

งานศึกษา สำรวจ วิเคราะห์ความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ สังคม การเงิน และความเป็นไปได้ในการพัฒนาศูนย์กลางการกระจายสินค้า จังหวัดพิษณุโลก เพื่อเพิ่มบทบาทให้เป็น Logistics Hub ระดับภูมิภาค

3.1 การศึกษา วิเคราะห์เศรษฐกิจ สังคม ของจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียง

3.1.1 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ สังคม จังหวัดพิษณุโลก

จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางด้านการบริการ สุขภาพ การศึกษา และศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภาคเหนือตอนล่างเป็นจุดเชื่อมโยงภาคเหนือ ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดพิษณุโลกมีเศรษฐกิจที่ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรเป็นหลัก รองลงมา ได้แก่ ภาคบริการ เช่น บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และบริการค้าส่งค้าปลีก เป็นต้น โดยจังหวัดพิษณุโลกมีขนาดภาคเศรษฐกิจนอกภาคเกษตร ได้แก่ บริการค้าส่งค้าปลีก และบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 1 ของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 โดยมีข้อมูลเศรษฐกิจพื้นฐาน ดังนี้

ตารางที่ 3.1-1 สถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558

สาขาการผลิต/ปี พ.ศ.	2554	2555	2556	2557	2558
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (GPP) ล้านบาท	66,547	90,747	90,410	84,626	82,417
สัดส่วน GPP เมื่อเทียบกับ GDP ของไทย	0.59%	0.73%	0.70%	0.64%	0.6
สัดส่วน GPP เมื่อเทียบกับจังหวัดในภาคเหนือ 17 จังหวัด	7.19%	8.24%	8.10%	7.69%	7.71%
ภาคเกษตร	20,299	34,858	34,426	28,842	21,282
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้	20,087	34,638	34,183	28,602	21,028
การประมง	212	220	242	240	254
ภาคนอกเกษตร	46,248	55,889	55,984	55,784	61,135
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	91	113	124	111	133
อุตสาหกรรมการผลิต	6,430	5,398	4,931	4,996	6,237
ไฟฟ้า ก๊าซ และการประปา	1,025	1,203	1,356	1,436	1,418
การก่อสร้าง	3,562	4,495	3,979	4,280	5,090
การค้าส่งค้าปลีก และการซ่อมแซมยานยนต์	7,727	10,629	10,411	10,502	9,909
โรงแรมและภัตตาคาร	589	668	722	745	879
การขนส่งและโลจิสติกส์	1,539	1,628	1,627	2,024	2,034
ตัวกลางทางการเงิน	4,072	5,029	5,938	5,951	6,350
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์	2,972	3,839	4,184	3,938	4,330
การบริหารราชการแผ่นดินและการป้องกันประเทศ	8,135	11,360	11,005	9,088	9,051
การศึกษา	6,831	7,912	7,930	8,699	11,452
การบริการด้านสุขภาพ	2,526	2,725	2,858	3,075	3,326
การให้บริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่นๆ	659	733	770	797	771
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	89	158	148	144	155

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

หมายเหตุ: ข้อมูล GPP ปี พ.ศ. 2558 เป็นปีล่าสุดที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเผยแพร่

จากตารางที่ 3.1-1 พบว่า มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) ของจังหวัดพิษณุโลกมีความผันผวนตามภาวะสาขาเกษตรกรรม ซึ่งเป็นสาขาเศรษฐกิจที่มีความสำคัญมากที่สุดของจังหวัดพิษณุโลก โดยในปี พ.ศ. 2554-2556 พบว่า GPP จังหวัดพิษณุโลกปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากมูลค่าพืชเศรษฐกิจหลักของจังหวัดที่เพิ่มสูงขึ้น ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง และอ้อยโรงงาน และ GPP ของจังหวัดพิษณุโลกมีแนวโน้มลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2557-2558 อย่างไรก็ตามจังหวัดพิษณุโลกยังคงมีการเติบโตของภาคบริการค้าส่งค้าปลีกขนาดใหญ่ที่เป็นเครือข่ายของธุรกิจค้าส่งค้าปลีกจากห้างสรรพสินค้าและโมเดิร์นเทรดจากส่วนกลางที่จำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป และอุปกรณ์การก่อสร้าง เป็นต้น

จากข้อมูลสถิติผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2554-2558 สามารถคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมในปีอนาคตตั้งแต่ พ.ศ. 2560 ถึง พ.ศ. 2590 ได้ดังตารางที่ 3.1-2 จะเห็นว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดพิษณุโลกมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 4.48 ต่อปี

ตารางที่ 3.1-2 การคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดพิษณุโลก

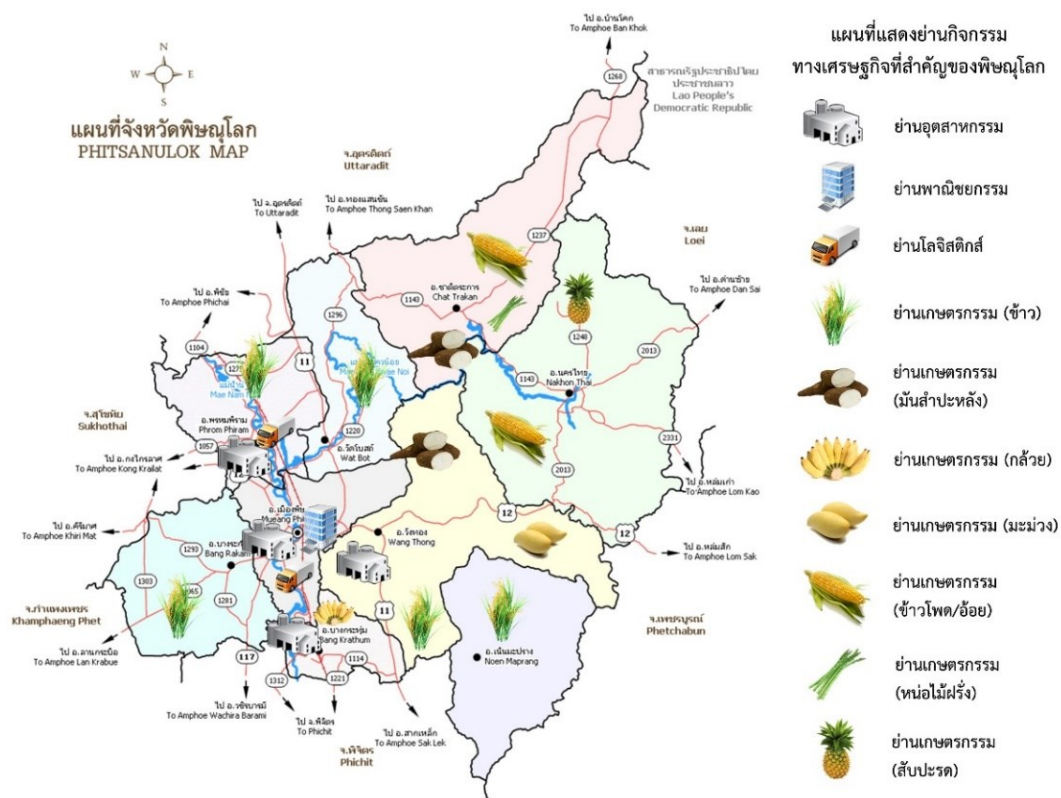
ปี พ.ศ.	การคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดพิษณุโลก (ล้านบาท)	อัตราร้อยละเปลี่ยนแปลง (ต่อปี)
2560	95,052	+2.52
2565	121,781	+4.29
2570	144,055	+3.53
2575	166,330	+3.00
2580	188,604	+2.61
2585	210,878	+2.31
2590	233,153	+2.07

ที่มา: การคาดการณ์โดยที่ปรึกษา

กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของพิษณุโลกพบว่าจะค่อนข้างหนาแน่นอยู่ที่บริเวณอำเภอเมืองพิษณุโลก ซึ่งสามารถสรุป ได้ดังนี้

- ย่านอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดพิษณุโลกตั้งอยู่อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอบางกระทุ่ม อำเภอวังทอง และอำเภอพรหมพิราม โดยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูป และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานคนเป็นหลัก
- ย่านพาณิชยกรรมที่สำคัญของจังหวัดพิษณุโลกตั้งอยู่อำเภอเมืองพิษณุโลก
- ย่านที่มีการจัดตั้งธุรกิจขนส่ง คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าของภาคเอกชนตั้งอยู่ อำเภอเมืองพิษณุโลก (โดยเฉพาะถนนสาย 117 หนองนา-พิษณุโลก ถนนสาย 126 ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก และในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก) และอำเภอพรหมพิราม

- ย่านเกษตรกรรมที่มีการปลูกสินค้าเกษตรสำคัญของจังหวัด ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ถั่วลิสง และมะม่วง ส่วนใหญ่อยู่ในอำเภอรอบนอก โดยกรณีของข้าวจะปลูกกระจายอยู่ในอำเภอบางระกำ อำเภอนิคมบ่งพร่าง อำเภอวังทอง อำเภอพรหมพิราม อำเภอวัดโบสถ์ กรณีของมันสำปะหลังส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอวังทองและอำเภอชาติตระการ กรณีของข้าวโพดเลี้ยงสัตว์/อ้อยส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอนครไทยและอำเภอชาติตระการ กรณีของถั่วลิสงน้ำว่าส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอบางกระทุ่ม กรณีของหน่อไม้ฝรั่งส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอชาติตระการ กรณีของสับปะรดส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอนครไทย และกรณีของมะม่วง โดยเฉพาะมะม่วงน้ำดอกไม้ส่วนใหญ่ปลูกในอำเภอวังทอง
- ตลาดกลางในจังหวัดพิษณุโลกที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ และเป็นย่านการค้าและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตร มี 3 แห่ง ได้แก่ (1) ตลาดไทยเจริญ อำเภอเมืองพิษณุโลก บริหารโดยบริษัท ตลาดไทยเจริญ จำกัด เน้นการค้าผักและผลไม้ และมีบริการขนถ่ายและกระจายสินค้าทางการเกษตร (2) ตลาดกลางข้าวและพืชไร่จังหวัดพิษณุโลก (ท่าข้าวโกย้อย) อำเภอพรหมพิราม บริหารโดยท่าข้าวโกย้อย (3) ตลาดกลางสินค้าเกษตร อำเภอบางระกำ บริหารงานโดยบริษัท บางระกำ เกตุธัญญา จำกัด เน้นการค้าข้าวและพืชไร่



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.1-1 ย่านกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่สำคัญของจังหวัดพิษณุโลก

จากการประเมินข้อมูลพื้นฐานเศรษฐกิจ พบว่าในภาพรวมเศรษฐกิจของจังหวัดพิษณุโลก ประสบความท้าทายในการเจริญเติบโตเนื่องจากเศรษฐกิจส่วนใหญ่ ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรมซึ่งประสบภาวะราคาและปริมาณผันผวน รวมถึงความเสี่ยงจากภัยแล้ง ในขณะที่ภาคการเศรษฐกิจอื่นๆ ที่นอกจากภาคเกษตรจะยังคงมีการเติบโต โดยเฉพาะกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยพบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีขนาดกิจกรรมทางเศรษฐกิจด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ตลอดจนกิจกรรมด้านอุตสาหกรรม การค้าส่งค้าปลีกสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าของกลุ่มโมเดิร์นเทรด สินค้าอุปกรณ์ก่อสร้าง และสินค้าอุตสาหกรรม และการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีแนวโน้มเติบโตเพิ่มขึ้น ในขณะที่การพัฒนาพิษณุโลกเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าเกษตร เช่น ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง ยางพารา ถั่วเหลือง เป็นต้น ก็ยังมีศักยภาพพอสมควรเนื่องจากเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ แต่อาจต้องเผชิญความเสี่ยงเนื่องจากภาคเกษตรเป็นภาคเศรษฐกิจที่ต้องเผชิญกับความผันผวนของระดับราคา และเศรษฐกิจการเกษตรของจังหวัดมีแนวโน้มปรับตัวลดลง

