

การศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล การพัฒนาการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก

การศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก เป็นการศึกษาเพื่อให้ทราบถึงความเกี่ยวข้อง สอดคล้องของการพัฒนาการบริหารจัดการและการกระจายสินค้า (Logistics Hub) ในจังหวัดพิษณุโลก กับนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน โครงการต่างๆ และข้อกฎหมายต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการจัดเก็บสินค้า รวมถึงแนวคิด วิธีการพัฒนาและรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ภายในศูนย์โลจิสติกส์เพื่อนำ ข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบการศึกษา กำหนดรูปแบบ ประเภท และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา การบริหารจัดการและการกระจายสินค้า (Logistics Hub) ในจังหวัดพิษณุโลก ต่อไป โดยหัวข้อในการศึกษาประกอบด้วย

- 2.1 การศึกษาทบทวนนโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง
- 2.2 การศึกษาทบทวน กฎระเบียบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ในอาเซียนและอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง และกฎระเบียบของไทย
- 2.3 การศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการพัฒนาเมืองพิษณุโลก
- 2.4 การศึกษาแนวคิดวิธีการพัฒนาและรูปแบบกิจกรรมในศูนย์โลจิสติกส์ และการศึกษา การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในต่างประเทศ

2.1 การศึกษาทบทวนนโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูล เกี่ยวกับนโยบายและแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริหารจัดการและกระจายสินค้า (Logistics Hub) จังหวัดพิษณุโลก ประกอบด้วย แผนการพัฒนาภายใต้กรอบอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี เจ้าพระยา แม่โขง ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนปี ค.ศ. 2016-2025 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร พ.ศ. 2556-2559 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2559-2564 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2559-2564 ยุทธศาสตร์จังหวัดพิษณุโลกและยุทธศาสตร์

จังหวัดใกล้เคียง จุดยืนทางยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด แผนพัฒนาสถานีขนส่งภูมิภาค แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาพิษณุโลกเป็นสี่แยกอินโดจีน และยุทธศาสตร์การพัฒนาพิษณุโลก 2020 เขตเศรษฐกิจสี่แยกอินโดจีน สามารถสรุปประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าของจังหวัดพิษณุโลก ได้ดังนี้

- จากการพิจารณาแผนการพัฒนาภายใต้กรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และแผนการพัฒนาภายใต้ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน พบว่าโอกาสในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศเกิดจากการผลักดันความตกลงการขนส่งข้ามแดนภายใต้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) และแผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียนให้มีผลใช้บังคับอย่างสมบูรณ์ และเป็นรูปธรรมส่งผลให้รถบรรทุกระหว่างประเทศสมาชิกภายใต้กรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน สามารถเดินทางข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศได้ภายใต้เงื่อนไขและเส้นทางที่กำหนด ซึ่งจะส่งผลให้จังหวัดพิษณุโลกเป็นหนึ่งในจังหวัดที่อยู่บนเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศได้ สามารถอาศัยความได้เปรียบด้านจุดยุทธศาสตร์ที่ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) สามารถจัดตั้งเป็นศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศในภูมิภาคแม่น้ำโขงอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในท้องถิ่นให้สามารถแข่งขันได้และตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ในปัจจุบันคือการดำเนินการผลักดันให้ประเทศภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) มีการเจรจาในรายละเอียดและผลักดันความตกลงดังกล่าวให้มีผลใช้บังคับอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการยอมรับมาตรฐานรถบรรทุก การกำหนดจุดพักรถ จุดกระจายสินค้าที่อยู่บนเส้นทางอนุมัติ การแลกเปลี่ยนโควตา การเดินรถบรรทุกระหว่างประเทศ และการพัฒนาระบบศุลกากรผ่านแดน เพื่อให้จังหวัดพิษณุโลกสามารถเป็นศูนย์โลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศและการค้าบนระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้อย่างแท้จริง
- ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งการขนส่งทางราง การขนส่งทางถนน การขนส่งทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานการจัดการโลจิสติกส์ การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนา

เทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตและการจัดการเพื่อยกระดับความสามารถทางการแข่งขัน โดยเฉพาะจังหวัดพิษณุโลกเป็นหนึ่งในจังหวัดภาคเหนือตอนล่างที่มีความโดดเด่นเนื่องจากตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) มีเส้นทางถนนและเส้นทางรถไฟรางคู่ผ่านศูนย์กลางเศรษฐกิจของจังหวัด และมีความเป็นไปได้ในการตั้งเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Freight Village หรือ Logistics Park) โดยเป็นการขับเคลื่อนการพัฒนา ร่วมกันระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน โดยภาครัฐสนับสนุนให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า คลังสินค้า และการปฏิบัติการขนถ่ายและบรรจุสินค้า เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจและธรรมชาติในการให้บริการรองรับสินค้า แต่ละประเภท ตลอดจนการปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการประกอบการ เช่น การปรับผังเมือง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบสาธารณูปโภค และการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เป็นต้น

