

รายงานการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.)

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑

ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑

วันอังคารที่ ๑๗ เมษายน ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๓๐ น. เป็นต้นไป

ณ ห้องประชุมศูนย์ปฏิบัติการอาเซียน ชั้น ๒ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา

รายชื่อคณะกรรมการที่เข้าร่วมประชุม

- | | |
|-------------------------------------|---|
| ๑. นายวิเชียร จันทโรนัย | ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา/ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (ประธาน) |
| ๒. นายจรัสชัย โชคเรืองสกุล | รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (รองประธาน) |
| ๓. นายนิรันดร์ ดุจจานุทัศน์ | รองผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ แทน ผู้ว่าราชการจังหวัดสุรินทร์ (รองประธาน) |
| ๔. นายสิงห์ชัย ผ่องบุรุษ | แทน ผู้ว่าราชการจังหวัดบุรีรัมย์ (รองประธาน) |
| ๕. นายอัสนีย์ เซาว์วาทีน | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดนครราชสีมา |
| ๖. นายณัฐพล ธานีรัตน์ | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดชัยภูมิ |
| ๗. นายธนยศ แสนสกุล | หัวหน้าสำนักงานจังหวัดสุรินทร์ |
| ๘. นางสาวจริญญา สายหยุด | แทน ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ปรึกษา) |
| ๙. นางสาวบงกช วงศ์วิยาภรณ์ | ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (รองประธาน) |
| ๑๐. นายสมศักดิ์ ศรีบัวรอด | ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (รองประธาน) |
| ๑๑. นายอุทัย หนูวุ่น | แทน เกษตรจังหวัดนครราชสีมา |
| ๑๒. นายรณชัย วิรุฬห์รัฐ | พาณิชย์จังหวัดนครราชสีมา |
| ๑๓. นายชัยเกียรติ เกษรบัวทอง | แทน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดนครราชสีมา |
| ๑๔. นายชัชวาล วงศ์จร | ประธานหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา |
| ๑๕. นายหัสติน สุวัฒน์พะพงศ์เชฏ | ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา |
| ๑๖. นายสุรรัตน์ ดิษฐเชาวลิต | แทน เกษตรจังหวัดชัยภูมิ |
| ๑๗. นายบวรศักดิ์ สิงห์เขตชูวงศ์ | พาณิชย์จังหวัดชัยภูมิ |
| ๑๘. นายสมชาย เกื้อนสุวรรณ | อุตสาหกรรมจังหวัดชัยภูมิ |
| ๑๙. นายภูติศ ศิริภานุภัก | ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชัยภูมิ |
| ๒๐. นายมนตรี ชาลีเครือ | นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ |
| ๒๑. นางสาวสุพัตรา เนื้อไม้หอม | แทน เกษตรจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๒๒. นางอิฐสรราชย์ ลำพา | อุตสาหกรรมจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๒๓. นายไพบุลย์ รองสูงเนิน | แทน นายองค์การบริหารส่วนจังหวัดบุรีรัมย์ |
| ๒๔. ว่าที่ร้อยตรีรินรินทร์ แคมพิมาย | เกษตรจังหวัดสุรินทร์ |
| ๒๕. นายปรารภ ธิโสสง | แทน พาณิชย์จังหวัดสุรินทร์ |

| | |
|----------------------------|--|
| ๒๖. นางอรพิน มະวิญชร | แทน อุตสาหกรรมจังหวัดสุรินทร์ |
| ๒๗. นายสรสาสน์ สีเพ็ง | พัฒนาการจังหวัดสุรินทร์ |
| ๒๘. นางสมฤดี เทพศิริรัตน์ | แทน นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดสุรินทร์ |
| ๒๙. นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย | ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง ๑ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) |
| ๓๐. นายอัฐพล สัมพันธ์วงศ์ | เลขาธิการหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) |

รายชื่อคณะกรรมการที่ไม่ร่วมเข้าประชุม

| | |
|--|---------------|
| ๑. ผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ | รองประธาน |
| ๒. ประธานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หอการค้าไทย (ที่ปรึกษา) | |
| ๓. ประธานสภาอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ปรึกษา) | |
| ๔. ประธานเขตพื้นที่สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ปรึกษา) | |
| ๕. ประธานเขตพื้นที่สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เขต ๕ (จ.นม.) (รองประธานกรรมการ) | |
| ๖. หัวหน้ากลุ่มยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) | |
| ๗. เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ (กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ) | |
| ๘. เลขาธิการสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ | |
| ๙. ดร. ถวัลย์ มานะธัญญา | ผู้ทรงคุณวุฒิ |
| ๑๐. นายทวิสันต์ โลณานุรักษ์ | ผู้ทรงคุณวุฒิ |
| ๑๑. อุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา | กรรมการ |
| ๑๒. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดนครราชสีมา | กรรมการ |
| ๑๓. นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดชัยภูมิ | กรรมการ |
| ๑๔. ประธานหอการค้าจังหวัดชัยภูมิ | กรรมการ |
| ๑๕. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดชัยภูมิ | กรรมการ |
| ๑๖. พาณิชย์จังหวัดบุรีรัมย์ | กรรมการ |
| ๑๗. ประธานหอการค้าจังหวัดบุรีรัมย์ | กรรมการ |
| ๑๘. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดบุรีรัมย์ | กรรมการ |
| ๑๙. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดบุรีรัมย์ | กรรมการ |
| ๒๐. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสุรินทร์ | กรรมการ |
| ๒๑. ประธานหอการค้าจังหวัดสุรินทร์ | กรรมการ |
| ๒๒. ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสุรินทร์ | กรรมการ |
| ๒๓. ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดสุรินทร์ | กรรมการ |

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายมูธาอีร์ รักชาติเจริญ
 ๒. นายกฤษฎาพล มณีเนตร
 ๓. นายศิริพงศ์ คุมพ์ประพันธ์
 ๔. นายธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ
 ๖. นายธรรมศักดิ์ ชูรกิจ
 ๗. นายพยุ่ง อินสมเชื้อ
 ๘. นายพนัส พรตรงกุลพัฒนา
 ๙. นายกิตติพงษ์ พงศ์สุรวาท
 ๑๐. นายจิรวัดน์ ศิริวิกุล
 ๑๑. นายสุทธิโรจน์ ธนวิบูลย์ผล
 ๑๒. นางสาวณัฐนันท์ กุมารสิงห์
 ๑๓. นายธฤชณู ขจรโกวิทย์
 ๑๔. นางสาวจวีร์รัตน์ สุวรรณจิตร
 ๑๕. ณะสันต์ กุลเกษตรานนท์
 ๑๖. นายสุรัชย์ กนกะปิณฑะ
 ๑๗. นายวีโรจน์ อรุณพันธ์
 ๑๘. นางสาวกมลลักษณ์ เจียกฤษุข
 ๑๙. นายวัชร กลินทะ
 ๒๐. นายกฤตม์ จิตนะ
 ๒๑. นายชาญนรงค์ เจริญพรหมพงศ์
 ๒๒. กรกนก นามกุล
 ๒๓. ขจรมาศ ปุสันเพ็ยะ
 ๒๔. ดร.ปรัชญ์ บุตแซม
 ๒๕. นายศักดิ์ศิริ นิธิโชติไชยรัช
 ๒๖. ผศ.ดร.ประเทือง จินตสกุล
 ๒๗. ดร.จรรณู ต้วงกระยอม
 ๒๘. นายธนวัฒน์ บุญมี
 ๒๙. นายสันติ สัมมาแก้ว
 ๓๐. นายพิสิษฐ์ เชื้อเพ็ญการ
 ๓๑. นายนพรัตน์ แก้วสิงห์
 ๓๒. นางสาวสุนทรี ศรีสงคราม
 ๓๓. นายพิมพ์พรณ แก้วไธสง
 ๓๔. นายกฤตพงศ์ เศรษฐดาวิทย์
- รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา
รองผู้อำนวยการฝ่ายขาย ด้านการตลาด ฝ่ายบริการสินค้า
การรถไฟแห่งประเทศไทย
หัวหน้ากองบริการตลาดและพัฒนา ฝ่ายบริการสินค้า
การรถไฟแห่งประเทศไทย
หัวหน้างานตลาดสินค้าคอนเทนเนอร์ สายตะวันออก ฝ่ายบริการสินค้า
การรถไฟแห่งประเทศไทย
หัวหน้างานสินค้าคอนเทนเนอร์ การรถไฟแห่งประเทศไทย
สารวัตรปฏิบัติการภูมิภาค ๒ การรถไฟแห่งประเทศไทย
หัวหน้างานวิจัยและพัฒนา การรถไฟแห่งประเทศไทย
กรรมการเลขาธิการหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา
กรรมการเลขาธิการหอการค้าจังหวัดนครราชสีมา
เครือข่ายธุรกิจ Biz Club นครราชสีมา
เครือข่ายธุรกิจ Biz Club นครราชสีมา
เครือข่ายธุรกิจ Biz Club นครราชสีมา
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา
รองเลขาธิการสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
สมาชิกสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน
ประธานชมรมพ่อค้าอำเภอปากช่อง
เลขาธิการชมรมพ่อค้าอำเภอปากช่อง
ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดนครราชสีมา
ที่ปรึกษา สหกรณ์ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคอีสาน
ประธาน สหกรณ์ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าภาคอีสาน
ผู้สื่อข่าว หนังสือพิมพ์โคราชคนอีสาน
ผู้สื่อข่าว หนังสือพิมพ์โคราชคนอีสาน
สหกรณ์ขนส่งสินค้าภาคอีสาน (จังหวัดนครราชสีมา)
ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครราชสีมา
ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหินฯ
อาจารย์/นักวิจัย สถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหินฯ
ท.จ.ก. สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา
ผู้สื่อข่าว ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครราชสีมา
นายช่างไฟฟ้าชำนาญงาน ประชาสัมพันธ์จังหวัดนครราชสีมา
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักงานจังหวัดชัยภูมิ
พนักงานโยธา แขวงทางหลวงชัยภูมิ
เครือข่ายธุรกิจ Biz Club บุรีรัมย์

| | |
|----------------------------------|---|
| ๓๕. นายสมจิตร สุภาชิต | รองผู้อำนวยการแขวงทางหลวงบุรีรัมย์ |
| ๓๖. นางสาวอรุณี ชาญหัด | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๓๗. นางสาวอิสริยา เคียงวิมลรัตน์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๓๘. นางสาวทองคำ รักวงษ์ | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๓๙. นางสาวณัฐวรรณ หลงศรี | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๔๐. นายธนวัฒน์ หยิบกระโทก | เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๔๑. นางสาวสุทธิสา เสมอไวย | นักศึกษาฝึกงาน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๔๒. นางสาวสุภิญญา อิมพิมพ์ | นักศึกษาฝึกงาน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |
| ๔๓. นายศักรินทร์ บุรณรักษ์ | นักศึกษาฝึกงาน กลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ |

เริ่มประชุมเวลา ๑๓.๓๐ น.

นายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ในฐานะหัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ประธานการประชุม ได้กล่าวเปิดประชุมดังต่อไปนี้

ระเบียบวาระที่ ๑ เรื่อง ประธานแจ้งให้ที่ประชุมทราบ

นายวิเชียร จันทรโณทัย ผู้ว่าราชการจังหวัด นม. ประธาน

วันนี้เป็นการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ การประชุมวันนี้ ได้รับเชิญฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อมาให้ความรู้เกี่ยวกับขนส่งสินค้าทางราง และการจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้า ถัง Inland Container Depot หรือ ท่าเรือบก เพื่อเป็นแนวคิดให้กับกลุ่มจังหวัด ในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ต่อไป

มติที่ประชุม รับทราบ

ระเบียบวาระที่ ๒ เรื่อง รับรองรายงานการประชุม กรอ. ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ วันพุธที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๐

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย ผู้ช่วยเลขานุการ

- ฝ่ายเลขานุการ ฯ ได้จัดทำรายงานการประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อพุธที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ รวม ๒๓ หน้า ที่ประชุมมีมติการประชุมที่สำคัญ ดังนี้

มติที่ประชุมเห็นชอบให้ เพิ่มสถานีจอตรถไฟความเร็วสูงที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ในระบบรถไฟความเร็วสูง (Hi-Speed Train) ระยะที่ ๒ : นครราชสีมา – ขอนแก่น – อุดรธานี – หนองคาย

- บรรยายพิเศษ หัวข้อ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์กับการพัฒนา กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑” โดย ดร.ธนิต โสรัตน์ ประธานกรรมการ บริษัทในเครือวี-เชิร์ฟ กรุ๊ป และรองประธานสภาองค์การนายจ้าง ผู้ประกอบการค้า และอุตสาหกรรมไทย หากมีคำหรือข้อความ ที่เห็นว่าคลาดเคลื่อนหรือไม่ตรงกับข้อเท็จจริง และประสงค์ที่จะขอแก้ไข/ปรับปรุง ขอให้ที่ประชุมพิจารณา และแจ้งฝ่ายเลขานุการ ทราบเพื่อปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องต่อไป

มติที่ประชุม

รับรองรายงานการประชุม กรอ. ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ วันพฤหัสบดีที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๖๐

ระเบียบวาระที่ ๓

เรื่อง เพื่อทราบ

๓.๑ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทาง เศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ชุดใหม่

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
ผู้ช่วยเลขานุการ

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ มีคำสั่งที่ ๒๖/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๘ เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไข ปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัด ฯ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา เป็น ประธาน ฯ ผู้ว่าราชการจังหวัดชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ เป็นรองประธาน ฯ ประธาน/ ผู้แทนองค์กรภาคเอกชน หัวหน้าส่วนราชการ และผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ที่เกี่ยวข้อง เป็นกรรมการ รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (ด้านเศรษฐกิจ) เป็นกรรมการและเลขานุการ คณะกรรมการ ฯ มีอำนาจหน้าที่ในการประชุมปรึกษาหารือ และระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์และปัญหาทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด ฯ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาร่วมกัน

เนื่องจากการแต่งตั้งคณะกรรมการ กรอ.กลุ่มจังหวัดฯ ดำเนินการมาแล้ว ๓ ปี ทำให้มีกรรมการที่เป็นภาคเอกชน มีการเปลี่ยนแปลงตามวาระ และไม่เป็นปัจจุบัน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ จึงได้ขอความร่วมมือจังหวัด ในกลุ่มจังหวัดฯ พิจารณาทบทวนองค์ประกอบของคณะกรรมการ กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ และแต่งตั้ง กรอ.กลุ่มจังหวัดฯ ชุดใหม่

มติที่ประชุม

รับทราบ การแต่งตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทาง เศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ชุดใหม่ ตามคำสั่งที่ ๒๖/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๕๘

๓.๒ ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ กรอ. กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง ๑ (หนังสือกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๑๒.๓/๐๔๘.๙๓ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๖๑)

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
ผู้ช่วยเลขานุการ

กระทรวงมหาดไทยได้นำข้อเสนอของ กรอ.กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนล่าง ๑ ในคราวประชุม กรอ.กลุ่มจังหวัด ครั้งที่ ๑/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๒๔ มกราคม ๒๕๖๑ เสนอต่อกระทรวงคมนาคม เรื่องขอรับการสนับสนุนสนับสนุน การเพิ่มสถานีจอด รถไฟความเร็วสูงที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา ในระบบรถไฟความเร็วสูง (Hi-Speed Train) ระยะที่ ๒ : นครราชสีมา – ขอนแก่น – อุดรธานี – หนองคาย ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้แจ้งว่า การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง สาย กรุงเทพฯ – หนองคาย ระยะที่ ๒ ช่วง นครราชสีมา– หนองคาย มีแผนการก่อสร้างสถานีรถไฟ ที่อำเภอบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา โดยเส้นทางจะเริ่มต้นจาก อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ผ่านพื้นที่ ๔ จังหวัด (จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และ หนองคาย) โดยแนวเส้นทางจะขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน มีสถานีทั้งหมด ๕ สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น และสถานีหนองคาย ซึ่งใช้พื้นที่ ของสถานีเดิมทั้งหมด ขณะนี้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการฯ แล้วเสร็จ และได้มีการลง พื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนด้วยแล้ว

มติที่ประชุม

รับทราบ แนวเส้นทางจะขนานกับทางรถไฟปัจจุบัน มีสถานีทั้งหมด ๕ สถานี ประกอบด้วย สถานีบัวใหญ่ สถานีบ้านไผ่ สถานีขอนแก่น และสถานีหนองคาย โดยใช้ พื้นที่ของสถานีเดิมทั้งหมด และได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด โครงการฯ แล้วเสร็จ และได้มีการลงพื้นที่เพื่อรับฟังความคิดเห็นของประชาชนแล้วด้วย

๓.๓ การจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot : ICD

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
ผู้ช่วยเลขานุการ

ด้วยกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ได้จัดทำโครงการสนับสนุนการ บริหารงานกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ กิจกรรมเพิ่มประสิทธิภาพการค้า การลงทุนให้แก่คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ กรอ. กลุ่มจังหวัดฯ ภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้รับความรู้และเห็นความสำคัญ เกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot : ICD การจัดการคลังสินค้า การจัดการขนส่งทางราง และให้จังหวัด แจ้ง กรอ.ที่มีสำนักงานในจังหวัด รวมถึงภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง รวม ๘๐ คน เข้าร่วมกิจกรรม เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๑ ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง กรุงเทพฯ โดยกิจกรรมแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง คือช่วงที่ ๑ รับฟังบรรยายจาก ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ลาดกระบัง กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ช่วงที่ ๒ ศึกษาดูสถานที่ปฏิบัติงาน ณ ลานยก ขนตู้สินค้าทางรถไฟ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง กรุงเทพฯ

/ทั้งนี้ กลุ่มจังหวัด...

