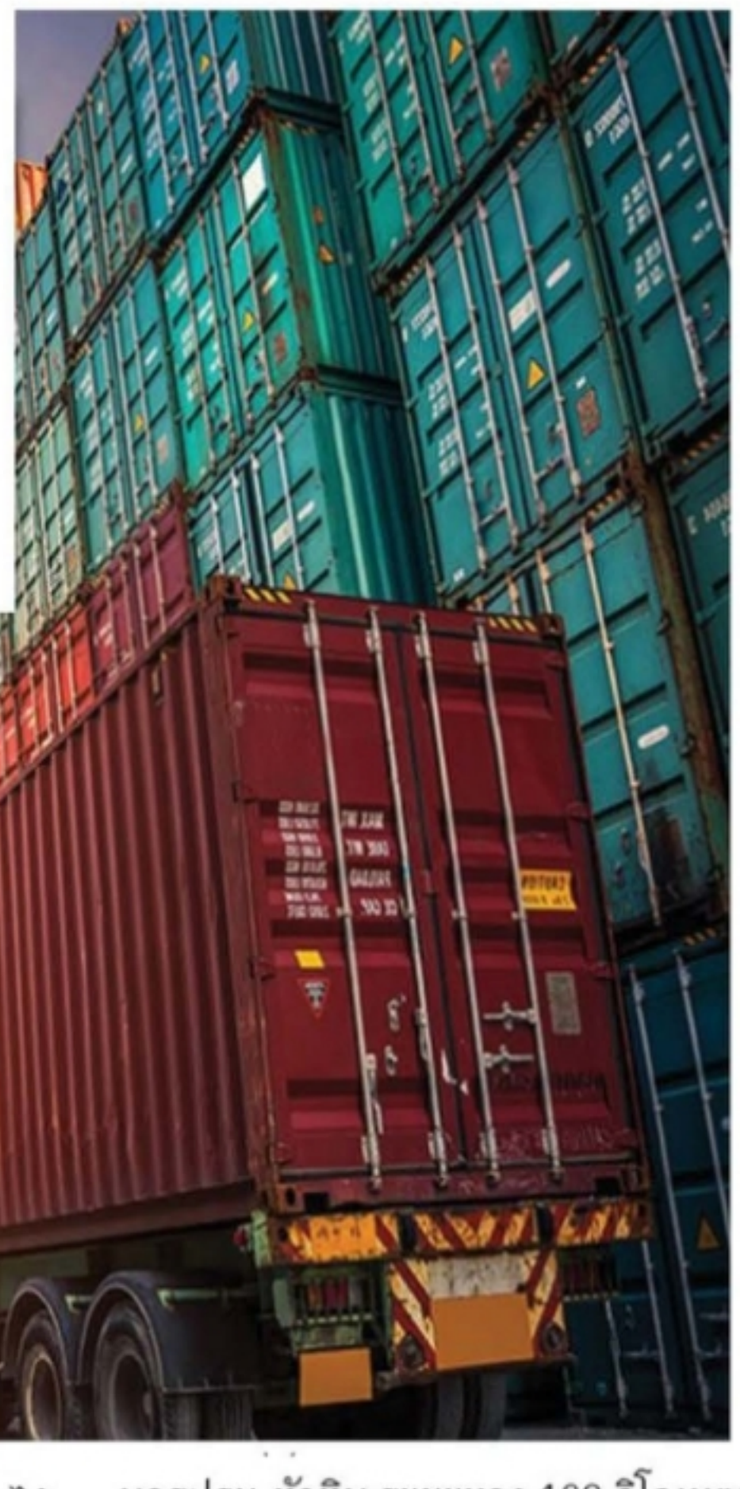
สยามธุรกิจ

Siam Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,160

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: เสาร์ 23 กุมภาพันธ์ - ศุกร์ 1 มีนาคม 2562
ปีที่: 25 **ฉบับที่:** 1729 **หน้า:** 1(ล่างขวา), 11
Col.Inch: 124.52 **Ad Value:** 144,443.20 **PRValue (x3):** 433,329.60 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: 'ท่าเรือบก'ดัน4จังหวัด ฮับขนส่งเบอร์1อาเซียน

'ท่าเรือบก'ดัน 4 จังหวัด ฮับขนส่งเบอร์1อาเซียน



จับตา "ท่าเรือบก" พลิก 4 จังหวัด ฉะเชิงเทรา-โคราช-ขอนแก่น-นครสวรรค์ สู่ศูนย์กลางการขนส่งแห่งภูมิภาคอาเซียน เชื่อมโครงการเส้นทางสายไหมของจีนที่โยงใยไปทั่วโลก เพิ่มศักยภาพส่งออกสินค้าไทย คาดเปิดประมูลก่อสร้างแห่งแรกปลายปีนี้ ลดต้นทุนขนสินค้ากว่า 2.5 แสนล้านบาทต่อปี