- จากการพิจารณานโยบายและแผนพัฒนาต่างๆ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาพิษณุโลก เป็นสี่แยกอินโดจีน ยุทธศาสตร์การพัฒนาพิษณุโลก 2020 เขตเศรษฐกิจสี่แยกอินโดจีน จุดยืนทางยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดของไทย แผนยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ผังประเทศไทย 2600 ยุทธศาสตร์จังหวัดพิษณุโลก และแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค พบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีความชัดเจนถึงการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางขนส่งและกระจายสินค้า และสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค โดยเฉพาะการกำหนดให้บริเวณตำบลบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก เป็นหนึ่งในทำเลที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้า
- เศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลกขึ้นอยู่กับภาคเกษตร เช่น ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ผัก และผลไม้ ผลิตภัณฑ์ประมงน้ำจืด รวมถึงภาคบริการ โดยเฉพาะการค้าส่งค้าปลีก เพื่อจัดจำหน่ายสินค้าภายในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดข้างเคียง เช่น จังหวัดสุโขทัย อุตรดิตถ์ และพิจิตร เป็นต้น โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงพาณิชย์ ให้ความสำคัญกับการยกระดับการจัดการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานผลิตภัณฑ์การเกษตร รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานทางการเกษตรเพื่อรองรับสินค้าเกษตรตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ เช่น ลานตากสินค้าเกษตร ตลาดกลางสินค้าเกษตร ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร ห้องเย็นไซโล ระบบตรวจสอบย้อนกลับของสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการค้าและการกระจายสินค้าเกษตรของจังหวัดพิษณุโลก โดยเฉพาะในการจัดสรรพื้นที่ภายใต้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

ควรจะมีการจัดสรรพื้นที่เพื่อปฏิบัติการขนถ่าย รวบรวม และกระจายสินค้าเกษตร ตลอดจนมีการประสานความร่วมมือกับเครือข่ายผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้ขนส่งสินค้าเกษตร ในจุดต้นทางจุดปลายทาง และผู้รวบรวมสินค้าเกษตรที่เกี่ยวข้อง

- ในการพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาถึงจังหวัดข้างเคียงที่มีการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ การเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ที่คล้ายคลึงกับจังหวัดพิษณุโลก โดยเฉพาะกรณีของจังหวัดนครสวรรค์ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีระยะทางไม่ไกลจากจังหวัดพิษณุโลกมากนัก และปัจจุบันได้มีธุรกิจขนส่งและกระจายสินค้าหลายแห่ง ใช้จังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าอยู่บ้างแล้ว ดังนั้น ในการพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ของจังหวัดพิษณุโลกจึงเป็นความท้าทายของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในจังหวัดพิษณุโลกในการสร้างความโดดเด่นและความน่าสนใจ เพื่อดึงดูดผู้ลงทุนและผู้ใช้บริการกระจายสินค้าให้มาดำเนินธุรกรรมในจังหวัดพิษณุโลก

2.2 การศึกษาทบทวน ภาวะเปรียบเทียบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในอาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง และภาวะเปรียบเทียบของไทย

ผลการศึกษาทบทวนภาวะเปรียบเทียบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในอาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง (GMS) และภาวะเปรียบเทียบของไทย สามารถสรุปความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

- การพัฒนาจังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางบริการโลจิสติกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ/ ศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้านานาชาติเป็นประเด็นที่มีความท้าทายอย่างมากในปัจจุบัน เนื่องจากแม้ว่าจะมีการสร้างถนนเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแล้วก็ตามแต่ในปัจจุบันภาวะเปรียบเทียบทางการค้าและการขนส่งของไทยยังไม่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเพราะต้องอาศัยการเจรจา ระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยกับต่างประเทศ รวมถึงต้องมีการแก้ไขกฎหมายและภาวะเปรียบเทียบจำนวนมากทำให้สินค้าหลายรายการ โดยเฉพาะสินค้าต้องจำกัด/สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า ใบอนุญาตส่งออกต่างๆ อาทิ สินค้าเกษตรและอาหารทุกรายการ ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ และน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ไม่สามารถดำเนินการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนทางบกมายังจังหวัดพิษณุโลกเพื่อกระจายต่อไปยังประเทศอื่นได้โดยสะดวก ประกอบกับความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ยังไม่มีผลใช้บังคับอย่างเต็มที่ ทำให้ปัจจุบันรถบรรทุกระหว่างประเทศของ

สมาชิก GMS ไม่สามารถข้ามแดนและผ่านแดน เพื่อมาใช้บริการรวบรวม คัดแยก และกระจายสินค้า ณ ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกได้ นอกจากนี้ จังหวัดพิษณุโลก ยังไม่มีด่านการค้าระหว่างประเทศและไม่มีหน่วยงานศุลกากรและหน่วยงานที่ออก ใบอนุญาตนำเข้า ใบอนุญาตส่งออก ตั้งอยู่ภายในจังหวัด ทำให้ยังไม่มีความพร้อม ในการพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์เพื่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