ทั้งนี้ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ มีลักษณะทางกายภาพที่สามารถดำเนินการจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot : ICD “ท่าเรือบก” ประกอบกับได้มีภาคเอกชน(หอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑) และจังหวัดนครราชสีมาเป็นผู้เสนอ นำเสนอเรื่องดังกล่าวในการประชุมเตรียมความพร้อมเพื่อจัดทำข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ – ๑๖.๓๐ น. ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมาด้วย

มติที่ประชุม

รับทราบ การจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ Inland Container Depot : ICD กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ เพื่อดำเนินการจัดตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง “ท่าเรือบก” ซึ่งมีภาคเอกชน(หอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑) และจังหวัดนครราชสีมาเป็นผู้เสนอ นำเสนอเรื่องดังกล่าว บรรจุลงในข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมด้วย

ระเบียบวาระที่ ๔ เรื่อง เพื่อพิจารณา

๔.๑ การจัดทำข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
ผู้ช่วยเลขานุการ

ด้วยนายกรัฐมนตรีกำหนดการลงพื้นที่ตรวจราชการและเยี่ยมประชาชนและประชุมคณะรัฐมนตรีอย่างเป็นทางการนอกสถานที่ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ครั้งที่ ๒/๒๕๖๑ โดยกำหนดลงพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ในช่วงเดือน พฤษภาคม ๒๕๖๑

ในการเตรียมข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ กลุ่มจังหวัดได้หารือกับส่วนราชการ ภาคเอกชน เพื่อจัดทำร่างข้อเสนอฯ ซึ่งมีแนวทางจัดทำข้อเสนอฯ ดังนี้

ประเภทข้อเสนอ

- ๑) ขอรับสนับสนุนและส่งเสริมด้านนโยบาย
- ๒) ขอเร่งรัดแผนงาน/โครงการที่อยู่ในแผนการดำเนินงานของหน่วยราชการ/รัฐวิสาหกิจ
- ๓) ขอรับการสนับสนุนแผนงาน/โครงการ ที่ยังไม่อยู่ในแผนการดำเนินงานของหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ แผนงาน/โครงการต้องมีความพร้อมในการดำเนินการ
- ๔) ขอรับการสนับสนุนแผนงาน/โครงการ ที่ต้องการชี้แจงให้หน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจดำเนินการที่สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนากลุ่มจังหวัด/ภาค อย่างมีนัยสำคัญ

ประเด็นที่ต้องพิจารณา

- ๑) ข้อเสนอมีความสำคัญต่อการพัฒนาและแก้ไขปัญหาในระดับกลุ่มจังหวัด/ภาค มีข้อมูล/ผลการศึกษานับสนับสนุน

/๒) ข้อเสนอ...

- ๒) ข้อเสนอสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของพื้นที่กลุ่มจังหวัด/ภาค และเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาของส่วนราชการที่รับผิดชอบ
- ๓) ข้อเสนอไม่ซ้ำซ้อนกับแผนงาน/โครงการ ของหน่วยงานราชการ/รัฐวิสาหกิจ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินงานแล้ว

ข้อเสนอแนะ

- ๑) ข้อเสนอควรเป็นประเด็นที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อวงกว้าง ส่งผลต่อการพัฒนาในระดับกลุ่มจังหวัด/ภาค และเกิดประโยชน์ต่อประชาชน
- ๒) ข้อเสนอจะต้องระบุหน่วยดำเนินการ และต้องเห็นพ้องต้องกันตามข้อเสนอ
- ๓) ข้อเสนอแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม สามารถดำเนินการแล้วเสร็จ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๖๒
- ๔) เป็นโครงการที่มีความพร้อม โดยเฉพาะเรื่องสถานที่ดำเนินโครงการ
- ๕) โครงการที่ต้องมีการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กระประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) หรือการประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) จะต้องมีการศึกษาแล้วเสร็จ

ซึ่งกลุ่มจังหวัดฯ ได้ประชุมเตรียมความพร้อมเพื่อจัดทำข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ เวลา ๐๙.๓๐ – ๑๖.๓๐ น. ณ ห้องประชุมศูนย์ปฏิบัติการอาเซียน ชั้น ๒ ศาลากลางจังหวัดนครราชสีมา โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ในฐานะหัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ เป็นประธาน และมี รองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา (นายจรัสชัย โชคเรืองสกุล) ส่วนราชการ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และผู้เข้าร่วมประชุม รวมทั้งสิ้นประมาณ ๘๗ คน และได้มีการเสนอขอรับการสนับสนุน ทั้งด้านนโยบายและขอรับการสนับสนุนงบประมาณ โดยมีมติข้อเสนอ เป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

(๑) ข้อเสนอที่ขอรับการสนับสนุนส่งเสริมด้านนโยบาย เร่งรัดการดำเนินงาน รวมทั้งการชี้เป้าหมายการดำเนินการ จำนวน ๒๘ เรื่อง

| ด้าน | จำนวนโครงการ |
|---|--------------|
| ๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน | ๗ |
| ๑.๑ พัฒนาแหล่งน้ำ | ๑ |
| ๑.๒ โครงข่ายคมนาคม (ถนน/ราง/อากาศยาน) | ๕ |
| ๑.๓ โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ | ๑ |
| ๒. ด้านอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการค้าชายแดน | ๑๑ |
| ๓. ด้านการเกษตร | - |
| ๔. ด้านการท่องเที่ยว | ๔ |
| ๕. ด้านคุณภาพชีวิต | ๒ |
| ๖. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ๒ |
| ๗. ด้านอื่นๆ | ๒ |
| รวม | ๒๘ |

(๒) ข้อเสนอที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ ๗ ด้าน ๕๒
โครงการ งบประมาณ ๒๑,๑๗๖,๕๙๐,๗๐๐ บาท

| ด้าน | จำนวน โครงการ | งบประมาณ (บาท) |
|---|------------------|-----------------------|
| ๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน | ๒๙ | ๑๕,๖๙๙,๑๓๐,๐๐๐ |
| ๑.๑ การพัฒนาแหล่งน้ำ | ๙ | ๓,๘๗๑,๖๕๐,๐๐๐ |
| ๑.๒ ถนน | ๑๗ | ๑๐,๑๓๔,๑๕๐,๐๐๐ |
| ๑.๓ โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ | ๓ | ๑,๖๙๓,๓๓๐,๐๐๐ |
| ๒. ด้านอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการค้าชายแดน | ๑ | ๑,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ |
| ๓. ด้านการเกษตร | ๓ | ๖๓๗,๒๗๕,๐๐๐ |
| ๔. ด้านการท่องเที่ยว | ๑๐ | ๖๔๐,๑๕๒,๗๐๐ |
| ๕. ด้านคุณภาพชีวิต | ๔ | ๒,๗๖๒,๑๔๓,๐๐๐ |
| ๖. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ๓ | ๑๓๔,๖๔๐,๐๐๐ |
| ๗. ด้านอื่นๆ | ๒ | ๑๐๓,๑๕๐,๐๐๐ |
| รวมทั้งสิ้น | ๕๒ | ๒๑,๑๗๖,๕๙๐,๗๐๐ |

จึงขอเสนอที่ประชุมให้ความเห็นชอบข้อเสนอดังกล่าว เพื่อที่จะช่วยผลักดัน
เพื่อนำเสนอท่านนายกรัฐมนตรีต่อไปค่ะ

นางสุนงกช วงศ์วิทยาภรณ์ เรียนท่านประธาน หอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑
ประธานหอการค้า มีโครงการของมหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เรื่องอุทยานธรณีโคราช
กลุ่มจังหวัด ฯ หรือ Khorat Geopark – มหานครแห่งบรรพชีวิน ซึ่งมีส่วนที่จะช่วยส่งเสริม
การท่องเที่ยวให้กลุ่มจังหวัดฯ จำนวน ๓ โครงการ ประสงค์จะขอเพิ่มเติม เรียนเชิญ
อาจารย์ประเทือง จินตสกุล ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหินฯ ให้รายละเอียด
ของโครงการค่ะ

อาจารย์ประเทือง จินตสกุล มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา โดยสถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหินฯ เคยได้รับ
ผู้อำนวยการสถาบัน ความเห็นชอบในโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวอีสานใต้ในงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒
วิจัยไม้กลายเป็นหินฯ จากการประชุมที่จังหวัดศรีสะเกษ มีทั้งหมด ๑๓๔ โครงการ โครงการที่เกี่ยวกับธรณีวิทยา
จังหวัดนครราชสีมา ๑๑ โครงการ งบประมาณรวม งบประมาณ ๒๐ ล้านบาท โครงการ
พัฒนาอุทยานธรณีวิทยาโคราชไปสู่อุทยานธรณีโลก ที่รับรองด้วย UNESCO ช่วงนี้จะเป็น
การเตรียมความพร้อมของพื้นที่อุทยานธรณีวิทยา พื้นที่ธรณีวิทยาคาบเกี่ยวทั้งหมด ๕
ช่วง มีอำเภอสี่คิ้ว อำเภอสว่างแดนดิน อำเภอขามทะเลสอ อำเภอเมืองนครราชสีมา จนถึง
อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ในจำนวน ๑๑ โครงการนั้น ประกอบไปด้วยโครงการจัดตั้งศูนย์
เรียนรู้ธรณีโคราชในพื้นที่สถาบันอุทยานไม้กลายเป็นหินฯ โครงการจัดตั้งโรงเรียน
Khorat Geopark ในเขตอุทยานธรณี ดำเนินการโดยโรงเรียนท่าช้าง งบประมาณ

/๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท...

๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท โครงการพัฒนาหลักสูตร Khorat Geopark งบประมาณ ๖๐๐,๐๐๐ บาท ดำเนินการโดยโรงเรียนท่าช้าง โครงการอบรมสัมมนาขนส่งภายในอุทยานธรณีโคราช เพื่อให้สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่อุทยานธรณี งบประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ บาท โครงการจัดทำโปรแกรมศึกษาทางด้านธรรมชาติ วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม งบประมาณ ๕๐,๐๐๐ บาท โครงการพัฒนาสื่อการศึกษาเกี่ยวกับ Khorat Geopark งบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท โครงการสื่อพัฒนาอุตสาหกรรมงบประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ บาท โครงการสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจในพื้นที่อุทยานธรณี งบประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ บาท โครงการปรับปรุงนิทรรศการในพื้นที่สถาบันอุทยานไม้กลายเป็นหินงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท โครงการพัฒนาต่อยอดนวัตกรรมผลิตภัณฑ์เอกลักษณ์และอัตลักษณ์ ตลอดจนท้องถิ่นที่ใช้งบประมาณเมื่อปีที่แล้ว เพื่อทำต่อ งบประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท และสุดท้ายคือ โครงการจัดประชุมวิชาการโลก เทิดพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี บรรพชีวิน และลำดับขั้นหินของสถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหิน เมื่อปี ๒๕๕๔ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี เสด็จเป็นองค์ประธานเปิดการประชุมและมีผู้เข้าร่วมประชุมกว่า ๒๐๐ กว่าคน จาก ๒๗ ประเทศ ทำให้เราได้มีองค์ความรู้ใหม่ๆทางด้านฟอสซิลของทางจังหวัดนครราชสีมา องค์ความรู้เหล่านั้นได้รับการรับรองจากนานาชาติ และจะส่งผลเป็นนวัตกรรมที่จะมาพัฒนาสร้าง Story พัฒนานิทรรศการ สร้างการเรียนรู้ในท้องถิ่น สำหรับอีกหนึ่งโครงการนอกเหนือจากชุดโครงการดังกล่าวแล้วคือโครงการจัดตั้งพิพิธภัณฑ์ช้างศึกดำบรรพ์เฉลิมพระเกียรติ ที่ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ซึ่งเป็นแหล่งพบซากช้างศึกดำบรรพ์ ถึง ๑๐ สกุล จาก ๕๕ สกุล ที่พบทั่วโลก ถือว่าพบได้มากที่สุดในโลกที่ ตำบลท่าช้าง อำเภอเฉลิมพระเกียรติ นับเป็นความภาคภูมิใจ และอันนี้ถือว่าเป็นจุดแข็งของอุทยานธรณีโคราชที่ UNESCO รับรอง จะมีข้อพิจารณาเกี่ยวกับความโดดเด่นของสถาบันธรณีวิทยาโคราชสิมาในระดับนานาชาติ ที่อุทยานธรณีทั่วโลก ๖๒๗ แห่ง ไม่มี อุทยานธรณีโคราชโดดเด่นเรื่องซากดึกดำบรรพ์โดยเฉพาะสัตว์เลี้ยงลูกซึ่งมีที่เดียวในโลก จึงเห็นควรมีการจัดสร้างพิพิธภัณฑ์ช้างที่ใช้งบประมาณ ๘๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ซึ่งจะกลายเป็นจุดแข็งเพื่ออนุรักษ์และพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวอีกแหล่งหนึ่งโดยสถาบันวิจัยฯ จะขอรับการสนับสนุนทั้ง ๒ เรื่องนี้ ส่วนอีกเรื่องหนึ่งก็คือ การสนับสนุนด้านนโยบายเรื่องเกี่ยวกับ ไดโนปาร์ค (Dino Park) พื้นที่ประมาณ ๖๐๐ ไร่ ตำบลโคกกรวด เพื่อเป็นศูนย์กลางทางการท่องเที่ยวสัตว์โลกล้านปีของอาเซียน ASEAN และแหล่งเรียนรู้ของเยาวชนคล้ายๆ Dino Park ที่ฉางโจว หรืออีกหลายเมืองในประเทศจีนเพราะปัจจุบันโคราชได้พบไดโนเสาร์สายพันธุ์ใหม่ของโลก แล้วถึง ๓ สกุล “สิรินธรนา โคราชเอนซิส” เป็นชื่อพระราชทาน สายพันธุ์ราชสีมาซอรัส และสายพันธุ์สยามโมดอน โครงการนี้ คณะรัฐมนตรีเคยอนุมัติในหลักการที่จังหวัดสุรินทร์ปี พ.ศ. ๒๕๕๕ งบประมาณ ๓,๕๕๐ ล้านบาท ถ้าเราสามารถดำเนินการได้ เราจะเป็นศูนย์กลางสัตว์โลกล้านปีของอาเซียน คล้ายกับ Dinosaur Park ฉางโจว ประเทศจีนและมีอีกหลายเมืองที่กำลังเกิดขึ้น หวังว่าเราคงไม่มั่งพัฒนาแต่เรื่องทางด้านอุตสาหกรรม เรื่องทางด้านอื่นแต่ว่าเราจะมาพัฒนาเรื่องการท่องเที่ยวเรื่องทางด้านนี้ด้วยนะครับ

/นายจรัสชัย...