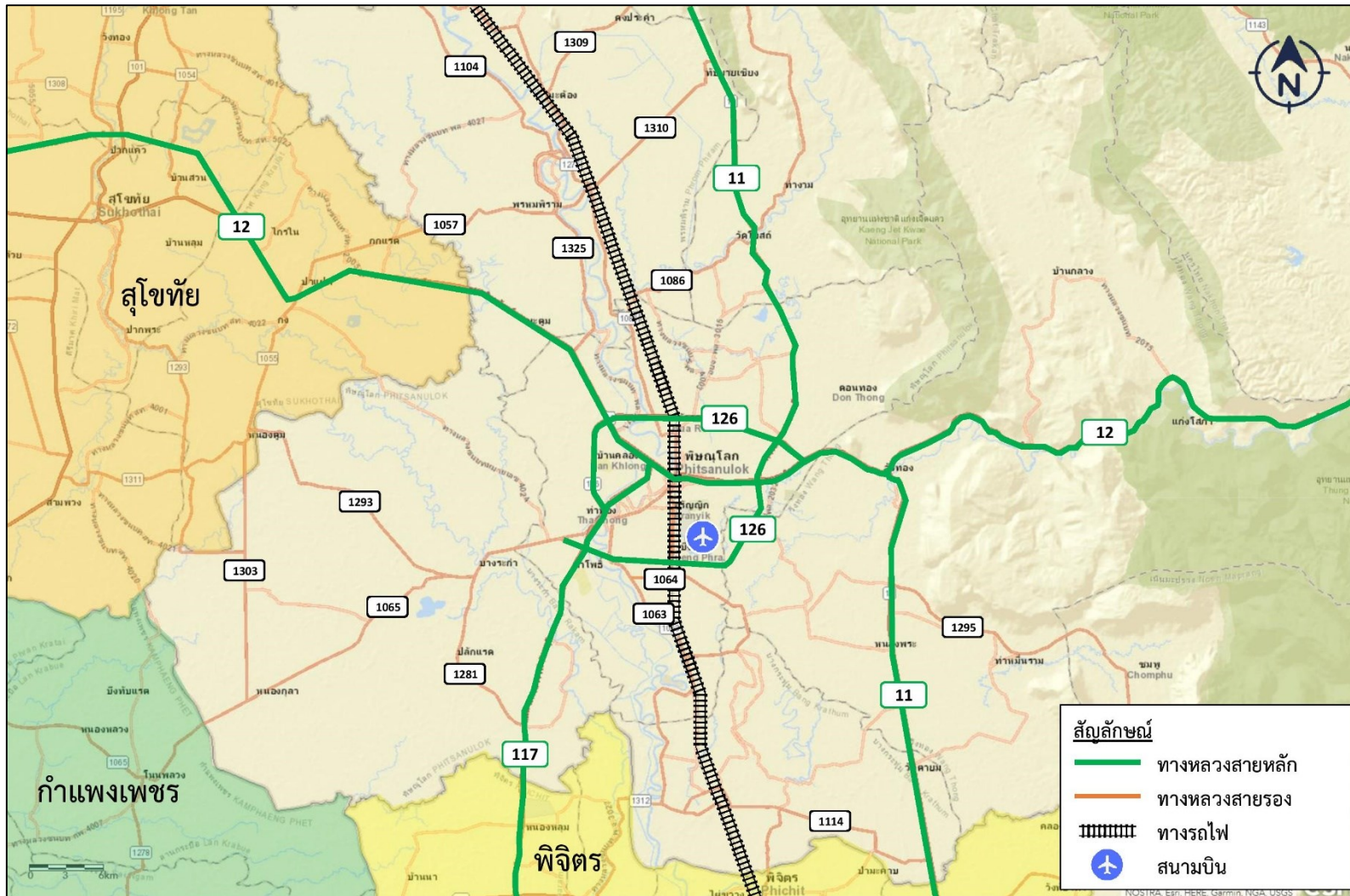
นอกจากนี้ยังพบว่า ในภาพรวมของผังเมืองรวมจังหวัดพิษณุโลกที่ประกาศใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2555 พบว่า ข้อกำหนดผังเมืองรวมในปัจจุบันยังไม่เอื้อต่อการพัฒนาเป็นศูนย์กลางสินค้า/คลังสินค้า และกิจการอุตสาหกรรมในพื้นที่อื่นที่มีใช้ภายในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก (พื้นที่สีม่วง) โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ในอำเภอเมืองจะกำหนดให้เป็นเขตชุมชนและพื้นที่เกษตรกรรม ในขณะที่อำเภออื่นๆ ก็มีข้อกำหนดในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางสินค้า/คลังสินค้าเช่นเดียวกัน

สำหรับผลการคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมและประชากรของจังหวัดพิษณุโลกในอนาคตพบว่า ผลิตภัณฑ์มวลรวม จังหวัดพิษณุโลกจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตรงข้ามกับจำนวนประชากรที่มีแนวโน้มที่ลดลง โดยผลการคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมและประชากรของจังหวัดพิษณุโลก มีค่าดังแสดงในตารางที่ 3.1-2

3.2 การศึกษาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

3.2.1 โครงข่ายถนน

ระบบโครงข่ายทางถนนมีเส้นทางหลักที่เข้าออกตัวเมืองพิษณุโลกในแนวเส้นทางเหนือ-ใต้ ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 11 อินทร์บุรี-เชียงใหม่ และทางหลวงหมายเลข 117 นครสวรรค์-ม่วงเจ็ดต้น ส่วนเส้นทางหลักในแนวตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 12 แม่สอด-มุกดาหาร นอกจากนี้มีทางหลวงหมายเลข 126 ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก เป็นเส้นทางเชื่อมโยงหลัก สำหรับการจราจรที่ไม่ได้มีจุดหมายปลายทางในเมือง ดังแสดงในรูปที่ 3.2-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

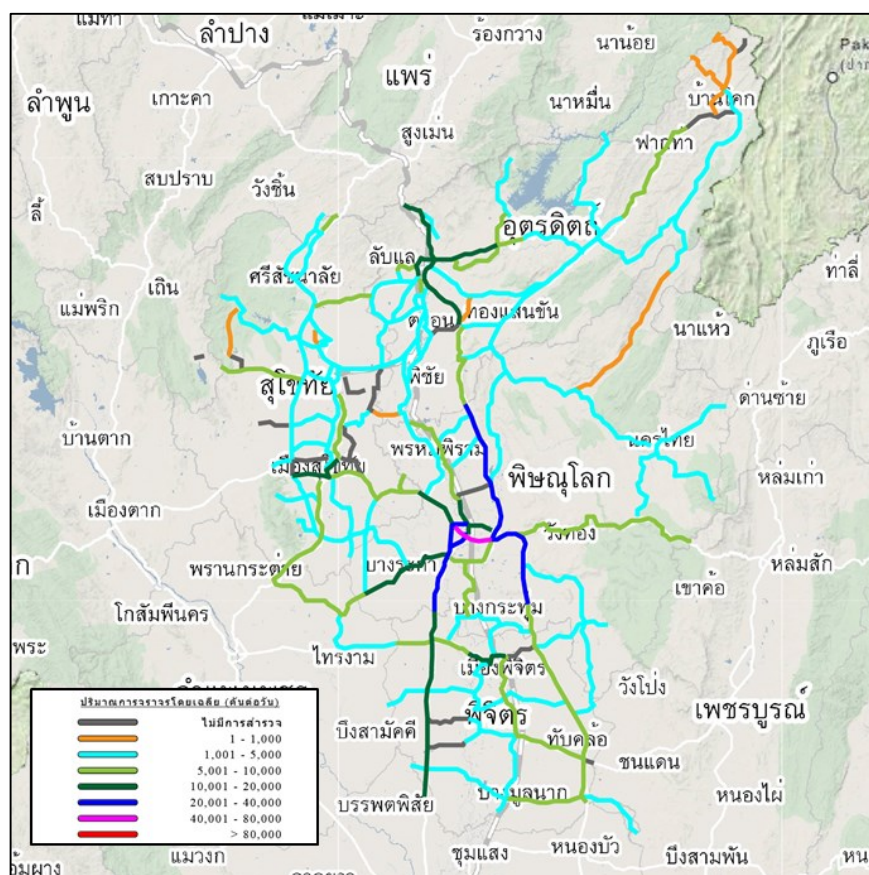
รูปที่ 3.2-1 โครงข่ายถนนในจังหวัดพิษณุโลก

โครงข่ายคมนาคมทางถนนดังกล่าว มีศักยภาพในการรองรับการพัฒนาของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เช่น จุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า หรือศูนย์กระจายสินค้าได้ โดยเส้นทางหลักที่เข้าออกตัวเมืองพิษณุโลกในแต่ละทิศทาง สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนผ่านด่านการค้าชายแดนสำคัญทั้ง 4 ทิศทาง ดังนี้

- ทิศเหนือมีโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังด่านแม่สาย ด่านเชียงแสนและเชียงของ ตามแนวเส้นทาง R3 ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
- ทิศตะวันตกมีโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังด่านแม่สอด
- ทิศตะวันออกมีโครงข่ายเชื่อมโยงไปยังด่านมุกดาหาร นครพนมและหนองคาย
- ทิศใต้มีโครงข่ายที่สามารถเชื่อมโยงไปยังกรุงเทพมหานคร และท่าเรือแหลมฉบัง

1) ปริมาณจราจรทางถนน

ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดพิษณุโลกในปี พ.ศ. 2559 แสดงดังรูปที่ 3.2-2 โดยบริเวณที่มีปริมาณจราจรสูง ได้แก่ บริเวณใกล้ตัวเมืองพิษณุโลก โดยช่วงถนนที่มีปริมาณจราจรสูงสุด ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 12 ช่วงภายในวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก

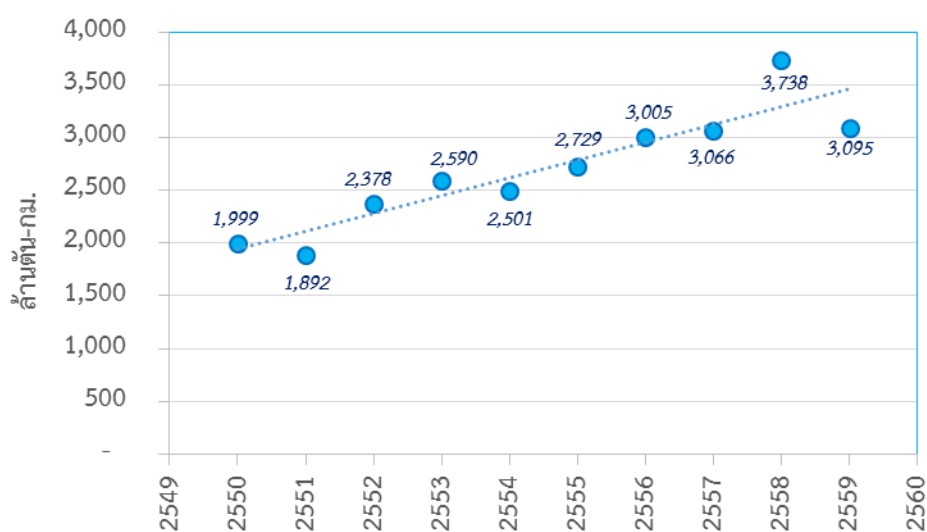


ที่มา: สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-2 ปริมาณจราจรบนโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดพิษณุโลก พ.ศ. 2559

เมื่อพิจารณาสัดส่วนของปริมาณจราจรบนโครงข่ายถนนที่เข้าออกตัวจังหวัดพิษณุโลก
รายเส้นทาง พบว่าปริมาณจราจรของรถบรรทุก (รถบรรทุกขนาดกลาง หรือ 6 ล้อขึ้นไป) จะมีปริมาณ
จราจรเข้า-ออกเมืองพิษณุโลกสูงที่สุดทางด้านใต้ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 117 นอนงา – พิษณุโลก
รองลงมา คือ การจราจรเข้า-ออกเมืองพิษณุโลกทางด้านใต้ ตามแนวทางหลวงหมายเลข 11 กกไม้แดง –
บ้านป่า โดยการเดินทางเข้า-ออกเมืองพิษณุโลกทางด้านใต้ทั้งสองเส้นทางนี้รวมกันมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 50
ของปริมาณการเดินทางทั้งหมด

เมื่อพิจารณาการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในจังหวัดพิษณุโลกในหน่วยของ
ตัน-กิโลเมตร รวมของการขนส่งจากข้อมูลของกรมทางหลวงดังแสดงใน รูปที่ 3.2-3 พบว่าอาจแทนได้ด้วย
แนวโน้มแบบเส้นตรง ที่มีการขยายตัวประมาณปีละ 170 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือคิดเป็นการขยายตัว
ช่วงปี พ.ศ. 2550-2559 ด้วยอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.0 ต่อปี



ที่มา: ที่ปรึกษา วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-3 แนวโน้มการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน-กม.)