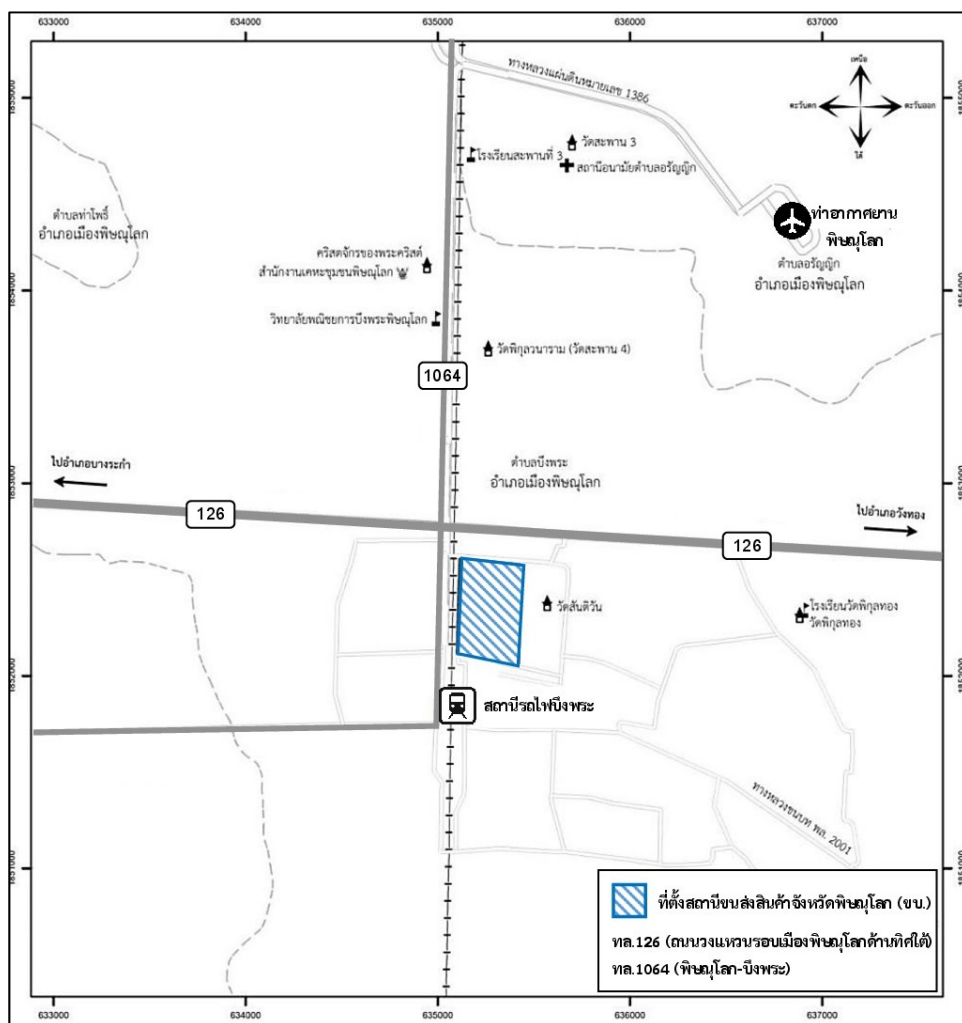
- กฎระเบียบภายในประเทศที่เกี่ยวกับการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก กรณีของ การจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) จะต้องให้กรมการขนส่งทางบก เป็นผู้ดำเนินการ หรือต้องขออนุญาตกับกรมการขนส่งทางบกและต้องคิดค่าบริการ เป็นตามไปที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกอนุมัติ และหากมีการจัดตั้ง คลังสินค้าสาธารณะ/ห้องเย็นสาธารณะ (Public Warehouse) หรือตลาดกลางสินค้า เกษตรภายในพื้นที่ศูนย์บริการโลจิสติกส์ จะต้องขออนุญาตกับกรมการค้าภายใน ซึ่งการประกอบการศูนย์โลจิสติกส์เป็นกิจการที่ห้ามคนต่างชาติถือหุ้นข้างมาก อย่างไรก็ตาม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมการจัดตั้ง กิจการเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ในทุกจังหวัดในประเทศไทย โดยได้รับ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ออกรักษาเครื่องจักรและวัตถุดิบ และสิทธิประโยชน์อื่น ที่มีประโยชน์ ภายใต้เงื่อนไขว่า ต้องมีที่ดินไม่น้อยกว่า 200 ไร่ มีการลงทุนก่อสร้างคลังสินค้า ให้เช่าหรือขาย โดยมีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 50,000 ตารางเมตร มีพื้นที่บางส่วนเป็น เขตปลอดอากร มีพื้นที่ขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ไม่น้อยกว่า 50 ตู้ และมีระบบ โทรคมนาคมที่มีการวางสายสื่อสารความเร็วสูงจากศูนย์โลจิสติกส์ไปยังศูนย์กลางสื่อสาร โทรคมนาคม
- การจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะต้องมีการปรับประกาศผังเมืองจังหวัด พิษณุโลกให้มีความสอดคล้อง เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ โดยเฉพาะในเขตอำเภอเมือง พิษณุโลก ซึ่งเป็นทำเลที่มีศักยภาพสูงในการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ที่ปัจจุบันเป็นพื้นที่ สีเขียว (ที่ดินประเภทชนบทและเกษตรกรรม) จะต้องปรับให้เป็นพื้นที่สีม่วง (ที่ดิน ประเภทอุตสาหกรรมและคลังสินค้า) จึงจะสามารถพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์ได้
- กฎหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ กำหนดให้ในกรณีที่เป็นการลงทุน ในโครงการสถานีขนส่งบรรจุคัดแยกและกระจายสินค้า (Inland Container Depot) ที่มีมูลค่าตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป ภาครัฐต้องส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วม ในการลงทุน ในขณะที่หากจังหวัดพิษณุโลกจะมีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) ก็สามารถใช้รูปแบบที่ภาคเอกชนหรือภาครัฐเป็นเจ้าของโครงการก็ได้ ตามความเหมาะสม

2.3 การศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการพัฒนาเมืองพิษณุโลก

ผลการศึกษาทบทวนรายงานการศึกษาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและการพัฒนาเมืองพิษณุโลก พบว่าโครงการด้านการขนส่งสินค้าและการพัฒนาเมืองที่สำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ โครงการศึกษาความเป็นไปได้ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคจังหวัดพิษณุโลก โครงการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก และโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก โดยสามารถสรุปความเกี่ยวข้องของโครงการต่างๆ กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

- ผลการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก ได้ระบุตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า เพื่อรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จำนวน 17 แห่งทั่วประเทศ โดยแบ่งระยะเวลาการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า ออกเป็น 4 ระยะ ดังนี้
 - ระยะที่ 1 ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 - 2563 จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ หนองคาย สงขลา สระแก้ว ตาก และมุกดาหาร
 - ระยะที่ 2 ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 - 2564 จำนวน 3 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี และเชียงราย
 - ระยะที่ 3 ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 - 2565 จำนวน 4 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี นครราชสีมา เชียงใหม่ และนครสวรรค์
 - ระยะที่ 4 ดำเนินการระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 - 2578 จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก นราธิวาส กาญจนบุรี ปราจีนบุรี และตราด
- ผลการศึกษาความเป็นไปได้สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดพิษณุโลก ได้ทำการคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดพิษณุโลก โดยเสนอให้ใช้พื้นที่ย่านตำบลบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก ขนาดพื้นที่ 61 ไร่ ตั้งอยู่บนถนน 2 เส้นทางหลัก คือ ทางหลวงหมายเลข 126 ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้ และทางหลวงหมายเลข 1064 พิษณุโลก-บึงพระ ซึ่งสามารถรองรับการขนส่งสินค้าเข้าเขตเมืองพิษณุโลก โดยจะเป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการเชื่อมโยงระหว่าง การขนส่งสินค้าทางถนนกับการขนส่งสินค้าทางราง และมีการให้บริการขนถ่าย และกระจายสินค้า รวมถึงมีพื้นที่คลังสินค้าชั่วคราวไว้เพื่อเก็บรักษาสินค้า โดยกลุ่มสินค้าที่เข้ามาใช้บริการสถานีขนส่งมีทั้งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตรแปรรูป สินค้าอุปโภคบริโภค และ

สินค้าอื่นๆ อย่างไรก็ตาม พื้นที่บริเวณดังกล่าวมีข้อจำกัดทางด้านขนาดพื้นที่และความสามารถในการขยายพื้นที่ในอนาคต นอกจากนี้ ยังพบว่า การใช้พื้นที่เพียง 61 ไร่ ยังมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนในกรณีที่จะทำการพัฒนาเป็น Logistics Park ที่กำหนดให้มีพื้นที่รวมกันไม่น้อยกว่า 200 ไร่

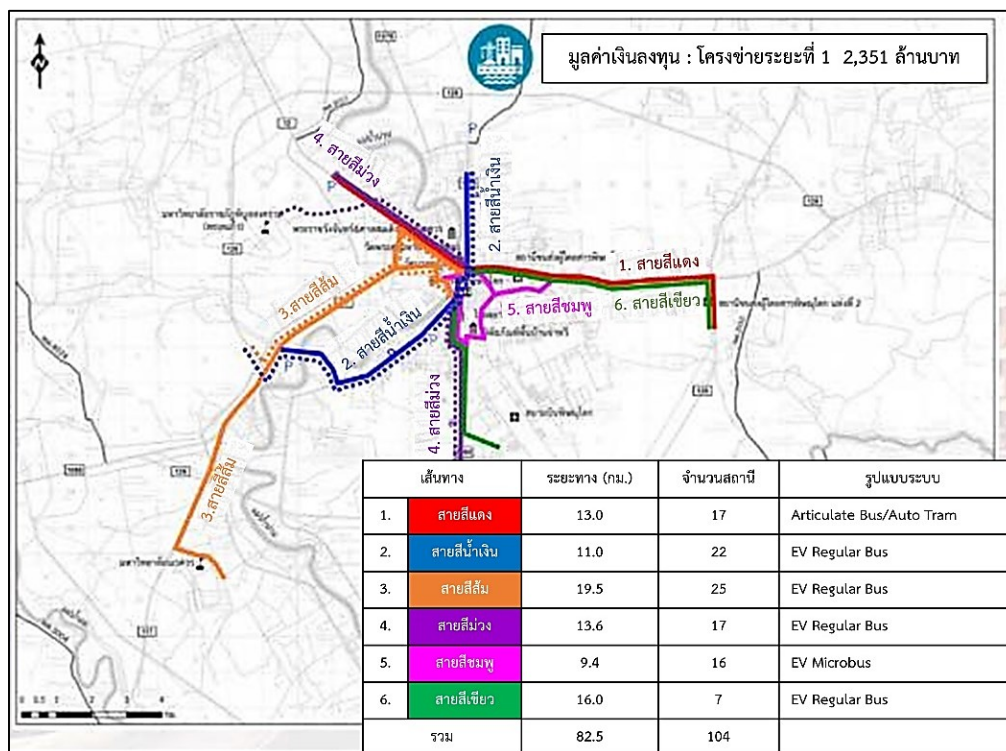


ที่มา: กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2560)

รูปที่ 2.3-1 แผนผังแสดงแนวเขตที่ดินเพื่อก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดพิษณุโลก

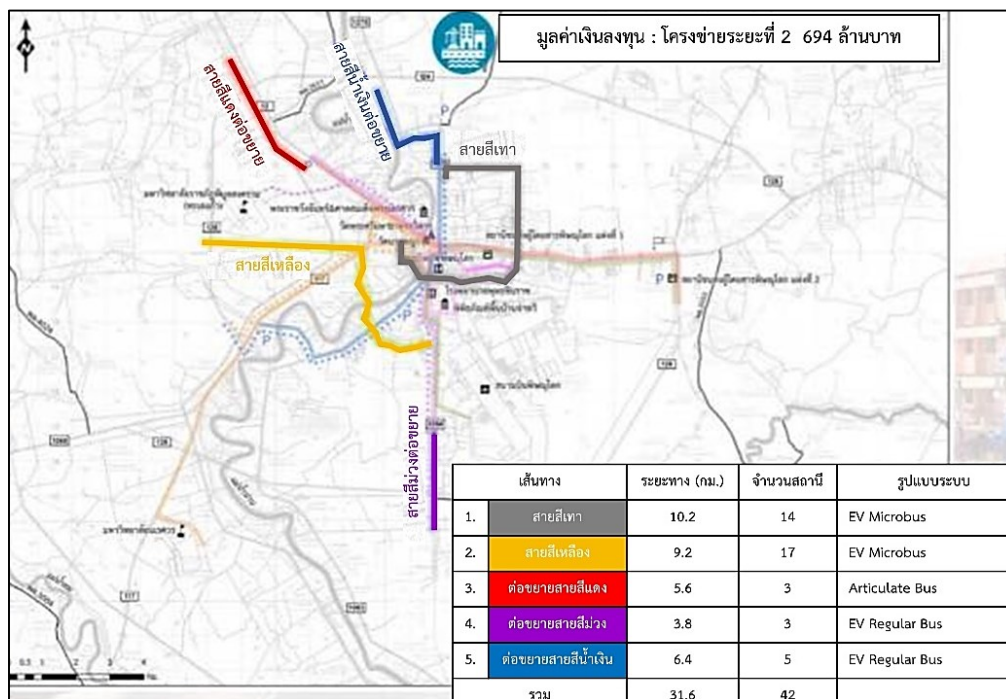
- ผลการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก เสนอให้จัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลกเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางกับระบบขนส่งในทุกรูปแบบในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบเพื่อลดปริมาณการใช้รถส่วนบุคคลและแก้ปัญหาการจราจรติดขัด โดยมีระยะเวลาของแผนแม่บทครอบคลุมระยะเวลา 30 ปี (พ.ศ. 2565-2594) รวมระยะทาง 113.2 กิโลเมตร โดยระยะที่ 1 ประกอบด้วย 6 เส้นทาง คือ สายสีแดง สายมีน้ำเงิน สายสีส้ม สายสีม่วง สายสีชมพู และสายสีเขียว เปิดบริการในปี พ.ศ. 2565 ดังแสดงในรูปที่ 2.3-2 ส่วนระยะที่ 2

ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ สายสีเทา และสายสีเหลือง และส่วนต่อขยายจากระยะที่ 1 อีก 3 เส้นทาง คือ ส่วนต่อขยายสายสีแดง ส่วนต่อขยายสายสีน้ำเงิน และส่วนต่อขยายสายสีม่วง ดังแสดงในรูปที่ 2.3-3 ซึ่งเป็นสายที่มีปลายทางบริเวณสถานีรถไฟบึงพระ ใกล้กับพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งจะช่วยในการเดินทางระหว่าง ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกกับตัวเมืองพิษณุโลก ได้เป็นอย่างดี โดยตามแผนคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2574



ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก (พ.ศ. 2560)

รูปที่ 2.3-2 แผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก (ระยะที่ 1)



ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก (พ.ศ. 2560)

รูปที่ 2.3-3 แผนแม่บทระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก (ระยะที่ 2)

2.4 การศึกษาแนวคิดวิธีการพัฒนาและรูปแบบกิจกรรมในศูนย์โลจิสติกส์ และการศึกษาการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในต่างประเทศ

การศึกษาแนวคิดวิธีการพัฒนารูปแบบกิจกรรมในศูนย์โลจิสติกส์และการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในต่างประเทศมีความเชื่อมโยงเกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

- **ศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Center)** หมายถึง กลุ่มที่ตั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างที่สร้างมาเพื่อการปฏิบัติการหรืองานทางโลจิสติกส์ โดยทั่วไปมักจะประกอบไปด้วยคลังสินค้า การบริหารจัดการส่งสินค้า ศูนย์ซ่อมบำรุง ฯลฯ โดยส่วนใหญ่แล้ว ศูนย์โลจิสติกส์มักจะบริหารโดยองค์กรเดียว ซึ่งโดยมากมักจะเป็นรูปแบบความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน (Public-Private-Partnership หรือ PPP) เพื่อประสิทธิภาพการให้บริการ ความเป็นกลาง และใช้ประโยชน์จากภาครัฐในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

- ประเภทของศูนย์โลจิสติกส์ สามารถจำแนกเป็น 4 ประเภท ได้แก่
 - 1) ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport Logistics Hub) เป็นพื้นที่ดำเนินกิจกรรมการขนส่ง การขนส่งการรับฝาก การกระจายสินค้า การบรรจุหีบห่อ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในพื้นที่จัดให้มีลานวางกองสินค้า ลานขนถ่ายสินค้า และอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า
 - 2) ศูนย์การค้าส่งและค้าปลีกและโลจิสติกส์ (Trade Logistics Hub) เป็นพื้นที่ที่มีกิจกรรมการซื้อขายสินค้าทั้งค้าส่งค้าปลีก และทำการกระจายสินค้าภายในพื้นที่เดียวกัน โดยทั่วไปจะมีประชาชนและผู้เข้ามาใช้พื้นที่มากกว่า ศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ Transport Logistics Hub เนื่องจากมีการดำเนินกิจกรรมการค้าและการขนส่งควบคู่กันไป โดยผู้บริหารศูนย์โลจิสติกส์อาจเป็นผู้ดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์เองหรืออาจให้เช่าช่วง/สัมปทานแก่ผู้ประกอบการได้
 - 3) ศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ (Industrial Logistics Hub) เป็นพื้นที่ให้บริการโลจิสติกส์ที่อยู่ภายในนิคมอุตสาหกรรม/เขตอุตสาหกรรม เพื่อให้บริการสนับสนุนแก่โรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่โดยรอบ
 - 4) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park / Freight Village) เป็นพื้นที่ที่รัฐกำหนดขึ้นมาโดยเฉพาะในการทำกิจกรรมโลจิสติกส์ ภายในพื้นที่มีการแบ่งเป็นโซนต่างๆ เช่น คลังสินค้า ห้องเย็นศูนย์กระจายสินค้า เขตปลอดอากร เป็นต้น และแบ่งพื้นที่ให้ผู้ประกอบการ เช่าหรือซื้อ โดยมีผู้บริหาร Logistics Park เป็นผู้ทำการตลาดและรับผิดชอบการบริหารภายในเขตอุตสาหกรรม และติดต่อให้มีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเข้ามาในพื้นที่ เช่น ศุลกากร เจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก ธนาคาร เป็นต้น
- ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าและศูนย์โลจิสติกส์ ได้แก่
 - 1) ทำเลที่ตั้ง
 - 2) ความต้องการใช้งานต้องยึดตามประโยชน์ทางโลจิสติกส์ของธุรกิจแต่ละประเภทที่จะเข้ามาใช้บริการว่าจะสามารถช่วยลดต้นทุนหรือสร้างมูลค่าเพิ่มได้
 - 3) ความสามารถในการยอมรับความเสี่ยงและผลตอบแทนทางการเงิน
 - 4) ต้องใช้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับเอกชน
 - 5) ต้องใช้ความร่วมมือกับชุมชนและการรักษาสิ่งแวดล้อม
- บทเรียนจากการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในต่างประเทศสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลการศึกษาทบทวนเกี่ยวกับศูนย์โลจิสติกส์ในต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ เช่น ศูนย์โลจิสติกส์ Airport Logistics Park Singapore (ALPS) ศูนย์โลจิสติกส์ DP World London Gateway Logistics Park ศูนย์โลจิสติกส์ World

Logistics Center (WLC) ศูนย์โลจิสติกส์ Neemrana Logistics Center ศูนย์โลจิสติกส์ Lianglu-Cuntan และศูนย์โลจิสติกส์ Xian International Trade and Logistics Park มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2.4-1 โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญที่ต้องทำการพิจารณาอย่างรอบคอบสำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังนี้

- **การเลือกที่ตั้ง** ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ทำให้ศูนย์โลจิสติกส์ประสบความสำเร็จหรือล้มเหลว โดยที่ตั้งต้องเป็นศูนย์กลางของระบบคมนาคมจริง ช่วยลดระยะทาง ค่าใช้จ่าย และเวลาในการเดินทาง หรือเป็นศูนย์เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางรางเป็นทางถนน เป็นต้น
- **การวิเคราะห์ความต้องการใช้งาน** จะต้องเป็นการวิเคราะห์โดยยึดตามประโยชน์ในทางโลจิสติกส์ของธุรกิจแต่ละประเภทที่จะเข้ามาใช้บริการเป็นหลัก โดยพิจารณาว่าธุรกิจที่จะเข้ามาใช้จะได้ประโยชน์อะไรจากศูนย์โลจิสติกส์ และจะลดต้นทุนได้จริงหรือไม่ และก่อนจะสร้างศูนย์โลจิสติกส์ ควรจะต้องมีสัญญาผูกพันกับธุรกิจที่จะเข้ามาใช้งานก่อนบางส่วน เพื่อให้แน่ใจว่าศูนย์โลจิสติกส์ที่สร้างนั้นจะมีผู้ใช้บริการจริง รูปแบบการก่อสร้างเป็นไปตามความต้องการของผู้ใช้ และไม่ทับซ้อนกับศูนย์โลจิสติกส์ที่มีอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง
- **การเงิน** การสร้างศูนย์โลจิสติกส์ต้องใช้งบลงทุนจำนวนมากในระยะเริ่มต้น และเป็นการลงทุนระยะยาว ซึ่งในระยะเริ่มต้น จะไม่ดึงดูดนักลงทุนเอกชนเท่าใดนัก จึงทำให้ภาครัฐต้องมีการลงทุนไปก่อน ความเสี่ยงทางธุรกิจจะส่งผลอย่างรุนแรงกับผู้พัฒนาเพราะจะต้องลงทุนสูง ใช้เครือข่ายธุรกิจที่หลากหลาย มีกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องจากหลายหน่วยงาน
- **การร่วมทุน** ในทุกประเทศที่ประสบความสำเร็จ ศูนย์โลจิสติกส์ต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยภาครัฐมีหน้าที่จัดหาที่ดิน สร้างโครงสร้างพื้นฐาน และให้เอกชนเป็นผู้บริหารจัดการ โดยเอกชนที่เป็นผู้จัดการจัดการต้องเป็นบริษัทที่มีประสบการณ์ในการบริหารจัดการพื้นที่เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และเข้าใจผู้ใช้เป็นอย่างดี หุ้นส่วนหลักอาจประกอบไปด้วยรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น องค์กรหรือหน่วยงานที่บริหารจัดการเดินรถไฟ บริษัทขนส่ง ด้วยรถบรรทุก สภาอุตสาหกรรม หอการค้า ธนาคาร และบริษัทประกันภัย เป็นต้น
- **ความร่วมมือกับชุมชนและรักษาสีสิ่งแวดล้อม** ศูนย์โลจิสติกส์ที่สร้างและเกิดความยั่งยืน ต้องเป็นมิตรกับชุมชน ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะสิ่งแวดล้อมต่างๆ และช่วยลดปริมาณรถบรรทุกเข้าเมือง ต้องมีการจัดผังเมืองและพื้นที่โดยรอบให้เป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรมอยู่ห่างไกลจากเขตที่พักอาศัยและสถานที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมต่างๆ

ตารางที่ 2.4-1 สรุปวิเคราะห์ศูนย์โลจิสติกส์กรณีศึกษาในต่างประเทศ

ศูนย์ โลจิสติกส์	Airport Logistics Park Singapore	DP World London Gateway	World Logistics Center	Neemrana Logistics Center	Chongqing Lianglu Cantan	Xian International Trade and Logistics Park
ประเทศ	สิงคโปร์	สหราชอาณาจักร	สหรัฐอเมริกา	อินเดีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	สาธารณรัฐประชาชนจีน
พื้นที่บริการ หลัก	สิงคโปร์	กรุงลอนดอนและ บริเวณโดยรอบ	แคลิฟอร์เนียใต้ และลาสเวกัส	กรุงนิวเดลีและ บริเวณโดยรอบ	นครฉงชิ่งและบริเวณโดยรอบ	ฉินเจียง มณฑลชานซี เพื่อเป็น ศูนย์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
ลักษณะเฉพาะ	อยู่ในพื้นที่ ท่าอากาศยานและ เป็นเขตปลอดภาษี	สร้างพร้อมกับท่าเรือ น้ำลึกขนาดใหญ่ เชื่อมโยงทางรถไฟ	ที่ตั้งอยู่ภายใน ทวีป ระหว่าง 3 เมืองหลัก คือ ลอสแอนเจลิส, ซานดิเอโก และ ลาสเวกัส	อยู่บริเวณชานเมือง นิวเดลี	เป็นพื้นที่ปลอดอากรเชื่อมกับ ท่าอากาศยาน ทางรถไฟ และ ท่าเรือแม่น้ำ	เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่าง การขนส่งทางรางและการขนส่ง ทางบก และเป็นศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้าที่ขนส่ง ทางรถไฟระหว่างประเทศ และมี การนำผู้ประกอบการโลจิสติกส์ มาตั้งอยู่ในพื้นที่เดียวกัน
วัตถุประสงค์ ของการพัฒนา	เน้นการเป็น Free Port เชื่อมโยง ระหว่างทวีป	อำนวยความสะดวก โลจิสติกส์ให้กับกรุง ลอนดอน ลดปริมาณ รถบรรทุกเข้าเมือง	เป็นที่เก็บสินค้า บรรจุภัณฑ์ และ ให้บริการขนส่ง ภายในอเมริกา และเชื่อมกับ ท่าเรือ	เน้นกระจายสินค้า ภายในอินเดีย	เป็นตามแผนยุทธศาสตร์จีนที่ให้ เมืองฉงชิ่งเป็นเมืองอุตสาหกรรม ตอนใน ศูนย์กลางของจีน ตะวันตก และจีน มีแนวคิดเรื่องการสร้างโครงสร้าง พื้นฐานให้พร้อมและใหญ่ เพียงพอเพื่อเป็นการกระตุ้นให้ เกิดความต้องการ (Supply Create Demand)	เป็นตามแผนยุทธศาสตร์ของจีนที่ ต้องการให้เมืองซีอานเป็นหนึ่งใน จุดเชื่อมต่อหลักในแผน One Belt One Road และจีนมีแนวคิดเรื่อง การสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ พร้อมและใหญ่เพียงพอเพื่อเป็น การกระตุ้นให้เกิดความต้องการ (Supply Create Demand)
กลุ่มลูกค้า/ สินค้า	เน้นสินค้าที่ขนส่ง ทางอากาศ โดยเป็น ศูนย์รวมและ กระจายสินค้า	สินค้าทุกประเภท	สินค้าทุกประเภท	เฉพาะบริษัท สัญชาติญี่ปุ่น สินค้า ส่วนใหญ่เป็นสินค้า ไฮเทค	สินค้าทุกประเภท แต่ส่วนมาก เป็นสินค้าอุตสาหกรรม	สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2.4-1 สรุปวิเคราะห์ศูนย์โลจิสติกส์กรณีศึกษาในต่างประเทศ (ต่อ)

ศูนย์ โลจิสติกส์	Airport Logistics Park Singapore	DP World London Gateway	World Logistics Center	Neemrana Logistics Center	Chongqing Lianglu Cantan	Xian International Trade and Logistics Park
ประเทศ	สิงคโปร์	สหราชอาณาจักร	สหรัฐอเมริกา	อินเดีย	สาธารณรัฐประชาชนจีน	สาธารณรัฐประชาชนจีน
ข้อเด่น	เป็นพื้นที่ขนาดใหญ่ ในท่าอากาศยาน อยู่ในเขตปลอดอากร ทั้งหมด	เป็นพื้นที่พัฒนาใหม่ เชื่อมต่อท่าเรือน้ำลึก รถไฟ	เป็นศูนย์กลางของ 3 เมืองหลัก เน้น การพัฒนาที่ยั่งยืน รักษาสีสิ่งแวดล้อม มีพื้นที่ใหญ่มาก	เน้นเทคโนโลยี มีการจำกัดกลุ่ม บริษัท ใช้โอกาส การขยายตัวทาง เศรษฐกิจของ อินเดีย	เป็นท่าเรือบกแห่งแรกของจีน และไกลจากทะเลกว่า 1000 กม.	เป็นท่าเรือบกที่อยู่ภายใต้แผน One Belt One Road
ปัจจัยที่นำไปสู่ ความสำเร็จ (Key Success Factor)	ความร่วมมือระหว่าง ท่าอากาศยานกับ บริษัทผู้ลงทุน เน้น จุดเด่นในการจัดการ ที่รวดเร็วมี ประสิทธิภาพ	เป็นศูนย์ที่สร้างพร้อม กับท่าเรือน้ำลึก และมี บริษัทรถไฟร่วมทุน	สถานที่ตั้ง และ การร่วมมือกับ ชุมชนในการ พัฒนา	การรวมกลุ่มของ บริษัทผู้บุกเบิก ศูนย์ และการ ประสานกับรัฐบาล อินเดีย	เป็นการลงทุนพัฒนาโดยรัฐบาล จีนและรัฐวิสาหกิจจีน เพื่อลด ต้นทุนโลจิสติกส์ของสินค้าใน พื้นที่	เป็นการลงทุนพัฒนาภายใต้แผน ของรัฐบาลจีน ที่ต้องการเชื่อมโยง การค้าและการขนส่งในเส้นทาง One Belt One Road