียและ PKA โดยขยายระยะเวลาสัมปทานเป็น 58 ปี ตั้งแต่เดือนกันยายน 2567 - สิงหาคม 2625 ซึ่งครอบคลุมท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์หมายเลข 1 - 9 ที่มีอยู่เดิม รวมถึงท่าเทียบเรือใหม่ ๆ หมายเลข 10 - 17 โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในอีก 10 ปีข้างหน้า



ภาพพิธียกเสาเอกโครงการขยายท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ Westports 2 โดยมี Dato' Seri Anwar bin Ibrahim นายกรัฐมนตรีมาเลเซียเป็นประธาน

ที่มา: <https://www.westportsholdings.com/2024/11/08/westports-handled-a-container-volume-of-8-11-million-twenty-foot-equivalent-units-teus-in-the-9-month-of-2024/>

วันที่ 27 กันยายน 2567 บริษัท Westports Holdings ได้จัดพิธียกเสาเอกโครงการขยายท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ Westports 2 โดยมี Dato' Seri Anwar bin Ibrahim นายกรัฐมนตรีมาเลเซียเป็นประธาน และ YB Tuan Loke Siew Fook รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมาเลเซีย YB Senator Tengku Datuk Seri Utama Zafrul Tengku Abdul Aziz รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการลงทุน การค้า และอุตสาหกรรมมาเลเซีย Dato' Seri Haji Amirudin bin Shari มุขมนตรีรัฐสลังงอร์ และคณะผู้บริหารบริษัทฯ ร่วมด้วย ณ ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ Westports หมายเลข 9

¹ PKA: หน่วยงานภายใต้กำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมมาเลเซียที่ดูแลการบริหารและพัฒนาท่าเรือกลัง เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์และการค้าระหว่างประเทศ

โครงการขยายท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ Westports 2 มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของ Westports จาก 14 ล้าน TEUs ต่อปี เป็น 27 ล้าน TEUs ต่อปี เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด และการเติบโตของการค้าโลก โครงการฯ จะขยายพื้นที่ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์หมายเลข 10 - 17 โดยเน้นความยั่งยืนและการใช้เทคโนโลยีอัตโนมัติ ทั้งนี้ คาดว่าท่าเทียบเรือหมายเลข 10 จะเปิดให้บริการภายในปี 2571

ความสำคัญของท่าเรือคลังต่อเศรษฐกิจมาเลเซีย

ท่าเรือคลังมีส่วนสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของมาเลเซีย โดยทำหน้าที่เป็นตัวขับเคลื่อนการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ในปี 2567 ท่าเรือคลังรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 14.64 ล้าน TEUs คิดเป็นร้อยละ 73 ของปริมาณที่รองรับได้ (20 ล้าน TEUs) ถือเป็นจำนวนที่มีนัยสำคัญต่อปริมาณการค้าของมาเลเซีย หากโครงการขยายท่าเรือฯ เปิดให้บริการจะทำให้ท่าเรือคลังสามารถรองรับได้ถึง 33 ล้าน TEUs นั้นหมายความว่า เศรษฐกิจของมาเลเซียมีโอกาสเติบโตขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ในภูมิภาคอาเซียน ท่าเรือคลังเป็นท่าเรือที่พลุกพล่านที่สุดเป็นอันดับ 2 รองจากท่าเรือสิงคโปร์ ซึ่งมีปริมาณการขนส่ง 41.12 ล้าน TEUs โดยท่าเรือสิงคโปร์ถูกจัดอันดับให้เป็นท่าเรือที่พลุกพล่านอันดับ 2 ของโลก อย่างไรก็ดี กิจกรรมส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ของท่าเรือสิงคโปร์ คือ การขนถ่ายลำสินค้า (Transshipment) ในขณะที่ท่าเรือคลังสามารถรองรับทั้ง Transshipment และการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนร้อยละ 55:45 ด้วยความสามารถในการรองรับทั้ง Transshipment และการนำเข้าและส่งออก ทำให้ท่าเรือคลังสามารถกระจายความเสี่ยงจากผลกระทบด้านการค้าจากสถานการณ์ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ และโดดเด่นกว่าท่าเรือสิงคโปร์ที่จำเป็นต้องพึ่งพาการ Transshipment เป็นส่วนใหญ่