2) แผนพัฒนาโครงข่ายทางถนน

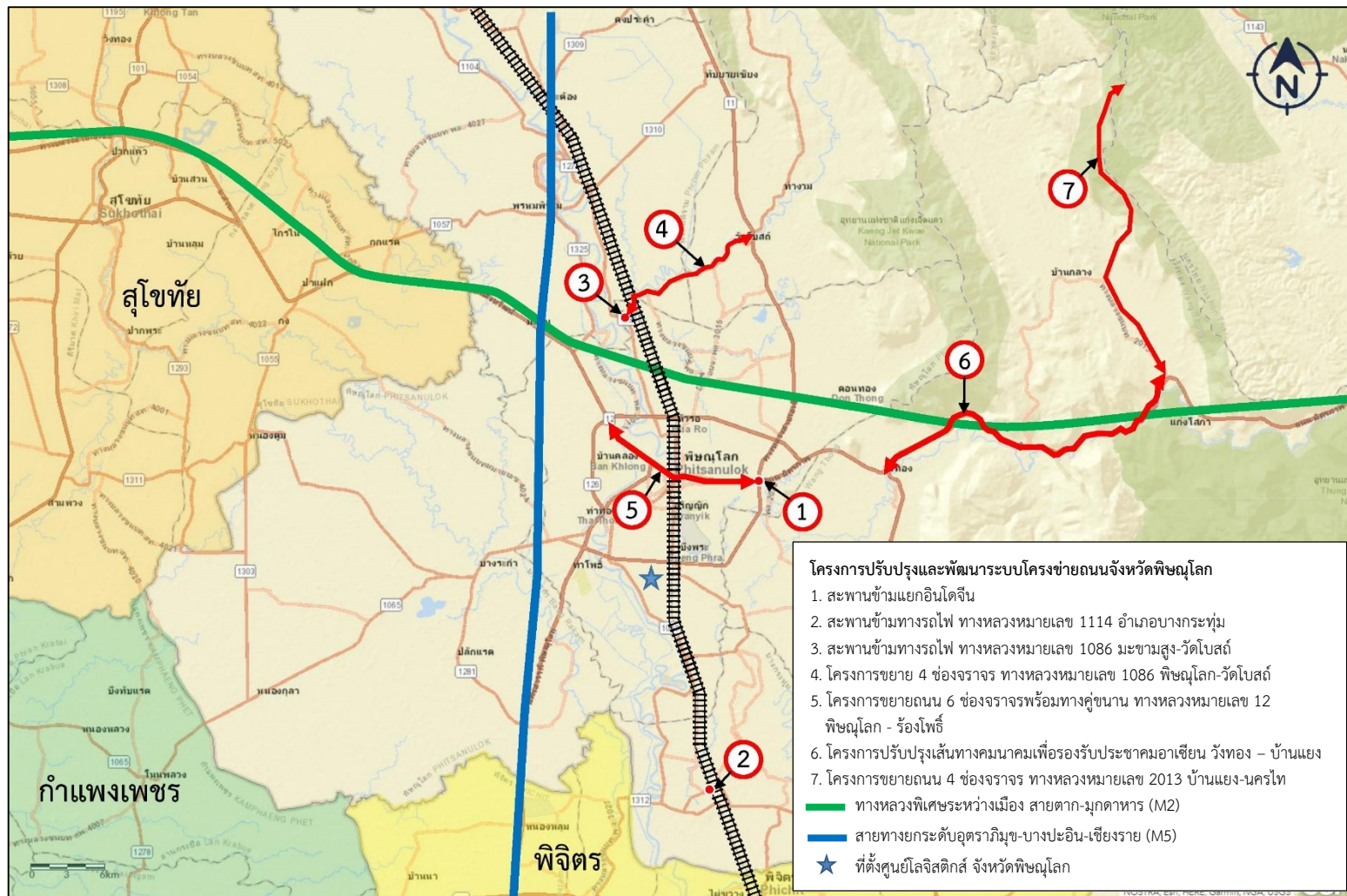
แผนงานของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีโครงการปรับปรุงและพัฒนาาระบบโครงข่ายถนนในจังหวัดพิษณุโลก
ดังแสดงในรูปที่ 3.2-4 ได้แก่

- สะพานข้ามสี่แยกอินโดจีน ขณะนี้มีความคืบหน้า 15.3% (16 ก.พ. 2560 - 4 ส.ค. 2562)
- สะพานข้ามทางรถไฟ ทางหลวงหมายเลข 1114 สันติบันเทิง-บางกระทุ่ม ขณะนี้มีความคืบหน้า 28.4% (6 ก.พ. 2559 - 26 มี.ค. 2561)
- สะพานข้ามทางรถไฟ ทางหลวงหมายเลข 1086 ช่วงมะขามสูง-วัดโบสถ์ ขณะนี้อยู่ในช่วงประกวดราคา
- โครงการขยาย 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 1086 ช่วงพิษณุโลก-วัดโบสถ์ (แผนงานปี พ.ศ. 2562 – 2564)
- โครงการก่อสร้างแนวเส้นทางใหม่ อำเภอวังทอง-อำเภอวัดโบสถ์ (แผนงานปี พ.ศ. 2563 – 2565)
- โครงการขยายถนน 6 ช่องจราจรพร้อมทางคู่ขนาน (Frontage Road) ทางหลวงหมายเลข 12 ตอนพิษณุโลก – ร้องโพธิ์ (แผนงานปี พ.ศ. 2563 – 2565)
- โครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับประชาคมอาเซียนสายวังทอง – บ้านแยง (แผนงานปี พ.ศ. 2563 – 2564)
- โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 2013 ช่วง บ้านแยง-นครไทย (แผนงานปี พ.ศ. 2563 – 2565)

นอกจากนี้ กรมทางหลวงยังมีแผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เชื่อมโยง
จังหวัดพิษณุโลกตามแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (ปี พ.ศ. 2560-2579)
ดังแสดงในรูปที่ 3.2-5 ประกอบด้วย

- สายตาก-มุกดาหาร (M2) ระยะทาง 704 กิโลเมตร อยู่ในแนวระเบียบเชิงเศรษฐกิจ
ตะวันออก-ตะวันตกซึ่งอยู่ในแผนในระยะ 10 ปีหลัง
- สายทางยกระดับอุตรดิตถ์-บางปะอิน-เชียงราย (ด่านแม่สาย/ด่านเชียงของ) (M5)
ระยะทาง 853 กิโลเมตร อยู่ในแนวระเบียบเชิงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ซึ่งอยู่ในแผนระยะ
10 ปีแรก ในช่วงบางปะอิน-พิษณุโลก



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.2-4 โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบโครงข่ายถนนในจังหวัดพิษณุโลก (กรมทางหลวง)



ที่มา: กรมทางหลวง

รูปที่ 3.2-5 แผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี

แผนงานของกรมทางหลวงชนบท

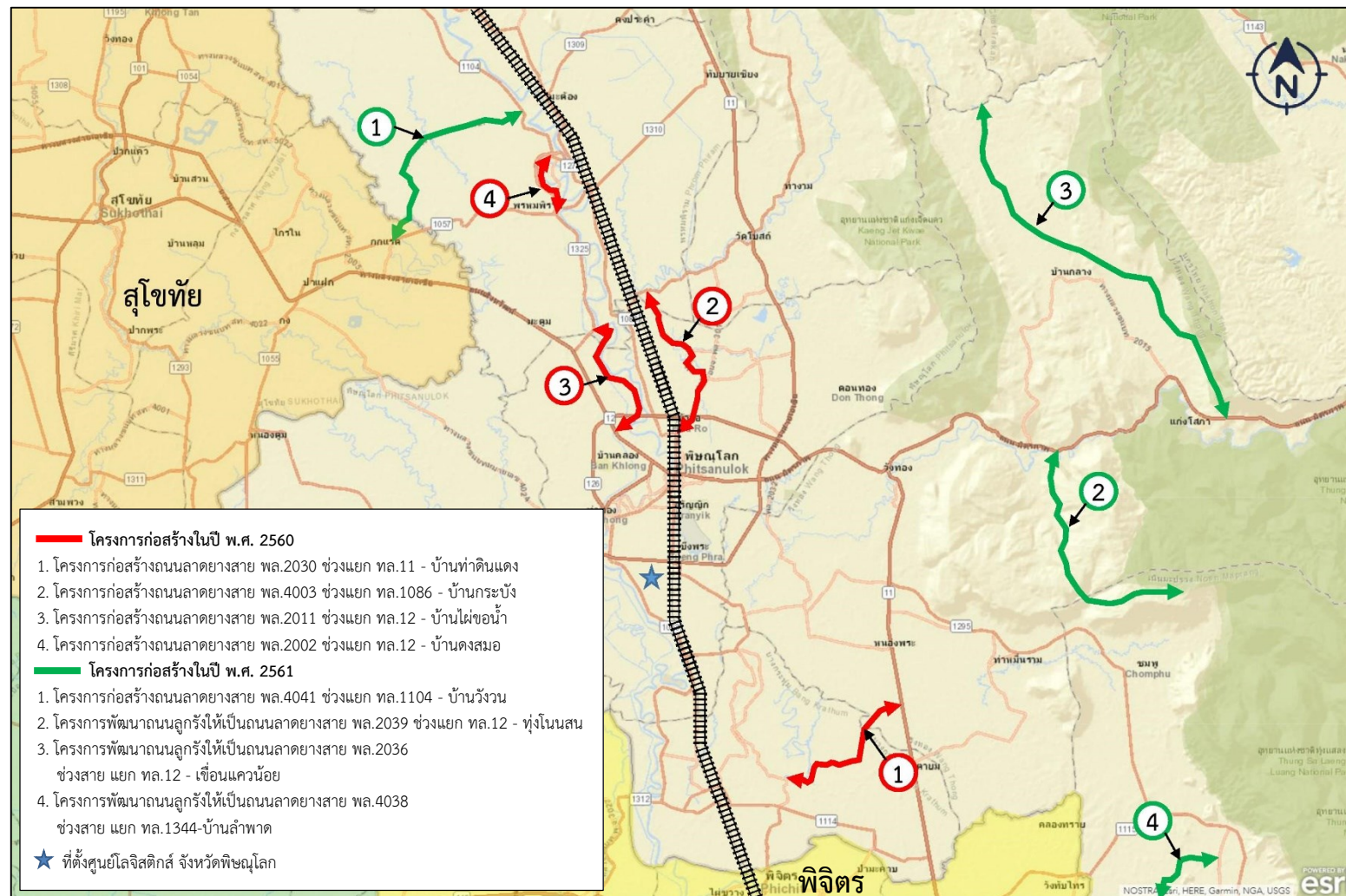
กรมทางหลวงชนบทมีโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบโครงข่ายถนนในจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งโดยส่วนใหญ่จะเป็นโครงการก่อสร้างถนนลาดยาง หรือ ก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก (คสล.) บนถนนโครงข่ายทางหลวงชนบทที่เป็นถนนลาดยางเดิม เพื่อแก้ปัญหาหน้าท่วมคันทาง หรือขยายความกว้างเพื่อยกระดับชั้นทาง และ โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยาง หรือ คสล. บนถนนโครงข่ายที่มีศักยภาพเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบทหรือเตรียมลงทะเบียนเป็นโครงข่ายทางหลวงชนบท โดยแบ่งเป็นแผนโครงการก่อสร้างในปี พ.ศ. 2560 และปี พ.ศ. 2561 ดังแสดงในรูปที่ 3.2-6 ดังนี้

