

1 เล็งพุด 17 สถานีขนส่งสินค้า เชื่อมเขตศก.พิเศษชายแดน

คมนาคมเร่งพัฒนาสถานีขนส่ง
สินค้าภูมิภาค เชื่อมเขตเศรษฐกิจ
พิเศษชายแดน ตลอดจนเมืองอุตสาหกรรม
แต่ละภาค ชี้ดกรอบ 4 ระยะ
ดำเนินการปี 61-78 ครอบคลุม 17
จังหวัด งบดำเนินการกว่า 1.7 หมื่น
ล้านบาท สจล.เผยสถานีเชียงของรอ
งบก่อสร้าง ส่วนนครพนมเร่งจัดหา
ที่ดิน จับตา “ขอนแก่น-สระบุรีธานี”
จับคิว วงในชี้มีความเป็นไปได้ที่จะใช้
พื้นที่เอกชน หลังราชพัสดุปฏิเสธการ
ขอใช้ใน 7 จังหวัด

นายจรูญ แสงฉาย รองปลัด
กระทรวงคมนาคมและโฆษกกระทรวง

คมนาคม เปิดเผยถึงการดำเนินโครง
การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ทางถนนว่าจะเป็นการบูรณาการร่วม
กับหน่วยงานต่างๆ เช่นกรมการ
ขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนัก
งานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
และสมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ไทย โดยได้รับทราบผลการศึกษา
ความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหาร

อ่านต่อหน้า > 2

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สิ่งผิด

✓ สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง(สจล.) ซึ่งระบุตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้ารองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จำนวน 17 แห่งไว้แล้ว

ทั้งนี้ผลการศึกษาได้แบ่งระยะเวลาการพัฒนาสถานีออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ดำเนินการในปีงบประมาณ 2561 - 2563 ประกอบด้วยสถานีขนส่งสินค้าที่จังหวัดหนองคาย, สงขลา, สระแก้ว, ตาก และมุกดาหาร ส่วนระยะที่ 2 ดำเนินการในปีงบประมาณ 2562 - 2564 ประกอบด้วย ขอนแก่น, สุราษฎร์ธานี, เชียงราย ระยะที่ 3 ดำเนินการในปีงบประมาณ 2563- 2565 ประกอบด้วย อุบลราชธานี, นครราชสีมา, เชียงใหม่, นครสวรรค์ และระยะที่ 4 ดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 - 2578 ประกอบด้วย พิษณุโลก, นครราชสีมา, กาญจนบุรี, ปราจีนบุรี, ตราด รวมวงเงิน

งบประมาณดำเนินการทั้ง 4 ระยะ กว่า 1.7 หมื่นล้านบาท

นายดรธร กล่าวเพิ่มเติมว่า สำหรับพื้นที่ที่เหมาะสมจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า ทั้ง 17 จังหวัดที่กล่าวมา จากผลการศึกษา ได้คัดเลือกพื้นที่ของราชพัสดุ 10 แห่ง ได้แก่ สงขลา หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว ตาก ตราด เชียงราย กาญจนบุรี ขอนแก่น และนครสวรรค์ แต่ขณะปรากฏว่าทางราชพัสดุปฏิเสธการขอใช้ใน 7 จังหวัด มี สงขลา ตาก ตราด เชียงราย ขอนแก่น มุกดาหาร และหนองคาย ประชาชนเข้าใช้พื้นที่ 1 แห่ง และอยู่ระหว่างการพิจารณา 2 จังหวัด นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ที่เป็นเอกชน 6 จังหวัด ได้แก่ สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี นครราชสีมา เชียงใหม่ พิษณุโลก และปราจีนบุรี

"ได้มอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสนับสนุนการดำเนินโครงการ รวมทั้งพิจารณาการใช้ประโยชน์ที่ดินร่วมกับของหน่วยงานภายในกระทรวง โดยคำนึงถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับระบบราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง

สินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุก รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามนโยบายของรัฐบาลต่อไป" นายดรธร กล่าว

ด้านดร.จาววิสิทธิ์ ปราบนศักดิ์ รองคณบดี วิทยาลัยนานาชาติ สจล. กล่าวว่า ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกมีสถานีขนส่งสินค้าเปิดให้บริการแล้วจำนวน 3 แห่งคือ ร่มเกล้า(ลาดกระบัง) พทุมมณฑล(จันทบุรี) และที่คลองหลวง(จปทุมธานี)โดยรัฐจัดหาที่ดินทั้งหมดและเปิดโอกาสให้เอกชนเสนอสิทธิเข้าบริหารจัดการ ส่วนอีก 2 แห่งที่ไม่ได้จัดเอาไว้ในการศึกษาของสจล. ในครั้งนี้ คือที่ อำเภอเชียงของ(รองรับประมาณก่อสร้าง)และนครพนม(อยู่ระหว่างจัดหาที่ดิน) คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี 2561-2562 นี้ ส่วนระยะต่อไปพบว่าขอนแก่นและสุราษฎร์ธานีมีความเหมาะสมที่จะเริ่มผลักดัน

เบื้องต้นได้กำหนดระยะเวลาไว้ 30 ปี ซึ่งเอกชนบางรายสนใจเสนอขายที่ดินส่วนหนึ่งให้ภาครัฐ หรือถ้าเอกชนต้องได้ราคาที่เป็นธรรมเท่านั้น แต่ต้องรอดูว่านโยบายภาครัฐท้ายที่สุดแล้วจะเอาอย่างไร อาจต้องใช้รูปแบบการลงทุน

ตามพ.ร.บ.ร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยรัฐจะลงทุนด้วยการจัดหาที่ดิน และติดตั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ส่วนเอกชนลงทุนเข้าไปบริหารจัดการโครงการ เพราะโครงการนี้ยังมีอีกหลายเศรษฐกิจให้กับประเทศชาติ โดยเฉพาะสถานีตามชายแดนที่สามารถควบคู่กับรถของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านให้ลูกค้าอยู่ในพื้นที่ไว้ได้ จึงไม่ต้องเข้ามาวิ่งในประเทศไทยและรถของไทยก็ไม่ต้องเข้าไปวิ่งในเส้นทางของประเทศต่างๆ ให้แลกเปลี่ยนค่าและยกขนกันในพื้นที่จำกัดไว้ได้ทันทีจึงสามารถป้องกันปัญหาหลายอย่างเอาไว้ได้"

ดร.จาววิสิทธิ์ กล่าวอีกว่าอย่างไรก็ดีขณะนี้ทั้ง 17 สถานีมีสถานที่ชัดเจนในระดับหนึ่งแล้วซึ่งในอนาคตจะเป็นท่ารถที่สามารถนำพาความเจริญมาสู่พื้นที่ดังกล่าวได้ทันที แต่พบว่าที่ดินเอกชนหลายแปลงน่าสนใจดังนี้คือ พื้นที่นครราชสีมา วงเงินลงทุน 546 ล้านบาท ดิดถนนทางหลวงหมายเลข ทล.42 ใกล้ตลาดเกษตรกลาง 53 ไร่ สุราษฎร์ธานี อ.พุนพิน วงเงินลงทุน 1,339 ล้านบาท ดิดลานอก

ผู้สินค้าสถานีรถไฟทุ่งโพธิ์ 134 ไร่ อุบลราชธานี อ.วารินชำราบ วงเงินลงทุน 1,145 ล้านบาท ใกล้ถนนทล. 226 ห่างจากสถานีบึงหวาย 1 กิโลเมตร ขนาด 109 ไร่ นครราชสีมา วงเงินลงทุน 1,372 ล้านบาท ดิดถนนทล. 2 และวงแหวนรอบนอกด้านทิศเหนือ ขนาด 141 ไร่ เชียงใหม่ ด.หนองฝิ่ง อ.สารภี วงเงินลงทุน 1,769 ล้านบาท ดิดถนนทล. 11 ใกล้สถานีรถไฟสารภี ขนาด 95 ไร่ พิษณุโลก ด.เบ็ญพระ อ.เมือง วงเงินลงทุน 1,767 ล้านบาท ใกล้ถนนทล. 126 ดิดสถานีรถไฟเบ็ญพระ ขนาด 61 ไร่ ปราจีนบุรี ด.บ้านนา อ.กบินทร์บุรี วงเงินลงทุน 852 ล้านบาทใกล้ถนนทล. 33 และสถานีรถไฟหนองสัง ขนาด 60 ไร่ รวมทั้งสิ้นกว่า 8,790 ล้านบาท

แหล่งข่าวระดับสูงจากกรมการขนส่งทางบก กล่าวว่า ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมให้เลือกใช้ที่ดินของภาครัฐเป็นลำดับแรกก่อน แต่จากการลงพื้นที่ของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาพบว่ามีเพียงบางแปลงเท่านั้นที่นำจะสามารถนำไปใช้งานได้ ส่วนอีกหลายแปลงพบว่าเจ้าของที่ดินนั้นมีแผนนำไปพัฒนารองรับไว้แล้วหรือรองรับประมาณดำเนินการ ประการ

สำคัญยังพบว่าตำแหน่งหรือโลเกชันไม่เหมาะสม ดังนั้นแนวโน้มจึงจะต้องไปจัดซื้อที่ดินของเอกชนมาดำเนินการหลายแปลง

สำหรับราคาที่ดินในจังหวัดซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายนั้น จากรายงานของบริษัทไมเคอร์น หรือเพอร์ดี คอนซัลแตนท์ จำกัด เกี่ยวกับราคาที่ดิน ณ สิ้นปี 2558 สุราษฎร์ธานี ราคาที่ดินดิดถนนสายหลักไร่ละ 10 - 21 ล้านบาท ส่วนที่ขอนแก่น ราคาที่ดินล่าสุดไร่ละ 4 ล้านบาท และสูงสุดไร่ละ 80 ล้านบาท หรือที่หนองคายล่าสุดไร่ละเกือบ 5 ล้านบาท และสูงสุดไร่ละ 15 ล้านบาท เช่นเดียวกับที่เชียงใหม่ ถ้าเป็นย่านธุรกิจ อย่างถนนนิมมานเหมินท์ ราคาไร่ละ 42-80 ล้านบาท

ขณะที่ย่านถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ ราคาอยู่ระหว่างไร่ละ 21-32 ล้านบาท และที่เชียงราย ย่านไนท์บาซาร์ ไร่ละ 36-42 ล้านบาท ส่วนถนนวงแหวน ค่าสุดไร่ละ 13 ล้านบาทสูงสุด ไร่ละ 16 ล้านบาท เป็นต้น ทั้งนี้โดยสรุปราคาที่ดินในต่างจังหวัดมีการขยับปรับราคาเพิ่มขึ้นไม่มากต่ำสุดประมาณ 3% และสูงสุดไม่เกิน 10% รอโครงการเมกะโปรเจกต์ของภาครัฐ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สวอนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้