นอกจากนี้ การขนส่งผ่านท่าเรือคลังยังสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางราง ได้แก่ โครงการรถไฟ East Coast Rail Link (ECRL) ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมท่าเรือคลังทางฝั่งตะวันตก ผ่านรัฐปะหังซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือกวตัน ไปยังรัฐตรังกานูและรัฐกลันตันในบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกของมาเลเซีย และโครงการรถไฟ ASEAN Express ซึ่งจะออกเดินทางจาก Kontena Nasional Inland Clearance Depot รัฐสลังงอร์ของมาเลเซีย ผ่านประเทศไทย สปป. ลาว และสิ้นสุดที่นครฉงชิ่งของจีน รถไฟสองเส้นทางนี้จะช่วยให้การขนส่งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างภูมิภาคอาเซียนและจีนเป็นไปอย่างสะดวกยิ่งขึ้น

โอกาสสำหรับประเทศไทย

ที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ของท่าเรือคลัง ร่วมกับนโยบายที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง และการลงทุนในเทคโนโลยีขั้นสูง ทำให้ท่าเรือแห่งนี้กลายเป็นศูนย์กลางที่น่าดึงดูดมากขึ้นสำหรับบริษัทเดินเรือและเส้นทางการค้าทั่วโลก จึงนับเป็นโอกาสสำหรับประเทศไทยในการเสริมความแข็งแกร่งด้านการค้าระหว่างประเทศและโลจิสติกส์

● เพิ่มปริมาณการค้าระหว่างประเทศ

โครงการขยายท่าเรือฯ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าของท่าเรือคลังที่มากขึ้นจะช่วยเพิ่มมูลค่าการค้าในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายการค้าระหว่างไทย - มาเลเซีย ที่ 3 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2570

- **เชื่อมต่อในภูมิภาคอาเซียน**

การเชื่อมโยงเส้นทางการค้าระหว่างประเทศไทยและท่าเรือกลังจะช่วยสนับสนุนเป้าหมายของไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สำคัญในอาเซียน โดยการขนส่งไปยังท่าเรือสำคัญของไทย เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง รวมทั้งการเปลี่ยนถ่ายขนส่งสินค้าเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางบกและทางราง จะช่วยสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมทั่วภูมิภาค

- **ความร่วมมือด้านพาณิชย์นาวีและการลงทุน**

ประเทศไทยและมาเลเซียสามารถมีความร่วมมือด้านพาณิชย์นาวี ผ่านโครงการโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ การ Digitalisation ของขั้นตอนพิธีการศุลกากร การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเลของไทย เช่น ท่าเรือสงขลา ท่าเรือระนอง ท่าเรือกันตัง ทั้งในแง่สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรให้มีศักยภาพเพื่อเชื่อมโยงกับท่าเรือกลัง

* * * * *

แหล่งข้อมูลอ้างอิง:

<https://www.pka.gov.my/>

<https://www.westportsholdings.com/>

<https://theedgemalaysia.com/node/725301>

<https://theedgemalaysia.com/node/740130>

<https://www.bernama.com/en/news.php?id=2275119>

<https://www.nst.com.my/business/corporate/2024/08/1095129/port-klang-11th-busiest-port-out-top-100-worldwide>

<https://theedgemalaysia.com/node/680835>

<https://mysinchew.sinchew.com.my/news/20250124/mysinchew/6243695>

<https://www.lloydslist.com/one-hundred-container-ports-2023>

<https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/strong-growth-momentum-for-maritime-singapore>

<https://global.chinadaily.com.cn/a/202412/23/WS6768d42ba310f1265a1d4683.html>