

ท่าเรือบก...ลดต้นทุนขนส่ง 2.5 แสนล้านบาท! ไทยสู่ 'ฮับ' โลจิสติกส์

By
Jaturong Kobkaew
-
February 17, 2019



ระบบการขนส่ง หรือ โลจิสติกส์ ถือเป็นต้นทุนสำคัญของระบบการค้า ที่ผ่านมัตันทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยสูงถึง ๑๔% ของ GDP เกินกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต้องน้อยกว่า ๑๒%

สาเหตุเนื่องจากประเทศไทยใช้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นหลักถึง ๘๑% มีการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟเพียง ๒% รัฐบาลภายใต้การบริหารของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี จึงได้กำหนดนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเป็นนโยบายสำคัญ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศในระยะยาว พร้อมกับมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๘ ปี ตั้งแต่ พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อวางรากฐานการลงทุนพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่องและเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางเข้าไว้ด้วยกัน

หนึ่งในนั้นคือโครงการรถไฟทางคู่ ๑๕ เส้นทาง รวมระยะทางกว่า ๓ พันกิโลเมตร การเกิดขึ้นของรถไฟทางคู่นำมาสู่โอเดียการผูก 'ท่าเรือบก' ในเวลาต่อมา



ฝ่าโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งไทย

ที่ผ่านมามีการบริหารจัดการสินค้าส่งออก-นำเข้า ต้องผ่านระบบการขนส่ง ๗ ประเภทคือ

๑. ท่าเรือ (Port) อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด

๒. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ให้บริการเหมือนกับท่าเรือแต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง ขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์เท่านั้น รวมถึงดำเนินพิธีการด้านศุลกากร

๓. สถานีบรรจุ/ส่งมอบสินค้า (Container Freight Station : CFS) เน้นกิจกรรมการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ ให้บริการเหมือนกับท่าเรือ แต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง กิจกรรมพื้นฐานคือการให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เก็บรักษาทำความสะอาดคอนเทนเนอร์เปล่า รวมถึงดำเนินพิธีการด้านศุลกากร

๔. ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center: DC) ให้บริการขนส่ง รวบรวม จัดเก็บเตรียมสินค้า และกระจายสินค้าไปยังผู้ค้าส่ง/ปลีก ตามสถานที่ต่างๆ

๕. สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) รวบรวมสินค้าจากแหล่งต่างๆ ในพื้นที่ข้างเคียงจัดส่งไปยังปลายทาง โดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่

๖. คลังสินค้า (Warehouse) เก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่ง

๗. ย่านกองเก็บคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY) เก็บคอนเทนเนอร์เปล่า เก็บคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้วเพื่อรอการตรวจสอบ

และที่เพิ่งศึกษาเสร็จเรียบร้อยเมื่อเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๑ ที่ผ่านมาก็คือการก่อสร้าง ท่าเรือ
บก (Dry Port) ทำหน้าที่เสมือนท่าเรือทุกประการ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) ซึ่งจะ
ว่าไปแล้วรูปแบบท่าเรือบกก็เหมือนกับสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container
Depot : ICD) เพียงแต่จุดที่ตั้งเน้นรับ-ส่งสินค้าผ่านรถไฟทางคู่เป็นหลัก เพราะฉะนั้นพื้นที่ตั้ง
ท่าเรือบก จึงต้องอยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟทางคู่วิ่งผ่าน

จากการศึกษาของของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรหรือสนข. พบว่ามี ๔ แห่ง
ที่เหมาะสมต่อการสร้างท่าเรือบกคือ

จุดที่ ๑ จังหวัดฉะเชิงเทรา เนื่องจากมีความพร้อมและอยู่ใกล้กับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกหรือ
อีอีซี

จุดที่ ๒ จังหวัดนครราชสีมา จุดที่ ๓ จังหวัดขอนแก่น ทั้ง ๒ จุดมีอุตสาหกรรมและสินค้าเข้า-ออก
จำนวนมากโดยจะดำเนินการในระยะถัดจากจังหวัดฉะเชิงเทรา

จุดที่ ๔ จังหวัดนครสวรรค์

จุดเด่นของทั้ง ๔ จังหวัดคือมีรถไฟทางคู่ผ่านสามารถขนสินค้าขึ้นรถไฟวิ่งตรงเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังได้
เลย



สนข. แจง ‘บ้านโพธิ์’ เหมาะตั้งท่าเรือบกแห่งแรก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม จัดสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้องในโครงการพัฒนาท่าเรือบก จังหวัดฉะเชิงเทรา ซึ่งเป็นพื้นที่แรกที่จะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือบก เมื่อวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๒ ณ ห้องเทพราช ๓ โรงแรมชั้นธารา เวลเนส รีสอร์ท แอนด์ โฮเทล อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสื่อมวลชนเข้าร่วมงานสัมมนาฯ นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการ สนข. กล่าวว่า โครงการนี้จะปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ระบบราง ส่งผลให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์และความแออัดบริเวณท่าเรือ สนข. ได้ทำการศึกษาโครงการท่าเรือบก จ. ฉะเชิงเทรา โดยข้อมูลผลการศึกษาระบุพื้นที่ที่เหมาะสมคือ อ.บางน้ำเปรี้ยว และ อ.บ้านโพธิ์ ซึ่งดัชนีตัวชี้วัดความเหมาะสมและความคุ้มค่าต่อการลงทุนมากที่สุดอยู่ในพื้นที่ อ.บ้านโพธิ์ แต่ สนข. ไม่ได้มีอำนาจในการตัดสินใจคัดเลือกพื้นที่ มีหน้าที่เพียงเป็นผู้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้น จึงยังไม่สามารถสรุปได้ว่าสุดท้ายแล้วจะเลือก ‘บ้านโพธิ์’ หรือ ‘บางน้ำเปรี้ยว’



เปิดพิมพ์เขียว ๔ จุดตั้งท่าเรือบก

อย่างไรก็ตาม หากดูจากรายงานของ สนข. ที่ศึกษาไว้ก่อนหน้านี้ ได้ระบุพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและคุ้มค่ามากที่สุด ๔ จังหวัด ประกอบด้วย ๑. ต.หนองตีนนก อ.บ้านโพธิ์ จ. ฉะเชิงเทรา ๒. ต. กุดจิก อ.สูงเนิน จ. นครราชสีมา ๓. ต. ม่วงหวาน อ. น้ำพอง จ. ขอนแก่น และ ๔. ต. เขาทอง อ. พยุหะคีรี จ. นครสวรรค์ โดยมีเส้นทางรถไฟทางคู่วิ่งผ่าน ได้แก่ สายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย,

สายมาบกะเบา-จิระ, สายจิระ-ขอนแก่น และสายลพบุรี-ปากน้ำโพ แต่ละแห่งจะใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ ๑,๓๐๐-๑,๘๐๐ ไร่ ใช้เงินลงทุนขั้นต่ำ ๑,๐๐๐ ล้านบาท (ขึ้นอยู่กับราคาที่ดินของแต่ละพื้นที่) เป็นโครงการที่จะเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนรูปแบบ PPP net cost ระยะเวลา ๓๐ ปี โดยภาครัฐคือการทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นผู้จัดหาที่ดิน ส่วนเอกชนจะลงทุนพัฒนาโครงการ

เพิ่มสัดส่วนขนส่งทางรางจาก ๕% เป็น ๓๐%

ตามเงื่อนไขที่ตั้งไว้ทำเรือบกแห่งแรกในจังหวัดฉะเชิงเทราจะเปิดประมูลปลายปี ๒๕๖๒ เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๖๓ พร้อมเปิดบริการในปี ๒๕๖๗ ส่วนที่โคราชและขอนแก่นจะดำเนินการเป็นอันดับต่อไป คาดว่าจะเปิดบริการประมาณปี ๒๕๖๘ จากนั้นจึงเป็นนครสวรรค์คาดว่าจะเปิดดำเนินการได้ประมาณปี ๒๕๗๐ เมื่อโครงการแล้วเสร็จจะเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง จากปัจจุบันที่มีสัดส่วนประมาณ ๕% เป็น ๓๐% ลดระยะเวลาจากเดิม ๒๔ ชั่วโมงเหลือไม่เกิน ๘ ชั่วโมง ประหยัดเงินจากค่าขนส่งให้กับประเทศได้ประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคหรือกลุ่มประเทศ CLMV

<https://www.salika.co/2019/02/17/dry-port-thailand-logistics-hub/>