นายจรัสชัย โชติเรืองสกุล เรียนที่ประชุมทราบข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดได้เสนอ
รองผู้ว่าราชการ จ.นม. ผ่านการประชุม กรอ. และ ก.บ.จ. ในแต่ละจังหวัดแล้วจึงนำร่างข้อเสนอหารือในที่
กรรมการและ เลขานุการ ประชุมเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมา ในฐานะ
หัวหน้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ เป็นประธานในที่ประชุม
ได้พิจารณาข้อเสนอแต่ละโครงการรวมกัน ซึ่งข้อเสนอจะต้องเสนอในภาพรวมของ
กลุ่มจังหวัด ฯ เสนอในภาพรวมของกลุ่มจังหวัด ฯ มิได้เสนอในนามของจังหวัดใด
จังหวัดหนึ่ง โดยเสนอเป็นด้านตามที่ฝ่ายเลขานุการแจ้งที่ประชุมทราบไปแล้วนั้น และได้มี
การเรียงลำดับตามความสำคัญแล้ว ฉะนั้นวันนี้ จึงขอให้ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาว่า
ข้อเสนอครบถ้วนสมบูรณ์แล้วหรือไม่ โดยจะขอเพิ่มเติมข้อเสนอของสถาบันวิจัยไม้
กลายเป็นหินไปอยู่ในด้านการท่องเที่ยว

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย เรื่องที่ท่านได้นำเสนอเพิ่มเติมเป็นกิจกรรมย่อยๆ เห็นควรให้นำมาอยู่ภายใต้
ผู้ช่วยเลขานุการ โครงการเดียวกัน โครงการที่จะเสนอคณะรัฐมนตรี(ครม.) จะต้องเป็นโครงการขนาดใหญ่
บางกิจกรรมที่มีงบประมาณน้อย ท่านสามารถเสนอขอสนับสนุนงบประมาณประจำปีของ
จังหวัดหรือกลุ่มจังหวัด ฯ ได้ การเสนอขอรับการสนับสนุนใน ครม. นั้น จะเป็นประเภท
ที่มีความจำเป็นเร่งด่วน หากสถาบันวิจัยไม้กลายเป็นหินฯ จะขอในขั้นตอนนี้ ก็สามารถ
ขอได้อย่างเช่น โครงการการจัดประชุมอบรมสัมมนาในระดับนานาชาติ หรือโครงการ
ก่อสร้างพิพิธภัณฑ์ สำหรับที่ท่านเสนอในวันนี้ขอนำข้อเสนอของท่าน ไปอยู่ลำดับท้ายของ
ด้านท่องเที่ยว และสิ่งที่ท่านจะต้องเตรียมทำคือ จะต้องระบุข้อมูลรายละเอียดของ
โครงการลงในแบบฟอร์มที่กำหนด เรามีตัวอย่างที่เขียนได้ดีมากคือจังหวัดบุรีรัมย์ จะต้อง
เขียนว่ามีบริบทอย่างไร มีปัญหา และความต้องการอะไร ให้ชัดเจน ในวันที่ ๒๐ เมษายน
๒๕๖๑ ที่จะถึงนี้ ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัดนครราชสีมาจะต้องไปนำเสนอท่านรอง
ปลัดกระทรวงเพื่อกลับกรองอีกครั้ง หากเราเขียนละเอียด ท่านรองผู้ว่าราชการจังหวัด
นครราชสีมาก็สามารถเข้าใจได้อย่างชัดเจน เพื่อให้คนนำเสนอสามารถนำเสนอได้ถูกต้อง
ตรงประเด็น ขณะนี้กระทรวงมหาดไทยได้ประสานมาว่าจะขอรายละเอียดข้อมูลโครงการ
ไม่เกินพรุ่งนี้เที่ยง ดังนั้นขอให้ท่านนำไปทำเป็นการบ้านและส่งข้อมูลให้ทางกลุ่มจังหวัด ฯ
เพื่อที่จะบรรจุตามแบบฟอร์ม และของจังหวัดอื่นๆ ที่ยังขาดรายละเอียดด้วยนะค่ะ ทั้ง
จังหวัดชัยภูมิและจังหวัดสุรินทร์ รบกวนให้รายละเอียดเพิ่มเติม เนื่องจากบางโครงการจะ
มีเพียงแค่หัวข้อเท่านั้น

นายจรัสชัย โชติเรืองสกุล เราจะขออนุมัติในหลักการ และขอให้ท่านจัดทำรายละเอียดเพิ่มเติม
รองผู้ว่าราชการ จ.นม. ให้กับทางฝ่ายเลขานุการด้วยนะครั้บ เพื่อให้มีข้อมูลครบถ้วนและสามารถนำเรียน
กรรมการและเลขานุการ ในที่ประชุมครม.สัญจร สำหรับกิจกรรมใดที่เป็นระดับกิจกรรมย่อย ขอให้ท่าน
พิจารณาให้เสนอเป็นโครงการขนาดใหญ่ และให้ทางฝ่ายเลขานุการช่วยตรวจสอบ
ข้อมูลเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการนำเสนอในวันศุกร์ที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑
กระทรวงมหาดไทยจะมีการนัดหมายการประชุมเพื่อพิจารณามอบหมายผู้นำเสนอ และ
ชักชวนการนำเสนอ โดยมีท่านรองปลัดกระทรวงมหาดไทย (นายบุญธรรม เลิศสุขีเกษม)

/เป็นประธาน...

เป็นประธานการประชุม ขณะนี้เราจะได้อัปเดตข้อเสนอของกลุ่มจังหวัด ฯ ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการ กรอ. แล้ว ลำดับต่อไปคือนำเสนอต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อพิจารณา ในวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ โดยจะเป็นการเสนอโครงการในภาพระดับใหญ่ๆ เพราะฉะนั้นกิจกรรมย่อย ในบางส่วนอาจจะถูกตัดออกไป

นางพรทิพย์ ยุทธวารีย์
ผู้ช่วยเลขาธิการ

ขอชี้แจงเพิ่มเติมในวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๑ ด้านกลุ่มจังหวัด ฯ ได้เชิญผู้แทนเข้าร่วมประชุมเพิ่มเติม อย่างเช่น หอการค้ากลุ่มจังหวัด ฯ สภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัด ฯ และสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัด ฯ ในการนำเสนอจะเน้นไปที่ภาคเอกชนเป็นหลัก ซึ่งจะเป็นกรรมการกลั่นกรองด้วย สำหรับจังหวัดก็ขอให้เชิญผู้เข้าร่วมประชุมเป็นหน่วยงานระดับจังหวัด เพราะมีที่นั่งจำนวนจำกัด ในการประชุมครั้งที่ ๑ ท่านรองปลัดกระทรวงมหาดไทยจะเป็นการดูความเรียบร้อยในเบื้องต้น ครั้งที่ ๒ เป็นการนำเสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงมหาดไทย ที่กรุงเทพฯ อาจจะเป็นวันที่ ๒๔ หรือ ๒๕ เมษายน ๒๕๖๑ พอถึงรัฐมนตรี ต่อไปก็จะเป็นการประชุมในระดับฟังก์ชั่น และจะคัดเลือกอีกครั้ง ในวันที่ ๗ หรือ ๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ท่านนายกรัฐมนตรีมาประชุม ครม. สัญจรที่จังหวัดบุรีรัมย์

นางสุบงกช วงศ์วิทยาภรณ์
หอการค้า
กลุ่มจังหวัด ฯ

ขออนุญาตแจ้งเพิ่มเติม ในวันที่พรุ่งนี้ ดิฉันจะมีประชุมกับหอการค้าไทย และจะนำโครงการที่นำเสนอมาในวันนี้เข้าที่ประชุมเพื่อพิจารณาปรับข้อมูลให้เป็นระดับภาค และประชุมร่วมกับกระทรวงมหาดไทยด้วย เพื่อหาแนวทางการนำเสนอต่อ นายกรัฐมนตรีเพิ่มเติมด้วยที่กรุงเทพฯ ฯ

นายภูดิศ ศิริภานุภาค
ประธานสภา
อุตสาหกรรม
ท่องเที่ยว จ.ชย.

กระผมนายภูดิศ ศิริภานุภาค ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ กรณีที่เราจะขอเสนอโครงการยังเสนอเพิ่มเติมได้หรือไม่ เนื่องจากตำรวจภูธรจังหวัดชัยภูมิได้แจ้งมาเกี่ยวกับสวัสดิภาพความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดยจะขอรับการสนับสนุนกล้องวงจรปิด CCTV ประมาณ ๑๐๐ กว่าจุด ขอสอบถามว่าสามารถที่จะเพิ่มเติมโครงการนี้ได้ไหม

นางพรทิพย์ ยุทธวารีย์
ผู้ช่วยเลขาธิการ

ข้อเสนอโครงการ ที่นำมาเสนอในที่ประชุม กรอ. กลุ่มจังหวัด วันนี้ เพื่อให้ที่ประชุมพิจารณา ซึ่งข้อเสนอดังกล่าวได้ร่วมจัดทำเมื่อวันที่ ๙ เมษายน ๒๕๖๑ และกลุ่มจังหวัด ฯ ได้ส่งร่างข้อเสนอไปยังกระทรวงมหาดไทยเรียบร้อยแล้ว อย่างไรก็ตาม กระทรวงมหาดไทยได้แจ้งให้กลุ่มจังหวัดปรับปรุงข้อมูลเพิ่มเติมรายละเอียดให้ชัดเจน ทั้งนี้ จังหวัดและกลุ่มจังหวัด ฯ ได้สนับสนุนอยู่เสมอ ซึ่งในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพิ่มเติม เราได้สนับสนุนเกี่ยวกับกล้องวงจรปิด CCTV ไปเป็นจำนวนมาก

นายภูดิศ ศิริภานุภาค
ประธานสภา
อุตสาหกรรม
ท่องเที่ยว จ.ชย.

กระผมเห็นว่าทางโคราชได้ของงบประมาณสำหรับซ่อมแซมกล้อง CCTV จังหวัดชัยภูมิ ยังมีจุดที่ยังไม่ได้ติดตั้ง เป็นจุดบอดที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

/นางพรทิพย์...

นางพรทิพย์ ยุทธวารีย์ชัย
ผู้ช่วยเลขานุการ

สำหรับจังหวัดนครราชสีมาที่มีความจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากจะมีการวางระบบไฟฟ้าลงใต้ดิน พอตัดไฟฟ้าลงใต้ดิน กล้องวงจรปิด CCTV ที่อยู่บนเสาไฟจะ ไม่สามารถใช้งานได้ และไม่สามารถเสนอขอรับการสนับสนุนงบประมาณประจำปีได้ทัน เพราะปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้พิจารณาไปเรียบร้อยแล้ว จึงเป็นความจำเป็นเร่งด่วน แต่หากเป็นการขอสนับสนุนการติดตั้ง CCTV กลุ่มจังหวัดฯ ก็ยังไม่พิจารณาให้ ขออนุญาตช่วยเรียนทางตำรวจจังหวัดชัยภูมิด้วย

มติที่ประชุม

เห็นชอบในหลักการ การเสนอขอรับการสนับสนุน ทั้งด้านนโยบายและขอรับการสนับสนุนงบประมาณ ตามมติข้อเสนอ เป็น ๒ ด้าน ดังนี้

(๑) ข้อเสนอที่ขอรับการสนับสนุนส่งเสริมด้านนโยบาย เร่งรัดการดำเนินงาน รวมทั้งการชี้เป้าหมายการดำเนินการ จำนวน ๒๘ เรื่อง

| ด้าน | จำนวนโครงการ |
|---|--------------|
| ๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน | ๗ |
| ๑.๑ พัฒนาแหล่งน้ำ | ๑ |
| ๑.๒ โครงข่ายคมนาคม (ถนน/ราง/อากาศยาน) | ๕ |
| ๑.๓ โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ | ๑ |
| ๒. ด้านอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการค้าชายแดน | ๑๑ |
| ๓. ด้านการเกษตร | - |
| ๔. ด้านการท่องเที่ยว | ๔ |
| ๕. ด้านคุณภาพชีวิต | ๒ |
| ๖. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ๒ |
| ๗. ด้านอื่นๆ | ๒ |
| รวม | ๒๘ |

(๒) ข้อเสนอที่ขอรับการสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ ๗ ด้าน ๕๒ โครงการ งบประมาณ ๒๑,๑๗๖,๕๙๐,๗๐๐ บาท

| ด้าน | จำนวนโครงการ | งบประมาณ (บาท) |
|---|--------------|----------------|
| ๑. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน | ๒๙ | ๑๕,๖๙๙,๑๓๐,๐๐๐ |
| ๑.๑ การพัฒนาแหล่งน้ำ | ๙ | ๓,๘๗๑,๖๕๐,๐๐๐ |
| ๑.๒ ถนน | ๑๗ | ๑๐,๑๓๔,๑๕๐,๐๐๐ |
| ๑.๓ โครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ | ๓ | ๑,๖๙๓,๓๓๐,๐๐๐ |
| ๒. ด้านอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน และการค้าชายแดน | ๑ | ๑,๒๐๐,๐๐๐,๐๐๐ |
| ๓. ด้านการเกษตร | ๓ | ๖๓๗,๒๗๕,๐๐๐ |
| ๔. ด้านการท่องเที่ยว | ๑๐ | ๖๔๐,๑๕๒,๗๐๐ |
| ๕. ด้านคุณภาพชีวิต | ๔ | ๒,๗๖๒,๑๔๓,๐๐๐ |
| ๖. ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | ๓ | ๑๓๔,๖๔๐,๐๐๐ |

| ด้าน | จำนวนโครงการ | งบประมาณ (บาท) |
|--------------------|--------------|-----------------------|
| ๗. ด้านอื่นๆ | ๒ | ๑๐๓,๑๕๐,๐๐๐ |
| รวมทั้งสิ้น | ๕๒ | ๒๑,๑๗๖,๔๙๐,๗๐๐ |

และโครงการที่เพิ่มเติมภายหลังด้วย

๔.๒ บรรยายพิเศษ หัวข้อ “สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container Depot (ICD)” โดย คณะผู้บรรยายจากฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

