



ฉัฐพล มีเศรษฐี



วิเชียร จันทรโณทัย

ทั้งนี้ บริษัทยีนดีที่จะลงสำรวจพื้นที่ ซึ่งบริษัท โอเชียน เน็ตเวิร์ค เป็นสายเดินเรือเดียวที่เข้ามาพูดคุยในครั้งนี้นี้ เพราะคิดว่า โครงการกำลังจะเปิดใหม่และหากเราเข้าร่วมจะเป็นเหมือนการเปิดสายตาเราสู่โลกภายนอกที่อื่นทำอะไรบ้าง ซึ่งตรงนี้จะเกิดทุกประโยชน์ทุกที่ อะไรที่มีสินค้า เรลลงไปแล้วได้สินค้า เราทำหมด

นายฉัฐพล กล่าวอีกว่า บริษัทสายเดินเรือ โอเชียน เน็ตเวิร์ค เอ็กซ์เพรส เกิดจาก 3 บริษัทที่ควมรวมกันคือ กลุ่มสายการเดินเรือ Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), Mitsui O.S.K. Lines (MOL) และ Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติญี่ปุ่นทั้งหมด เป็นการรวมตัวกันเพื่อทำธุรกิจให้ใหญ่ขึ้น และต้องการเป็นเบอร์ 1 ของโลก ซึ่งปัจจุบันสายเรืออันดับ 1 จะเป็นสายเรือ Maersk Line แต่เรามั่นใจว่าเราจะเดินไปในทิศทางที่บริษัทแม่ตั้งเป้าหมายไว้

ปีที่ผ่านมาบริษัทตั้งเป้าหมายไว้ที่ 1.2 ล้านที่อยู่ที่ สามารถทำได้เกินเป้าที่ตั้งไว้ ส่วนนี้ที่ตั้งไว้ที่ 1.5 ล้านที่อยู่ที่ แต่ด้วยหลายปัจจัย ทั้งด้านเศรษฐกิจ หรือการส่งออกที่มีผลกระทบต่อค่าเงินบาท และสงครามการค้าตลาด เลยอาจยังทำได้ไม่ถึงเป้า ดังนั้นจึงต้องมาคิดกลยุทธ์ใหม่ในการทำงานว่า จะทำอย่างไรเพื่อให้บริษัทก้าวไปถึงจุดเป้าหมายที่กำหนดได้" นายฉัฐพล กล่าว

นายหัสติน สุวรรณพงศ์เขต ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา กล่าวว่า โคราชมีปริมาณการส่งออกคิดเป็น 35% ของภาคอีสาน จุดที่ทำเรือบกที่ สนข.คือพื้นที่ ต.กุดจิก อ.สูงเนิน จะเป็นจุดที่ไม่ต้องสร้างถนนใหม่ ไม่ต้องสร้างรางรถไฟใหม่ และเป็นจุดที่มีความสะดวกเพราะอยู่ภายใต้ผู้ประกอบการในกลุ่ม เขตอุตสาหกรรมนวนคร และพื้นที่ทั้งหมดอยู่ในโซนเขตสีม่วง คือเป็นเขตอุตสาหกรรมตามผังเมือง

ส่วนสินค้าที่ใช้การขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก คือ สินค้าเกษตร เช่น มันสำปะหลัง ซึ่งกำลังการผลิตของทั้งประเทศอยู่ที่โคราชถึง 30% คือ มีพื้นที่ปลูกมากที่สุดในประเทศ จำนวน 1.4 ล้านไร่ และข้าว มีพื้นที่เพาะปลูกตั้งแต่ 3 ล้านไร่ขึ้นไป มีไม่กี่จังหวัด เช่น อุบลราชธานี 3.9 ล้านไร่ นครราชสีมา 3.4 ล้านไร่ รองลงมาคือ สุรินทร์

และ ศรีสะเกษ ซึ่งพื้นที่การส่งออกข้าวทั้งหมดในโซนอีสานตอนล่าง ต้องมาใช้ท่าเรือบกที่โคราชในการทำการธุรกรรมด้านการส่งออกทั้งหมด โดยโคราชจะเป็นจุดอู่แม่เหล็กที่มีการสแกนสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์

ด้าน นายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา กล่าวว่า วันนี้น่าจะจากทั้งภาคการศึกษา ภาคเอกชน และภาครัฐ เข้ามาศึกษาดูงานที่ ICD ลาดกระบัง ซึ่งเป็น ICD ที่ดำเนินการประสบผลสำเร็จมาแล้วกว่า 24 ปี ซึ่งจะเป็นแบบอย่างที่เราจะนำไปปรับใช้ในโครงการจัดสร้าง Dry Port หรือ ท่าเรือบก ที่ จ.นครราชสีมา

สำหรับการดำเนินการท่าเรือบก จ.นครราชสีมา ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อกำหนดขอบเขตและรายละเอียดของโครงการ หรือ TOR (Term of Reference) เพื่อให้ผู้ที่สนใจมาร่วมลงทุนกับทางจังหวัด ซึ่งจะต้องทางงบประมาณมาจ้างบริษัทที่ปรึกษาภาคีศึกษาจัดทำ TOR ให้เรา เมื่อ TOR เสร็จ ต้องเสนอ กระทรวงมหาดไทย และ กระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบ และจะใช้ TOR นี้ในการหาผู้ร่วมทุน ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

จากการพูดคุยกับบริษัทผู้ประกอบการที่ ICD ลาดกระบัง ทั้ง 6 บริษัท และได้พบกับสายเดินเรือนั้นถือว่าเป็นโอกาสอันดี ทั้งนี้ทางผู้ประกอบการได้ให้คำแนะนำที่สำคัญหลายๆ เรื่อง โดยเรื่องสำคัญหลัก คือ สินค้าที่จะมาใช้ที่ท่าเรือบกผ่านตู้คอนเทนเนอร์ โดยใช้ระบบทางราง หรือระบบขนส่งทางรถยนต์ แต่หลักสำคัญต้องดูว่าอะไรต้นทุนถูกที่สุด หากเราสามารถขนตู้คอนเทนเนอร์ไปท่าเรือโดยทางรถไฟ ถูกกว่ารถยนต์ ผู้ประกอบการเลือกรถไฟแน่นอน แต่สิ่งที่ผู้ประกอบการให้คำแนะนำมาคือ ตู้คอนเทนเนอร์เข้าควรมีจำนวนมาก ฉะนั้นหากเราสามารถรวบรวมตู้คอนเทนเนอร์ส่งสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งขาไป จ.นครราชสีมาและขากลับจาก จ.นครราชสีมา ยังมาท่าเรือได้อย่างสมดุล จะทำให้ค่าใช้จ่ายตรงนี้ถูกลง

จากเดิมแล้วข้อศึกษาของ จ.นครราชสีมา ตั้งสมมติฐานว่าตู้คอนเทนเนอร์ทุกอย่างจะเป็นตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากบริษัท และขึ้นทางรถไฟเพื่อไปบรรจุสินค้าที่ท่าเรือ

บกโคราช และคิดค่าใช้จ่ายเมื่อบรรจุแล้วส่งมาที่ท่าเรือ แต่วันนี้ผู้ประกอบการให้คำแนะนำ เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ ควรมีการประสานกับบริษัทที่นำเข้าไปใส่ตู้คอนเทนเนอร์ที่เราจะนำไปรับสินค้าที่โคราช ซึ่งจะทำให้มีรายได้สองทาง ทำให้การจัดทำท่าเรือบกมีรายได้เพิ่มอีกส่วนหนึ่ง

"วันนี้เราได้มีโอกาสเข้ามาเยี่ยมชมระบบการทำงานของบริษัท NYK เห็นระบบของการรับสินค้า รับตู้คอนเทนเนอร์ ระบบการจัดเก็บ หรือระบบการปล่อยสินค้า ซึ่งคิดว่าจะเป็นประโยชน์ที่เราจะนำไปใช้ในการวางแผนสำหรับการหาผู้ร่วมทุน ท่าเรือบกที่โคราชต่อไป"

นายวิเชียร กล่าวอีกว่า เนื่องจากเอกชนเป็นระบบธุรกิจและต้องมีการแข่งขันอยู่แล้ว ฉะนั้นหาก จ.นครราชสีมา มีท่าเรือบกเกิดขึ้น และมีเอกชนรายใดรายหนึ่งไปเขาเห็นว่าสามารถทำกำไรได้ คิดว่ารายอื่นๆ ก็จะตามกันไป เพราะเป็นธุรกิจที่เขาจะแข่งขันกันอยู่แล้ว ซึ่งภาคเอกชนอาจต้องการตัวเลขที่ชัดเจน เมื่อมีการทำ TOR แล้วเสร็จ เราจะนำ TOR นี้มาเสนอ เพื่อให้ผู้ประกอบการเหล่านี้สนใจร่วมกับเรา ซึ่งนอกจากการทาบถามเอกชนภายนอกแล้ว ทางจังหวัดฯ ยังได้เชิญชวนกลุ่มทุนท้องถิ่น เช่น บริษัท P.C.S. จำกัด (มหาชน) ที่ปัจจุบันมีโรงงานตั้งอยู่ในพื้นที่ ต.โคกกรวด อ.เมืองนครราชสีมา ด้วย

สำหรับการจัดทำ TOR ขณะนี้ร้องขอประมาณจากกระทรวงคมนาคม หากได้ในงบประมาณปี 2563 จะใช้เวลาศึกษาประมาณ 1 ปี เพราะฉะนั้นช่วงสิ้นปี 2563 จะต้องนำ TOR ส่งกระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทยให้ความเห็นชอบ ใช้เวลาประมาณครึ่งปี และเมื่อมีมติเห็นชอบแล้วถึงจะประกาศหาผู้ร่วมทุนซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 2 ปี จึงจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ โดยสอดคล้องกับแผนดำเนินการรถไฟความเร็วสูง ทางการศึกษาวิจัยเห็นว่า เราควรจะทำท่าเรือบกที่ จ.นครราชสีมาในปี 2568 โดยคาดการณ์ว่าในปี 2565 จะเริ่มลงมือก่อสร้าง

ส่วนงบประมาณศึกษาจัดทำ TOR ที่ขอไปประมาณ 38 ล้านบาท ต้องเร่งรัดให้ได้ในปี 2563 หากช้ากว่านี้จะทำให้ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้

อนึ่ง จากการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก จ.นครราชสีมา จะเป็นศูนย์ท่าเรือบกขนาดกลาง มีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 200,000 ตู้ต่อปีขึ้นไป บนเนื้อที่ 1,800 ไร่ โดยมีค่าดำเนินการดังนี้ ค่าชดเชยที่ดิน/สิ่งปลูกสร้าง 3,140 ล้านบาท, ค่าปรับสภาพดิน 740 ล้านบาท, ค่าออกแบบรายละเอียด 70 ล้านบาท, ค่าก่อสร้าง 2,160 ล้านบาท, ค่าอุปกรณ์ 800 ล้านบาท, ค่าใช้จ่ายตามมาตรการสิ่งแวดล้อม 20 ล้านบาท และค่าควบคุม งานก่อสร้าง 70 ล้านบาท รวม 7,000 ล้านบาท (ต้นทุนราคาปี 2561) ค่าดำเนินการและบำรุงรักษาต่อปี 62 ล้านบาท โดยมีเวลาออกแบบก่อสร้างและติดตั้งระบบ ตั้งแต่ปี 2565-2567 ก่อนจะเปิดใช้ได้จริงปี 2568.