ปี พ.ศ. 2560

- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย พล.2030 ช่วงแยก ทล.11 - บ้านท่าดินแดง ระยะทาง 29 กิโลเมตร
- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย พล.4003 ช่วงแยก ทล.1086 - บ้านกระบัง ระยะทาง 15 กิโลเมตร
- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย พล.2011 ช่วงแยก ทล.12 - บ้านไผ่ขอน้ำ ระยะทาง 12 กิโลเมตร
- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย พล.2002 ช่วงแยก ทล.12 - บ้านดงสมอ ระยะทาง 19 กิโลเมตร

ปี พ.ศ. 2561

- โครงการก่อสร้างถนนลาดยางสาย พล.4041 ช่วงแยก ทล.1104-บ้านวังวน ระยะทาง 10 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางสาย พล.2039 ช่วงแยก ทล.12 - หุ่นโนนสน ระยะทาง 28 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางสาย พล.2036 ช่วงแยก ทล.12 - เชื้อนแควน้อย ระยะทาง 48 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางสาย พล.4038 ช่วงแยก ทล.1344 - บ้านลำพาด ระยะทาง 10 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางสาย พล.2039 ช่วงสาย บ้านใหม่ - บ้านแก่งจูงนาง ระยะทาง 28 กิโลเมตร
- โครงการพัฒนาถนนลูกรังให้เป็นถนนลาดยางสาย พล.2038 ช่วงสาย บ้านน้ำริน - บ้านชำเตย ระยะทาง 48 กิโลเมตร



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.2-6 โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบโครงข่ายถนนในจังหวัดพิษณุโลก (กรมทางหลวงชนบท)

3.2.2 โครงข่ายทางราง

1) สภาพปัจจุบันของโครงข่ายทางราง

ระบบการขนส่งทางรางได้แก่เส้นทางรถไฟสายเหนือผ่านเขตจังหวัดพิษณุโลก 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอพรหมพิราม อำเภอเมืองพิษณุโลก และ อำเภอบางกระทุ่ม ระยะทางประมาณ 70 กิโลเมตร โดยมีสถานีรถไฟที่อยู่ในเขตจังหวัดพิษณุโลก 11 สถานี ได้แก่ สถานีบางกระทุ่ม แม่เทียบ บ้านใหม่ บึงพระ พิษณุโลก บ้านเต็งหนาม บ้านตุม แคว้น้อย พรหมพิราม หนองตม และบ้านบุง ดังรูปที่ 3.2-7



ที่มา: ทปภ.พิษณุโลก

รูปที่ 3.2-7 โครงข่ายทางรถไฟในเขตจังหวัดพิษณุโลก

- สถานีพิษณุโลก อยู่ในตัวเมืองพิษณุโลก เป็นสถานีหลักและใหญ่ที่สุดเป็นย่านสถานีสำหรับขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก โดยมีรถไฟโดยสารจำนวนทั้งหมด 26 ขบวนต่อวัน จอดรับส่งผู้โดยสาร

- สถานีบึงพระ อยู่ห่างจากสถานีพิษณุโลกไปทางทิศใต้ประมาณ 6 กิโลเมตร มีความสำคัญทางด้านการขนส่งสินค้าทางรางมากที่สุด เพราะเป็นย่านสถานีสำหรับการขนส่งสินค้าพลังงาน ได้แก่ น้ำมันดิบ และน้ำมันสำเร็จ โดยขาล่องจะเป็นการขนส่งน้ำมันดิบจากแหล่งน้ำมันสิริกิตต์ อำเภอลานกระบือ จังหวัดกำแพงเพชร ไปยังโรงกลั่นน้ำมันในกรุงเทพมหานคร และภาคตะวันออก ส่วนขาขึ้นจะเป็นการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปมายังคลังเก็บน้ำมันสำเร็จรูปที่สถานีบึงพระ เพื่อส่งต่อไปยังพื้นที่ใกล้เคียงและการขนส่งปูนซีเมนต์

ในปัจจุบัน ไม่มีการขนส่งสินค้าทางรางในประเภทสินค้าการเกษตร เช่น ข้าว น้ำตาล ข้าวโพด หรือ มันสำปะหลัง และสินค้าเทกองต่างๆ เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายและระบบการขนส่งทางถนนที่ดีขึ้น และการให้บริการขนส่งทางรางมีข้อจำกัดทั้งในด้านความตรงต่อเวลา ความน่าเชื่อถือของระบบ และความถี่ในการให้บริการ ทำให้การขนส่งสินค้าเหล่านี้โดยทางรางเสื่อมความนิยมลง

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

ในปัจจุบันมีขบวนรถไฟโดยสารผ่านจังหวัดพิษณุโลก ไป-กลับวันละ 26 ขบวน ไป-กลับต่อวัน และรถสินค้าไป-กลับวันละ 10-12 ขบวน สำหรับขบวนรถสินค้า ประกอบด้วย

- 1) ขบวนรถน้ำมันดิบจากสถานีบึงพระ ไปยังสถานีแม่น้ำ (คลังน้ำมันบางจากท่าเรือกรุงเทพ) และจากสถานีบึงพระ ไปยังท่าเรือแหลมฉบังไปกลับวันละ 4-6 ขบวน
- 2) ขบวนรถน้ำมันสำเร็จรูปจากสถานีบ้านป้อกแป็ก (คลังน้ำมัน ปตท. ของจังหวัดสระบุรี) และ ท่าเรือมาบตาพุด ไปยังสถานีบึงพระ ไปกลับวันละ 4 ขบวน
- 3) ขบวนรถปูนซีเมนต์จากสถานีบ้านช่องไต้ (สระบุรี) และโพนทอง (นครสวรรค์) ไปยังสถานีลำพูน ไปกลับวันละ 2 ขบวน โดยที่จะตัดโบกี้ขนส่งปูนซีเมนต์ไว้ที่สถานีบึงพระเป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของขบวนรถ

สถิติข้อมูลปริมาณผู้โดยสารและสินค้าทางรางในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากข้อจำกัดด้านการให้บริการของระบบรางและโครงข่ายถนนที่มีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ตารางที่ 3.2-1 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรางในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก

ปี พ.ศ.	ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (คน-เที่ยว/ปี)			ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน/ปี)		
	ขาขึ้น	ขาล่อง	รวม	ขาขึ้น	ขาล่อง	รวม
2556	522,000	514,000	1,026,000	63,000	1,453,000	1,516,000
2557	518,000	444,000	962,000	57,000	1,026,000	1,083,000
2558	509,000	458,000	967,000	85,000	1,213,000	1,298,000
2559	450,000	486,000	936,000	98,000	1,193,000	1,291,000

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

3) แผนพัฒนาโครงข่ายทางราง : โครงการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนาคต ได้แก่

- โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ประกอบด้วย ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย และช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ซึ่งเมื่อพัฒนา 3 ทั้งโครงการนี้ จะทำให้เส้นทางรถไฟสายเหนือเป็นทางคู่ตลอดเส้นทาง ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการให้บริการ ทั้งเรื่องความเร็ว ความตรงต่อเวลา และจำนวนเที่ยวของขบวนรถไฟ โดยเฉพาะขบวนรถสินค้า เมื่อโครงการปรับปรุงแล้วเสร็จประมาณปี พ.ศ. 2561 ก็จะทำให้ขบวนรถสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ สามารถให้บริการได้ตั้งแต่ต้นทางที่ท่าเรือในภาคตะวันออก นอกจากนี้ ในโครงการทางคู่ช่วง ปากน้ำโพ-เด่นชัย ได้มีการเสนอพื้นที่สำหรับลานกองเก็บตู้สินค้าไว้บริเวณสถานีบางกระทุ่ม ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ของเมืองพิษณุโลกติดทางหลวงหมายเลข 1114 สันติบันเทิง-บางกระทุ่ม
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงราย โดยมีจุดหมายปลายทางไปยังด่านเชียงของ เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งจากประเทศจีน ผ่านทาง สปป.ลาว ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อการเดินทาง และการขนส่งสินค้าจากประเทศจีนในอนาคต
- โครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-พิษณุโลก และพิษณุโลก-เชียงใหม่ ซึ่งอาจไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เนื่องจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงโดยใช้ขนาดทาง 1.435 เมตร ที่ให้บริการโดยสารเป็นหลัก

3.2.3 โครงข่ายทางน้ำ

การขนส่งน้ำในจังหวัดพิษณุโลก มีแม่น้ำน่านและแม่น้ำยมเป็นแม่น้ำสายหลักไหลผ่าน โดยไหลออกสู่แม่น้ำเจ้าพระยาที่ จังหวัดนครสวรรค์ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำของจังหวัดพิษณุโลก ไม่มีบทบาทมากนัก มีเพียงการขนส่งคนและสินค้าขนาดเล็กระหว่าง 2 ฝั่ง ในระยะทางสั้นๆ และใช้การได้เฉพาะในช่วงฤดูน้ำหลากเท่านั้น

3.2.4 โครงข่ายทางอากาศ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศของจังหวัดพิษณุโลกมีท่าอากาศยานพิษณุโลกซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 3 กิโลเมตร เป็นท่าอากาศยานพาณิชย์ในกำกับของกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม

จากแผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคภายใต้การบริหารของกรมท่าอากาศยาน จะมีการดำเนินการระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2560-2569) แบ่งเป็นระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560-2564) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565-2569) มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร เพิ่มปริมาณหลุมจอดเพื่อรองรับอากาศยานเที่ยวบินประจำและไม่ประจำ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับอากาศยานที่มีขนาดใหญ่ได้เพิ่มขึ้น รวมถึงการให้บริการจอดค้างคืน เพื่อสร้างโอกาสในการเป็น

ศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และยกระดับมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยและความปลอดภัย ให้เป็นไปตามมาตรฐานองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยท่าอากาศยานพิษณุโลกถูกจัดให้เป็นกลุ่มท่าอากาศยานที่มีศักยภาพปานกลางร่วมกับท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ตรัง และนราธิวาส ในเบื้องต้นท่าอากาศยานพิษณุโลกยังไม่ถูกกำหนดอยู่ในแผนพัฒนาท่าอากาศยานดังกล่าว ทั้งระยะที่ 1 และระยะที่ 2

3.3 การศึกษาทบทวน สํารวจสินค้า/อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการลงทุนของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียง

การสำรวจและรวบรวมข้อมูลสินค้าและอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งสินค้าในการศึกษานี้ครอบคลุมข้อมูลของจังหวัดพิษณุโลกและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียงที่คาดว่าจะอยู่ในรัศมีการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ประกอบด้วยจังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ดังนี้

- ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์
- ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 ได้แก่ จังหวัดจังหวัดพิจิตร และจังหวัดกำแพงเพชร