ท่าเรือบก (dry port) เป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. ต้องการพัฒนาเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรางของไทยและเพื่อนบ้าน ผ่านประตูการค้าหลักคือท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือบก หมายถึง ศูนย์กลางการขนส่งสินค้า ทำหน้าที่คล้ายกับท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) สินค้าส่วนใหญ่จะถูกบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ และใช้การขนส่งทางรางเป็นหลัก ปัจจุบันการขนส่งสินค้า ▶ หน้า11

'ท่าเรือบก'

ภายในประเทศมากกว่า 600 ล้านตันต่อปี เป็นการขนส่งโดยทางถนนเป็นหลักถึง 81% มีการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟเพียง 2% ส่งผลให้เกิดปัญหาจราจรแออัดและอุบัติเหตุบนท้องถนน นำมาสู่ยุทธศาสตร์การสร้างรถไฟทางคู่ และท่าเรือบกในเวลาต่อมา

รถไฟทางคู่จุดเริ่มต้นท่าเรือบก

รถไฟทางคู่เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 8 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.2558-2565 เพื่อวางรากฐานการลงทุนพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเข้าไว้ด้วยกัน โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟทางคู่ทั้งหมด 15 เส้นทาง แบ่งเป็นเฟส 1 (2558-2561) จำนวน 7 เส้นทาง ประกอบด้วย (1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ประจวบ คีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 165 กิโลเมตร วงเงิน 17,290.63 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2562 (2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร วงเงิน 26,007.20 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2563 (3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร วงเงิน 29,449.31 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2565 (4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร วงเงิน 24,722.28 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จในปี 2565 (5) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร วงเงิน 20,046.41 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2565 (6) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร วงเงิน 10,239.98 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2565 (7) โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร วงเงิน 85,345 ล้านบาท กำหนดสร้างเสร็จปี 2566

และโครงการรถไฟทางคู่ เฟส 2 อีก 8 เส้นทางที่จะดำเนินการในช่วงปี 2562-2565 คือ (8) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่บ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร วงเงิน 60,351.91 ล้านบาท (9) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่เด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร วงเงิน 59,992.44 ล้านบาท (10) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ปากน้ำโพ-

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

สยามธุรกิจ

Siam Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,160

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: เสาร์ 23 กุมภาพันธ์ - ศุกร์ 1 มีนาคม 2562
ปีที่: 25 **ฉบับที่:** 1729 **หน้า:** 1(ล่างขวา), 11
Col.Inch: 124.52 **Ad Value:** 144,443.20 **PRValue (x3):** 433,329.60 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: 'ท่าเรือบก'ดัน4จังหวัด ฮับขนส่งเบอร์1อาเซียน

เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร วงเงิน 56,066.25 ล้านบาท (11) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่สุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร วงเงิน 51,823.83 ล้านบาท (12) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่ชุมทางจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร วงเงิน 35,839.74 ล้านบาท (13) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่ขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร วงเงินประมาณ 26,000 ล้านบาท (14) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่ชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร วงเงิน 23,384.91 ล้านบาท(15) โครงการก่อสร้างรถไฟทางทางคู่หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร วงเงิน 7,941.80 ล้านบาท

โครงการรถไฟทางคู่ถือเป็นหัวใจของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศ โดยเมื่อดำเนินการก่อสร้างเสร็จตามแผนจะช่วยเพิ่มความเร็วของขบวนรถขนส่งสินค้าจาก 35-40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถไฟขบวนขนส่งผู้โดยสารเพิ่มความเร็วจาก 50-60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ช่วยลดปริมาณการใช้เชื้อเพลิงซึ่งเป็นปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงยังก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งทางรางที่มีต้นทุนต่อหน่วยถูกลงอีกด้วย จากปัจจุบันที่มีต้นทุนโลจิสติกส์เฉลี่ย 14% ของจีดีพี ให้ลดลงได้อีก 2% ภายในอนาคต นำมาสู่แนวคิดการผุด 'ท่าเรือบก' ในเวลาต่อมา

ผ่าโครงสร้างการขนส่งไทย

ที่ผ่านมาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า ต้องผ่านระบบการขนส่ง 7 ประเภทคือ 1.ท่าเรือ (Port) อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด 2.สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ให้บริการเหมือนกับท่าเรือแต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง ขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์เท่านั้น รวมถึงดำเนินพิธีการด้านศุลกากร 3.สถานีบรรจุ/ส่งมอบสินค้า (Container Freight Station : CFS) เน้นกิจกรรมการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ ให้บริการเหมือนกับท่าเรือแต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง กิจกรรมพื้นฐานคือการให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เก็บรักษาทำความสะอาดคอนเทนเนอร์เปล่า รวมถึงดำเนินพิธีการด้านศุลกากร 4.ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center : DC) ให้บริการขนส่ง รวบรวม จัดเก็บ เตรียมสินค้า และกระจายสินค้าไปยังผู้ค้าส่ง/ปลีกตามสถานที่ต่างๆ 5.สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) รวบรวมสินค้าจากแหล่งต่างๆ ในพื้นที่ข้างเคียงจัดส่งไปยังปลายทาง โดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ 6. คลังสินค้า (Warehouse) เก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่ง 7.ย่านกองเก็บคอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) เก็บคอนเทนเนอร์เปล่า เก็บคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้วเพื่อรอการตรวจสอบ

และที่เพิ่งศึกษาเสร็จเรียบร้อยเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2561 ที่ผ่านมาก็คือการก่อสร้าง ท่าเรือบก (Dry Port) ทำหน้าที่เสมือนท่าเรือทุกประการ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) ซึ่งจะว่าไปแล้วรูปแบบท่าเรือบกก็เหมือนกับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) เพียงแต่จุดที่ตั้งเน้นรับ-ส่งสินค้าผ่านรถไฟทางคู่เป็นหลัก เพราะฉะนั้นพื้นที่ตั้งท่าเรือบกจึงต้องอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟทางคู่วิ่งผ่าน

จากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือ สนข. พบว่ามี 4 แห่งที่เหมาะสมต่อการสร้างท่าเรือบกคือ จุดที่ 1 จังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากมีความพร้อมและอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี จุดที่ 2 จังหวัดนครราชสีมา จุดที่ 3 จังหวัดขอนแก่น ทั้ง 2 จุดมีอุตสาหกรรมและสินค้าเข้า-ออกจำนวนมาก โดยจะดำเนินการในระยะถัดจากจังหวัดฉะเชิงเทรา จุดที่ 4 จังหวัดนครสวรรค์ จุดเด่นของทั้ง 4 จังหวัดคือมีรถไฟทางคู่ผ่านสามารถขนสินค้าขึ้นรถไฟวิ่งตรงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังได้เลย

จิ้ม 4 จังหวัดผุด 'ท่าเรือบก'

ก่อนหน้านี้ สนข.ได้เผยผลศึกษาแผนแม่บทท่าเรือบก 4 จังหวัด วงเงินลงทุนรวม 1 หมื่นล้านบาท โดยได้นำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค จากผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ที่มีความเหมาะสมจะพัฒนาท่าเรือบกมี 4 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา, นครราชสีมา, ขอนแก่น และ นครสวรรค์ ที่มีความเหมาะสมเป็นท่าเรือบก อยู่ในจุดผ่านของรถไฟทางคู่ ซึ่งจะเป็นพาหนะหลักที่ใช้ในการขนส่ง

สำหรับพื้นที่ที่จะใช้ดำเนินการทำท่าเรือบก ต้องอยู่ในแนวรถไฟทางคู่ เพื่อความสะดวกในการขนส่ง ซึ่งตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือบกทั้ง 4 จังหวัด ประกอบด้วย 1.ต.หนองตีนนก อ.บ้านโพธิ์ จ.ฉะเชิงเทรา ไปยังท่าเรือแหลมฉบังระยะทาง 70 กม. 2. ต.กุดจิก อ.สูงเนิน จ.นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 320 กม. 3. ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 550 กม. และ 4. ต.เขาทอง อ.พยุหะคีรี จ.นครสวรรค์-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 370 กม. โดยมีเส้นทางรถไฟทางคู่วิ่งผ่าน ได้แก่ สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย, สายมาบกะเบา-จิระ, สายจิระ-ขอนแก่น และสายลพบุรี-ปากน้ำโพ แต่ละแห่งจะใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 1,000-1,800 ไร่ ใช้เงินลงทุนขั้นต่ำ 1,000 ล้านบาท (ขึ้นอยู่กับราคาที่ดินของแต่ละพื้นที่) เป็นโครงการที่จะเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนรูปแบบ PPP net cost (การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน) ระยะเวลา 30 ปี โดยภาครัฐคือการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นผู้จัดหาที่ดิน ส่วนเอกชนจะลงทุนพัฒนาโครงการ

นำร่องแห่งแรกเมืองแปดริ้ว

สำหรับการจัดอันดับการสร้างท่าเรือบก สนข.จะเริ่มที่ จ.ฉะเชิงเทราก่อน เพราะมีความพร้อมด้านรถไฟทางคู่ ซึ่ง สนข. ได้มีการศึกษากรอบแนวคิดการพัฒนาทางคู่ระยะเร่งด่วนคือ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (ระยะทาง 125 กม.) เพื่อช่วยแก้ปัญหาจราจรในไอซีดีลาดกระบัง (ICD-Inland Container Depot) และอยู่ในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) เปิดให้บริการในปี 66 หลังจากนั้นจะก่อสร้างที่นครราชสีมาและขอนแก่นต่อไปโดยคาดว่าจะแล้วเสร็จ

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com

สยามธุรกิจ

Siam Turakij
Circulation: 120,000
Ad Rate: 1,160

Section: First Section/หน้าแรก
วันที่: เสาร์ 23 กุมภาพันธ์ - ศุกร์ 1 มีนาคม 2562
ปีที่: 25 **ฉบับที่:** 1729 **หน้า:** 1(ล่างขวา), 11
Col.Inch: 124.52 **Ad Value:** 144,443.20 **PRValue (x3):** 433,329.60 **คลิป:** สี่สี
หัวข้อข่าว: 'ท่าเรือบก'ดัน4จังหวัด ฮับขนส่งเบอร์1อาเซียน

เปิดให้บริการปี 67 ส่วนนครสวรรค์คาดเปิดให้บริการปี 70 สอดรับกับการเปิดใช้รถไฟทางคู่ในอนาคต

เปิดประมูลท่าเรือบกแห่งแรกปลายปีนี้

ภายหลังจากนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบกเรียบร้อย สนข.จะนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงให้เป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ก่อนเสนอผลการศึกษาให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา จากนั้นเสนอคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ที่มีนายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์ รองนายกรัฐมนตรีเป็นประธานพิจารณาเห็นชอบ เพื่อมอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการ คาดว่าน่าจะเป็นการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เพื่อเปิดให้เอกชนร่วมลงทุนกับภาครัฐ (PPP) โดยท่าเรือบกฉะเชิงเทราจะเปิดประมูลได้ในปลายปีนี้ และเริ่มดำเนินการก่อสร้างปี 63-64 และเปิดให้บริการได้ภายในปี 66

เพิ่มประสิทธิภาพขนสินค้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

ปัจจุบันปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าออกไอซีดีลาดกระบังประมาณ 1.3 ล้านทีอียูต่อปี จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้ระบบขนส่งทางราง แต่ปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทางรางจากไอซีดีลาดกระบังไปท่าเรือแหลมฉบังแค่ 5% เท่านั้น หากมีการก่อสร้างรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ และมีท่าเรือบกในฉะเชิงเทราจะช่วยให้การขนส่งสินค้าทางรางไปยังแหลมฉบังเพิ่มเป็น 30% สอดรับกับการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ที่จะแล้วเสร็จในปี 67-68

ลดต้นทุนขนส่ง 2.5 แสนล้าน

ตามเงื่อนเวลาที่ตั้งไว้ ท่าเรือบกแห่งแรกในจังหวัดฉะเชิงเทราจะเปิดประมูลปลายปี 2562 เริ่มก่อสร้างในปี 2563 พร้อมเปิดบริการในปี 2566 ส่วนที่โคราชและขอนแก่นจะดำเนินการเป็นอันดับต่อไป คาดว่าจะเปิดบริการประมาณปี 2567 จากนั้นจึงเป็นนครสวรรค์คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ประมาณปี 2570 เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง จากปัจจุบันที่มีสัดส่วนประมาณ 5% เป็น 30% ลดระยะเวลาจากเดิม 24 ชั่วโมงเหลือไม่เกิน 8 ชั่วโมง ประหยัดเงินจากค่าขนส่งให้กับประเทศได้ประมาณ 250,000 ล้านบาทต่อปี

เชื่อมสู่เส้นทางสายไหม

โครงการท่าเรือบกจะผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งหรือศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค หรือกลุ่มประเทศ CLMV และเชื่อมต่อกับโครงการวันเบลต์ วันโรด (One Belt One Road :OBOR) ซึ่งเป็นเส้นทางการค้าหรือเส้นทางสายไหมของจีนที่โยงใยไปทั่วโลก

iQNewsClip www.iqnewsclip.com
บริษัท อินโฟเควสท์ จำกัด | 888/178 อาคารมหาทุนพลาซ่า ชั้น 17 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
02-253-5000, 02-651-4700 02-253-5001, 02-651-4701 help@iqnewsclip.com