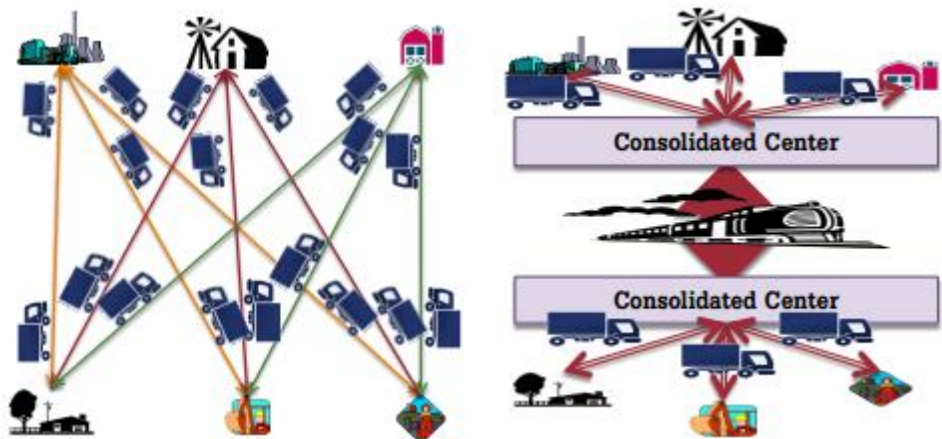
นายวิเชียร จันทรโณทัย ประธาน การบรรยายพิเศษ หัวข้อ “สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container Depot (ICD)” โดย คณะผู้บรรยายจากฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

นายกฤษฎาพล มณีเนตร การรถไฟแห่งประเทศไทย ฝ่ายบริการสินค้า มีหัวข้อในการบรรยาย ดังนี้
 การรถไฟแห่งประเทศไทย (๑) ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (๒) โครงการก่อสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย (๓) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีดีลาดกระบัง

รูปแบบการขนส่งสินค้า แบ่งออกเป็น ๒ แบบ คือ

๑. ต่างคนต่างขนส่ง
 สินค้าเปลืองพลังงานและพื้นที่ผิวจราจร

๒. รวมศูนย์ขนส่ง ประสานระบบ
 ประหยัดพลังงานไม่ต้องสร้างถนนเพิ่ม



ประเภทรถที่ใช้บรรทุกสินค้า แบ่งเป็น รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกปูนซีเมนต์ รถบรรทุกสินค้าทั่วไป การขนส่งสินค้าทางรถไฟ กลุ่มสินค้าปริโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซ LPG

- กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมได้แก่ ปูนซีเมนต์
- กลุ่มสินค้าเกษตรทั่วไปได้แก่ ข้าว แป้ง น้ำตาล ยางพารา

/-กลุ่มสินค้า...

- กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์ ได้แก่ คอนเทนเนอร์ทั่วไป และ (ไอซีดี ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง)

การขนส่งในรูปแบบ Container ขนาดมาตรฐาน มี ๓ ขนาด ได้แก่ ขนาด ๒๐ ฟุต ๔๐ ฟุต และ ๔๕ ฟุต • ตู้สินค้าแห้ง (Dry Container) • ตู้ทำความเย็น (Refrigerated Container, Refer Container) TEU (Twenty Equivalent Unit) คือ หน่วยนับของตู้คอนเทนเนอร์

โครงการก่อสร้างทางคู่ ทั่วประเทศ สถานะโครงการก่อสร้างทางคู่ จำนวน ๑๔ ช่วง ดังนี้

๑. ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า- แก่งคอย อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน กุมภาพันธ์ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒
๒. ช่วงชุมทางถนนจิระ- ขอนแก่น อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งานกุมภาพันธ์ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓
๓. ช่วงนครปฐม - หัวหิน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน กรกฎาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๔
๔. ช่วงหัวหิน -ประจวบคีรีขันธ์ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน กรกฎาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๔
๕. ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน กรกฎาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๕
๖. ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน กรกฎาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๕
๗. ช่วงมาบตาพุด- ชุมทางถนนจิระ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง เปิดใช้งาน มิถุนายน ปีงบประมาณ ๒๕๖๖
๘. ช่วงปากน้ำโพ- เด่นชัย อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน มิถุนายน ปีงบประมาณ ๒๕๖๖
๙. ช่วงขอนแก่น - หนองคาย อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน ธันวาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๖
๑๐. ช่วงชุมทางถนนจิระ- อุบลราชธานี อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน ตุลาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑๑. ช่วงชุมพร- สุราษฎร์ธานี อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน ตุลาคม ปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑๒. ช่วงสุราษฎร์ธานี – หาดใหญ่ – สงขลา อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน มิถุนายน ปีงบประมาณ ๒๕๖๖

๑๓. ช่วงเด่นชัย- เชียงใหม่ อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน มิถุนายน ปีงบประมาณ ๒๕๖๖

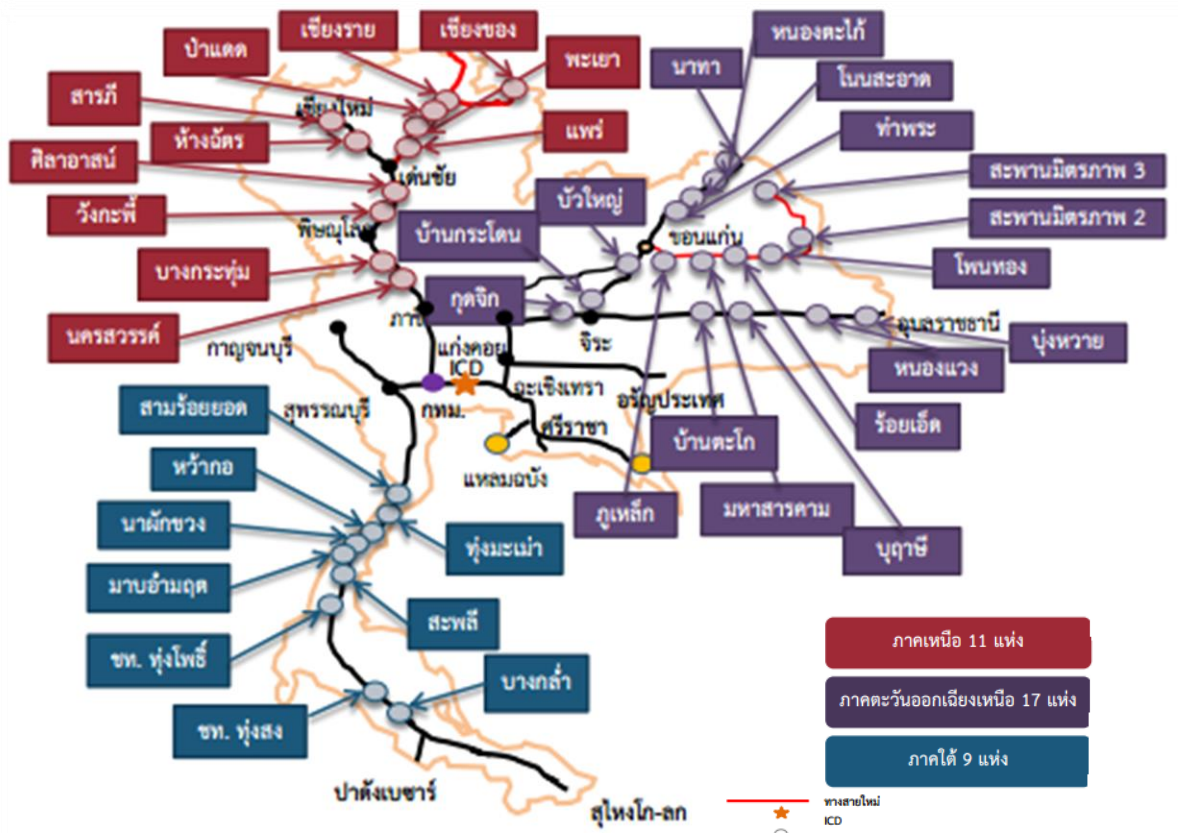
๑๔. ช่วงหาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ อยู่ระหว่างการขออนุมัติ โครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๒ เปิดใช้งาน มิถุนายน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

ทั้งนี้ รัฐบาลสนับสนุนเส้นทางเพิ่มขึ้น ภายใต้โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ จำนวน ๒ สาย คือ สายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ และสายบ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม อยู่ระหว่างการขออนุมัติโครงการ/พิจารณา EIA คาดว่าจะลงนามในสัญญาก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ เปิดใช้งาน มีนาคม ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ เส้นทางเชียงราย รัฐบาลประสงค์จะให้สร้างขยายเพื่อที่จะสร้างโอกาสให้คนในพื้นที่ เนื่องจากเป็นเขตที่ติดชายแดนด้วย เรามีกรุงเทพฯ เป็นจุดศูนย์กลางของสายทางการขนส่ง โดยแรกจะเริ่มจากกรุงเทพฯ – นครปฐม มาสระบุรี ลพบุรี รอบนอกใกล้ๆก่อน และขยายเส้นทางภาคอีสานไปยังจังหวัดนครราชสีมา ตลอดจนถึงจังหวัดขอนแก่น ภาคเหนือไปปากน้ำโพ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ นี้ ถ้าดำเนินการประมูลใหม่ จะเป็นเส้นเหนือสุดกับใต้สุด และเพิ่มขึ้นอีกสองเส้นคือเส้นสายเด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ และสายบ้านไผ่ – มหาสารคาม – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม ทำให้ขยายเศรษฐกิจสร้างโอกาสให้ประชาชน เส้นทางจะไปถึงเส้นมุกดาหาร ซึ่งเป็นเขตติดต่อชายแดนฝั่งตรงข้ามคือ สหวันนะเขต มีนิคมอุตสาหกรรม SAVAN Park ตั้งอยู่ในโซน D ของเขตเศรษฐกิจพิเศษสหวัน-เซโน (Savan-Seno SEZ) แขวงสหวันเขต เราจะไปทุกจุดที่มีการเชื่อมต่อ อย่างจังหวัดหนองคาย จะเป็นนิคมอุตสาหกรรมไฮเซบุรี จุดที่เป็นสะพานมิตรภาพน่าจะมีหมด เขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีตลอดจนถึงจังหวัดนครพนม หากถามว่าการก่อสร้างรถไฟทางคู่ได้อะไร มีประโยชน์อย่างไร คือรถไฟรางคู่ไม่ต้องสร้าง หลักรางที่สถานี แต่จะวิ่งตามๆกันไป รถไฟจะมีเวลาที่แน่นอนขึ้น ขนาดของรางรถไฟจะเป็นขนาดใหญ่ขึ้น เมื่อก่อนไม้หมอนรองรถไฟจะเป็นไม้ เมื่อเปลี่ยนเป็นไม้หมอนคอนกรีตจะทำให้เกิดความปลอดภัยในการเดินรถและมีประสิทธิภาพในการทำความเร็ว

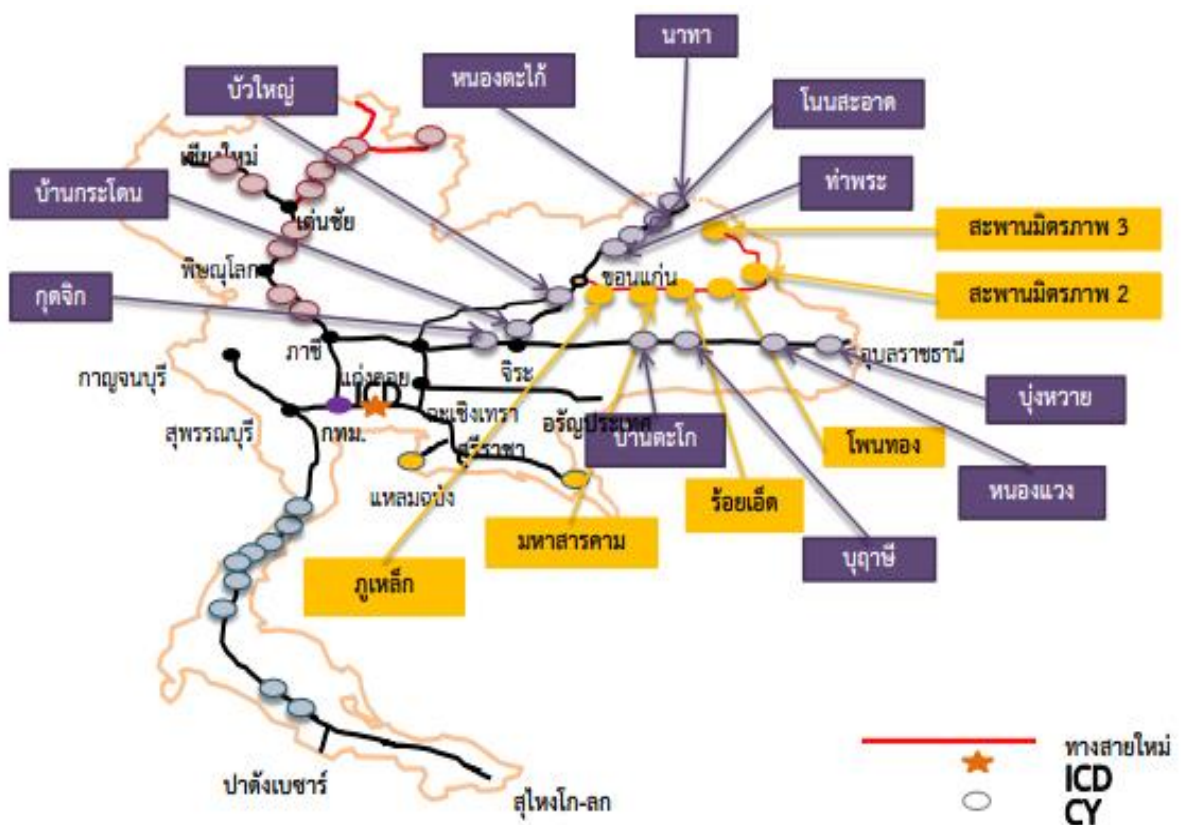
/และการรับ...

โครงการก่อสร้าง CY ตามโครงการก่อสร้างทางคู่ ทั่วประเทศ

➢ โครงการพัฒนาศักยภาพ การขนส่งสินค้าทางราง – Modal Shift



➢ แผนการก่อสร้าง Container Yard ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



โครงการก่อสร้าง CY ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รายละเอียดสถานี ขนาด CY (ตรม.)
 สิ่งอำนวยความสะดวก ปริมาณสินค้า (ตัน/ปี) ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทาง
 ถนนจิระ - ขอนแก่น

สถานีบ้านกระโดน ขนาด CY ๒๘,๐๐๐ ตรม. อาคารสำนักงาน, ป้อมพนักงานรักษา
 ความปลอดภัย, ที่จอดรถยนต์และรถบรรทุก ปริมาณสินค้า ๓๐๕,๐๐๐ ตัน/ปี (ปี ๒๕๖๘)
 ยังไม่มีการขนส่ง แต่กำลังอยู่ระหว่างตั้งคณะกรรมการมาบริหาร

สถานีชุมทางบัวใหญ่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ ขนาด CY ๒๘,๐๐๐ ตรม.อาคารสำนักงาน,
 ป้อมพนักงานรักษาความปลอดภัย, ที่จอดรถยนต์และรถบรรทุก, คลังสินค้า ปริมาณสินค้า
 ๓๘,๖๐๐ ตัน/ปี (ปี ๒๕๖๘)

สถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น ขนาด CY ๕๒,๕๐๐ ตรม. อาคารสำนักงาน, ป้อม
 พนักงานรักษาความปลอดภัย, ที่จอดรถยนต์และรถบรรทุก ปริมาณสินค้า ๙๗๖,๐๐๐ ตัน/ปี
 (ปี ๒๕๖๘)

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย อยู่ระหว่างการอัปเดตข้อมูล
 คือ สถานีโนนสะอาด ขนาด CY ๑๐,๕๐๐ ตรม. ปริมาณสินค้า ๒๘๗,๐๐๐ ตัน/ปี

สถานีหนองตะไก้ ขนาด CY ๒๑,๗๕๐ ตรม. ปริมาณสินค้า ๒,๐๗๘,๐๐๐ ตัน/ปี

สถานีนาทา จังหวัดอุดรราชธานี ขนาด CY ๑๙,๐๐๐ ตรม. ปริมาณสินค้า
 ๒๐๘,๐๐๐ ตัน/ปี โดยหลักแล้วจังหวัดใหญ่ๆจะมี แต่ที่โคราชมี ๓ จุด

โครงการก่อสร้าง CY ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รายละเอียดสถานี ขนาด CY
 สิ่งอำนวยความสะดวก ปริมาณสินค้า (ตัน/ปี) ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่
 ช่วงชุมทาง ถนนจิระ - อุบลราชธานี

สถานีบ้านตะโก จังหวัดบุรีรัมย์ ขนาด CY ๑๙,๕๐๐ ตรม. อาคารสำนักงาน, โรง
 ซ่อมสินค้า, เครื่องชั่ง, ที่ซ่อมบำรุง ปริมาณสินค้า ๑๖๑,๓๓๘ ตัน/ปี (ปี ๒๕๖๙)

สถานีบุฤาษี จังหวัดสุรินทร์ ขนาด CY ๑๙,๕๐๐ ตรม. ปริมาณสินค้า
 ๑๙๖,๐๗๔.๗๐ ตัน/ปี (ปี ๒๕๗๐)

สถานีหนองแวง จังหวัดสุรินทร์ ขนาด CY ๑๙,๕๐๐ ตรม. ปริมาณสินค้า
 ๑๗๓,๐๙๑.๖๐ ตัน/ปี (ปี ๒๕๗๑)

สถานีบึงหวาย จังหวัดอุบลราชธานีขนาด CY ๑๙,๕๐๐ ตรม. ปริมาณสินค้า
 ๑๗๕,๘๕๘.๗๐ ตัน/ปี (ปี ๒๕๗๒) และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเบา -
 ชุมทางถนนจิระ

สถานีภูดึก จังหวัดนครราชสีมา ขนาด CY ๑๑,๒๕๐ ตรม อาคารสำนักงาน, โรง
 อาหาร, ที่จอดรถยนต์และรถบรรทุก, คลังสินค้า ปริมาณสินค้า ๒,๒๕๐,๐๐๐ ตัน/ปี
 (ปี ๒๕๖๓)

➤โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า CY ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

ความก้าวหน้างาน CY ณ 20 ก.พ. 2561

| ITEM No. | DESCRIPTION | CONTRACT | ผลงานสะสม | |
|----------|---|----------------|---------------|--------|
| | | AMOUNT | Amount | % |
| 5.27 | BAN KRADOAN CONTAINER YARD | 77,684,726.26 | 61,564,392.72 | 79.25% |
| | งานอาคาร - เจาะเสาเข็มแล้วเสร็จ | | | |
| | งานลาน - เทคอนกรีตลาน 27,000 จาก 31,087 ตร.ม. | | | |
| | - ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง | | | |
| 5.28 | BUA YAI JUNCTION CONTAINER YARD | 113,022,095.48 | 29,925,326.60 | 26.48% |
| | งานอาคาร - เจาะเสาเข็มแล้วเสร็จ | | | |
| | งานลาน - เทคอนกรีตลาน 17,100 จาก 38,000 ตร.ม. | | | |
| 5.29 | THA PHRA CONTAINER YARD | 127,781,917.06 | 73,761,859.87 | 57.72% |
| | งานอาคาร - เจาะเสาเข็มแล้วเสร็จ | | | |
| | งานลาน - เทคอนกรีตลาน 34,400 จาก 57,192 ตร.ม. | | | |
| | - ติดตั้งไฟฟ้าแสงสว่าง | | | |

ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ค่าระวางย้อนหลังปี ๒๕๖๐ แบ่งตามประเภทสินค้า ปริมาณ (ล้านตัน) รายได้ค่าระวาง (ล้านบาท)

- พลังงาน ปริมาณ ๒.๔๒ ล้านตัน รายได้ค่าระวาง ๘๑๓ ล้านบาท
- ซีเมนต์ ปริมาณ ๑.๗๕ ล้านตัน รายได้ค่าระวาง ๒๒๐ ล้านบาท
- คอนเทนเนอร์ ๗.๖๕ ล้านตัน รายได้ค่าระวาง ๖๗๘ ล้านบาท
- สินค้าทั่วไป ๐.๐๓ ล้านตัน รายได้ค่าระวาง ๒๙ ล้านบาท
- รวมทั้งสิ้น ๑๑.๗๑ ล้านตัน รายได้ค่าระวาง ๑,๗๔๐ ล้านบาท

นายสุรชัย กนกะบดินทะ
สมาชิกสมาคมขนส่ง
สินค้าภาคอีสาน

กระผมมีความเห็นว่า สถานีรถไฟความเร็วสูงอำเภอปากช่อง – จิระ น่าจะย้ายจากจุดที่กำหนดให้ก่อสร้างไปยังพื้นที่ราชพัสดุ ๖๐๐ ไร่ ซึ่งได้เตรียมความพร้อมแล้ว

นายกฤษฎาพล มณีเนตร
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ประเด็นที่ท่านเสนอมา คงต้องให้จังหวัดเป็นผู้พิจารณา กระผมมาจากฝ่ายสินค้าและบริการ สามารถให้คำตอบได้เท่าที่มีข้อมูลครับ

นายวิเชียร จันทรโณทัย
ประธาน

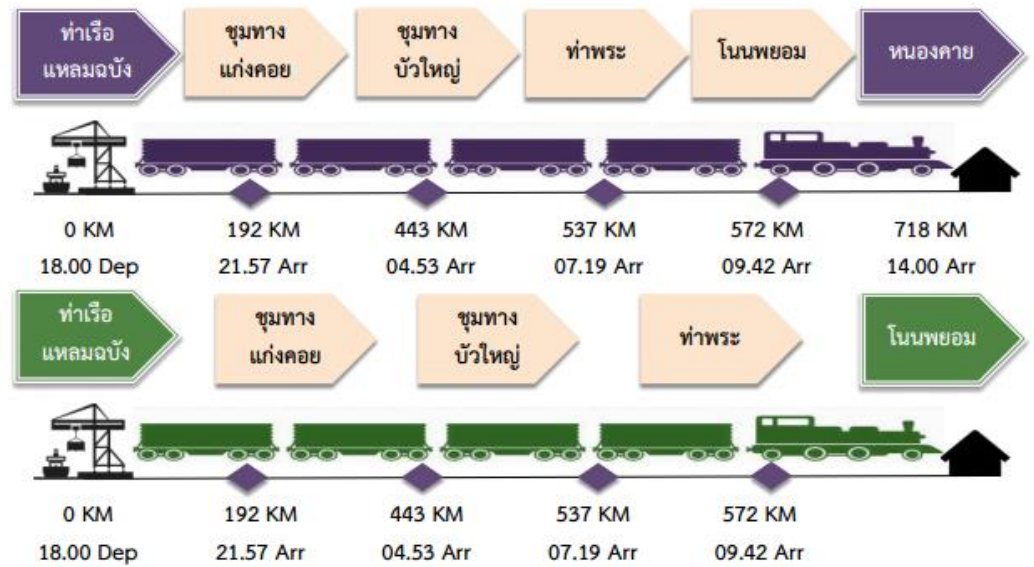
ขอสอบถามว่าที่อำเภอปากช่อง มีการสำรวจพื้นที่ในการก่อสร้างหรือไม่

นายกฤษฎาพล มณีเนตร
การรถไฟแห่งประเทศไทย

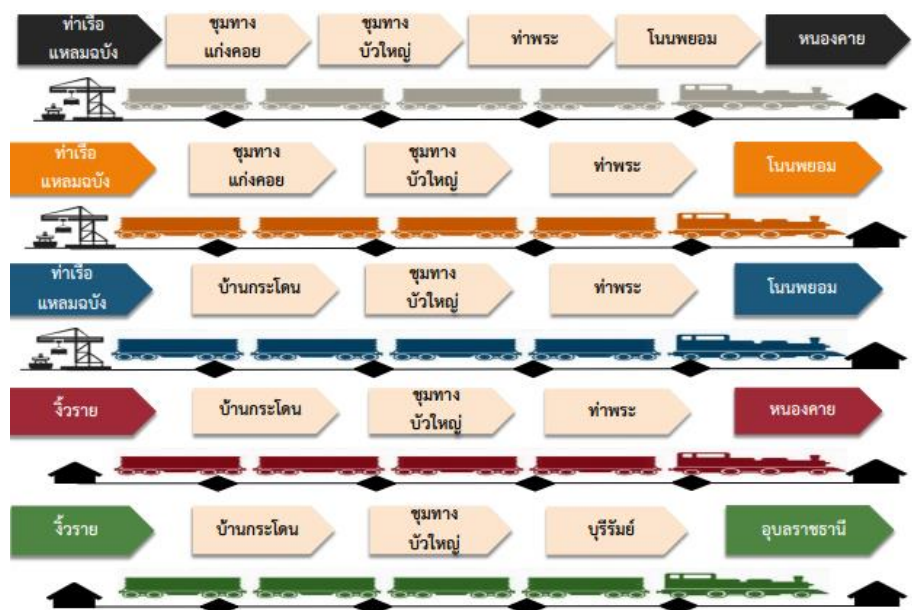
อย่าง CY ต้องมีการสำรวจก่อนว่า มีความต้องการของผู้ใช้บริการว่าจะมีการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออก ภายในประเทศ สินค้าประเภทอุปโภคและบริโภค อำเภอปากช่องเป็นอำเภอแห่งการท่องเที่ยว จะไม่ค่อยมีปริมาณสินค้าที่ต้องการปริมาณจำนวนมาก

/แผนการเดินทาง...

แผนการเดินทางขบวนรถสินค้าในปัจจุบัน



แผนการเดินทางขบวนรถสินค้าในอนาคต



แผนการก่อสร้างสถานี ขนส่งสินค้าของกรมการขนส่งทางบก (ขบ.)

- ศูนย์การขนส่ง (๒ จังหวัด) เชียงของ นครพนม
- เมืองชายแดน (๙ จังหวัด) เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว

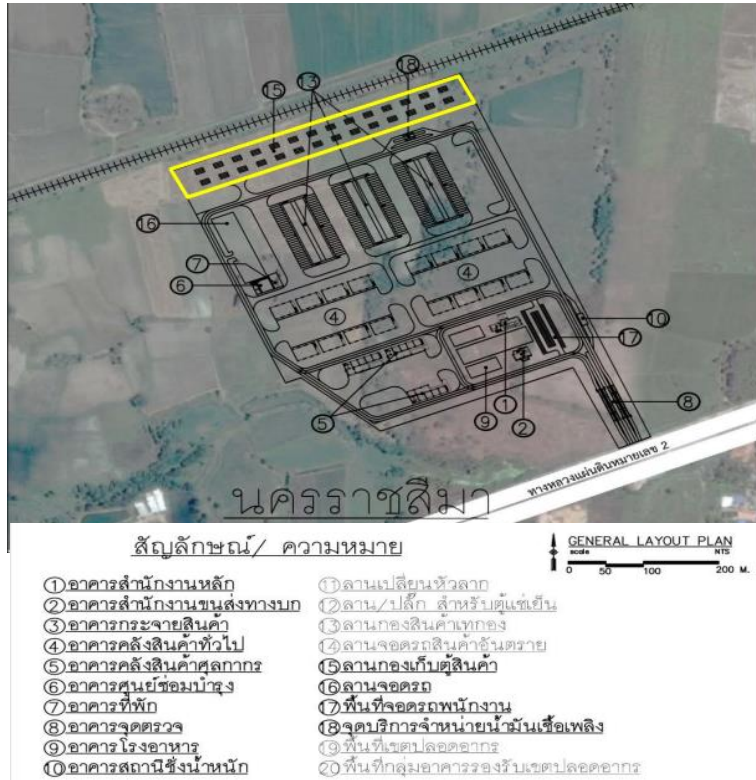
ตราด กาญจนบุรี สงขลา นราธิวาส

- เมืองหลัก (๘ จังหวัด) เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น

นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี สุราษฎร์ธานี

/สถานีขนส่ง...

สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดนครราชสีมา เนื้อที่โดยประมาณ: ๑๔๐ ไร่ ที่ตั้ง: ตำบลนากลาง อำเภอสูงเนิน ข้อพิจารณาหลัก : ติดทางรถไฟและถนนสายหลัก และใกล้นิคมอุตสาหกรรมหลักของจังหวัด สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่ย่านรถไฟรวม ๕๖,๐๐๐ ตร.ม. พื้นที่ Container Yard ๒๑,๐๐๐ ตร.ม. ความยาว Marshalling - Yard ๔๒๐ ม.



นายสุรชัย กนกะปิณฑะ
สมาชิกสมาคมขนส่ง
สินค้าภาคอีสาน

ขอสอบถามว่า การทำ CY ที่สถานีอุตสาหกรรม จะสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้
อย่างไร และเชื่อมกับการขนส่งโดยสารประชาชนอย่างไร

นายกฤษฎาพล มณีเนตร
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในส่วนของสถานีอุตสาหกรรมจะต้องทำเรื่องถึง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร (สนข.) ก็จะดูพื้นที่นี้ว่ามีความกว้างขวางของพื้นที่เหมาะสม
กับการเชื่อมโยงระหว่างรถยนต์และรถไฟ ที่จะสามารถขนส่งถ่ายสินค้าได้สะดวกหรือไม่
ถ้าสร้างได้เราก็จะต่อรางคู่แยกออกมาเพื่อจะไว้สำหรับการขนถ่ายสินค้า สิ่งที่เราควรคำนึงถึง
ในการก่อสร้างสถานีขนถ่ายสินค้านั้น ถ้าจะให้ดีต้องให้ห่างจากชุมชน เพราะจะมีปัญหา
การร้องเรียนปัญหา เรื่องมลพิษทางเสียง ทางอากาศ ซึ่งชุมชนไม่ต้องการ ดังนั้นสถานี
ขนส่งสินค้าเราก็จะหลบไปทำในสถานีเล็กๆ ห่างไกลชุมชน หรือทำจุดใหม่เลยยิ่งดี เมื่อ
ครั้งที่ทางรถไฟเสนอการศึกษาเส้นทางเดินรถไฟ ICD ๒ หรือ CY ทั่วประเทศ
ผู้บริหาร ICD สถานีขนส่งสินค้าหรือ CY ควรจะหาที่ก่อสร้างใหม่ที่เป็นพื้นที่ว่างและมี
ขนาดใหญ่พอ เนื้อที่ประมาณ ๒๐๐ - ๔๐๐ ไร่ หากสถานี ICD ที่อุตสาหกรรมเราก็ไม่สามารถ
สร้างได้ เพราะสถานีที่อุตสาหกรรมนี้มีพื้นที่แค่ ด้านละ ๔๐ ไร่เท่านั้น พื้นที่ยังไม่เพียงพอต่อการ

/ทำกิจกรรม...