ทั้งนี้ จังหวัดตากในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และจังหวัดนครสวรรค์ในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 มีศักยภาพและแผนการพัฒนาเพื่อการบริหารด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดของตนเอง จังหวัดอุทัยธานีที่อยู่ด้านใต้ของจังหวัดนครสวรรค์ มีโอกาสใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่จังหวัดนครสวรรค์มากกว่าที่จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเพชรบูรณ์ ที่มีระยะห่างของพื้นที่จากจังหวัดพิษณุโลกค่อนข้างไกล (เกิน 50 กิโลเมตร) และมีเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงสู่ภาคกลางตอนล่างที่ไม่ต้องผ่านจังหวัดพิษณุโลก จึงไม่พิจารณาให้อยู่ในพื้นที่รัศมีการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในขณะที่จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งอยู่เหนือจังหวัดพิษณุโลก มีเส้นทางโครงข่ายคมนาคมขนส่งหลักในการเชื่อมโยงกับภูมิภาคอื่นๆ ของประเทศ ที่ต้องผ่านจังหวัดพิษณุโลก จึงเป็นกลุ่มที่มีศักยภาพในการใช้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ส่วนจังหวัดกำแพงเพชรและจังหวัดพิจิตร ซึ่งมีการเชื่อมโยงกับภูมิภาคตอนล่างของประเทศทางจังหวัดนครสวรรค์นั้นมีระยะทางที่สั้นกว่าจังหวัดพิษณุโลก จึงพิจารณาว่า จะมีผู้ประกอบการในบางอำเภอที่ใกล้กับจังหวัดพิษณุโลก (เช่น อำเภอลานกระบือ ของจังหวัดกำแพงเพชร และอำเภอเมือง อำเภอสามง่าม อำเภอสามโก้ และอำเภอนครชัยศรี ของจังหวัดพิจิตร เป็นต้น) ที่คาดการณ์ว่ามีโอกาสมาใช้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังแสดงในรูปที่ 3.3-1



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3-1 การวิเคราะห์รัศมีการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

3.3.1 โครงสร้างทางเศรษฐกิจ

โครงสร้างทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 และ 2 นั้น สาขาเกษตรกรรม มีสัดส่วนร้อยละ 29 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของกลุ่มจังหวัด สาขาอุตสาหกรรมและสาขาเหมืองแร่ มีสัดส่วนรวมร้อยละ 21 สาขาการค้าส่งค้าปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 12 ส่วนสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้ามีสัดส่วนร้อยละ 2 ลักษณะโครงสร้างดังกล่าวนี้มีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักเมื่อเทียบกับข้อมูลย้อนหลัง 10 ปี

3.3.2 เกษตรกรรม

จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดใกล้เคียงในพื้นที่รัศมีการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก (สุโขทัย อุตรดิตถ์ พิจิตร และกำแพงเพชร) ถือได้ว่าเป็นแหล่งผลิตทางการเกษตรที่สำคัญที่หนึ่งของประเทศ ตารางที่ 3.3-1 แสดงปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของพืชเศรษฐกิจในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงในปี พ.ศ. 2559 จะเห็นได้ว่าข้าวและพืชไร่ต่างๆ ได้แก่ อ้อย มันสำปะหลัง และข้าวโพด เป็นผลผลิตทางการเกษตรหลัก ที่มีปริมาณการผลิตมากในพื้นที่

ตารางที่ 3.3-1 ผลผลิตทางการเกษตรที่สำคัญของกลุ่มจังหวัดจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียง

หน่วย : ตัน

จังหวัด	ข้าว (นาปี+นาปรัง)	ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์	มันสำปะหลัง	อ้อยโรงงาน	สับปะรด โรงงาน
ปี พ.ศ. 2559					
พิษณุโลก	955,178	179,032	491,566	1,169,542	93,629
อุตรดิตถ์	355,028	80,817	92,720	927,066	41,224
สุโขทัย	612,631	35,037	225,001	2,606,657	-
กำแพงเพชร	862,079	31,405	2,337,078	6,820,592	-
พิจิตร	1,123,934	17,171	73,852	679,086	-
รวม	3,908,850	343,462	3,220,217	12,202,943	134,853
ร้อยละของทั้งประเทศ	12.24%	8.46%	10.34%	12.97%	7.32%

ที่มา: สถิติการเกษตรของประเทศไทยสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไม่ว่าจะเป็นเนื้อที่เพาะปลูก
เนื้อที่เก็บเกี่ยว และผลผลิต ของข้าวและผลผลิตทางการเกษตรต่างๆ มีการแปรผันขึ้นลงอยู่ตลอด
ขึ้นอยู่กับสภาพดินฟ้าอากาศที่แตกต่างในแต่ละปี

3.3.3 อุตสาหกรรม

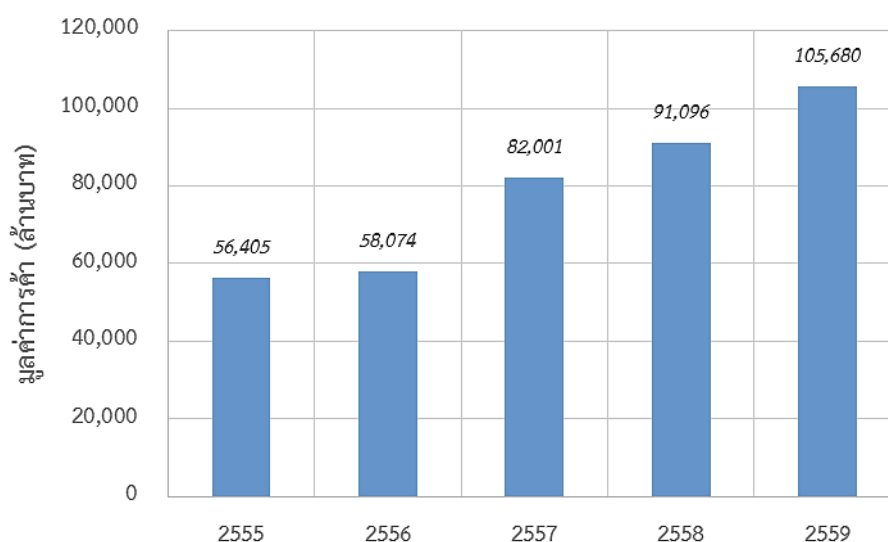
จากข้อมูลจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมของกรมโรงงานอุตสาหกรรม พบว่า ณ ปี พ.ศ. 2559
จังหวัดพิษณุโลกและกลุ่มจังหวัดใกล้เคียงมีจำนวนโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการตาม
พระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 รวม 3,867 โรงงาน โดยจังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนโรงงานมากที่สุดรวม
1,337 โรงงาน รองลงมา คือ จังหวัดพิจิตรและกำแพงเพชร ในแง่ของขนาดอุตสาหกรรม พบว่า
มีโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ ที่มีเงินทุนมากกว่า 200 ล้านบาท รวม 66 โรงงาน อยู่ในจังหวัด
พิษณุโลก 14 โรงงาน กำแพงเพชร 25 โรงงาน พิจิตร 14 โรงงาน อุตรดิตถ์ 7 โรงงาน และสุโขทัย
6 โรงงาน

จากข้อมูลที่รวบรวมประกอบกับการสำรวจพื้นที่ พบว่าในพื้นที่จังหวัดพิษณุโลกและจังหวัด
ใกล้เคียง โรงงานที่มีการขนส่งสินค้าปริมาณมากจะเป็นโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับผลผลิต
ทางการเกษตร ได้แก่ โรงสีข้าว โรงงานน้ำตาล โรงงานแปรรูปมันสำปะหลัง โรงอัดมันเม็ด โรงงานอาหารสัตว์
โรงงานผลิตภัณฑ์อาหาร และโรงงานแปรรูปผักผลไม้ ส่วนโรงงานที่ผลิตสินค้าที่ไม่ใช่ผลผลิต
ทางการเกษตรขนาดใหญ่ในพื้นที่ ได้แก่ บริษัทไทยแอโรไวร์จำกัด ซึ่งประกอบกิจการผลิตชุดสายไฟฟ้า
ภายในรถยนต์ในจังหวัดพิษณุโลก โรงงานเปียร์ช่างของบริษัทเปียร์ไทย (1991) จำกัด (มหาชน) จังหวัด
กำแพงเพชร

3.3.4 การค้าชายแดน

จังหวัดพิษณุโลกตั้งอยู่ ณ จุดตัดของแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงประเทศจีน เมียนมา สปป.ลาว และไทย กับ แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงประเทศเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยมีด่านชายแดนที่ใกล้เคียง ได้แก่ ด่านแม่สอด จังหวัดตาก (ไทย-เมียนมา) ทางด้านตะวันตก ด่านภูตู๋ (ไทย-สปป.ลาว) ทางด้านตะวันออก ด่านเชียงแสน และเชียงของ (ไทย-สปป.ลาว) และด่านแม่สาย (ไทย-เมียนมา) ทางด้านเหนือ

ข้อมูลมูลค่าการนำเข้าส่งออกสินค้าที่ด้านการค้าชายแดนต่างๆ ในบริเวณใกล้เคียงกับจังหวัดพิษณุโลก แสดงดังรูปที่ 3.3-2 ด้านการค้าชายแดนแม่สอดเป็นด้านที่มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกสูงที่สุดในบรรดาการค้าชายแดนที่อยู่ใกล้จังหวัดพิษณุโลก โดยรวมแล้วมูลค่าการค้าชายแดนบริเวณด่านชายแดนที่อยู่ใกล้จังหวัดพิษณุโลกมีแนวโน้มการขยายตัวเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 17 ต่อปี ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2559



ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ

รูปที่ 3.3-2 มูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดนในบริเวณใกล้เคียงจังหวัดพิษณุโลก

สินค้าที่ขนส่งผ่านชายแดนไทย-เมียนมา และ ไทย-สปป.ลาว ที่คาดว่าจะมีโอกาสใช้ ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ สินค้าส่งออกสินค้าเกษตรที่ผลิตในพื้นที่ เช่น น้ำตาล และผลไม้ และสินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ ที่อาจมาใช้คลังเก็บและรวบรวมสินค้าซึ่งมีปริมาณไม่มากนักเมื่อเทียบกับปริมาณการค้าผ่านชายแดนทั้งหมด โดยด่านชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดในการเชื่อมโยงกับศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก คือ ด่านแม่สอด อย่างไรก็ตาม หากศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีการพัฒนา กิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า ประเภทของสินค้าที่ค้าขายผ่านชายแดนไทย-เมียนมา และ ไทย-สปป.ลาว อาจมีรูปแบบเปลี่ยนไป เช่น อาจมีการนำเข้าสินค้าเพื่อมาเพิ่มมูลค่าแล้วส่งกลับไปขาย เป็นต้น

ในปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 คาดว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จและเปิดใช้งานได้ภายในปี 2562 ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวก รวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจประเทศไทยกับเมียนมา และส่งผลต่อปริมาณ ความต้องการในการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพที่จะมาใช้บริการด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดพิษณุโลก นอกจากนี้ ในอนาคตกำลังจะมีการพัฒนาด้านผ่านแดนถาวรภูตู๋ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรธานี ให้มีศักยภาพในการเป็นด่านการค้าชายแดนที่มีความสำคัญมากขึ้น ทั้งนี้ ด่านผ่านแดนถาวรภูตู๋สามารถ เชื่อมต่อไปยังเมืองไชยบุรี แขวงไชยบุรี สปป.ลาว ได้ไม่ไกล และสามารถเชื่อมต่อไปยังนครหลวง เวียงจันทน์ได้สะดวกมากขึ้นด้วยสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เพิ่งสร้างเสร็จ หากด่านผ่านแดนถาวรภูตู๋ มีการพัฒนาอย่างสมบูรณ์แบบ คาดว่าจะมีปริมาณการค้าผ่านด่านชายแดนนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งยังจะเป็นการเพิ่มบทบาทด้านโลจิสติกส์ให้จังหวัดพิษณุโลกได้ในอนาคต

3.4 การศึกษาทบทวนพฤติกรรมการณ์การขนส่งสินค้า และการจัดเก็บสินค้า

3.4.1 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการณ์การขนส่งสินค้าและการจัดเก็บสินค้า

ผลการศึกษาและรวบรวมข้อมูล พบว่า สินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายภายในบริเวณภาคเหนือ ตอนล่างและการเคลื่อนย้ายผ่าน แบ่งเป็น

- 1) สินค้าส่งออก หมายถึง สินค้าที่มีการผลิต/การเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง ไปยังปลายทาง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการกระจายภายในประเทศหรือส่งออก ต่างประเทศ
- 2) สินค้าขาขึ้น หมายถึง สินค้าที่มีการผลิต/การเคลื่อนย้ายจากแหล่งอื่นในประเทศหรือ มีการนำเข้าจากต่างประเทศ แล้วมีการกระจายภายในภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือ ตอนล่าง
- 3) สินค้าขนส่งในลักษณะพิเศษ โดยใช้ยานพาหนะเฉพาะเช่น สินค้าอันตราย สินค้าเทกอง ไม่คงรูปหรือปนกับสินค้าอื่นได้

นอกจากนี้ยังสามารถจำแนกสินค้าออกเป็น 9 กลุ่มได้แก่ (1) ผักผลไม้ (2) พลังงาน (3) ปูนซีเมนต์ (4) ยาและเวชภัณฑ์ (5) ข้าว (6) น้ำตาล (7) ปุ๋ยเคมี (8) อุปกรณ์บริโภค และ (9) สินค้า อุตสาหกรรมอื่นๆ โดยสามารถสรุปกลุ่มสินค้าที่วิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์ ดังตารางที่ 3.4-1

ตารางที่ 3.4-1 กลุ่มสินค้าที่วิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์

กลุ่มสินค้า	ชาล่อง		ขาขึ้น		สินค้าอื่นๆ ขนส่งใน ลักษณะพิเศษ
	ผลิตและ กระจายใน ประเทศ	ผลิตและ ส่งออก	ผลิต/นำเข้าและ กระจายสู่ ภาคเหนือตอนบน	ผลิต/นำเข้าเพื่อ กระจายสู่ ภาคเหนือตอนล่าง	
1) ผักผลไม้	✓	✓	✓	✓	
2) พลังงาน					✓
3) ปูนซีเมนต์					✓
4) ยาและเวชภัณฑ์				✓	
5) ข้าว	✓	✓			
6) ปุ๋ยเคมี				✓	
7) น้ำตาล	✓	✓	✓		
8) อุปโภคบริโภค			✓	✓	
9) อุตสาหกรรมอื่นๆ		✓			

ที่มา: ทีมปรึกษา

โดยสรุปกระบวนการโลจิสติกส์ของสินค้าทั้ง 9 กลุ่มแตกต่างกันตามบทบาทของกระบวนการ
ส่งมอบสู่ลูกค้า ดังนี้

- 1) กรณีสินค้าชาล่อง สำหรับการบริโภคภายในประเทศ เช่น ผักผลไม้ จังหวัดพิษณุโลก
มีความเป็นศูนย์กลางการค้าของตลาดค้าส่ง โดยรวบรวมและกระจายไปยังผู้ค้ารายย่อย
ในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดโดยรอบ แต่สำหรับการส่งออก เช่น ผักผลไม้ ข้าว น้ำตาล
กระบวนการโลจิสติกส์เป็นบทบาทของผู้ส่งออกที่ไม่ได้อยู่ในจังหวัดพิษณุโลกแต่
มีการจัดการในพื้นที่ที่ใกล้กับประตูการค้าของไทย คือ ในภาคกลางและภาคตะวันออก
ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมอื่นๆ แม้ว่าสินค้าต้นทางอยู่ในจังหวัดพิษณุโลก แต่เมื่อเกี่ยวข้องกับ
กระบวนการส่งออก ทำให้กระบวนการโลจิสติกส์ได้รับการจัดการภายใต้การควบคุม
ของผู้ผลิตและส่งออก
- 2) กรณีสินค้าขาขึ้น จังหวัดพิษณุโลกมีความเป็นศูนย์กลางในภาคเหนือตอนบนสำหรับ
การกระจายสินค้ากลุ่มอุปโภคบริโภค ยา ผักผลไม้ (ที่มาจากแหล่งอื่นหรือนำเข้า) และ
ปุ๋ยเคมี
- 3) สินค้าลักษณะพิเศษ อาศัยโครงข่ายการขนส่งทางรางและคลังน้ำมันที่มีอยู่แล้ว
ในการเป็นจุดพักและกระจายสินค้า

ดังนั้น จากการวิเคราะห์กระบวนการโลจิสติกส์ของสินค้าที่มีการเคลื่อนย้ายอยู่ในปัจจุบัน
สามารถกล่าวได้ว่า

- 1) จังหวัดพิษณุโลกมีความเป็นศูนย์กลางสำหรับการรวบรวมและกระจายสินค้าขาขึ้น โดยศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก สามารถเข้ามามีบทบาทในการช่วยรองรับกิจกรรมการค้า การจัดเก็บและการกระจายให้กับผู้ประกอบการภายในจังหวัดพิษณุโลกและจังหวัดใกล้เคียงได้
- 2) สำหรับสินค้าขาล่องศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก สามารถเข้ามามีบทบาทในการเป็นจุดพักสินค้าได้ หากผู้จำหน่าย/ผู้ส่งออก ได้เข้ามาจัดการดูแลกระบวนการโลจิสติกส์ตั้งแต่โรงงานและอาศัยข้อได้เปรียบด้านที่ตั้งของ ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ในการบริหารจัดการรอบสินค้า เช่น สินค้าผักผลไม้ส่งออกที่ต้องทยอยรวบรวมจากหลายสวน การนำรถห้องเย็นเข้าไปจอดรอจำนวนมากที่สวนทำได้ลำบาก การรวบรวมสินค้าไว้ที่ห้องเย็นอาจเป็นทางเลือกสำหรับผู้ส่งออก นอกจากนี้ในอนาคตผู้ส่งออกสินค้าเกษตรอื่นๆ ก็สามารถจัดการขนส่งทางรถไฟจาก ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เมื่อโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟได้รับการพัฒนาด้านประสิทธิภาพ ความแน่นอน ความตรงต่อเวลา อีกทั้งสินค้าเหล่านี้มีรอบของการส่งออกแน่นอน สามารถจัดการขนส่งทางรถไฟได้ และลดค่าใช้จ่ายคลังสินค้าในพื้นที่ใกล้ท่าเรือแหลมฉบัง
- 3) สำหรับสินค้าที่มีปริมาณขนส่งสูง เช่น ข้าวและน้ำตาล มีโอกาสใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก สำหรับการส่งออก หากมีการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม การขนส่งทางรถไฟมีประสิทธิภาพและความแน่นอน สามารถลดต้นทุนการขนส่งได้

ด้วยเงื่อนไขดังกล่าวจากการวิเคราะห์ข้างต้น ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ที่เป็นไปได้ในระยะสั้น คือ การให้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีบทบาทสำหรับผู้ประกอบการรายย่อยในการจัดการสินค้าขาขึ้นภายในประเทศ ส่วนสินค้าขาล่องผู้ประกอบการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จำเป็นต้องมีกลยุทธ์ทางการตลาดเพิ่มเติม ให้มีการปรับระบบการรวบรวมและจำหน่ายเริ่มตั้งแต่ศูนย์โลจิสติกส์ และระยะยาวการขนส่งทางรถไฟ ถือเป็นทางเลือกสำหรับสินค้าขาล่องและการส่งออกได้

3.5 การศึกษาสำรวจสภาพปัญหา อุปสรรค ในการขนส่งสินค้า

จากการสำรวจพื้นที่ รวบรวมข้อมูลและผลการสัมภาษณ์เชิงลึก สามารถสรุปสภาพปัญหา อุปสรรค ในการขนส่งสินค้าและการจัดการด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่โดยแบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

- 1) ปัญหาด้านนโยบาย รวมถึงการวางยุทธศาสตร์ของภาครัฐ
- 2) ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในทางกายภาพ พิจารณารวมถึงจุดเชื่อมต่อ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 3) ปัญหาด้านการบริหารจัดการในการเคลื่อนย้ายสินค้า ได้แก่ กระบวนการโลจิสติกส์ การทำธุรกรรมสำหรับจัดการขนส่ง
- 4) ปัญหาด้านอื่นๆ เช่น ด้านบุคลากร ผู้ประกอบการท้องถิ่น

โดยการดำเนินการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกควรช่วยให้เกิดประสิทธิภาพของ
ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ และการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจน
โอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกจะต้องสามารถสร้างความไว้วางใจ
(Trust) ในการดำเนินการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างเจ้าของสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และลูกค้า
ปลายทาง ผนวกกับการแก้ปัญหาด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และ
การเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อันทำให้การขนส่งสินค้ามีความปลอดภัยมากขึ้นและ
การบริหารจัดการสินค้าที่ดี (Quality) จะทำให้เจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สามารถจัดการ
ระยะเวลาขนส่ง (Time) ให้มีความแน่นอนมากขึ้น (Reliability) ลดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ และ
ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ (Cost) ลดลง

หากศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกมีองค์ประกอบของความพร้อมภายในดังที่กล่าวมา
จะทำให้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกสามารถทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการขนส่ง โดยประโยชน์ของ
ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกที่ควรได้รับหลังจากการก่อตั้ง ได้แก่

- สามารถพัฒนาการเชื่อมต่อของบริการขนส่งและโลจิสติกส์ เพิ่มความแน่นอนและ
ลดต้นทุนโลจิสติกส์
- สามารถเพิ่มโอกาสทางการค้าภายในและระหว่างประเทศ
- สามารถเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สร้างมูลค่าเพิ่มและการจ้างงาน

3.6 การศึกษาการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก กับการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก กับการขนส่งสินค้านี้ระหว่าง
ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถสรุปได้ดังนี้

- การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกนั้นมีความเหมาะสม แต่ในช่วงแรก
ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเหมาะกับการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ภายในประเทศ
โดยเพื่อให้การดำเนินงานของศูนย์โลจิสติกส์ประสบความสำเร็จจะต้องมีกิจกรรมที่ทำให้
เกิดการขนส่งสินค้า เช่น โรงงานอุตสาหกรรม หรือตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
ที่แตกต่างกับศูนย์โลจิสติกส์ในจังหวัดใกล้เคียง รวมถึงจะต้องมีกิจกรรมที่จะช่วยให้
สามารถลดต้นทุนในการขนส่งสินค้านี้ได้
- สำหรับการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ให้เป็นศูนย์โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค
ยังเป็นเรื่องที่ยังดำเนินการได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศไทยกับ
เมียนมา และประเทศไทยกับ สปป.ลาว จะใช้พื้นที่ภาคกลางและพื้นที่ด้านการค้า

ชายแดนทำหน้าที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์ ทำให้ไม่มีความจำเป็นมากนักในการที่จะต้องมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งหากต้องการผลักดันให้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเป็นศูนย์โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค ก็จะต้องมีสินค้าที่แตกต่างและเป็นที่ต้องการของประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงทางภาครัฐอาจต้องทำการลดกิจกรรมด้านศุลกากรที่ด้านการค้าชายแดนสำหรับรถที่จะเดินทางมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เป็นต้น

- การดำเนินการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะประสบความสำเร็จได้ ถ้าศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ช่วยให้เกิดการบริหารจัดการกระบวนการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนโดยรวม ตลอดจนสร้างโอกาสและเพิ่มมูลค่าของสินค้า รวมถึงการแก้ไขปัญหาด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และการเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างระบบ อีกทั้งการสนับสนุนด้านนโยบายของภาครัฐและการประสานงานด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ก็เป็นสิ่งสำคัญ อันทำให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย และเชื่อมโยงประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นหนึ่งเดียวกันอย่างแท้จริง
- สินค้านำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา และประเทศไทยกับ สปป.ลาว ที่มีโอกาสจะใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ เสื้อผ้า สิ่งทอ และสินค้าเกษตรที่ไม่เน่าเสียง่าย เช่น ข้าว ถั่วและงา และกาแฟ เป็นต้น โดยบริษัทที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับสินค้านี้สามารถร่วมมือกับบริษัทด้านการขนส่งสินค้า เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ

3.7 การศึกษา สํารวจ วิเคราะห์ ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า และการตัดสินใจเลือกพื้นที่ที่จะตั้งศูนย์กระจายสินค้า

3.7.1 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า

จากผลการสัมภาษณ์เชิงลึก สรุปได้ว่าปัจจัยการเลือกรูปแบบการขนส่งออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

- 1) ด้านการขนส่ง พิจารณาจากคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ที่ตั้งของโรงงาน จุดเชื่อมต่อท่าเรือ/ประตูการค้า
- 2) ด้านเศรษฐศาสตร์ พิจารณาจากค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
- 3) ด้านท่าเรือ/ด่านชายแดน พิจารณาจากภาพรวมของกระบวนการโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นในการจัดการให้มีการเชื่อมโยงกับท่าเรือ/ด่านชายแดน
- 4) ด้านกฎระเบียบ พิจารณาจากข้อจำกัดที่เกิดขึ้นในกระบวนการขนส่ง

ปัจจัยการเลือกรูปแบบการขนส่ง (ปัจจัยหลักและรอง) ที่เจ้าของสินค้าแต่ละกลุ่มจะให้ความสำคัญสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.7-1

ตารางที่ 3.7-1 ปัจจัยการเลือกรูปแบบการขนส่ง

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	กลุ่มเจ้าของสินค้า				
		เกษตร ขั้นต้น	เกษตร แปรรูป	มูลค่าสูง	อุปโภค บริโภค	ลักษณะ พิเศษ
ด้านการขนส่ง	ระยะทาง	●	○	●	○	○
	ระยะเวลาในการเดินทาง	●	○	●	○	○
	คุณภาพเส้นทาง	●	○	●	●	○
	ความปลอดภัย	●	●	●	●	●
	ความน่าเชื่อถือ	●	●	●	●	●
	ความตรงต่อเวลา	●	●	●	●	○
ด้านเศรษฐศาสตร์	ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์	●	●	●	●	●
ด้านท่าเรือ/ด้าน ชายแดน	อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	○	○	●	○	●
	ความสามารถในการรองรับ	●	●	●	●	●
	พิธีการด้านศุลกากร	●	●	●	○	●
	ความสะดวกในการเข้าถึง	●	●	●	●	○
ด้านกฎระเบียบ	กฎระเบียบการค้าระหว่าง ประเทศ	●	●	●	●	●
	นโยบายด้านการประกันสินค้า	○	○	●	●	●

หมายเหตุ : ● หมายถึง ประเด็นหลักในการพิจารณา

○ หมายถึง ประเด็นรองในการพิจารณา

ที่มา : ที่ปรึกษา

3.7.2 ปัจจัยการตัดสินใจเลือกพื้นที่ที่จะตั้งศูนย์กระจายสินค้า

ผลการศึกษาพบว่า ที่ตั้งของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ควรรักษาความได้เปรียบด้านที่ตั้ง (Location Advantage) โดยไม่กระทบต่อต้นทุนรวมของการขนส่งและโลจิสติกส์ แต่สามารถปรับกระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งระบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น กลุ่มเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้พิจารณาปัจจัยในการเลือกพื้นที่ตั้งศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังตารางที่ 3.7-2

ตารางที่ 3.7-2 ปัจจัยพิจารณาใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

ปัจจัย	กลุ่มเจ้าของสินค้า				ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์
	เกษตร ขั้นต้น	เกษตร แปรรูป	มูลค่าสูง	อุปโภค บริโภค	
ความใกล้แหล่งผลิต/บริโภค	●	●	●	●	●
ความใกล้สำหรับการจัดหาแรงงาน	●	●	○	●	●
ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	●	●	○	●	●
ผลกระทบต่อเมืองและชุมชน	●	●	○	●	●
ความสะดวกของโครงข่ายคมนาคม	●	●	●	●	●
ความยากง่ายในการจัดหาพื้นที่ (ส่งผลต่อค่าบริการที่สูงขึ้น)	●	●	●	●	●
ข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ (เช่น น้ำท่วมขัง)	●	●	●	●	●

หมายเหตุ : ● หมายถึง ประเด็นหลักในการพิจารณา

○ หมายถึง ประเด็นรองในการพิจารณา

ที่มา : ที่ปรึกษา

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านระยะใกล้แหล่งผลิต/บริโภคเป็นปัจจัยที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยระยะทางของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกกับแหล่งผลิต/บริโภคควรอยู่ใกล้มากที่สุด หรืออยู่ในรัศมีทำการไม่เกิน 30 กิโลเมตร และหากมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นการขนส่งทางรถไฟ ปลายทางของการขนส่งสินค้าทางรถไฟควรสูงกว่า 400 กิโลเมตร

3.8 การคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า

การวิเคราะห์คาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพในการใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีขั้นตอน ดังนี้

- 1) ทบทวนข้อมูลการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน
- 2) ทบทวนรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า
- 3) คาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวของการขนส่งสินค้าในพื้นที่อิทธิพลของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- 4) คาดการณ์ปริมาณสินค้าในแต่ละชนิดที่มีความเป็นไปได้ที่จะมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

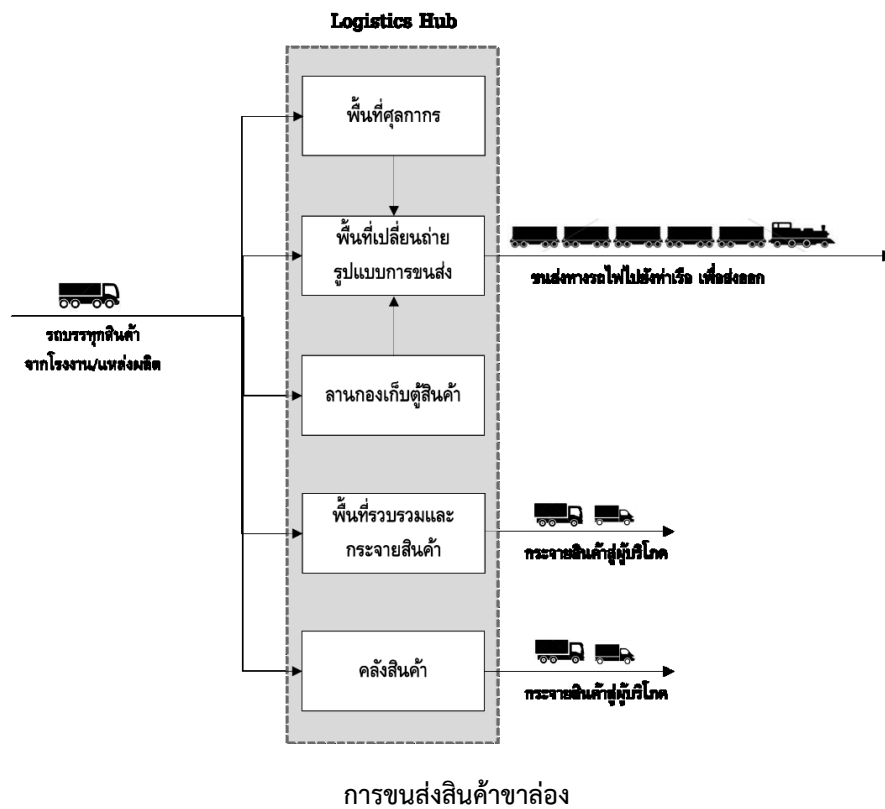
ผลการศึกษาประเภทสินค้า ต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้า พฤติกรรมการขนส่ง ประกอบกับข้อคิดเห็นจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการ และหน่วยงานภาครัฐ สามารถพิจารณาสินค้าที่มีโอกาสมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ดังสรุปในตารางที่ 3.8-1

ตารางที่ 3.8-1 การพิจารณาสินค้าที่มีโอกาสมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

สินค้า	รูปแบบการให้บริการ	
	คลังสินค้า	เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ถนน-ราง
ข้าว	-	●
น้ำตาล	●	●
มันสำปะหลัง	●	●
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	-	-
ผัก ผลไม้	●	●
น้ำมันดิบ	-	-
น้ำมันสำเร็จรูป	-	-
ปูนซีเมนต์	-	-
อุปกรณ์บริโภค	●	
ปุ๋ยเคมี	●	●
อุตสาหกรรมอื่นๆ	●	●
วัสดุประเภณีและเวชภัณฑ์ทางการแพทย์	●	●

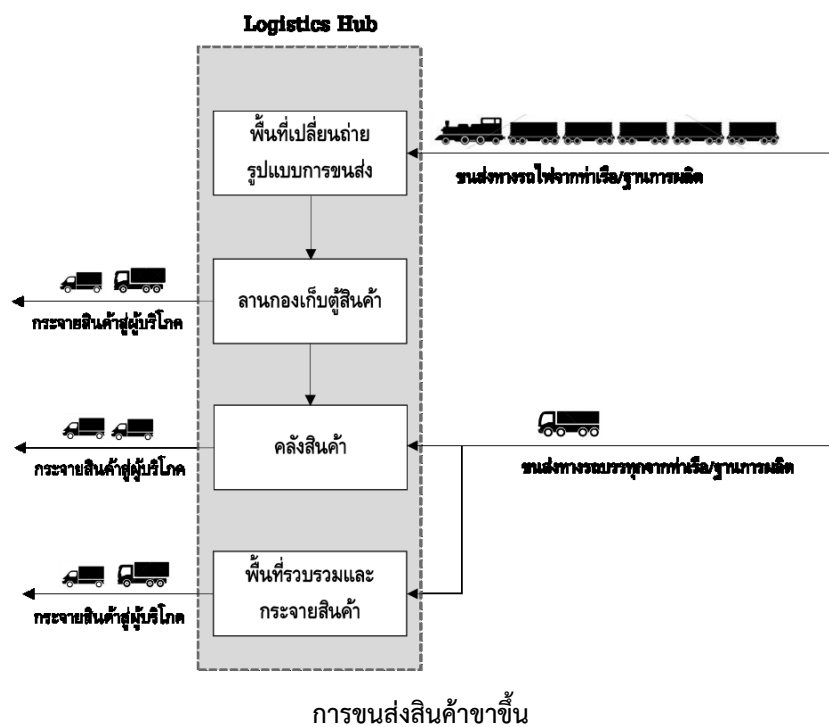
ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะให้บริการควรจะประกอบด้วย การให้บริการคลังสินค้า ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนของผู้ประกอบการไม่ต้องก่อสร้างคลังสินค้าเอง การรวบรวมและกระจายสินค้า และการเปลี่ยนถ่ายการขนส่งระหว่างทางถนนกับทางราง ซึ่งต้องมีพื้นที่กองเก็บสินค้าชั่วคราว และหากต้องการรองรับการส่งออกควรจะมีบริการด้านศุลกากรต่างๆ ด้วย โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่าการขนส่งทางรางจะมีประโยชน์สำหรับการขนส่งสินค้าเพื่อส่งออกโดยตรงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยแนวความคิดการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ ของการขนส่งสินค้าทั้งขาขึ้นและขาลงสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 3.8-1 และ 3.8-2



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.8-1 แนวคิดการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ (สินค้าขาล่อง)



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.8-2 แนวคิดการให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ (สินค้าขาขึ้น)

การคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก กำหนดสมมติฐานตามระยะการพัฒนาดังนี้

- ปี พ.ศ. 2565 ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เปิดให้บริการ : สินค้าที่จะมาใช้บริการ ได้แก่ กลุ่มที่ต้องการใช้คลังเก็บสินค้า
- ปี พ.ศ. 2570 รถไฟฟ้าทางคู่พัฒนาแล้วเสร็จถึงเด่นชัย : สินค้าที่จะมาใช้บริการ ได้แก่ กลุ่มที่ต้องการใช้คลังเก็บสินค้า และสินค้าที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้การขนส่งทางรถไฟ
- ปี พ.ศ. 2580 เปิดให้บริการระยะที่ 2 เริ่มมีกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าใน ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก : จะทำให้เกิดการนำสินค้าที่ขนส่งผ่านพื้นที่บางส่วน มาเพิ่มมูลค่าแล้วขนส่งต่อไปยังปลายทาง พิจารณาจากสินค้าประเภทเกษตรกรรมที่มีการขนส่งระหว่างภาคเหนือ จังหวัดตาก และด่านชายแดนแม่สอด กับภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งมีประมาณ 3.8 ล้านตัน จากฐานข้อมูลแบบจำลองระดับประเทศ (NAM) ประมาณการสัดส่วนที่จะนำมาเพิ่มมูลค่าที่ ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ร้อยละ 5 (1.9 แสนตัน) และเพิ่มเป็นร้อยละ 10 ในปี พ.ศ. 2585 (3.8 แสนตัน)

ผลการคาดการณ์สินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก พบว่าสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทข้าวสาร สินค้าอุตสาหกรรมประเภทชุดสายไฟ เยื่อกระดาษและกระดาษ น้ำมันพืช และสินค้าอุปโภคและบริโภคต่างๆ โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2565 (ปีเปิดให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก) จะมีปริมาณสินค้าที่จะมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก ประมาณ 5 แสนตัน และจะเพิ่มขึ้นเป็น 3 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2585 (ปีที่ 20 ของการเปิดให้บริการของศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก) โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3.8-2

ตารางที่ 3.8-2 ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่มีความเป็นไปได้ที่จะมาใช้ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
หน่วย : ล้านตัน

สินค้า	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580	พ.ศ. 2585
ข้าวสาร	-	0.24	0.39	0.55	0.71
น้ำตาล	0.09	0.12	0.16	0.19	0.23
มันสำปะหลัง	0.04	0.05	0.07	0.08	0.10
ผัก ผลไม้	0.04	0.04	0.05	0.05	0.05
อุปโภคบริโภค	0.08	0.15	0.23	0.33	0.46
ปุ๋ยเคมี	0.08	0.14	0.20	0.28	0.37
อุตสาหกรรมอื่นๆ	0.10	0.24	0.42	0.65	0.75
พัสดุไปรษณีย์และเวชภัณฑ์ทางการแพทย์	0.05	0.05	0.06	0.07	0.08
สินค้าเกษตรที่นำมาเพิ่มมูลค่า	-	-	-	0.19	0.38
รวม	0.48	1.04	1.57	2.39	3.13

ที่มา: ที่ปรึกษา

3.9 การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ

การศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนพัฒนาโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

3.9.1 สมมติฐานในการวิเคราะห์

- ระยะเวลาในการวิเคราะห์โครงการ 30 ปี (ไม่รวมระยะเวลาก่อสร้าง)
- เริ่มก่อสร้างและเวนคืน ในปี พ.ศ. 2563 ใช้เวลาก่อสร้าง 2 ปี และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2565
- อัตราการคิดลด (Discount Rate) กำหนดที่ 12%

3.9.2 ผลประโยชน์จากการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก

การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะส่งผลให้เกิดผลประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ โดยรายได้และผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น มีรายละเอียดดังนี้

รายได้

- รายได้จากการปฏิบัติการขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบด้วย รายได้จากการให้บริการบรรจุและขนถ่ายสินค้า รายได้จากการให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ (ทำความสะอาดซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์) รายได้จากการให้บริการจอดรถ รายได้จากการรับฝากสินค้า และการเพิ่มมูลค่าสินค้า รายได้จากการบริหารจัดการขนส่ง และรายได้จากการให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้าใช้พื้นที่เพื่อปฏิบัติการขนถ่ายสินค้า เช่น คลังสินค้า ลานวางกองสินค้า สำนักงานให้บริการบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น
- รายได้จากการให้บริการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้จากการบริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และก๊าซ

ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ

- ผลตอบแทนทางตรง (Direct Economic Benefit) เป็นผลประโยชน์หรือผลผลิตที่เป็นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ในการดำเนินการ ได้แก่ ผลประโยชน์จากการลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ขาขึ้น) และผลประโยชน์จากการลดต้นทุนการกระจายสินค้าภายในประเทศ (ขาล่อง)
- ผลตอบแทนทางอ้อม (Indirect Economic Benefit) เป็นผลประโยชน์ที่ไม่ได้เป็นเป้าหมายหลักของการดำเนินโครงการ ได้แก่ ผลประโยชน์จากการว่าจ้างแรงงานในพื้นที่จากการเข้าทำงานในศูนย์โลจิสติกส์ ผลประโยชน์จากรายได้ทางภาษีของภาครัฐที่เกิดจากปริมาณการค้าที่เติบโต และผลประโยชน์ทางบวกต่อสิ่งแวดล้อม

3.9.3 ต้นทุนในการดำเนินโครงการ

ต้นทุนในการดำเนินโครงการประกอบด้วย ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ ค่าออกแบบ ค่าก่อสร้าง ค่าควบคุมงาน และค่าบำรุงรักษาและดำเนินงานโครงการ ผลการประมาณต้นทุนเบื้องต้นในการดำเนินโครงการในส่วนต่างๆ มีดังนี้

- ค่าเวนคืนอสังหาริมทรัพย์	350	ล้านบาท
- ค่าก่อสร้าง	2,150	ล้านบาท
- ค่าออกแบบและค่าควบคุมงาน	150	ล้านบาท
- ค่าบำรุงรักษาและดำเนินงานโครงการ	110	ล้านบาท/ปี

3.9.4 การประเมินผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์

ผลการประเมินค่าก่อสร้างและค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเบื้องต้นสำหรับการก่อสร้างศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก พบว่ามีมูลค่าลงทุนประมาณ 2,500 ล้านบาท และมีค่าต้นทุนในการดำเนินงานและบำรุงรักษาประมาณ 110 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเมื่อนำต้นทุนดังกล่าวมาวิเคราะห์ร่วมกับผลประโยชน์ที่คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เพื่อศึกษาถึงความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจของโครงการพบว่า ค่าอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) มีค่าร้อยละ 14.4 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ที่อัตราคิดลด 12% ประมาณ 718 ล้านบาท และมีค่าอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR) ที่อัตราคิดลด 12% ประมาณ 1.24 ซึ่งจากค่าดัชนีดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก มีความคุ้มค่าในการลงทุนทางเศรษฐกิจ

สำหรับการวิเคราะห์ถึงความไวของโครงการ ได้ทำการวิเคราะห์โดยแบ่งเป็น 2 กรณีหลัก คือ

- การวิเคราะห์ความไวของโครงการเพียงปัจจัยเดียว โดยกำหนดให้เป็น
 - (1) กรณีต้นทุนการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้น/ลดลงร้อยละ 5 10 และ 20 หรือ
 - (2) กรณีผลประโยชน์ของโครงการเพิ่มขึ้น/ลดลงร้อยละ 5 10 และ 20
- การวิเคราะห์ความไวของโครงการกรณีสองปัจจัยพร้อมกัน โดยกำหนดให้
 - (1) กรณีต้นทุนการดำเนินโครงการเพิ่มขึ้น/ลดลงร้อยละ 5 10 และ 20 ควบคู่กับ
 - (2) กรณีรายรับของโครงการเพิ่มขึ้น/ลดลงร้อยละ 5 10 และ 20

โดยผลการวิเคราะห์พบว่าโครงการยังคงมีความคุ้มค่าในการลงทุนทางเศรษฐกิจภายใต้กรณีทดสอบต่างๆ ยกเว้นกรณีที่ต้นทุนเพิ่มประมาณร้อยละ 20 และผลประโยชน์ของโครงการลดลงประมาณร้อยละ 10 และ ร้อยละ 20 จะส่งผลให้โครงการไม่มีความคุ้มค่าในการลงทุนทางเศรษฐกิจ (อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการ (EIRR) ต่ำกว่าร้อยละ 12 มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) มีมูลค่าติดลบ และอัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุน (BCR) มีค่าต่ำกว่า 1)

3.10 การศึกษาเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษเพื่อรองรับและจูงใจให้เกิดการใช้งาน

ปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้การส่งเสริมการลงทุนกิจการศูนย์บริการโลจิสติกส์ 2 ประเภท ได้แก่

1) กิจการศูนย์กระจายสินค้าด้วยระบบที่ทันสมัย โดยส่งเสริมด้วยมาตรการ (ก) ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร (ข) ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก และ (ค) สนับสนุนด้วยมาตรการที่มีใช้ภาษี เช่น อนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการที่เป็นคนต่างชาติเข้ามาทำงาน เป็นต้น

2) กิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย โดยส่งเสริมด้วยมาตรการ (ก) ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร (ข) ยกเว้นอากรวัตถุดิบผลิตเพื่อส่งออก (ค) สนับสนุนด้วยมาตรการที่มีใช้ภาษี เช่น อนุญาตให้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน และอนุญาตให้นำช่างฝีมือและผู้ชำนาญการที่เป็นคนต่างชาติเข้ามาทำงาน และ (ง) ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี

ทั้งนี้ ในส่วนของการดำเนินโครงการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก จะพิจารณาความเหมาะสมในการจูงใจโดยใช้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ตามปกติ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ด้านต่างๆ เช่น

- การที่ผู้ใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกสามารถหักค่าขนส่งและค่าใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกได้ 2 เท่า เป็นระยะเวลาไม่เกิน 10 ปี
- การลดข้อจำกัดทุนจดทะเบียนขั้นต่ำที่ชำระแล้วสำหรับผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การขยายเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การลดหย่อนการเก็บภาษีบำรุงท้องที่สำหรับผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การลดหย่อน/ยกเว้นการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับธุรกรรมทางการค้าที่เกิดขึ้นภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การยกเว้นการเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับธุรกรรมทางการค้าที่เกิดขึ้นภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การให้ผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกสามารถหักค่าสาธารณูปโภคได้ 2 เท่า เป็นระยะเวลา 10 ปี
- การให้ผู้ลงทุนในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกสามารถหักค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกได้ในอัตราร้อยละ 25 นอกเหนือจากการหักค่าเสื่อมราคาตามปกติ

- การยกเว้นจากมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้ามาใช้บริการในเขตพื้นที่ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก
- การที่รัฐสนับสนุนด้านการประชาสัมพันธ์และการจัดกิจกรรม Roadshow ศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกให้เป็นที่รู้จักในประเทศไทยและต่างประเทศ
- การจัดทำระบบการค้ำที่สามารถหักและชำระบัญชีสำหรับผู้ใช้บริการภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกได้
- การลดหย่อนอัตราค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมกรณีที่ผู้ใช้บริการศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก หรือผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลก เป็นกิจการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)
- การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการส่งออก การนำเข้า และการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศภายในศูนย์โลจิสติกส์ จังหวัดพิษณุโลกเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เข้ามาติดต่อในการลดภาระการยื่นขอใบอนุญาตและหนังสือรับรองที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง