

สนข.คิกออฟแผนโลจิสติกส์

เชื่อมอีอีซีสู่ประตูการค้าภาคใต้ขึ้นTODชลบุรีเมืองต้นแบบ

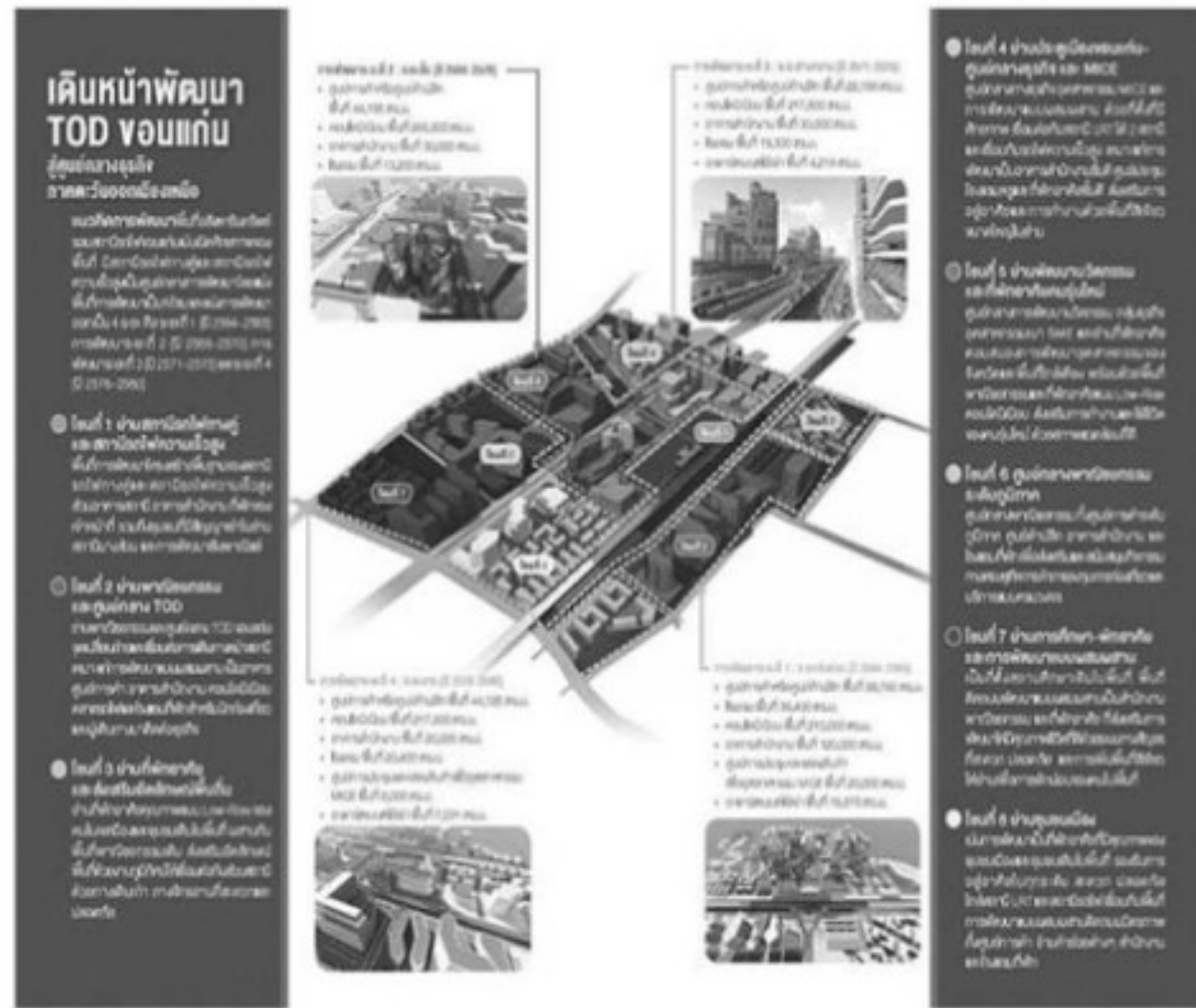


นโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรืออีอีซี เป็นแผนยุทธศาสตร์ ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว จากผลการพัฒนาดังกล่าว ก่อให้เกิดปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนหนึ่งจะเป็นการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกจากพื้นที่อีอีซีไปยังพื้นที่อื่นๆ ของประเทศ รวมทั้งระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และประเทศที่อยู่ทางด้าน

มหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในกลุ่ม BIMSTEC กลุ่มตะวันออกกลาง และยุโรป

และด้วยประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน ดังนั้น ประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพ สามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน จึงเป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน

ทั้งนี้ มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2561 ได้เห็นชอบกรอบแนวคิดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช โดยให้เร่งผลักดันแผนงานเบื้องต้น ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง โครงการระบบรถไฟทางคู่ และโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อพลิกโฉมการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ รวมถึงยังได้รับทราบผลการประชุมระหว่างนายกรัฐมนตรีกับผู้ว่าราชการจังหวัด ผู้แทนภาคเอกชน ผู้บริหารท้องถิ่น และผู้แทนเกษตรกร เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ที่ให้เร่งรัดดำเนินการออกแบบและก่อสร้างระบบโลจิสติกส์จาก



สถานีรถไฟจังหวัดชุมพร เพื่อเชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึกจังหวัดระนอง

โลจิสติกส์ประตูการค้าจากอีอีซีสู่ภาคใต้

ดังนั้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้เห็นความจำเป็นเร่งด่วนและประสิทธิภาพของการลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนต่อการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่อีอีซี กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ที่สามารถตอบสนองการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าเพื่อส่งต่อสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต

อย่างไรก็ตาม นอกจากแผนการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมต่อการค้าระหว่างอีอีซีและภาคใต้แล้ว สิ่งที่รัฐบาลกำลังเร่งดำเนินการนั้น คือเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะทางด้านการจราจร ที่จะมีการพัฒนารถไฟฟ้าในเขตเมืองใหญ่ การพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง และเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองที่จะเกิดขึ้นโดยรวมสถานีรถไฟต่างๆ นั้น ทำให้ สนข.ต้องจัดทำแผนแม่บทโครงการพัฒนาเมือง กับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development หรือ TOD)

177 สถานีพร้อมพัฒนา TOD

นายปัญญา ภูพานิช รองผู้อำนวยการ สนข. เปิดเผยว่า ที่ผ่านมา รัฐบาลได้เดินหน้านำลงทุนพัฒนาระบบรางให้เป็นระบบหลักด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่งสินค้า รวมทั้งลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีแผนการใช้งบประมาณ 2.7 ล้านล้านบาท ในระยะ 20 ปี เน้นให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเต็มศักยภาพและเกิดความคุ้มค่าสูงสุด

ซึ่ง สนข.ได้นำแนวความคิดการพัฒนา TOD มาดำเนินการควบคู่กับการพัฒนาระบบราง เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า จากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรางมากยิ่งขึ้น โดยดำเนินการจัดทำ “แผนแม่บทการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง TOD” ขึ้น เพื่อให้เกิดการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ผลจากการสำรวจและศึกษาพื้นที่ที่มีศักยภาพสามารถนำมาพัฒนาเป็น TOD ได้จำนวน 177 สถานีในภูมิภาคต่างๆ ทั่วประเทศ ซึ่งสามารถแบ่งประเภทและ

ขนาด TOD เป็น 5 ประเภท ได้แก่

1. ศูนย์ภูมิภาค เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางเมืองหลักของแต่ละภูมิภาค ซึ่งเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายคมนาคมขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ที่สุด จำนวน 6 แห่ง
2. ศูนย์กลางเมือง เป็นสถานีที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของจังหวัด ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางระดับจังหวัด ขนาดพื้นที่ของการพัฒนาขึ้นอยู่กับขนาดของเศรษฐกิจของจังหวัดนั้นๆ จำนวน 49 แห่ง
3. ศูนย์เมืองใหม่ เป็นการพัฒนา TOD บริเวณโดยรอบสถานีที่เกิดขึ้นใหม่ตามสายทางรถไฟที่มีการก่อสร้างเพิ่มเติม ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนาเป็นเมืองจำนวน 20 แห่ง
4. ศูนย์ชุมชน เป็นการพัฒนา TOD บริเวณโดยรอบสถานีที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายศูนย์กลางชุมชนระดับอำเภอเป็นส่วนใหญ่ มีทั้งพื้นที่ที่มีชุมชน และพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนามากนัก มีขนาดเล็ก การพัฒนาไม่ซับซ้อน จำนวน 84 แห่ง
5. ศูนย์แบบพิเศษ เป็นสถานีที่เป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในบริเวณที่มีโครงการพัฒนาพื้นที่พิเศษ จำนวน 18 แห่ง แบ่งเป็น 4 ประเภทย่อย ได้แก่ เมืองชายแดน เมืองการบิน เมืองท่องเที่ยว และเมืองการศึกษา เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จาก 177 สถานี ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ ได้มีการคัดเลือกเมืองต้นแบบในการพัฒนา TOD 3 เมือง ได้แก่ สถานีรถไฟขอนแก่น สถานีรถไฟพัทธยา และสถานีรถไฟอยุธยา โดยสถานีรถไฟขอนแก่น จัดอยู่ในประเภท TOD ศูนย์ภูมิภาค ของกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ สถานีรถไฟอยุธยา จัดอยู่ในประเภท TOD ศูนย์กลางเมือง จากกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ และสถานีรถไฟพัทธยา จัดอยู่ในประเภท TOD ศูนย์ภูมิภาค จากกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

TOD ชลบุรีเมืองต้นแบบรองรับอีอีซี

นายเรวัตศักดิ์ ทองสม ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กล่าวว่า

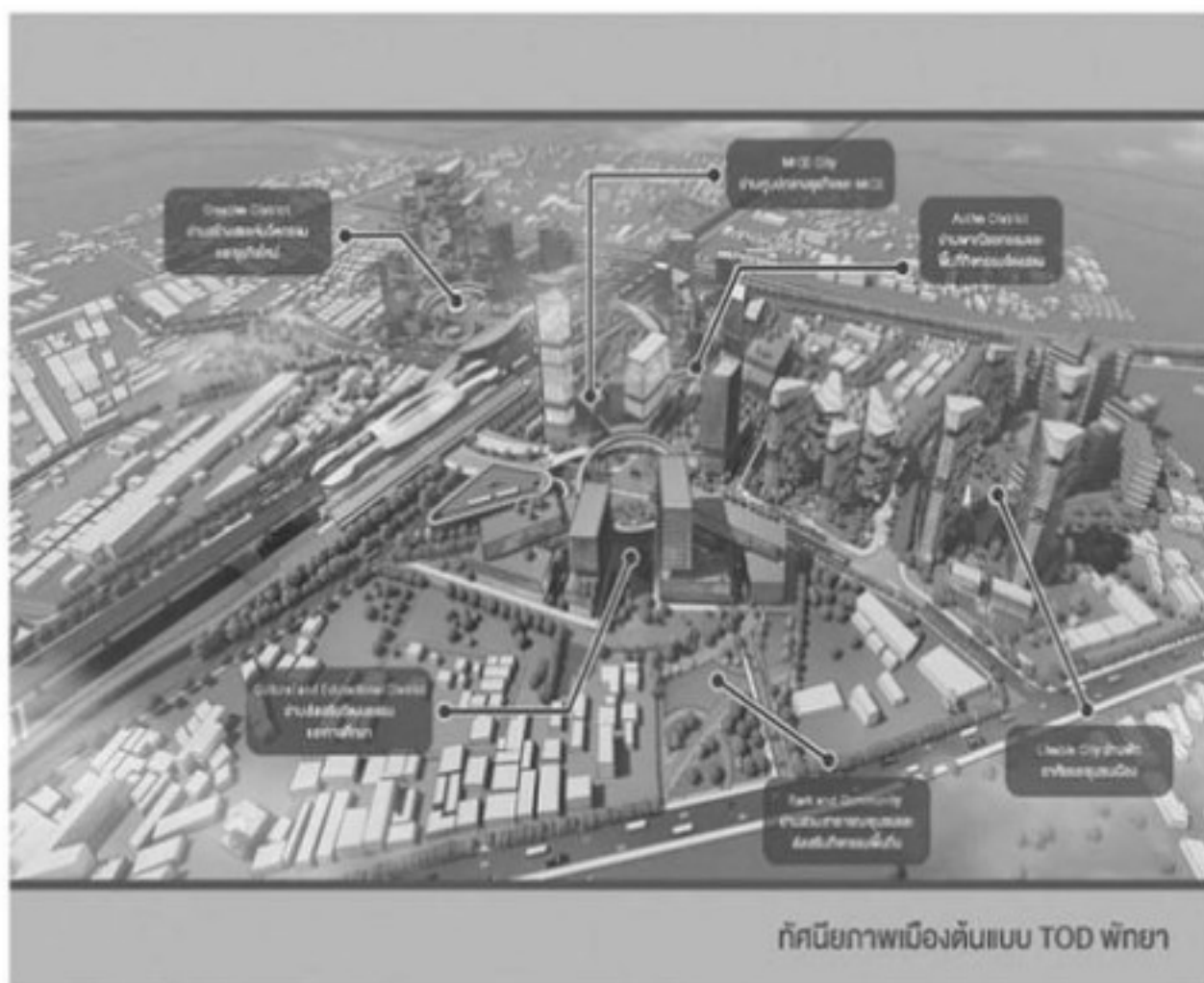


การลงทุนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพตอบสนองต่อการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ อีกทั้งยังเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่อีอีซี กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ที่สามารถตอบสนองการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าเพื่อส่งต่อสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC หรือตะวันออกกลาง ยุโรป ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิต



สมานฉันท์ เมืองแห่งสภาพแวดล้อมที่รื่นรมย์สำหรับทุกคน” ขับเคลื่อนด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูง เชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมขนส่งทันสมัย ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และเสริมศักยภาพด้วยโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้ในอนาคตสามารถเดินทางแบบไร้รอยต่อ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน เมืองนวัตกรรม เนื่องจากที่ตั้งของพื้นที่อีอีซี) ซึ่งเป็นทำเลที่ดีที่สุดในการลงทุนของภูมิภาคอาเซียน และยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก จึงเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นเมืองแห่งอุตสาหกรรม MICE และเป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมน่าอยู่ยั่งยืน แวดล้อมด้วยสวนสาธารณะสีเขียว และพื้นที่โล่งเหมาะสำหรับการใช้ชีวิตคุณภาพ

อย่างไรก็ตาม ในอนาคตแผนแม่บท TOD นี้เป็นฟันเฟืองสำคัญในการพัฒนาเมืองรูปแบบใหม่ ที่มีการวางผังเมืองอย่างเป็นระบบ ยกระดับการเดินทางและการขนส่งด้วยรูปแบบทางรางให้มีประสิทธิภาพ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมทั้งส่งเสริมคุณภาพชีวิตและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน



ทัศนียภาพเมืองต้นแบบ TOD พัทยา

จังหวัดชลบุรีเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่มีศักยภาพในการพัฒนา TOD โดยเฉพาะสถานีรถไฟพัทยามีความพร้อมเป็น “ประตูสู่พัทยา หนองปรือสมานฉันท์ เมืองแห่งสภาพแวดล้อมที่รื่นรมย์สำหรับทุกคน” สอดคล้องกับนโยบายยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนา ทั้งในระดับชาติ ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด ส่งผลให้จังหวัดชลบุรีเป็น 1 ใน 3 เมืองที่ได้รับคัดเลือกเป็นเมืองต้นแบบการพัฒนา TOD และสถานีรถไฟพัทยาก็ได้รับคัดเลือกเป็นตัวแทน TOD ศูนย์ภูมิภาค จากกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ด้วยบทบาทความสำคัญของสถานีรถไฟความเร็วสูง สถานีกลางเมืองหลักระดับภูมิภาค และพื้นที่ในรัศมี 500 เมตรโดยรอบสถานีอยู่ในการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทส่งเสริมการพัฒนาเมือง

ทั้งนี้ หากไม่มีการพัฒนา TOD จะก่อให้เกิดปัญหาการขยายตัวของเมืองอย่างกระจัดกระจาย (Urban Sprawl) เนื่องจากขาดการวางแผนพัฒนาเมืองที่ดี การใช้ประโยชน์พื้นที่ไม่เต็มประสิทธิภาพ แต่หากมีการพัฒนาพื้นที่ตามหลักการ TOD จะทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มศักยภาพ มีประสิทธิภาพ และมีความหลากหลาย มีระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ชุมชนเดิมและชุมชนใหม่ มีโครงข่ายพื้นที่สีเขียว และการเดินทางภายในเมือง

และยังเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่โดยรอบสถานี TOD พัทยาวิสัยทัศน์การพัฒนา TOD ชลบุรี คือ “ประตูสู่พัทยา หนองปรือ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
Office of Transport and Traffic Policy and Planning

“โครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระยอง”

LOGISTICS EEC SEC RANGONG

สนับสนุนโดย:

- บริษัท บุนนาค ทรัสต์ จำกัด
- บริษัท ฟูจิฟิมล์ จำกัด
- บริษัท สยาม นวัตกรรม จำกัด
- ท่าอากาศยานนานาชาติ