ทำกิจกรรมขนถ่ายสินค้าแน่นอน ส่วนการสร้างสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคที่นากลาง มีพื้นที่เพียง ๑๔๐ ไร่ เท่านั้น ทั้งนี้ เราจะไม่ไปสร้างสถานีขนส่งสินค้าในแหล่งชุมชน เราจะแยกออกเป็นคนละส่วน คือสถานีขนส่งผู้โดยสารนั้นถ้ายิ่งใกล้ชุมชนยิ่งดี เพื่อสะดวกกับคนในชุมชนในการโดยสาร ไปมา หาตู้ การสร้าง CY เพื่อขนส่งสินค้า ควรจะเป็นพื้นที่ที่ห่างไกลจากชุมชน มูลค่าที่ดินที่ยังไม่สูงมากนัก ยิ่งห่างไกลความเจริญยิ่งดี ต้องมีพื้นที่ใหญ่พอสำหรับรถบรรทุกที่ขนถ่ายสินค้า เดิมทีเราจะมีการเดินทางสินค้าวันละขบวนเองนะครับ ไปตามจุดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างเช่นจังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย เชียงใหม่ หาดใหญ่ ในอนาคตเราจะต้องมีจุด CY เพิ่มขึ้นไป อย่างน้อยๆ ต้องเพิ่มขึ้น ๑๐ สถานี เพราะการขนส่งสินค้ารถไฟของเราจะมีการขนส่งแต่ละครั้งทีละจำนวนมากๆ คือขบวนที่ครั้งหนึ่ง ๓๐ คัน การขนส่งสินค้ารถยนต์ จะแตกต่างกับการขนส่งทางรถไฟ คือรถยนต์เต็ม ๑ คันก็สามารถออกได้เลย ดังนั้นจะต้องมีที่กรองพักตู้คอนเทนเนอร์สินค้า

ดร.ปรัชญ์ บุตแซม
สหกรณ์ขนส่ง
ภาคอีสาน (นม.)

ผมขอสอบถามในฐานะที่เราเป็นภาคเอกชน และเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยนะครับ เนื่องด้วยทางเราได้เกาะติดการขนส่งทางรถยนต์และทางราง มาตลอดเป็นเวลาเกือบสิบปี เรายังมีความสับสนครับว่านโยบายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่กำหนดเป้าหมาย ไม่ชี้เป้า ยกตัวอย่างเช่น พื้นที่นากลางที่ท่านบอกว่าไม่เหมาะสม เพราะมีพื้นที่แค่ ๑๔๐ ไร่ ไม่พร้อมที่จะทำเป็นศูนย์ ICD หรือศูนย์กระจายสินค้า แต่ในทางกลับกันนะครับ หากเราลงทุนที่สถานีกุดจิกขยายราง ขยายอาคารต่างๆ เข้าใจว่าคงจะหมดงบประมาณไม่เท่าไร ตอนนี้ท่านขยายไปยังสถานีบ้านกระโดน เราเองก็ยังไม่รู้ว่าในภาคของการขนส่ง ระหว่างเราเองกับทางการรถไฟ ต่างคนต่างอยู่ ซึ่งยังไม่รู้เลยว่า การขนส่งของเราจะไปเชื่อมโยงกับการรถไฟของท่านได้อย่างไร ซึ่งตรงนี้อาจให้ท่านช่วยอธิบายสักนิดนะครับว่าจะเป็นอย่างไร ความต่างระหว่างที่นากลาง หรือ ทางสถานีกุดจิก ถือว่าเป็นการลงทุนที่มหาศาลเลยนะครับ แม้กระทั่งสถานีบ้านกระโดน ทราบว่าจะเปิดใช้งานเร็วๆนี้ เราจะได้ไปสำรวจเส้นทางการเดินรถเพื่อที่จะขนส่งครับ

นายกฤษฎาพล มณีเนตร
การรถไฟแห่งประเทศไทย

ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้นก็ได้ศึกษาเหมือนกันว่าปริมาณการขนส่งสินค้า และทางสถานีกุดจิกเราก็ได้ทำการปรับแผน เพื่อให้มีประสิทธิภาพมากที่สุดจะให้เราสามารถสร้างสถานีที่มีความเหมาะสมระหว่างถนนกับรถไฟได้ ซึ่งท่านเป็นผู้ประกอบการคงทราบกันดี ถ้าพัฒนาจุดรวบรวม จุดกระจาย และเชื่อมต่อระหว่างรถไฟกับถนนได้ รถไฟมีหน้าที่จะต้องจัดขบวนที่จะวิ่งรับส่งสินค้าไปในจุดที่ท่านต้องการ ดังนั้น จะทำให้ท่านไม่ต้องวิ่งรถไกลขึ้น เพื่อที่จะได้ขนส่งทางรถไฟนี้ เพราะว่ารรถไฟจะสามารถขนส่งได้คราวละมากๆ ตอนนี้อยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และปรับแบบแผนโครงสร้างเชื่อมต่อศูนย์กระจายสินค้า เพื่อใช้รวบรวม เปลี่ยนถ่ายสินค้าได้ดี รถไฟก็จะสามารถทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นายธนะสันต์ กุลเกตรานนท์
รองเลขาธิการสมาคม
ขนส่งสินค้าภาคอีสาน

ผมธนะสันต์ กุลเกตรานนท์ รองเลขาธิการสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน เป็นทั้งฝ่ายผู้ประกอบการและผู้ดูแลการขนถ่ายสินค้า ก็เป็นผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าทั่วไป ดูแลสถานีขนถ่ายน้ำตาล ๓ สถานี ๔ โรงงาน และปีหน้าจะมีเข้ามาอีก ๒ โรงงาน

/ซึ่งเราจะทำ...

ซึ่งเราจะทำการขนส่งในสายยาว แต่เมื่อเรามาพิจารณาในสายสั้น รวมทั้งที่จะก่อสร้างสถานีขนถ่าย ผมเองได้ประชุมมาเหมือนกัน ได้เปรียบเทียบระยะเวลาทางการขนส่งแล้วพบว่า ระหว่างโรงงานกับสถานีขนถ่ายสินค้า จุดที่ใกล้ที่สุดคือลาดกระบ้ง ฉะนั้น สถานีที่โคราช จะไม่สามารถแข่งขันได้กับสถานีของลาดกระบ้ง เช่น ช่วงเข้าตู้ขนส่งสินค้ามาส่งศูนย์ ICD นครราชสีมา รถบรรทุกสามารถส่งไปยังนิคมอุตสาหกรรมช่วงเย็นได้ ปัจจุบันค่าขนส่งอยู่ในพื้นฐานประมาณหนึ่ง แต่ในส่วนของรถไฟไม่สามารถรับสินค้าในช่วงเช้า แล้วบรรจุสินค้าช่วงบ่าย เพื่อจะขนส่งไปในช่วงเย็นได้ อีกทั้ง ต้องมีต้นทุนยกขนถ่ายสินค้า การลำเลียงสินค้าจากโรงงานมาเข้ามาถึงสถานี แล้วมายกขนถ่ายแล้วส่งไปที่ปลายทาง ดังนั้น หากวิเคราะห์คำนวณต้นทุนจริงๆ แล้วนั้น เหตุที่กุดจิกยังไม่เจริญ แต่ถ้าเป็นสถานีที่ไกลกว่าสถานีนครราชสีมาขึ้นไปจะคุ้มกว่า จึงเป็นการแข่งขันกันระหว่างรถยนต์กับรถไฟ และสายยาวขึ้นไปอีกจะเป็นจังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย รถไฟแข่งรถยนต์ได้ แต่กระบวนการจัดการสถานี ขั้นตอนของพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะตอบโจทย์ให้กับโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ พื้นที่ภาคอีสานม ต้องพัฒนา แต่ถ้าเรามองในเขตโคราช ผมขอบอกว่าท่านจะสร้างสถานีเป็นศูนย์การพักสินค้าเพื่อกระจาย ผมต้องถามสินค้าที่มาในเมืองโคราชในปัจจุบัน พวกที่เขาส่งสินค้าให้ร้านโชว์ห่วย เขามีคลังมีพื้นที่ของเขาอยู่แล้วเขาทำมาหลายปีแล้วครับ แล้วพอท่านสร้างก็บอกให้เขามาใช้ที่นี่ ท่านตอบโจทย์ อะไรได้บ้างครับ จะให้เขาขายของเขาทิ้ง ผมถามมาหลายกลุ่มของเขาอยู่นอกเขตห่างจากตัวเมือง ฉะนั้น เขาคงไม่ไปใช้บริการ ส่วนสินค้าที่จะเข้าสถานีรถไฟเพื่อส่งออกเข้า ICD แล้วส่งไปยังลาดกระบ้ง คงไม่ได้ เนื่องจากระยะทางของรถไฟสั้น รถยนต์ทำได้ดีกว่า ดังนั้นการที่จะมากำหนดทำสถานีตรงนี้ เราต้องมาวิเคราะห์กันให้ลึกๆเลยนะครับ เดียวจะเหมือนกับสถานีกุดจิก อันนี้เป็นมุมมองของผมที่กุดจิกผมเคยเอาสินค้าขึ้นรถไฟแล้วนะครับแต่ผมก็ยังสู้รถยนต์ไม่ได้ในเรื่องของต้นทุน การสร้างสถานีขนถ่ายให้เชื่อมต่อสู่ระบบรางมันต้องตอบโจทย์ในเรื่องของความสะดวก ความคล่องตัว และลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการและเกษตรกรแต่ถ้ามันเป็นการเพิ่มต้นทุนไม่มีการใช้แน่นอนครับผมฝากไว้เป็นข้อคิดครับ

นายหัสติน สุวัฒน์พะวงศ์เชษฐ ผมหัสติน สุวัฒน์พะวงศ์เชษฐ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครราชสีมา
 ประธานสภาอุตสาหกรรม กระผมเห็นด้วยกับคุณกฤษฎาพล มณีเนตร ว่าเราต้องแยกสถานีขนส่งสินค้า และการขนส่ง
 จังหวัดนครราชสีมา ผู้โดยสาร ออกจากกัน ถ้าเกิดว่าถ้าเราไม่แยกออกจากกัน ในอนาคตการจัดการจะเกิดความยุ่งยาก กรณีของท่านรองเลขาธิการสมาคมขนส่งสินค้าภาคอีสาน ที่ท่านเคยใช้บริการที่กุดจิก ผมก็เห็นด้วยว่าท่านใช้แล้วต้นทุนของท่านสูงขึ้น แต่ผมเข้าใจว่าวันนั้นเป็นการขนถ่ายมีปัญหาเกี่ยวกับเวลาการขนถ่ายสินค้า ไปยังสถานีปลายทาง ไม่ทราบว่าใช้สถานีแหลมฉบังหรือไม่ ผมอยากสร้างความเข้าใจกันนะครับว่า แบ่งเป็น ๒ กรณี คือ กรณี ก่อสร้าง Container Yard : CY ที่โคราชกำหนดจุดไว้อยู่ ๓ จุด ถ้ารวมสถานีจระจะเป็น ๔ จุด หมายความว่าผู้ประกอบการสามารถที่จะขึ้นลงสินค้าทั้งตู้เบาและตู้หนักทั้ง ๔ จุดได้นะครับ อย่าพึ่งไปสับสนตรงนั้น ส่วนกรณี สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง inland Container Depot : ICD ลาดกระบ้ง ปัจจุบันนี้ ศูนย์บรรจุและแยกสินค้ากล่อง

ICD ลาดกระบัง จะเป็นศูนย์ที่มีการทำกิจกรรมของบุคลากร เพื่อบรรเทาอาการ ความติดขัดของแหลมฉับ ถ้าท่านดูจากกราฟของแหลมฉับ มีการขนถ่ายสินค้าที่หนาแน่นมาก เพราะด้วยพื้นที่ที่จำกัด ถ้าเรามี ICD ตามภูมิภาคก็จะเป็นการบรรเทาอาการความแออัดของทางแหลมฉับได้ หมายความว่าเราจะสร้าง ICD ที่โคราช เพื่อจะได้ดำเนินกิจกรรมที่เกี่ยวกับบุคลากรแทนที่ลาดกระบัง แล้วเราส่งสินค้าไปยังแหลมฉับได้เลย ถ้ามานโยบายเหล่านี้ทำเพื่ออะไร เพื่อให้แหลมฉับไม่เกิดความแออัดจนเกินไป ผู้ประกอบการขนส่งของผมใช้อยู่ที่ลาดกระบังมีราคาขนส่งต่างกับแหลมฉับอยู่ที่ ๔,๕๐๐ บาท ถ้ามานโยบายไม่ต่างกันเยอะขนาดนั้นในเมื่อรถไฟขบวนขนส่งลาดกระบังไปที่แหลมฉับ แค่ ๑,๕๐๐ บาท ถ้าเป็นรถไฟที่มี ๑ แคร่ที่มี ๒ ตู้ คิดอยู่ที่ ๒,๑๐๐ เพ้า มาขาร์ต ๑ ตู้เพียง ๑,๐๕๐ บาท แต่มาขาร์ตของบริษัทผมอยู่ที่ ๔,๕๐๐ บาท เพราะว่าปัญหาคือการเอารถบรรทุกสินค้าไปที่แหลมฉับแล้วเขาไม่สามารถทำได้ทันรอบได้ เนื่องจากการปริมาณของสินค้าที่ไปรวมกันที่แหลมฉับมีจำนวนมาก ฉะนั้นวันนี้เราถึงมาพูดกันว่าถ้าเรามี ICD ตามภูมิภาคทั้งภาคอีสานล่าง ๑ ทางภาคเหนือหรือทางใต้ สมมุติที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือก่อนแล้วกันนะครับ ถ้าเราขึ้นสินค้าที่ CY ทั้งหมดทุกจุด จังหวัดขอนแก่นมีทั้งหมด ๔ จุด โคราชมีอีก ๓ จุด ถ้ารวมที่สถานีจระด้วยเป็น ๔ จุด นอกจากนั้นยังมีอยู่ที่จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดศรีสะเกษ และจังหวัดอุบลราชธานี หมายความว่าในภาคอีสานนะครับ ขึ้น CY ที่ใกล้จุดของท่านที่สุดมาผ่านพิธีกรรมบุคลากรตรงจุดใดจุดหนึ่งเพื่อให้ตรงไปยังแหลมฉับได้ง่ายและไม่ต้องไปทำพิธีกรรมทางบุคลากรที่แหลมฉับอีก นั่นหมายความว่าเราจะเกิดประสิทธิภาพทางการขนส่งเพิ่มขึ้น บางท่านบอกว่าขอให้ ICD ไปอยู่ที่ขอนแก่นเป็นจุดศูนย์กลาง ถ้ามานโยบายจะย้อนขึ้นไปที่ขอนแก่นใหม่ไปกลับอีก ๕๐๐ กิโลเมตร ผมว่าคงไม่ทำ ปัญหาอยู่ที่ว่าอุบลราชธานีวิ่งมาถึง ไม่มีทางวิ่งไปที่ขอนแก่นได้ก่อนนะครับ จะต้องมาผ่านอยู่ที่สถานีจระแล้วจากจระถึงขอนแก่นเราถึงได้เสนอว่า ICD ของภาคอีสาน เราต้องการอยากให้ท่านพิจารณาหาจุดตั้ง ICD เพื่อทำพิธีกรรมทางบุคลากร สักจุดใดจุดหนึ่ง เพื่อบรรเทาอาการแออัดของท่าเรือแหลมฉับ ในอนาคตนะครับหากมีจุดที่เราสามารถทำพิธีกรรมตรงนี้ได้ สินค้าของเราจะสามารถขึ้นเรือได้เลยโดยไม่ต้องไปพักรอเพื่อทำพิธีกรรมบุคลากรอีก มีการศึกษาของกรมขนส่งทางบกไว้ว่าต้องการมีสถานีขนถ่ายสินค้าด้วย จุดที่ผมดูจากแผนที่เป็นจุดซึ่งถนนมิตรภาพทางรถไฟ ทางเลี่ยงเมืองของจังหวัดนครราชสีมา มาบรรจบกันมันก็เกิดความสะดวกของคนทุกๆฝ่าย เพราะว่าเวลาเราคิดเราไม่ควรคิดเฉพาะผู้ประกอบการในจังหวัดนครราชสีมา นะครับเราต้องคิดว่าจังหวัดชัยภูมิจะขนส่งสินค้าได้อย่างไร จังหวัดบุรีรัมย์ว่าจะมาได้อย่างไร และโคราชจะมาได้อย่างไรในพื้นที่เหนือๆ ณ ตรงนี้มันน่าจะควรอยู่บริเวณทางเลี่ยงเมืองคือบายพาสนั่นเอง อันที่จริงผมก็สนับสนุน ซึ่งไม่เคยรู้มาก่อนนะครับว่า จังหวัดนครราชสีมาหรือจังหวัดใกล้เคียงของท่านว่ามีกิจกรรมหลายๆอย่างเพียงแต่ว่าจะทำอย่างไร ให้เกิดความสะดวกของกลุ่มจังหวัดฯ ด้วย

/นายณะสันต์ ...

นายชนะสันต์ กุลเกตรานนท์ ที่คุณกฤษฎาพล มณีเนตรบอกว่าเส้นทางกุดจิกเข้ามา ๔ กิโลเมตร ในเมื่อกระผม
รองเลขาธิการสมาคม เห็นว่ามันติดกับทางรถไฟเราน่าจะต่อรางเข้ามาเทียบเลยไม่ได้หรือครับ หรือ
ขนส่งสินค้าภาคอีสาน เราจะต้องมีสถานี

นายกฤษฎาพล มณีเนตร ระยะทางระหว่างสถานีของทางรถไฟจะอยู่ประมาณ ๑๐ บวก ไม่เกินนี้
การรถไฟแห่งประเทศไทย คือจริงๆแล้ว สถานีขนส่งรถยนต์กับสถานียกขนส่งสินค้าราง มีความจำเป็นจะต้องอยู่
ด้วยกันครับ

นายวิเชียร จันทรโณทัย เดี่ยวให้ท่านกฤษฎาพล ได้พูดประหวัดความเป็นมาของศูนย์ ICD ลาดกระบัง
ประธาน และทางแหลมฉบังด้วยนะครับว่าเรามีการดำเนินกิจการ กิจกรรมกันอย่างไร ในส่วนของ
เรื่องพื้นที่ในการเลือกที่จะจัดตั้งอะไรยังไงเดี๋ยวเราจะมาคุยกันอีกครั้ง

นายกฤษฎาพล มณีเนตร ทางสถานีกุดจิก เป็นสถานีสินค้าอีกที่หนึ่งของจังหวัดนครราชสีมาจะมีรูปแบบ
การรถไฟแห่งประเทศไทย คล้ายแบบพุทธมณฑลย่อส่วน ซึ่งมีเยอะมากในกรุงเทพฯ นะครับ มีทั้ง warehouse มา
จากถนนหมายเลข ๒ เข้าไปทางด้านหลังจะติดกับรถไฟ อันนี้จะตอบคำถามของท่าน
หัสตินนะครับว่าทำไมเราต้องลากทางมาจากกุดจิกนะครับ คือทางรถไฟระหว่างสถานี
กุดจิกกับอีกสถานีจะอยู่ระหว่าง ๑๐ กิโลเมตร บวกลบ ถ้าปักจุดตรงกลางก็จะ ๔ - ๕
กิโลเมตร ความจริงก็สามารถทำได้ทั้งสองแบบนะครับ แบบที่ ๑ ที่ดำเนินการกันอยู่ คือ
ICD ลาดกระบัง คือตั้งสถานีตรงนี้อีกจุดหนึ่ง มันจะมีค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งสถานีอีก
มากมาย คือเราคิดว่าจะใช้วิธีต่อรางจากนี้กับเขตการทางรถไฟเข้าไป เพื่อที่จะทำให้ที่
บริเวณนี้ใหญ่ขึ้น และเราไม่จำเป็นต้องสร้างสถานีใหม่ สถานีจะประกอบไปด้วยไม่ใช่แค่
เฉพาะสำนักงานอย่างเดียว จะต้องมี ย่าน Sanctuary ของเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า ด่าน
กักกันสัตว์ ตั้งในสถานีด้วย ทำให้เรามีความสะดวกและประหยัด สิ่งที่เราต้องการคือพื้นที่
ขนาดใหญ่ ที่ใกล้สถานีไม่มี และแบบนี้จะเป็นแบบสถานีขนส่งสินค้าทางรถยนต์ สามารถ
ปรับได้ถ้าทางรถไฟหรือ CY ที่เราจะก่อสร้างที่กุดจิกมาทำที่นี่แทนก็ทำให้เกิด
ประสิทธิภาพและมีความสะดวกมากขึ้น และการที่จะมาเป็น ICD ได้จุด Location นี้ดี
กับเรา การนำเข้าส่งออกแล้วเราพูดถึงถ้าจะสร้างตรงนี้เราจะสร้างรถไฟ ถ้าพัฒนาแล้ว
ต้นทุนก็จะสามารถแข่งขันกับรถยนต์ได้มากขึ้น อย่างที่คุณหัสตินกล่าว คนที่เข้าท่าเรือ
แหลมฉบังอยากจะไปรถไฟ ถ้าเราเพิ่มขีดความสามารถยกขนถ่ายวางรถไฟกับท่าเรือจาก
เดิมยกกันแค่ ๔๐๐,๐๐๐ ตู TU น่าจะขยายเป็น ๒,๐๐๐,๐๐๐ ตู ดังนั้น ถ้าไปทางรถไฟ
จะสะดวกกว่าทางรถยนต์ ตอนนี้เราก็จะแข่งระหว่างความสะดวกและด้านราคา จากที่
รถไฟเคยวิ่งช้ากำหนดเวลาไม่ได้ ถ้ารถไฟทางคู่เสร็จ ความเร็วจะเพิ่มขึ้นเกือบเท่าตัวของ
การขนส่งสินค้า เรื่องของ CY ทางคู่ และ ICD แล้วผมว่าเป็นข่าวดีอีกอย่างที่ได้ทราบจาก
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) คงเป็นโจทย์ที่รัฐบาลที่เห็นว่า
พัฒนา EEC เป็น คริสเตอร์ที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศดีขึ้น นโยบายแรกๆเริ่มเป็น

ผลคือ อาจจะให้มี Inland Container Depot : ICD อยู่ทุกๆพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ Depot หมายถึง ท่าเรือบก ทำหน้าที่รวบรวม บรรจุตู้เพื่อส่งออก และนำเข้า ทำได้ทั้งสองขา เดี่ยวต่อไปจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับ ICD ลาดกระบัง ขอเรียนเชิญคุณธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ เป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้าน ICD มาให้ข้อมูลว่ากิจกรรมที่ ICD มีอะไรบ้าง จะได้เข้าใจว่า ICD กับ Depot เหมือนกัน เป็นท่าเรือบกที่มีกิจกรรมทั้งหมดเกี่ยวกับท่าเรือปรกติ ส่วนแหลมฉบังจะมีแต่กิจกรรมหน้าท่าอย่างเดียวกิจกรรมภายในท่าจะไม่มี ถ้าเป็นท่าเรือสมัยใหม่จะไม่สามารถเวนคืนที่ดินได้เหมือนท่าเรือคลองเตยก็เลยยกกิจกรรมหลังท่าบรรจุแยกกระจาย ออกมาให้ไกลทะเลมากขึ้น ICD ลาดกระบังห่างจากท่าเรือ ๑๘๔ กิโลเมตร หรือจะมากกว่านั้นก็ได้อำมันมีจุดที่เหมาะสม คือใกล้โรงงานอุตสาหกรรมใกล้แหล่งที่เกิดสินค้าอาจจะไกล ๑๐๐ - ๒๐๐ - ๔๐๐ กิโลเมตร อย่างขอนแก่นก็ได้นครรับ ถ้ามีความเหมาะสมกับกิจกรรมนำเข้าส่งออกเพียงพอ เรียนเชิญท่านธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ ครบเกี่ยวกับ ความเป็นมา กิจกรรมต่างๆ ของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง รถไฟ การรถไฟฯ ลาดกระบัง ครับ

นายธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ สวัสดิ์ศรีภระผม นายธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ หัวหน้างานตลาดสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย คอนเทรนเนอร์สายตะวันออก ความเป็นมา สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง รถไฟ การรถไฟฯ ลาดกระบังในปี ๒๕๓๒ ได้รับการเสนอแนะจากผลการศึกษา ขององค์กรความร่วมมือระหว่าง ประเทศแห่งประเทศไทยกับ ประเทศญี่ปุ่น เกี่ยวเนื่อง กับระบบการขนส่งสินค้า คอนเทนเนอร์เชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เพื่อสนับสนุนการนำเข้าและ ส่งออก ของประเทศและการเติบโต ของท่าเรือแหลมฉบัง คณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบใน หลักการของโครงการ ปี ๒๕๓๓ คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้มี การเวนคืนที่ดินในเขต ลาดกระบัง เพื่อก่อสร้าง สถานีบรรจุและแยก สินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) ตามโครงการ ปี ๒๕๓๔ รัฐได้ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดิน ในบริเวณ ที่ที่จะเวนคืนในท้องที่เขต ลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๓๔ และได้เวนคืนที่ดิน จำนวน ๖๔๕ ไร่ โดยการ รถไฟฯ ได้จ้างบริษัท TRANSMARK/Asian Engineering Consultants(AEC) เป็น บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาให้ทบทวนรายงาน การศึกษาของ JICA รวมทั้งเสนอแนว รูปแบบเบื้องต้นรูปแบบการจัดการและการ จัดวางระบบการบริหาร ICD ลาดกระบัง ICD ลาดกระบัง ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของกรุงเทพมหานครในเขต ลาดกระบัง บนพื้นที่ประมาณ ๖๔๗ ไร่ (รวมทางเข้า - ออก) ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียง เหนือ ของสถานีรถไฟหัวตะเข้ ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ ๑๑๘ กิโลเมตร สถานี บรรจุและแยกสินค้ากล่อง รถไฟ การรถไฟฯ ลาดกระบัง ไอซีดี (ICD, Inland Container Depot) หมายถึง สถานที่ที่ถูกกำหนดให้เป็นจุดที่ให้บริการแก่ผู้ส่งและ/หรือผู้รับที่มาส่ง และ/หรือรับสินค้าในระบบตู้สินค้า (ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก) สถานที่ดังกล่าวนี้จะต้องสามารถ ให้บริการแก่ลูกค้าได้ทั้งในระบบ CY และ CFS รวมทั้งจะต้องมีบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินการขนส่งตู้สินค้า เช่น มีบริการของศุลกากร เครื่องมือยกขน รถบรรทุก เป็นต้น ICD จะมีบริการเหมือนท่าเรือทุกอย่าง ยกเว้นท่าเทียบจอดเรือโดยมักจะเรียก ICD ว่าเป็นท่าเรือบก หรือ ดรายพอร์ต (Dry Port) วัตถุประสงค์ของ ICD ลาดกระบัง

ปี พ.ศ.๒๕๓๒ JICA ร่วมกับรัฐบาลไทยศึกษาการก่อสร้าง ICD เพื่อรองรับการเปิดใช้งานท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง โดยเห็นควรก่อสร้าง ICD ที่ลาดกระบังโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑. ช่วยอำนวยความสะดวกการนำเข้า - ส่งออก
๒. ส่งเสริมให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังมากขึ้น โดยลดอัตราค่าขนส่งสินค้าระหว่าง กทม. - ท่าเรือแหลมฉบัง
๓. สนับสนุนนโยบายแก้ไขปัญหาความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ตามแผนเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและการลงทุนของประเทศ
๔. สนับสนุนให้มีการขนส่งระหว่าง กทม. - ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อประโยชน์ด้านสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์พลังงาน

รูปแบบลานสินค้าคอนเทนเนอร์

๑. คอนเทนเนอร์ยาร์ด (Container Yard: CY) หมายถึงสถานที่ซึ่งเป็นที่กองเก็บตู้สินค้าที่มีสินค้าบรรจุอยู่ หรือตู้สินค้าเปล่าที่ได้รับมา หรือจะส่งไปยัง ลูกค้าหรือที่อื่นๆ
๒. คอนเทนเนอร์เฟรทสเตชัน (Container Freight Station: CFS) หมายถึงสถานที่ที่กำหนดไว้เพื่อใช้สำหรับเก็บสินค้าที่ได้รับมาจากลูกค้าเพื่อที่จะบรรจุเข้าตู้สินค้า และ/ หรือ สถานที่ ที่ใช้สำหรับเก็บสินค้าที่ขนถ่ายออกมาจากตู้สินค้าและเตรียมจะส่งไปยังลูกค้า โดยมากแล้ว CFS จะมี ลักษณะเป็นโกดังขนาดใหญ่สามารถป้องกันสินค้าได้เป็นอย่างดี

โรงพักสินค้าเพื่อ ตรวจสอบปล่อย ขอนขาเข้าและ บรรจุของขาออก ที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าเรือ (รพท.) หมายถึง สถานที่ให้บริการด้านขนถ่ายและกักเก็บสินค้ารวมทั้งตู้สินค้าภายใต้ พิธีการทางศุลกากร มีที่ตั้งอยู่บริเวณ แผ่นดินส่วนในไม่ติดทะเลหรือแม่น้ำ แต่จะมีการ เชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือ โดยระบบขนส่ง ทางบก และอาจมีที่ตั้งอยู่ในประเทศ ชายทะเลหรือประเทศ ที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเล ก็ได้

ข้อมูลทั่วไป ชื่อ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง รพท.การรถไฟฯ ลาดกระบัง หน่วยงานต่างๆ ภายใน การรถไฟแห่งประเทศไทย (SRT) รับผิดชอบการให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง และการบริการขนส่ง ทางรางระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง ผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Module Operator) รับผิดชอบการให้บริการระบบนำเข้า-ส่งออกสินค้า หน่วยราชการอื่นๆ รับผิดชอบให้บริการในส่วนพิธีการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก พื้นที่ โครงการรวม ประมาณ ๖๔๕ ไร่ แยกออกตามประเภท ของพื้นที่ใช้สอย เป็น ๒ ส่วน ได้แก่ พื้นที่สัมปทาน ๖ สถานี ๓๘๐ ไร่ พื้นที่ส่วนกลางและส่วนอำนวยความสะดวก ๒๖๕ ไร่ ออกแบบเพื่อ รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้า - ออก ได้ปีละ ๔๐๐,๐๐๐ TEU (ใน ๕ ปี แรก) - ๖๐๐,๐๐๐ TEU งบประมาณในการก่อสร้าง ๒,๙๔๓.๕๔๓ ล้านบาท เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ ๙ เมษายน พ.ศ. ๒๕๓๙

สิ่งอำนวยความสะดวก ภายในสถานีต่างๆ ดังนี้

๑. โรงพักสินค้าขนาดพื้นที่ ๕,๘๐๐ - ๘,๔๔๐ ตารางเมตร
๒. ตึกสำนักงาน ๔ ชั้น พื้นที่ ๑,๗๓๖ ตารางเมตร
๓. พื้นที่บริเวณประตูควบคุมการเข้า - ออก พื้นที่ ๗๘๐ ตารางเมตร
๔. โรงซ่อมแซมอุปกรณ์ต่างๆ พื้นที่ ๗๒๐ ตารางเมตร
๕. โรงอาหาร พื้นที่ ๓๓๖ ตารางเมตร
๖. บริเวณทำความสะอาดตู้สินค้าและเครื่องมือยกขน พื้นที่ ๕๐๐ ตารางเมตร
๗. ลานกองเก็บตู้สินค้า พื้นที่ ๔๘,๐๐๐ - ๘๗,๖๐๐ ตารางเมตร

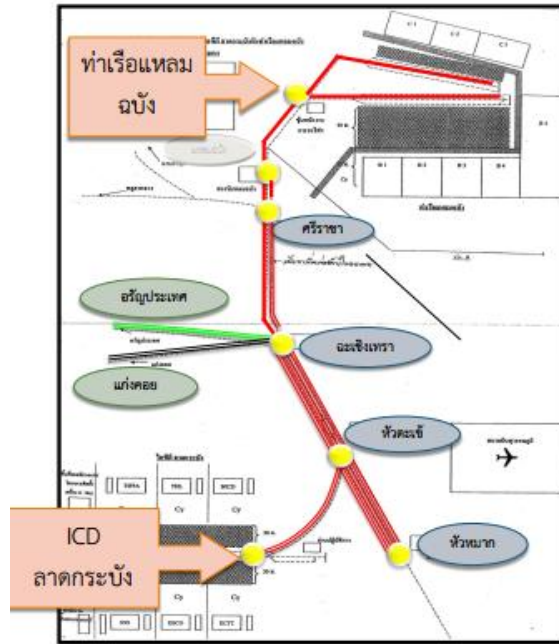
รายชื่อผู้ประกอบการ ไอซีดี ลาดกระบัง

- สถานี A • บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS) พื้นที่ ๑๒๗,๒๐๐ ตรม.
- สถานี B • บริษัท อีสเทิร์นซี แพลมฉบบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO) • บริษัท เอเวอร์กรีนคอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) พื้นที่ ๙๖,๖๐๐ ตรม.
- สถานี C • จำกัด (ECTT) พื้นที่ ๑๓๐,๔๐๐ ตรม.
- สถานี D • บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด (TIFFA) พื้นที่ ๙๒,๘๐๐ ตรม.
- สถานี E • บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL) • บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดี.เอส.ที. บิวซัน เซอร์วิส (ประเทศไทย) พื้นที่ ๖๙,๖๐๐ ตรม.
- สถานี F • จำกัด (NICD) พื้นที่ ๙๐,๙๔๔ ตรม.

องค์ประกอบสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ประกอบด้วย ประตูตรวจสอบสินค้า อาคารสำนักงาน อาคารโรงอาหาร อาคารคลังสินค้า ลานเก็บตู้สินค้าหนัก อาคารคลังสินค้า กองเก็บตู้สินค้าเปล่า อาคารซ่อมบำรุง ลานยกขนตู้ส่งสินค้าทางรถไฟ ลานบรรจุสินค้า ตู้เย็นคอนเทนเนอร์ ปลั๊กสำหรับตู้เย็น มีบริการทำความสะอาดตู้สินค้า อุปกรณ์และเครื่องมือยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ Rail Mount Gantry Crane : RMG , Rubber Tired Gantry Crane : RTG ,Rubber Tired Gantry Crane : RTG ,Reach Stacker

หน่วยงานราชการ ในไอซีดี ลาดกระบัง สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ลาดกระบัง ด้านตรวจพืชลาดกระบัง ด้านตรวจสัตว์ป่าลาดกระบัง ด้านตรวจสัตว์น้ำ ลาดกระบัง ด้านกักสัตว์ลาดกระบัง ด้านป่าไม้กรุงเทพ ด้านอาหารและยา รายได้หลักของไอซีดี ลาดกระบัง รายได้จากการให้สัญญาสัมปทาน • สำหรับผู้ประกอบการไอซีดี จำนวน ๖ สถานี เดือนละ ๔๑,๖๕๑,๖๒๖ บาท หรือปีละ ๔๙๙,๘๑๙,๕๑๗ บาท รายได้จากการเดินขบวนรถไฟสินค้าคอนเทนเนอร์ ระหว่าง ไอซีดี - ท่าเรือแหลมฉบัง • จำนวน วันละ ๒๘ ขบวน (ไป-กลับ) โดยในรอบปีงบประมาณ ๒๕๖๐ มีรายได้ ๔๖๙,๖๖๔,๘๐๐ ล้านบาท รายได้จากการให้เช่าทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

แผนผัง เส้นทาง การเดินทาง เดินรถ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร



เส้นทาง การขนส่ง คอนเทนเนอร์ ทางรถไฟ สายตะวันออก ระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร



การขนส่ง ตู้สินค้า ทางรถไฟ ระหว่าง ไอซีดี ลาดกระบัง กับท่าเรือ แหลมฉบัง ระยะทาง ๑๑๘ กิโลเมตร การใช้ทรัพยากร • รถจักร CSR จำนวน ๖ คัน • รถโบกี้บรรทุก

ตู้สินค้า (บพต.) จำนวน ๓๔๐ คัน การจัดเดินขบวนรถ • ปัจจุบันจัดเดินขบวนรถตามแผน วันละ ๒๒ ขบวนไป/กลับ (ไป ๑๑ ขบวน กลับ ๑๑ ขบวน) จำนวนรถฟ่วงต่อขบวน • จำนวน ๓๕ บพต./ขบวน • รับบรรทุกตู้สินค้าได้ ๗๐ ทียู หรือเท่ากับ ๗๐ ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต และ ๓๕ ตู้สินค้าขนาด ๔๐ ฟุต

อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าทางรถไฟ สำหรับการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง (เที่ยวไป และ เที่ยวกลับ) กรณีตู้เปล่า เที่ยวไป คิด ราคาเท่ากับ ตู้บรรทุก

๑. ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๑,๕๐๐ บาท

๒. ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๒,๑๐๐ บาท

๓. ตู้สินค้าขนาด ๔๐,๔๕ ฟุต ๑ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๒,๑๐๐ บาท กรณีตู้เปล่า เที่ยวกลับ จากท่าเรือแหลมฉบัง ถึง ICD ลาดกระบังเป็นราคาส่งเสริมการขาย ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ๒ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๕๐๐ บาท ตู้สินค้าขนาด ๒๐ ฟุต ๑ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๑,๐๐๐ บาท ตู้สินค้าขนาด ๔๐,๔๕ ฟุต ๑ ตู้ คิดค่าระวาง ตู้ละ ๑,๐๐๐ บาท

ขั้นตอนการขนส่งตู้สินค้าจาก ไอซีดี ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ๑. ยกตู้สินค้าภายในลานกองตู้ ของบริษัทฯ ใส่รถเทรลเลอร์มา ที่ย่านรถไฟ เพื่อบรรทุกส่ง ขบวนรถไฟ ๒. รถเครนยกตู้สินค้า ขึ้นขบวน รถไฟ (Rail transfer) ๓. ขบวนรถไฟ ออกจาก ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ๔. ขบวนรถไฟ ถึง ท่าเรือ แหลมฉบัง ๕. รถเครนยกตู้สินค้า ลงจาก ขบวนรถไฟ (Rail transfer)ใส่ รถเทรลเลอร์ ไปลานกองตู้ของ บริษัทฯ ๖. รถเครนหรือรถเทรลเลอร์ยก ตู้สินค้าไปหน้าท่าเพื่อลงเรือ

ขั้นตอนการขนส่งตู้สินค้าจาก ท่าเรือแหลมฉบัง - ไอซีดี ลาดกระบัง ๑. รถเครนหรือรถเทรลเลอร์ยกตู้สินค้าจากหน้าท่า เข้าไปลานในลานกองตู้ ของบริษัทฯ ๒. รถเครนยกตู้สินค้า จาก ลานกองตู้ไปขึ้นขบวน รถไฟ (Rail transfer) ๓. ขบวนรถไฟออกจาก ท่าเรือแหลมฉบัง - ICD ลาดกระบัง ๔. ขบวนรถไฟ ถึง ICD ลาดกระบัง ๕. รถเครนยกตู้สินค้า ลงจาก ขบวนรถไฟ (Rail transfer) ใส่รถเทรลเลอร์ ไปลานกองตู้ ของบริษัทฯ ๖. รถเครนยกตู้สินค้า บรรทุกรถเทรลเลอร์ส่งลูกค้า

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าขาออก (Export) ทางรถไฟ จาก ไอซีดี ลาดกระบัง ถึง ท่าเรือแหลมฉบัง ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย • ๑. ค่า Rail transfer (ไอซีดี.) • ๒. ค่าระวาง • ๓. ค่า Rail Transfer (ทลจ.) • ๔. ค่าธรรมเนียมยานพาหนะผ่าน ท่าเรือ ขนาดตู้บรรทุก • ตู้ ๒๐ ฟุต (๑) ๓๑๕.- + (๒) ๑,๕๐๐.- + (๓) ๓๑๕.- + (๔) ๓๕.- = ๒,๑๖๕ บาท • ตู้ เกินกว่า ๒๐ ฟุต (๑) ๓๑๕.- + (๒) ๒,๑๐๐.- + (๓) ๓๑๕.- + (๔) ๓๕.- = ๒,๗๖๕.- บาท

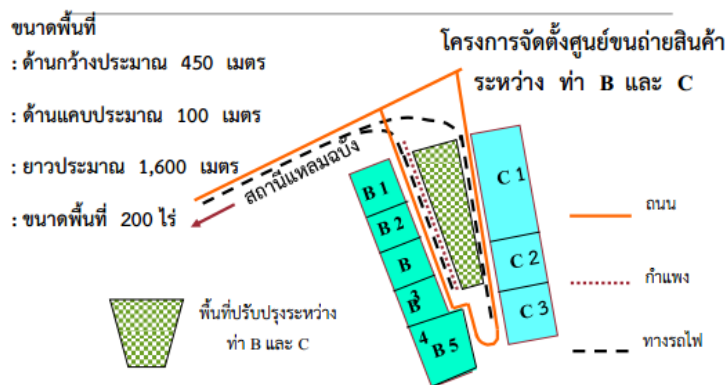
ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าขาเข้า (Import) ทางรถไฟ จาก ท่าเรือแหลมฉบัง ถึงไอซีดี ลาดกระบัง ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย • ๑. ค่า Rail transfer (ทลจ.) • ๒. ค่าระวาง • ๓. ค่า Rail Transfer (ไอซีดี.) ขนาดตู้บรรทุก • * ตู้ ๒๐ ฟุต (๑) ๓๑๕.- + (๒) ๑,๕๐๐.- + (๓) ๓๑๕.- = ๒,๑๓๐ บาท • * ตู้ เกินกว่า ๒๐ ฟุต (๑) ๓๑๕.- + (๒) ๒,๑๐๐.- + (๓) ๓๑๕.- = ๒,๗๓๐.- บาท

/กระบวนกร...

- ระยะเวลาการทำงาน ระยะเวลาการยกขน • ขนลง ๖๐ นาที ขนขึ้น ๖๐ นาที
- ระยะเวลาการดำเนินการเดินขบวนรถ ๓๐ นาที เดินขบวนรถ ระยะเวลาการยกขน
- ขนลง ๖๐ นาที ขนขึ้น ๖๐ นาที • ระยะเวลาการดำเนินการเดินขบวนรถ ๓๐ นาที ๕๙

ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในเรือการบริหารท่าเรือโดยรวม และมีเอกชนรับผิดชอบในเรื่องปฏิบัติการ เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B๑ เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม พ.ศ. ๒๕๓๔ โดยท่าเรือแหลมฉบังได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีปริมาณขนถ่ายสินค้าทั้งสิ้น ๔,๖๒๙,๒๔๔.๗๐ เมตริกตัน มีปริมาณเรือเทียบท่ากว่า ๘,๑๑๘ ลำ บริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจแหลมฉบัง ซึ่งมีการพัฒนาที่พักอาศัย สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ เพื่อการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่สำคัญในอนาคต

แผนผังย่านรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างท่า B และ C



นายวิเชียร จันทรโณทัย
ประธาน

ผมขอขอบคุณทางการรถไฟแห่งประเทศไทย ทั้งคุณกฤษฎาพล มณีเนตร และคุณธีระวัฒน์ โอวาทสุวรรณ ที่มาบรรยายพิเศษ หัวข้อ “สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container Depot (ICD)” ในที่ประชุมในนามของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ต้องขอบพระคุณท่านและคณะไว้ในโอกาสนี้ครับ

นางสุบงกช วงศ์วิยาภรณ์
ประธานหอการค้า
กลุ่มจังหวัด ฯ

จากข้อมูลท่าเรือบกหรือสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container - Depot (ICD) ซึ่งเป็นสิ่งที่มีประโยชน์นะคะ ดิฉันในนามของประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๑ ขอขอบคุณที่ได้รับฟังการบรรยายจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ดิฉันคิดว่าประโยชน์อันนี้ที่จะนำมาเข้ามาในจังหวัดนครราชสีมาที่จะเสนอ นายกรัฐมนตรี และดำเนินการอย่างไรนะคะเพื่อที่จะเป็นการขับเคลื่อนในนามของจังหวัดและกลุ่มจังหวัดฯ ตรงนี้นะคะท่าน

/นายวิเชียร...

นายวิเชียร จันทรโณทัย
ประธาน

ผมขอขอบคุณประธานหอการค้าฯ ครับ ตามระเบียบวาระการประชุม เรื่องในการเตรียมข้อเสนอการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เชียงเหนือตอนล่าง ๑ กลุ่มจังหวัดได้หารือกับส่วนราชการ ภาคเอกชน เพื่อจัดทำร่าง ข้อเสนอฯ ซึ่งมีแนวทางจัดทำข้อเสนอฯ เพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรี และได้เข้าประชุม ด้วย เราได้มีข้อเสนอในเชิงนโยบายเรื่อง ICD นั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่เสนอในประเด็นขอรับการสนับสนุนและขอความเห็นชอบเชิงนโยบาย และวันนี้ท่านกฤษฎา พล มณีเนตร ได้เข้ามาบรรยายให้ความรู้แล้วว่า มติคณะรัฐมนตรีจะให้ทาง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นั้นไปศึกษาให้มีท่าเรือบพ ICD ในที่ต่างๆ เพราะฉะนั้นอาจจะ เป็นข้อดีที่กลุ่มจังหวัดเราจะเสนอตัวเข้าในที่ประชุมคณะรัฐมนตรีคราวนี้ เพื่อจะให้ เป็นทางเลือกที่หนึ่งในการที่เขาจะไปศึกษาจะได้ให้คิดถึงจังหวัดนครราชสีมาเราด้วย

นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย
ผู้ช่วยฝ่ายเลขานุการ

ขอขอบพระคุณการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มาบรรยายพิเศษ หัวข้อ “สถานี บรรจุและแยกสินค้ากล่อง Inland Container Depot (ICD)” ในที่ประชุมในนามของ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก เชียงเหนือตอนล่าง ๑ ต้องขอบพระคุณท่านและคณะไว้ในโอกาสนี้

มติที่ประชุม

ทราบ

ระเบียบวาระที่ ๕

เรื่อง อื่นๆ

- ไม่มี -

เลิกประชุม

เวลา ๑๖.๐๐ น.



(ลงชื่อ)



ผู้จัดบันทึก

(ลงชื่อ)



ผู้ตรวจรายงาน ฯ

(นางสาวอิสริยา เคียงวิมลรัตน์)

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

(นางพรทิพย์ ยุทธวาริชัย)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานบริหารยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดฯ