

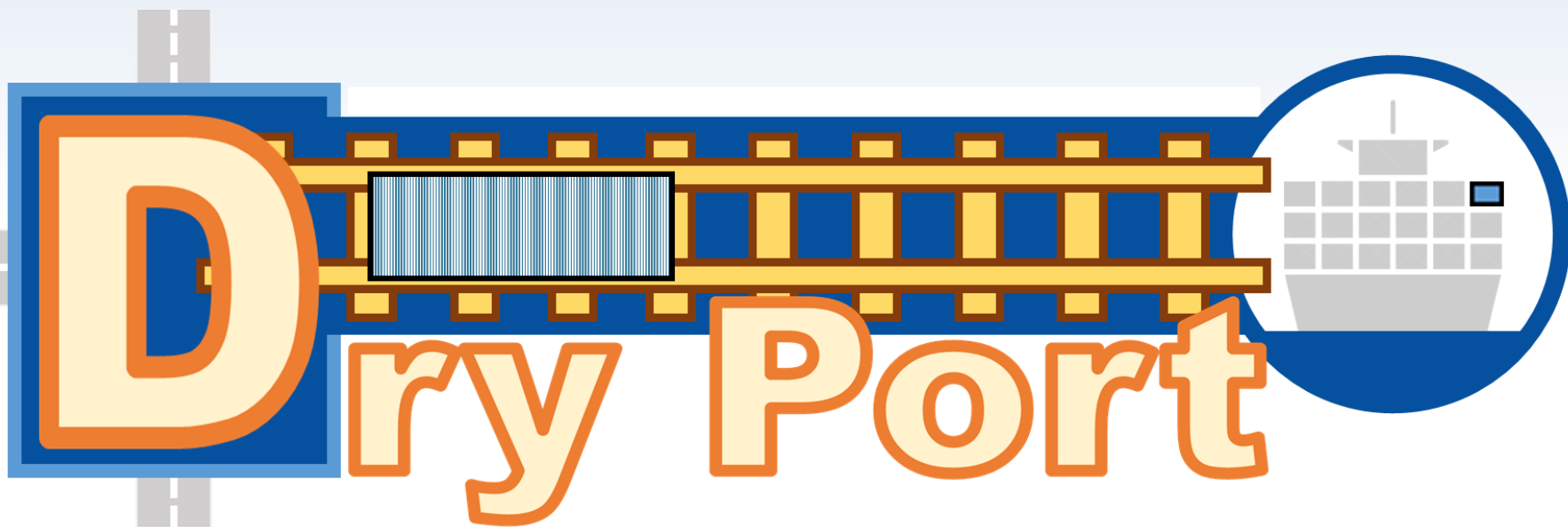


กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)
เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค
รายงานฉบับกลาง (Interim Report)



Website: Dryportthailand.com
Email: amp-dryport@ampgroups.com

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 1) เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา Dry Port ให้สามารถเป็นกลไกตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมไปถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง) เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV)
- 2) กำหนดแนวทางการพัฒนาและพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาเป็น Dry Port

ความก้าวหน้าการปฏิบัติงานในช่วงรายงานฉบับกลาง

รายการ		TOR	สัดส่วนงานตามแผน (a)	แผนงานสะสม (% of a)	ผลงานจริงสะสม (% of a)	เดือนที่							
						1	2	3	4	5	6	7	8
1. ขอบเขตการดำเนินงาน													
1)	งานส่วนที่ 1 : งานศึกษา รวบรวมข้อมูล ทบทวนผลการศึกษาและดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง	3.1	25%	100%	100%								
	1.1) ศึกษา ทบทวนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงสถานะและทิศทางการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ การค้า และระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภายในภูมิภาค	3.1.1	5%	100%	100%								
	1.2) ศึกษา ทบทวน รวบรวมข้อมูล ข้อกำหนด ระเบียบ กฎหมาย ข้อตกลง ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.1.2	5%	100%	100%								
	1.3) ศึกษา ทบทวน ผลการดำเนินงาน โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับท่าเรือบก (Dry Port) ทั้งที่เปิดให้บริการแล้ว อยู่ระหว่างการพัฒนา และโครงการที่เป็นแผนงานในอนาคตของประเทศไทย	3.1.3	5%	100%	100%								
	1.4) ศึกษากฎระเบียบและ/หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.1.4	5%	100%	100%								
	1.5) ศึกษา รวบรวมข้อมูลแนวคิดประสิทธิภาพการพัฒนา วิธีการพัฒนารูปแบบ มาตรฐานการออกแบบ รูปแบบการลงทุนและบริหารจัดการภายในพื้นที่ท่าเรือบก (Dry Port)	3.1.5	5%	100%	100%								
2)	งานส่วนที่ 2 : งานศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพในการใช้ท่าเรือบก (Dry Port)	3.2	30%	80%	98%								
	2.1) ศึกษาทบทวนพฤติกรรมและปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างจุดต้นทาง/ปลายทางขนส่งกับประตูการค้าหลักของประเทศ	3.2.1	10%	80%	98%								
	2.2) ศึกษา วิเคราะห์ความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ/การขนส่งผ่านแดน และการขนส่งข้ามแดน ต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งในมิติของเจ้าของสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งและผู้รับจัดการขนส่ง	3.2.2	10%	80%	98%								
	2.3) ศึกษา วิเคราะห์ปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า เพื่อนำมาวิเคราะห์เบื้องต้นเกี่ยวกับการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่ง คาดการณ์แนวโน้มปริมาณการขนส่งผ่านท่าเรือบก (Dry Port)	3.2.3	10%	80%	98%								
3)	งานส่วนที่ 3 : กำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.3	30%	70%	98%								
	3.1) กำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.3.1	15%	70%	98%								
	3.2) คัดเลือกและกำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นท่าเรือบก (Dry Port)	3.3.2	15%	70%	98%								
4)	งานส่วนที่ 4 : การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.4	15%	33%	67%								
	4.1) ศึกษา วิเคราะห์ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre-Feasibility Study) ของพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก และจัดลำดับ ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.4.1	10%	40%	70%								
	4.2) จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)	3.4.2	5%	20%	60%								
รายงานทั้งหมด			100%	75%	94%								

ปฏิบัติงานเต็มเวลา (Full Time)

ปฏิบัติงานไม่เต็มเวลา (Part Time)

ผลงานสะสม

กำหนดส่งงาน

รายงานฉบับกลาง (Interim Report)

หมายเหตุ: *เริ่มดำเนินโครงการงานศึกษาจัดทำแผนแม่บทฯ วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2561

ความก้าวหน้าการปฏิบัติงานในช่วงรายงานฉบับกลาง (ต่อ)

รายการ		TOR	สัดส่วนงานตามแผน (a)	แผนงานสะสม (% of a)	ผลงานจริงสะสม (% of a)	เดือนที่							
						1	2	3	4	5	6	7	8
1. ขอบเขตการดำเนินงาน													
5)	การส่งมอบงาน	8											
	5.1) รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	8.1				★							
	5.2) เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการ โดยเพิ่มเติมข้อมูลโดยตลอดระยะเวลาดำเนินงาน	8.2				■	■	■	■	■	■	■	■
	5.3) รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)	8.3						★					
	5.4) รายงานฉบับกลาง (Interim Report)	8.4									★	★	
	5.5) ภายใน 8 เดือน นับจากวันเริ่มปฏิบัติงาน ที่ปรึกษาจะต้องจัดส่ง												
	5.5.1 รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)												★
	5.5.2 รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทย												★
	5.5.3 รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาอังกฤษ	8.5											★
	5.5.4 แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) รายงานตามข้อ 5.5.1 - 5.5.3 ในรูปแบบ E-Book												★
	5.5.5 ฮาร์ดิสก์แบบพกพา (Portable Hard Disk) พร้อมบรรจุข้อมูลทั้งหมดของโครงการ												★
	5.5.6 สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ												★
6)	การจัดสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมาย	9											
	6.1) สัมมนาประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน	9.1					★						
	6.2) ประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Groups)	9.2								★	★		
	6.3) สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง	9.3											★
	6.4) การจัดทำเอกสารสรุปผลการจัดประชุม/สัมมนา	9					★				★	★	★

■■■■■ การทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการตามแผนงาน

■■■■■ การทำเว็บไซต์ประชาสัมพันธ์โครงการตามจริง

★ การส่งมอบงาน/การจัดสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมายตามแผนงาน ★ การส่งมอบงาน/การจัดสัมมนา/ประชุมกลุ่มเป้าหมายตามจริง

การศึกษา ทบทวนนโยบาย และแผนงานที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	นโยบาย ยุทธศาสตร์ และรายงานการศึกษา/เอกสารที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการนำไปใช้ประกอบการศึกษาด้านต่างๆ				
		ทิศทางการพัฒนาประเทศ	กระบวนการขั้หน้พหวนของสินค้้า	การขนส่งต้อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนา Dry Port	กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ
1	กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580): คณะรัฐมนตรี	✓				✓
2	นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (พ.ศ. 2559): คณะรัฐมนตรี	✓	✓		✓	
3	นโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ (พ.ศ. 2558): คณะรัฐมนตรี	✓	✓	✓		
4	แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน (พ.ศ. 2561): คณะรัฐมนตรี	✓				
5	ร่างแผนปฏิบัติการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (พ.ศ. 2561) สำนักงานเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก กระทรวงอุตสาหกรรม	✓		✓		
6	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี	✓		✓		
7	แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓	
8	ยุทธศาสตร์โมเดล “ประเทศไทย 4.0” และ “อุตสาหกรรม 4.0” (พ.ศ. 2560-2579): คณะรัฐมนตรี	✓	✓			
9	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี	✓		✓	✓	
10	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2560-2564): กระทรวงอุตสาหกรรม	✓	✓			
11	ร่างแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564): กระทรวงอุตสาหกรรม	✓	✓	✓		
12	“One Belt One Road and Industrial Capacity Cooperation” (พ.ศ. 2560): สถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์	✓		✓		
13	แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในภูมิภาคตามแนวทางของ UNESCAP (พ.ศ. 2560)	✓	✓	✓	✓	
14	ข้อเสนอกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทยเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตสู่ความเข้มแข็งที่ยั่งยืน (พ.ศ. 2559): สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี	✓	✓			
15	ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565): กระทรวงคมนาคม	✓		✓		✓
16	แผนพัฒนาจังหวัด และกลุ่มจังหวัด 4 ปี (พ.ศ. 2557-2560): คณะรัฐมนตรี	✓	✓	✓		
17	แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559): กระทรวงอุตสาหกรรม	✓	✓	✓		
18	กรอบความร่วมมือเอเชีย (Asia Cooperate Dialogue : ACD) (พ.ศ. 2555)				✓	
19	แผนหลักการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563): กระทรวงคมนาคม	✓		✓		
20	โครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในขั้หน้พหวนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ (พ.ศ. 2561): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓		
21	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Inland Container Depot (ไอซีดี แห่งที่ 2) และสถานีขนส่งสินค้าในรูปแบบ Hub & Spoke เพื่อส่งเสริมและเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ (พ.ศ. 2561): การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	✓

การศึกษา ทบทวนนโยบาย และแผนงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	นโยบาย ยุทธศาสตร์ และรายงานการศึกษา/เอกสารที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการนำไปใช้ประกอบการศึกษาด้านต่างๆ				
		ทิศทางการพัฒนาประเทศ	กระบวนการโซ่อุปทานของสินค้า	การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนา Dry Port	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ
22	รายงานความก้าวหน้าโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC (พ.ศ. 2561) : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	✓
23	โครงการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ โครงการพัฒนาท่าเรือบก เพื่อสนับสนุนการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ. 2560): การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	✓
24	โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) (พ.ศ. 2560-2564): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓	✓	✓	✓	✓
25	งานศึกษาพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศ (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓		
26	โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓			
27	การศึกษาและวิเคราะห์โครงการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการเดินรถตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 (พ.ศ. 2560): การรถไฟแห่งประเทศไทย (โครงการให้เอกชนร่วมลงทุนและให้บริการรถไฟขนส่งสินค้าในเส้นทางขอนแก่น - แหลมฉบัง): กระทรวงคมนาคม	✓		✓	✓	✓
28	รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ (EHIA) โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (พ.ศ. 2560): การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม				✓	
29	ศึกษาความเหมาะสมการบริหารจัดการและกระจายสินค้าจังหวัดพิษณุโลก (Logistics Hub) (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓		✓	✓
30	การศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย (พ.ศ. 2560): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓		
31	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (พ.ศ. 2559): การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม	✓	✓			✓
32	โครงการ “การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและการปรับปรุงรูปแบบการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนขนส่งสินค้าของสินค้าเกษตรส่งออกของไทย (พ.ศ. 2559)” : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สำนักนายกรัฐมนตรี		✓	✓		
33	Preparatory Survey for Southern Economic Corridor Freight Railway Development Project In Thailand (PPP Infrastructure Project) (พ.ศ. 2559): Japan International Cooperation Agency (JICA)		✓	✓	✓	
34	โครงข่ายเส้นทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) (พ.ศ. 2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี	✓		✓	✓	

การศึกษา ทบทวนนโยบาย และแผนงานที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ลำดับ	นโยบาย ยุทธศาสตร์ และรายงานการศึกษา/เอกสารที่เกี่ยวข้อง	แนวทางการนำไปใช้ประกอบการศึกษาด้านต่างๆ				
		ทิศทางการพัฒนาประเทศ	กระบวนการโซ่อุปทานของสินค้า	การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการพัฒนา Dry Port	กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง	รูปแบบการลงทุนและการบริหารจัดการ
35	โครงการศึกษาด้านทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (พ.ศ. 2558): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎามนตรี	✓	✓	✓	✓	
36	การศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (พ.ศ. 2558): กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม		✓	✓		✓
37	โครงการ “การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เพื่อลดต้นทุนขนส่ง: กรณีศึกษา น้ำตาล (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) (พ.ศ. 2558)”: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) สำนักงานกฤษฎามนตรี		✓	✓		
38	โครงการจัดทำแผนพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้าคล่อง และสิ่งอำนวยความสะดวก จังหวัดนครสวรรค์ (พ.ศ. 2558):กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง กระทรวงมหาดไทย	✓	✓	✓		
39	โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (พ.ศ. 2557): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓		
40	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์จังหวัดฉะเชิงเทรา (พ.ศ. 2557): มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	✓	✓	✓		
41	โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2556-2560): สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎามนตรี		✓	✓		
42	การศึกษาเพื่อเสนอแนะนโยบาย แนวทางและมาตรการ ในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง จากการขนส่งทางถนนสู่การขนส่งทางราง ในช่วงปี พ.ศ. 2554-2556 (พ.ศ. 2553): สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	
43	โครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย (พ.ศ. 2553): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม		✓	✓		✓
44	โครงการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้า ชายแดนและการค้าผ่านแดน (พ.ศ. 2552): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	✓
45	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (พ.ศ. 2552): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓	✓	✓
46	โครงการศึกษาพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทย เพื่อผลักดันยุทธศาสตร์การเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน (พ.ศ. 2550): สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม	✓	✓	✓		
47	The Feasibility Study on Measures to Promote the Container Handling System through Laem Chabang Port (พ.ศ. 2532): Japan International Cooperation Agency (JICA)			✓	✓	

การศึกษา ทบทวน รวบรวมข้อมูล ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อตกลง ความตกลงระหว่างประเทศ ที่คาดว่าจะมีผลต่อการพัฒนา Dry Port

ความตกลง ระหว่างประเทศ	การพัฒนาโครงข่าย				การขนส่ง สินค้า ระหว่าง ประเทศ	การค้า ระหว่าง ประเทศ	การศุลกากร
	ทางบก	ทางน้ำ	ทางราง	จุดเชื่อมต่อ			
GMS CBTA ⁽¹⁾	✓			✓	✓		✓
AFAFGIT ⁽²⁾	✓			✓	✓		✓
AFAMT ⁽³⁾	✓	✓	✓	✓	✓		✓
AFAFIST ⁽⁴⁾	✓			✓	✓	✓	✓
ASEAN Shipping Single Market ⁽⁵⁾		✓		✓	✓	✓	✓
กรอบความตกลงภายใต้ ESCAP	✓		✓	✓	✓	✓	

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Trade Agreement)

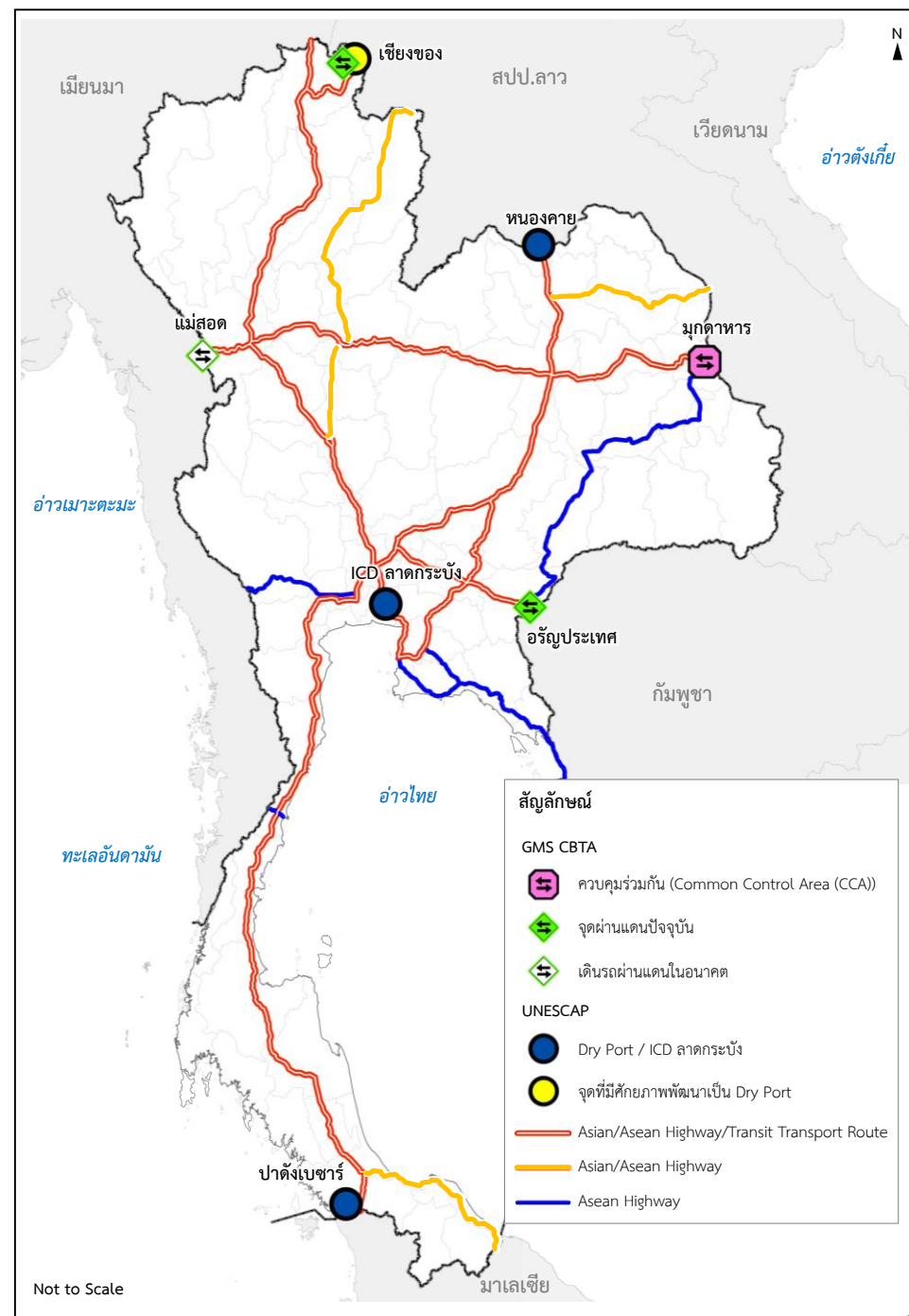
⁽²⁾ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

⁽³⁾ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)

⁽⁴⁾ ความร่วมมือด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport)

⁽⁵⁾ ความร่วมมือด้านการขนส่งทางน้ำ (ASEAN Shipping Single Market)

การดำเนินการหรือโครงการที่เกิดขึ้น ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ



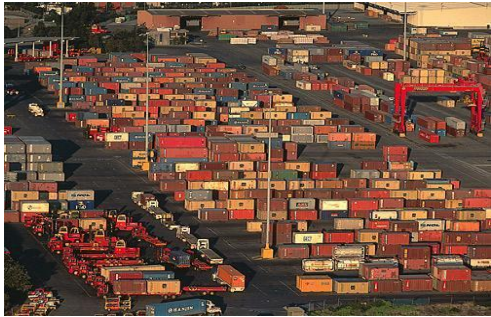
โครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า (ต่อ)

รูปแบบ	ตัวอย่างรูปภาพ	หน้าที่การใช้งาน
1. ท่าเรือ (Port)		อาณาบริเวณพื้นที่สำหรับให้เรือเข้าจอดเทียบท่า มีการทอดสมอเรือ มีอุปกรณ์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการดำเนินงาน ระหว่างเรือกับชายฝั่ง เช่น การขนถ่ายสินค้าจากเรือขึ้นสู่ฝั่ง หรือจากเรือลงเรือ หรืออาจกล่าวอย่างสั้น ๆ ว่า ท่าเรือ คือ อาณาบริเวณพื้นที่ที่มีการติดต่อกันระหว่างเรือกับชายฝั่ง (Ship/Shore interface)
2. ท่าเรือบก (Dry Port)		บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินงานเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) มีการเชื่อมต่อการขนส่งได้ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก
3. สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD)		- ให้บริการเหมือนกับท่าเรือ แต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง - ขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์เท่านั้น - ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ ทางถนน รางรถไฟ และน้ำ - กิจกรรมพื้นฐาน คือ - การให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ประเภท LCL (Less than Container Load) - การให้บริการชั่วคราวสำหรับจัดเก็บสินค้าและคอนเทนเนอร์ประเภท FCL (Full Container Load) - การเก็บรักษาและทำความสะอาดคอนเทนเนอร์เปล่า - การดำเนินพิธีการศุลกากร

โครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า (ต่อ)

รูปแบบ	ตัวอย่างรูปภาพ	หน้าที่การใช้งาน
4. สถานีบรรจุ/ส่งมอบสินค้า (Container Freight Station: CFS)		- เน้นกิจกรรมการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ - ให้บริการเหมือนกับท่าเรือ แต่ไม่มีกิจกรรมเกี่ยวกับเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง - ขนส่งสินค้าด้วยคอนเทนเนอร์เท่านั้น - กิจกรรมพื้นฐาน คือ - การให้บริการบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ประเภท LCL (Less than Container Load) - การให้บริการชั่วคราวสำหรับจัดเก็บสินค้าและคอนเทนเนอร์ประเภท FCL (Full Container Load) - การเก็บรักษาและทำความสะอาดคอนเทนเนอร์เปล่า - การดำเนินพิธีการศุลกากร
5. ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center: DC)		เชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตและผู้ค้าส่ง/ปลีก โดยให้บริการ (i) ขนส่ง (ii) รวบรวม (iii) จัดเก็บ (iv) จัดเตรียมสินค้า (v) กระจายสินค้า ไปยังผู้ค้าส่ง/ปลีก ตามสถานที่ต่างๆ และ (vi) การเพิ่มมูลค่าสินค้า
6. สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal)		- รวบรวมสินค้าจากแหล่งต่างๆ ในพื้นที่ข้างเคียง แล้วจัดส่งไปยังปลายทาง โดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ - นำสินค้าที่ส่งมาจากแหล่งผลิตต้นทาง มากระจายไปยังพื้นที่ต่างๆ โดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่

โครงสร้างพื้นฐานด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้า (ต่อ)

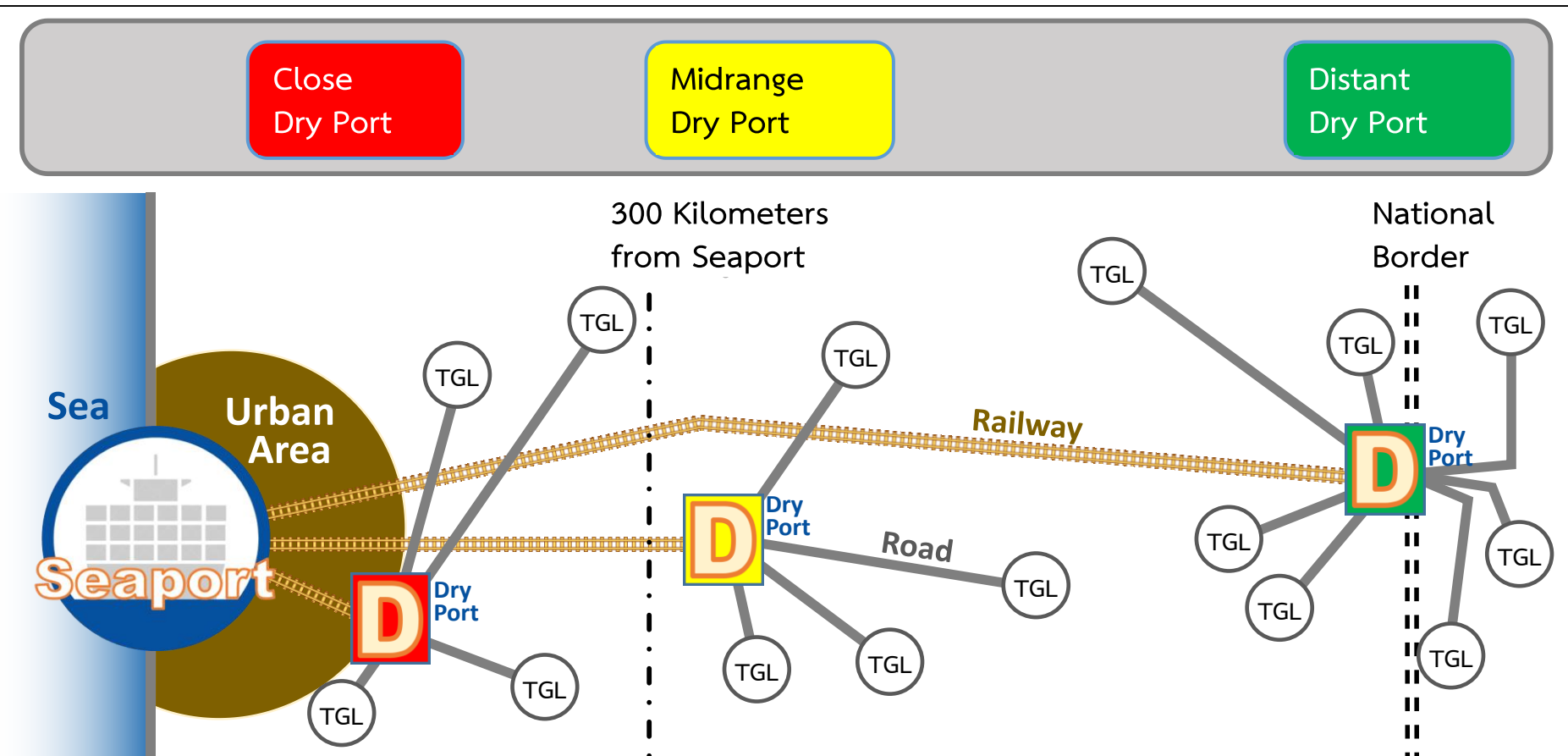
รูปแบบ	ตัวอย่างรูปภาพ	หน้าที่การใช้งาน
7. คลังสินค้า (Warehouse)		• เก็บสินค้าเพื่อรอการขนส่ง • รับถ่ายสินค้าจาก สถานีรถไฟ หรือ สนามบิน หรือ ท่าเรือ โดยตรง
8. ย่านกองเก็บคอนเทนเนอร์ (Container Yard: CY)		• เก็บคอนเทนเนอร์ (คอนเทนเนอร์เปล่า) • เก็บคอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าแล้ว เพื่อรอการตรวจสอบ

นิยามของ Dry Port

Dry Port หมายถึง บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศที่มีการดำเนินงานเป็นศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า (คอนเทนเนอร์) มีการเชื่อมต่อการขนส่งได้ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก



ประเภทของท่าเรือบก



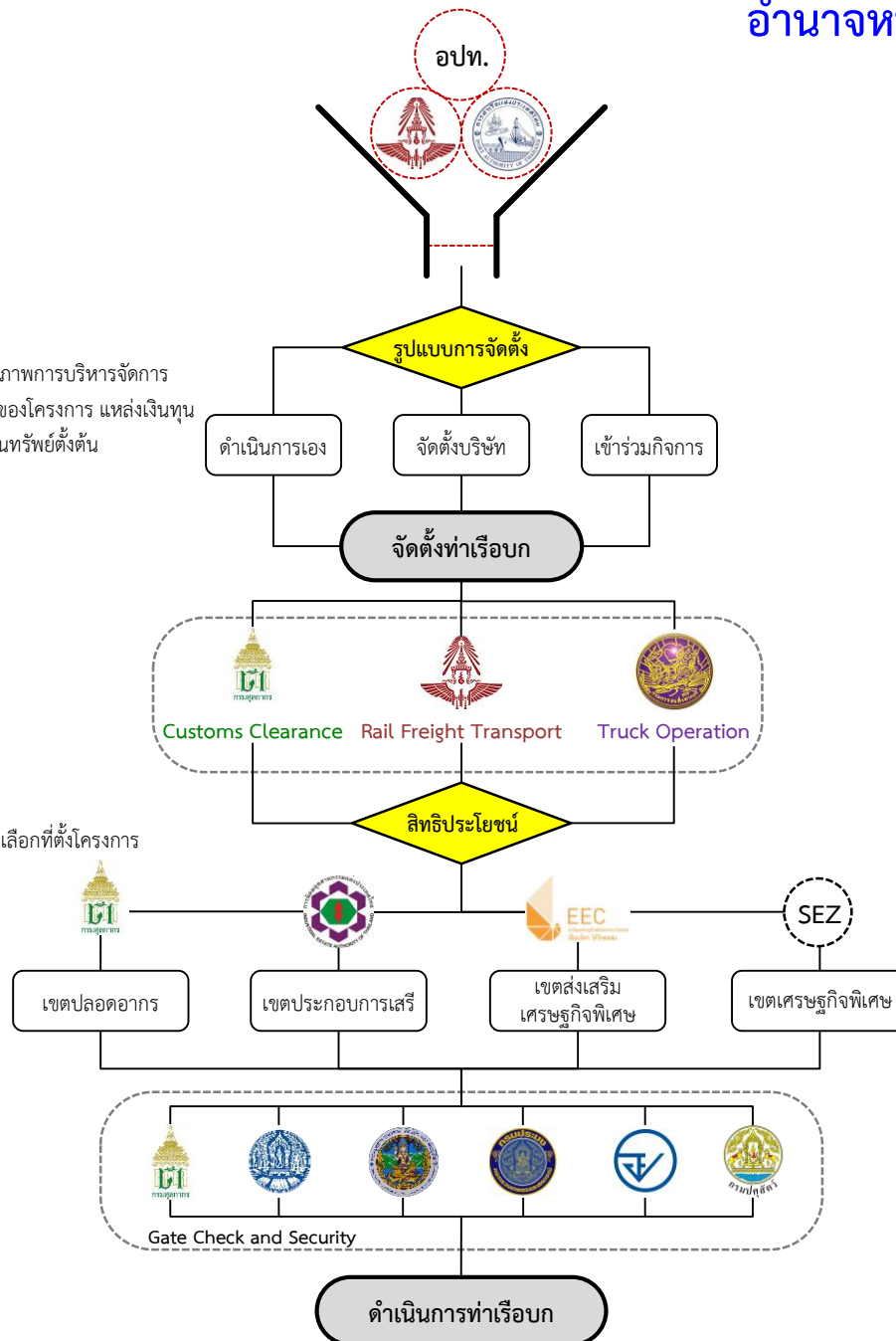
หมายเหตุ: TGL: Trade Generating Location

ที่มา: ปรับปรุงจาก Roso, V. et al., The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland, J. Transp. Geogr. (2008)

อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตามรูปแบบกิจกรรมหลักภายใน Dry Port

ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
ของหน่วยงานเจ้าของโครงการ แหล่งเงินทุน
และการได้มาซึ่งสินทรัพย์ตั้งต้น

ขึ้นอยู่กับผลการคัดเลือกที่ตั้งโครงการ



การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)



การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

อปท.

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/จังหวัด



กรมศุลกากร (กศก.)



กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)



การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)



คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)



เขตเศรษฐกิจพิเศษ



กรมปศุสัตว์



กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช



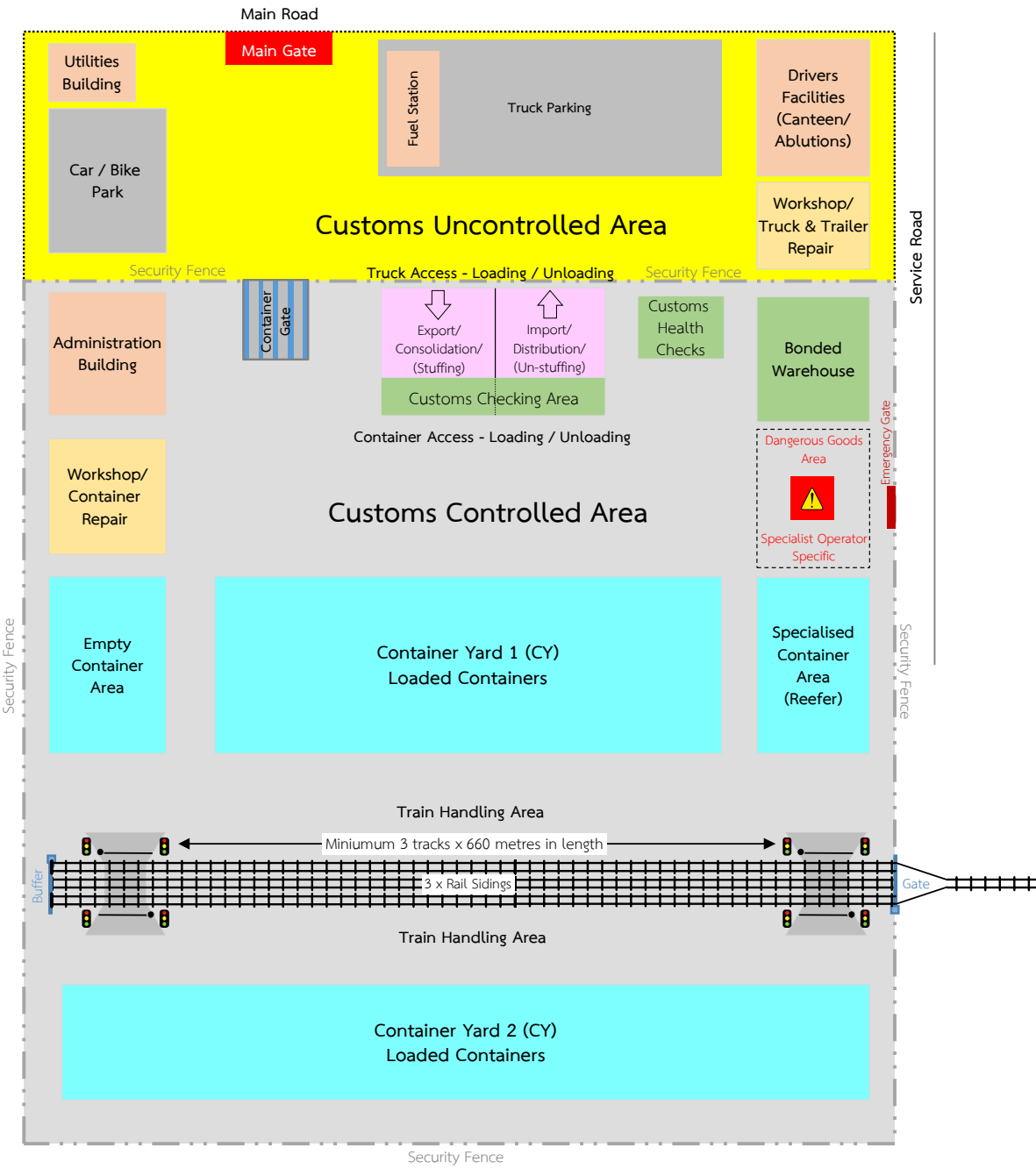
กรมประมง



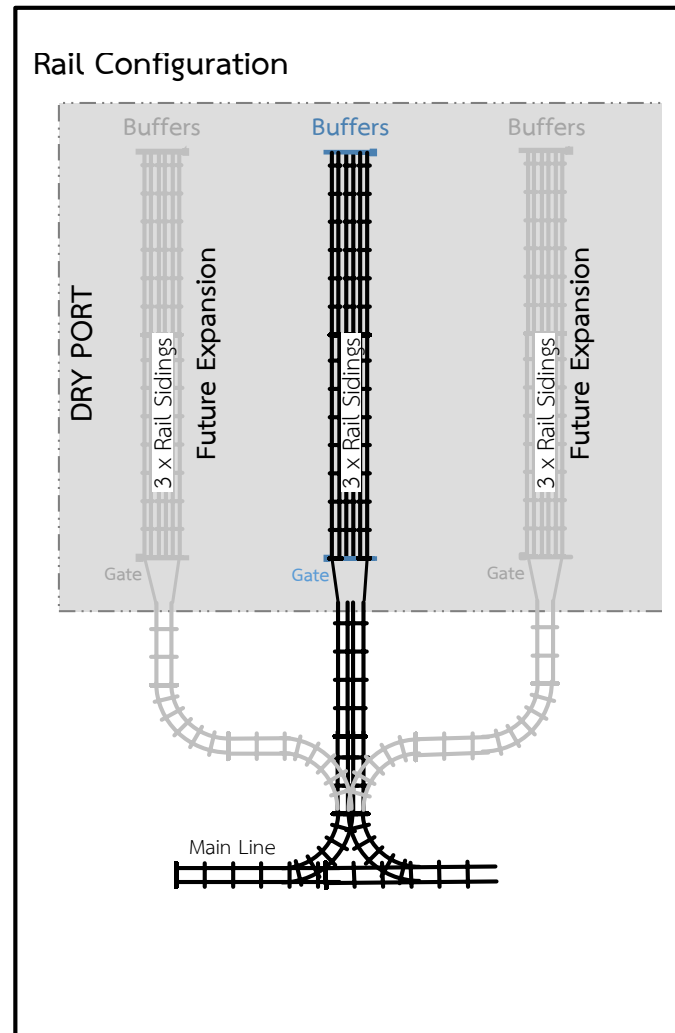
สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา



กรมปศุสัตว์

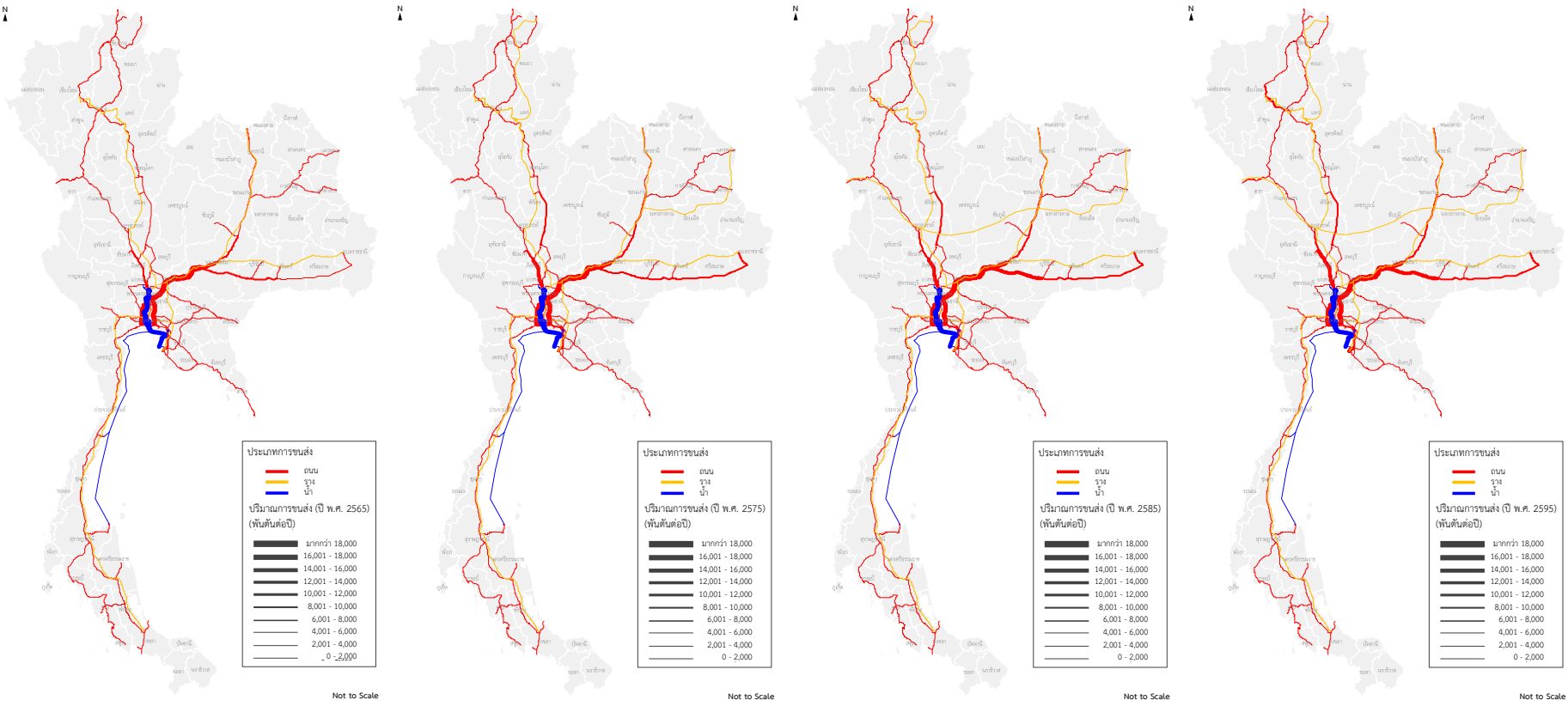


ผัง Dry Port เบื้องต้น



รูปแบบการวางรางรถไฟ

การคาดการณ์ ปริมาณ/รูปแบบ/เส้นทางการขนส่งตัวแทนสินค้าเป้าหมายในปีในอนาคต



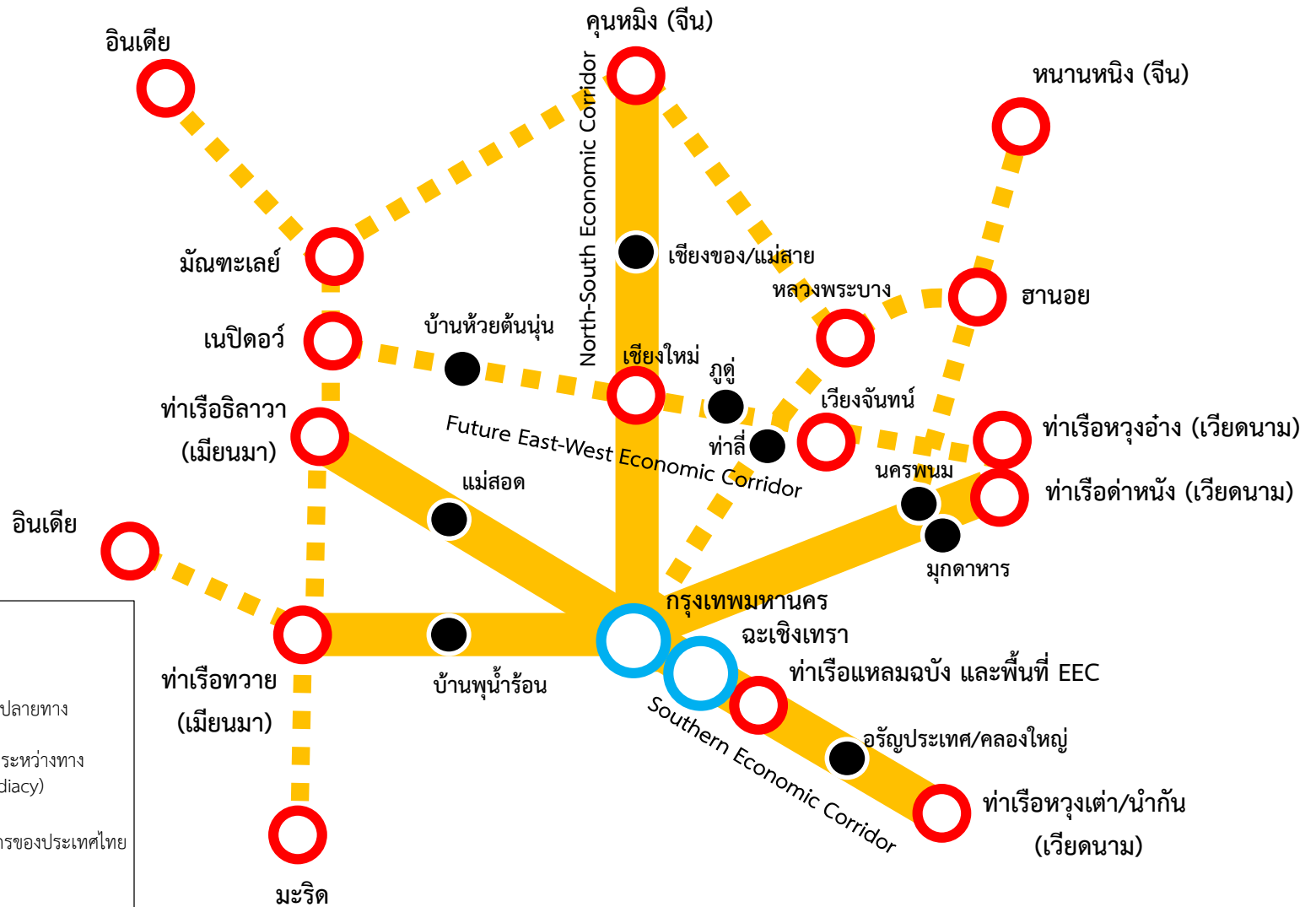
พ.ศ. 2565

พ.ศ. 2575

พ.ศ. 2585

พ.ศ. 2595

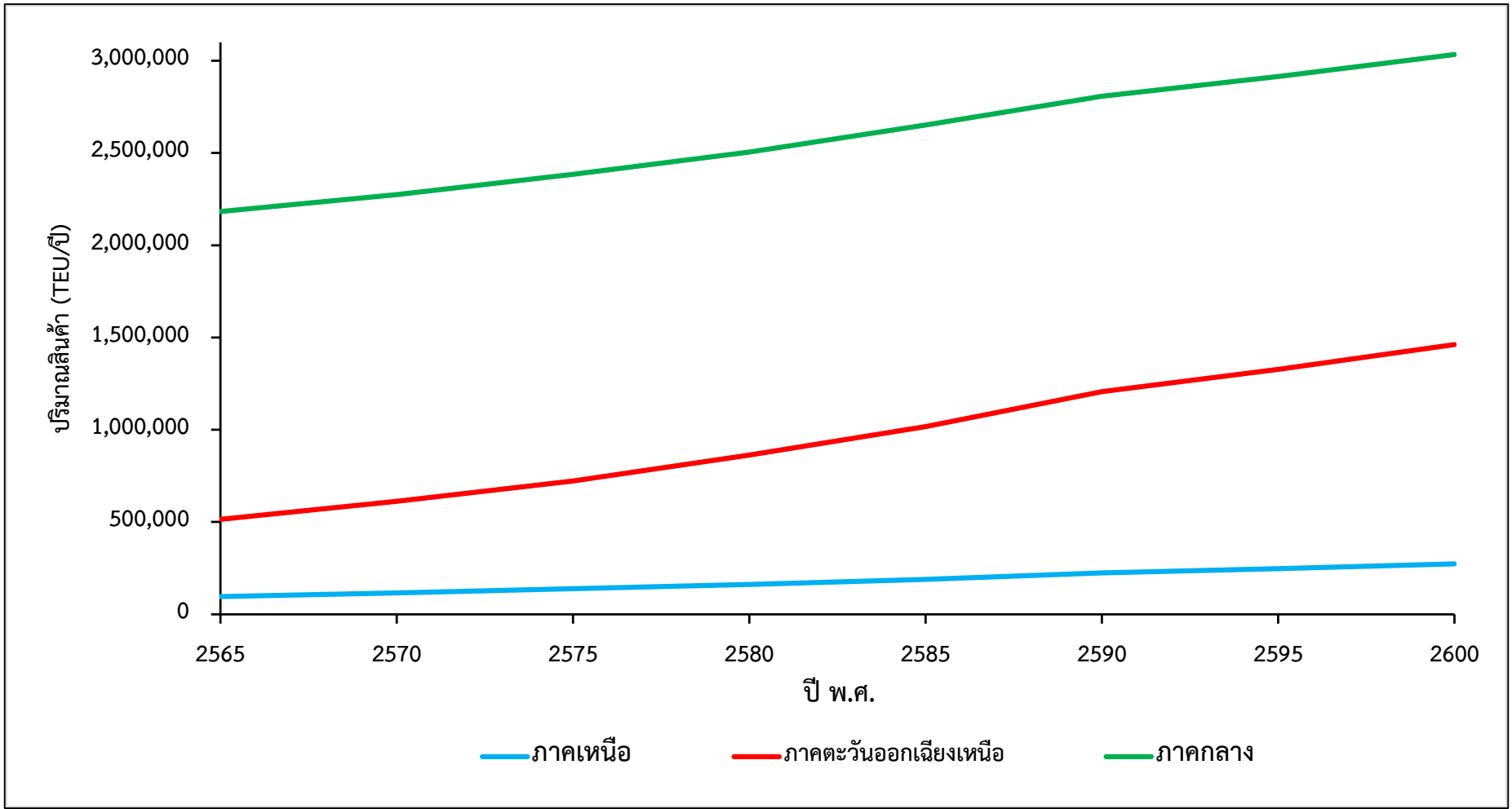
ที่มา: ปรับปรุงจาก โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พ.ศ. 2557



ที่มา: โครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, พ.ศ. 2561

จุดต้นทาง-จุดปลายทาง และจุดเชื่อมต่อระหว่างทางในอนาคต

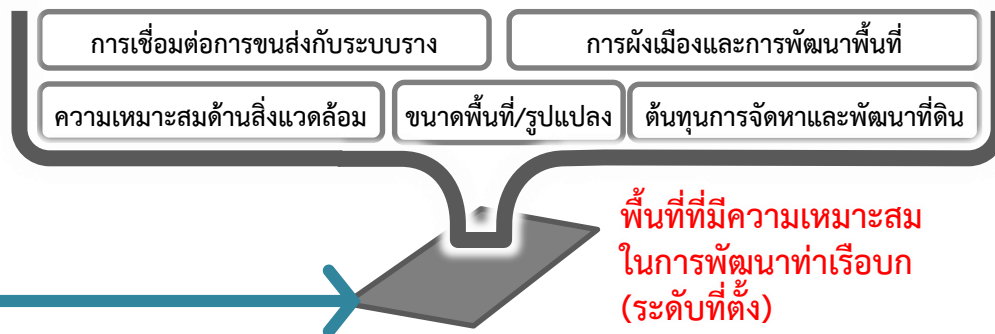
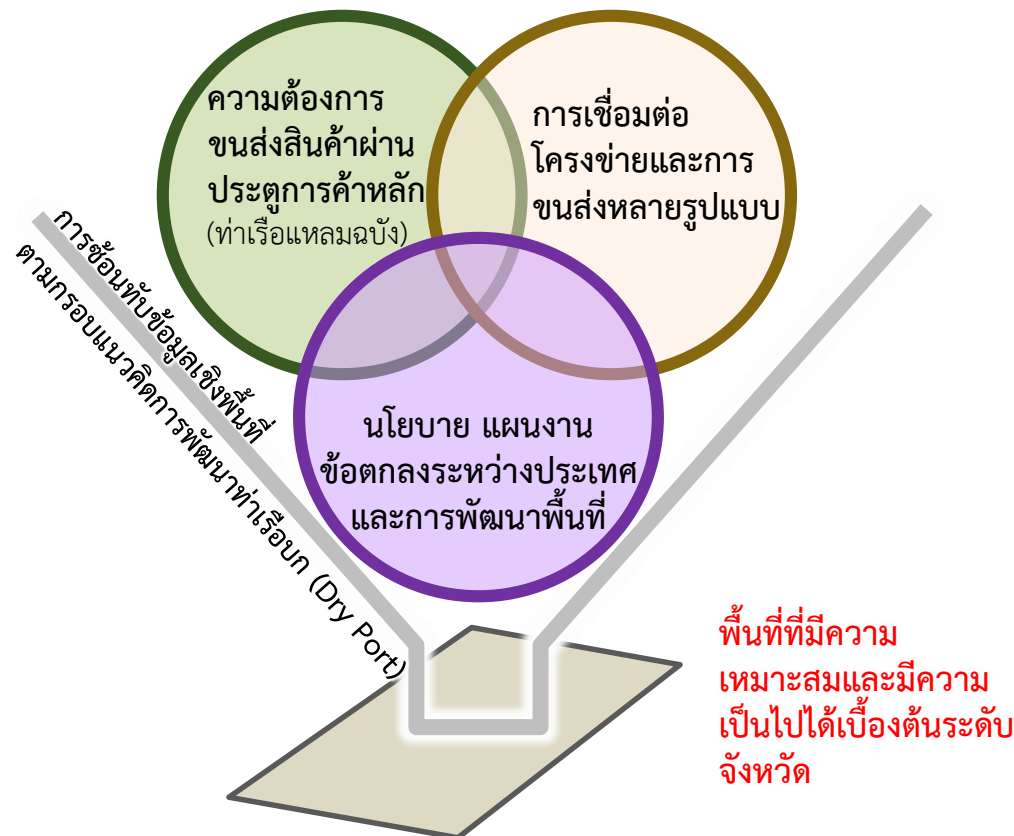
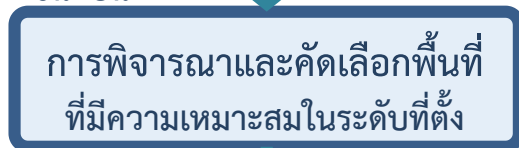
ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกรวม ณ Dry Port (กรณีพัฒนา) ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

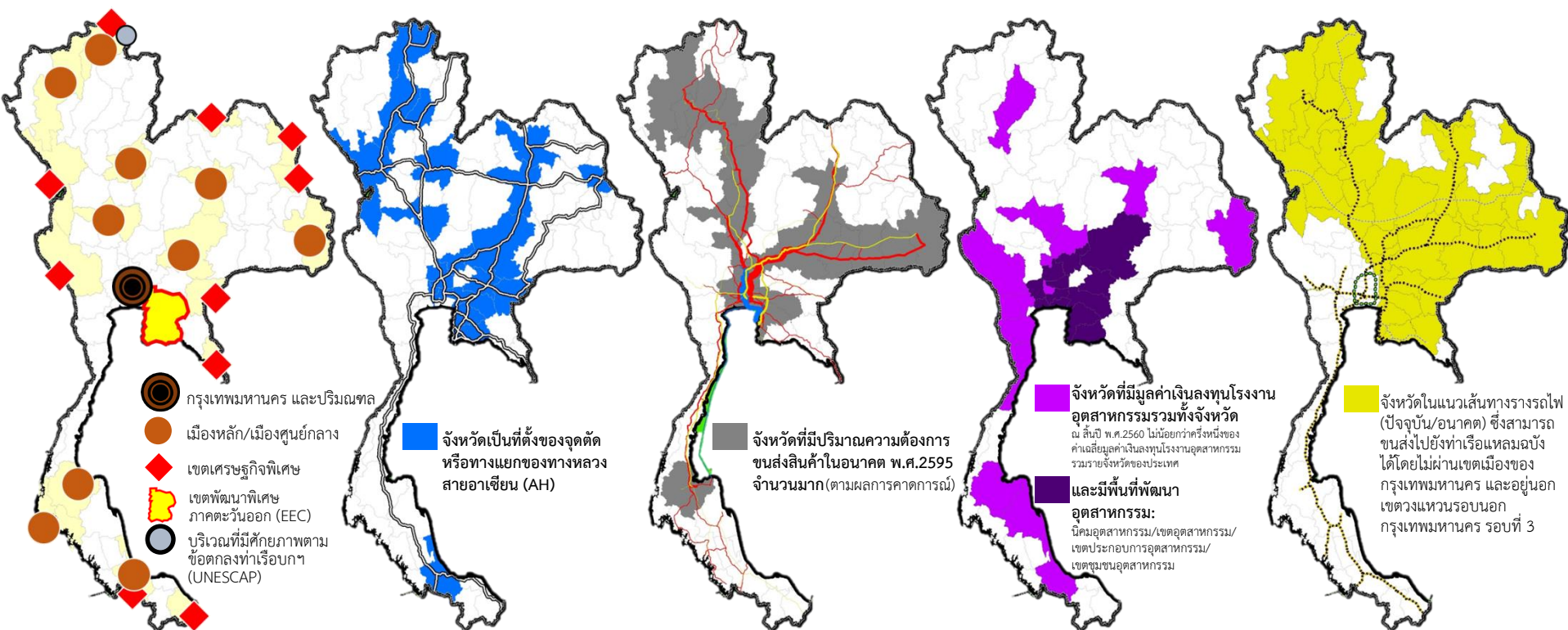


ขั้นตอนที่ 1



ขั้นตอนที่ 2

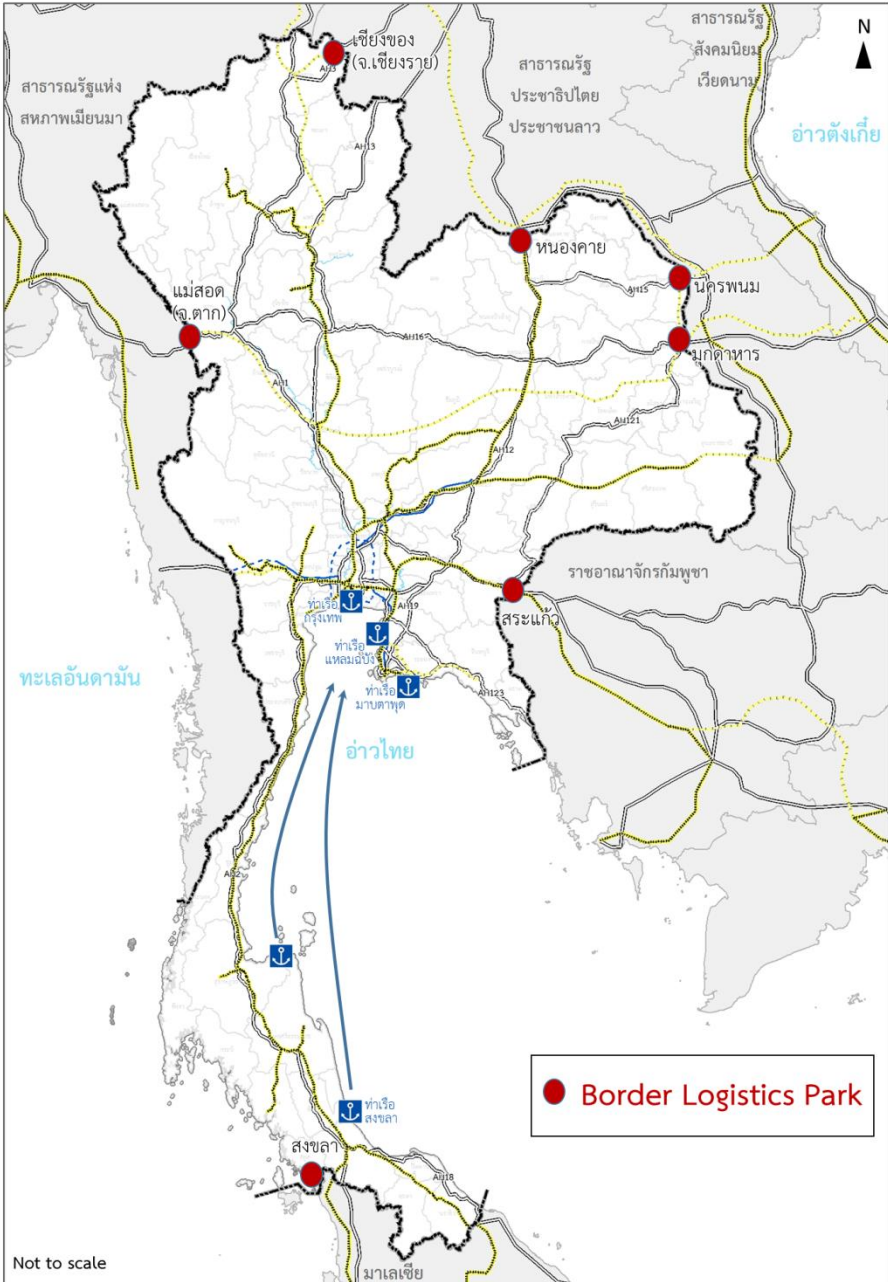
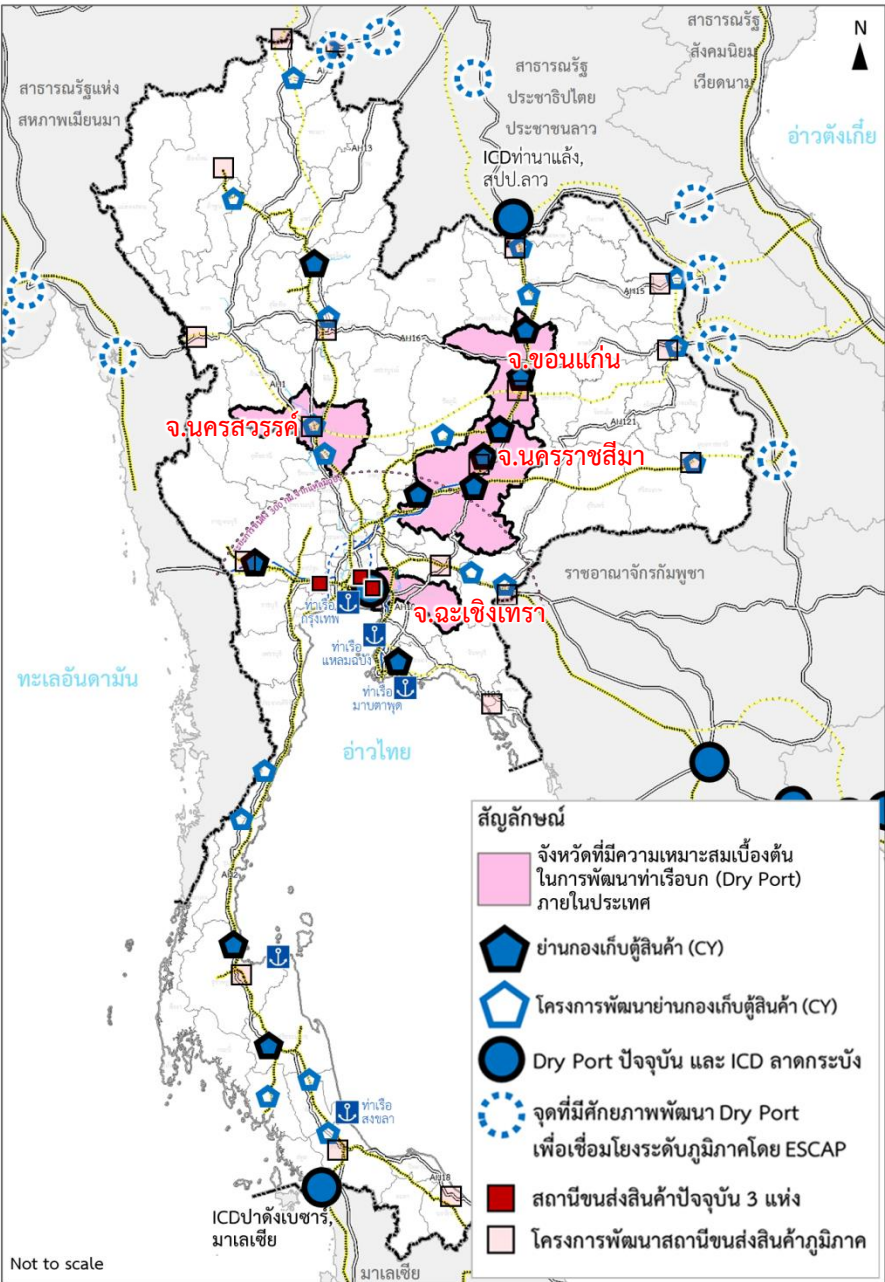




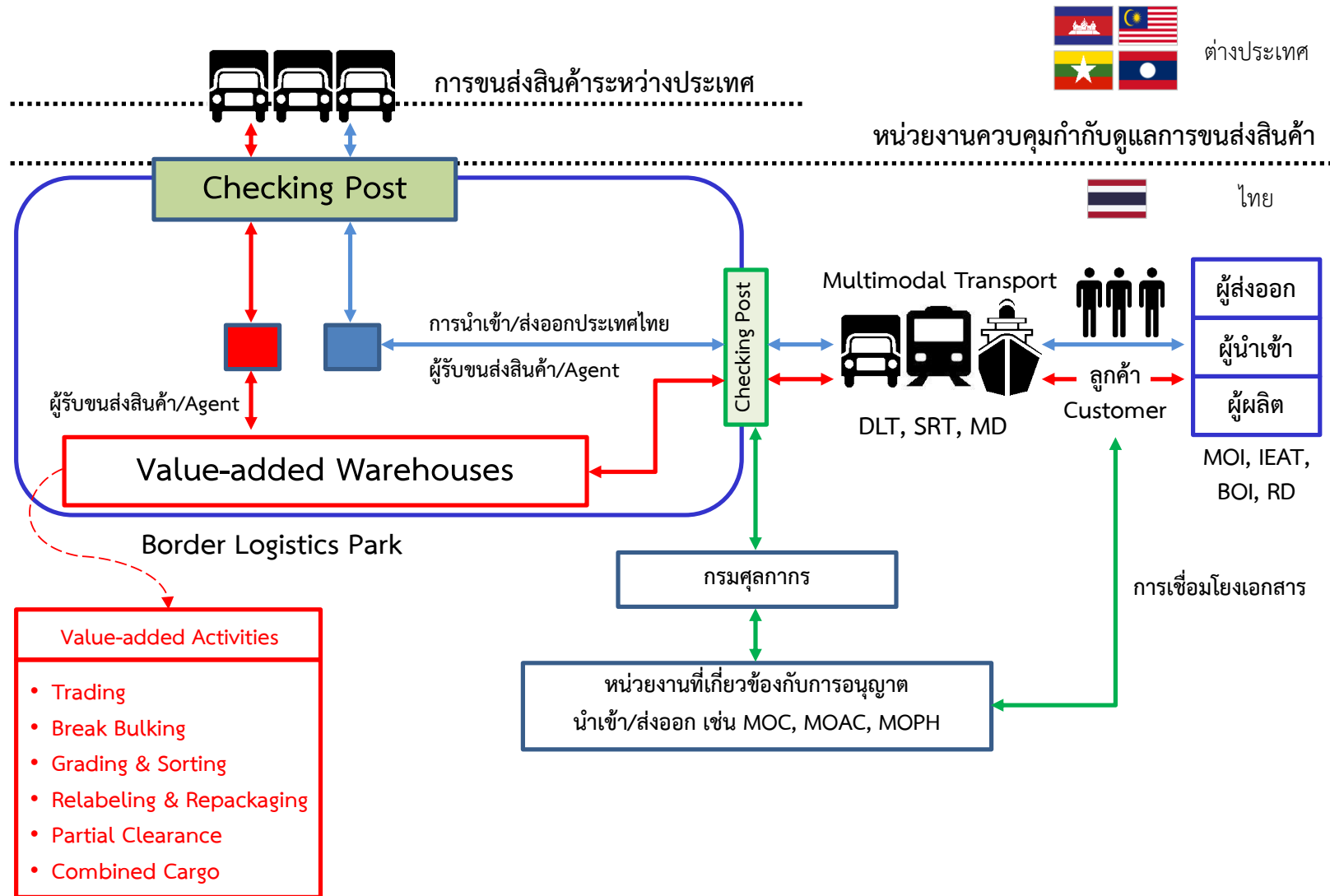
นโยบาย แผนงาน ข้อตกลงระหว่างประเทศ	ความต้องการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง)			การเชื่อมต่อโครงข่าย การขนส่งหลายรูปแบบ		
	จุดตัดหรือทางแยก ทางหลวงอาเซียน (AH)	ปริมาณความต้องการ ขนส่งสินค้าในอนาคต	ระดับมูลค่าเงินลงทุน โรงงานอุตสาหกรรม รวมทั้งจังหวัด	อยู่ในแนว เส้นทาง การขนส่ง ทางราง	ขนส่งสินค้า ทางราง ได้โดยไม่ผ่าน เขตเมือง กรุงเทพฯ	อยู่นอกเขต วงแหวน รอบนอก กรุงเทพมหานคร รอบที่ 3
EEC/เขตเศรษฐกิจพิเศษ/ เมืองหลัก (แผนฯ 12) / ข้อตกลงท่าเรือปาก (UNESCAP)						

การคัดกรองพื้นที่ที่มีความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในระดับจังหวัด

การคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก



Border Logistics Park



หมายเหตุ: MOI - Ministry of Industry

BOI - Board of Investment of Thailand

DLT - Department of Land Transport

SRT - State Railway of Thailand

IEAT - Industrial Estate Authority of Thailand

RD - Revenue Department

MD - Marine Department

MOAC - Ministry of Agricultural and Cooperation

MOC - Ministry of Commerce

MOPH - Ministry of Public Health

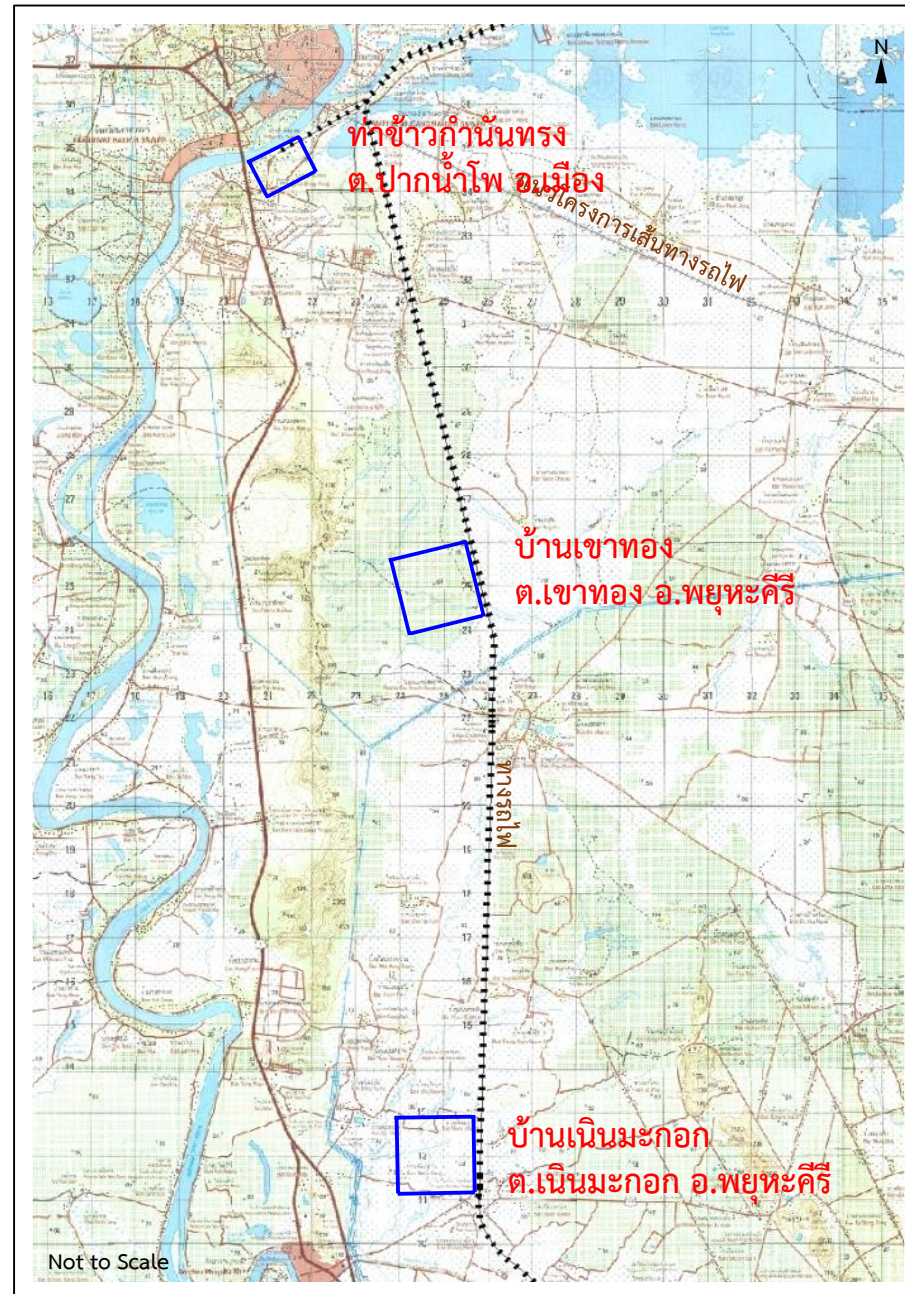
เกณฑ์และแนวทางการให้คะแนนในการพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมระดับที่ตั้ง

เกณฑ์หลัก	น้ำหนักคะแนน	เกณฑ์ย่อย	น้ำหนักคะแนน	แนวทางการให้คะแนน	
1. ด้านการเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง	25	1.1 ระยะการเชื่อมต่อกับระบบราง	10	มีการเชื่อมต่อแล้ว ≤ 250 เมตร = 10 คะแนน 251-500 เมตร = 8 คะแนน	501-750 เมตร = 4 คะแนน 751-1,000 เมตร = 2 คะแนน > 1,000 เมตร = 0 คะแนน
		1.2 ระยะการเชื่อมต่อกับเส้นทางการขนส่งเข้าสู่ทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway)	10	≤ 1.0 กิโลเมตร = 10 คะแนน 1.1 - 5.0 กิโลเมตร = 7 คะแนน 5.1 - 9.0 กิโลเมตร = 4 คะแนน	9.1 – 15.0 กิโลเมตร = 1 คะแนน > 15.0 กิโลเมตร = 0 คะแนน
		1.3 ระยะการเชื่อมต่อกับเส้นทางการขนส่งทางลำนํ้า	3	≤ 5.0 กิโลเมตร = 3 คะแนน 5.1 – 15.0 กิโลเมตร = 2 คะแนน	15.1 – 25.0 กิโลเมตร = 1 คะแนน > 25.0 กิโลเมตร = 0 คะแนน
		1.4 การเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าหลัก ในระยะ 10 กิโลเมตร	2	(i) ลานกองคอนเทนเนอร์ (CY) = 1 คะแนน (ii) สถานีขนส่งสินค้า = 1 คะแนน	
2. ด้านการผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่	15	2.1 ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	5	(i) เขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้า = 5 คะแนน (ii) เขตสถาบันราชการ/สาธารณูปโภค/สาธารณูปการที่ขอใช้ประโยชน์ได้ = 3 คะแนน (iii) เขตชุมชนหนาแน่นน้อย/เขตชนบทและเกษตรกรรม = 1 คะแนน (iv) เขตชุมชนหนาแน่นปานกลาง/มาก และเขตพาณิชย์กรรม = 0 คะแนน	
		2.2 ระยะทางเชื่อมต่อกับโครงการคมนาคมขนส่งและโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขนาดใหญ่ในอนาคต	5	(i) ถนนโครงการเขตทาง > 30 ม. = 5 คะแนน (ii) - ถนนโครงการเขตทาง 16-30 ม. = 3 คะแนน - โครงการทางหลวงพิเศษ = 3 คะแนน (iv) ถนนโครงการเขตทาง 9-16 ม. = 1 คะแนน (v) ถนนโครงการเขตทาง < 9 ม. = 0 คะแนน	
		2.3 ระยะห่างจากแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	5	≤ 10.0 กิโลเมตร = 5 คะแนน 10.1 – 25.0 กิโลเมตร = 3 คะแนน	25.1 – 50.0 กิโลเมตร = 1 คะแนน > 50.0 กิโลเมตร = 0 คะแนน
3. ด้านความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม	15	3.1 ความเสี่ยงน้ำหลากและน้ำท่วม หรือกระทบต่อการระบายน้ำ	10	(i) ภูมิประเทศเป็นที่ดอนน้ำไม่ท่วม = 10 คะแนน (ii) ภูมิประเทศเป็นที่ราบ/ดินระบายน้ำได้ดี = 8 คะแนน (iii) ภูมิประเทศเป็นที่ราบมีแอ่งน้ำ = 6 คะแนน (iv) ภูมิประเทศเป็นที่ลุ่มต่ำและมีทางน้ำ = 4 คะแนน (v) ภูมิประเทศเป็นที่ลุ่มต่ำ มีทางน้ำ และแอ่งน้ำ = 2 คะแนน (vi) ภูมิประเทศเป็นที่รับน้ำหลาก/แก้มลิง = 0 คะแนน	
		3.2 จำนวนชุมชนและหมู่บ้านโดยรอบตามโครงข่ายเส้นทางโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร	5	1 ชุมชน = 5 คะแนน 2 ชุมชน = 4 คะแนน 3 ชุมชน = 3 คะแนน	4 ชุมชน = 2 คะแนน 5 ชุมชน = 1 คะแนน > 5 ชุมชน = 0 คะแนน

เกณฑ์และแนวทางการให้คะแนนในการพิจารณาเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมระดับที่ตั้ง (ต่อ)

เกณฑ์หลัก	น้ำหนักคะแนน	เกณฑ์ย่อย	น้ำหนักคะแนน	แนวทางการให้คะแนน	
4. ด้านขนาดพื้นที่และ รูปแปลงที่ดิน	20	4.1 ขนาดพื้นที่รวม (ไม่ควรน้อยกว่า 1,000 ไร่)	10	> 1,800 ไร่ = 10 คะแนน 1,301-1,800 ไร่ = 5 คะแนน 1,001-1,300 ไร่ = 1 คะแนน ≤ 1,000 ไร่ = 0 คะแนน	
		4.2 ความยาวตามแนวเส้นตรงผ่านกลางพื้นที่ (ต้องไม่น้อยกว่า 800 เมตร)	5	> 1,500 เมตร = 5 คะแนน 1,201 - 1,500 เมตร = 3 คะแนน 801 - 1,200 เมตร = 1 คะแนน ≤ 800 เมตร = 0 คะแนน	
		4.3 พื้นที่ต่อเนื่องซึ่งสามารถขยายตัวได้โดยรอบ ในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตที่ดิน	5	> 20.0% = 5 คะแนน 15.1% - 20.0% = 4 คะแนน 10.1% - 15.0% = 3 คะแนน 5.1% - 10.0% = 2 คะแนน 3.1% - 5.0% = 1 คะแนน ≤ 3.0% = 0 คะแนน	
5. ด้านต้นทุนการจัดหา และพัฒนาที่ดิน	25	5.1 ประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดิน	10	(i) ที่ราชพัสดุ/เขตทหาร/รพท. = 10 คะแนน (ii) เขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมใน EEC = 8 คะแนน (iii) เขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมนอก EEC = 6 คะแนน (iv) ที่ดินรัฐวิสาหกิจอื่น = 4 คะแนน (v) ที่สาธารณประโยชน์/รกร้างว่างเปล่า = 2 คะแนน (vi) ที่ดินเอกชนที่มีเอกสารสิทธิ์ = 0 คะแนน	
		5.2 มูลค่าที่ดินเบื้องต้นตาม ราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดิน ของกรมธนารักษ์	10	ไม่ต้องเวนคืน = 10 คะแนน ≤ 100 ล้านบาท = 9 คะแนน 101-1,000 ล้านบาท = 8 คะแนน 1,001-2,000 ล้านบาท = 7 คะแนน 2,001-3,000 ล้านบาท = 6 คะแนน 3,001-4,000 ล้านบาท = 5 คะแนน	4,001-5,000 ล้านบาท = 4 คะแนน 5,001-6,000 ล้านบาท = 3 คะแนน 6,001-7,000 ล้านบาท = 2 คะแนน 7,001-8,000 ล้านบาท = 1 คะแนน > 8,000 ล้านบาท = 0 คะแนน
		5.3 การประเมินสภาพภูมิประเทศเพื่อการขุด หรือถมดินเพื่อการปรับระดับหรือ การป้องกันน้ำท่วม	5	(i) สภาพที่ดินเป็นที่ดอนน้ำไม่ท่วม = 5 คะแนน (ii) สภาพที่ดินเป็นที่ลุ่มต่ำหรือมีทางน้ำ = 3 คะแนน (iii) สภาพที่ดินเป็นที่ลุ่มต่ำและมีทางน้ำ = 1 คะแนน (iv) สภาพที่ดินมีน้ำท่วมซ้ำซาก/รองรับน้ำหลาก = 0 คะแนน	

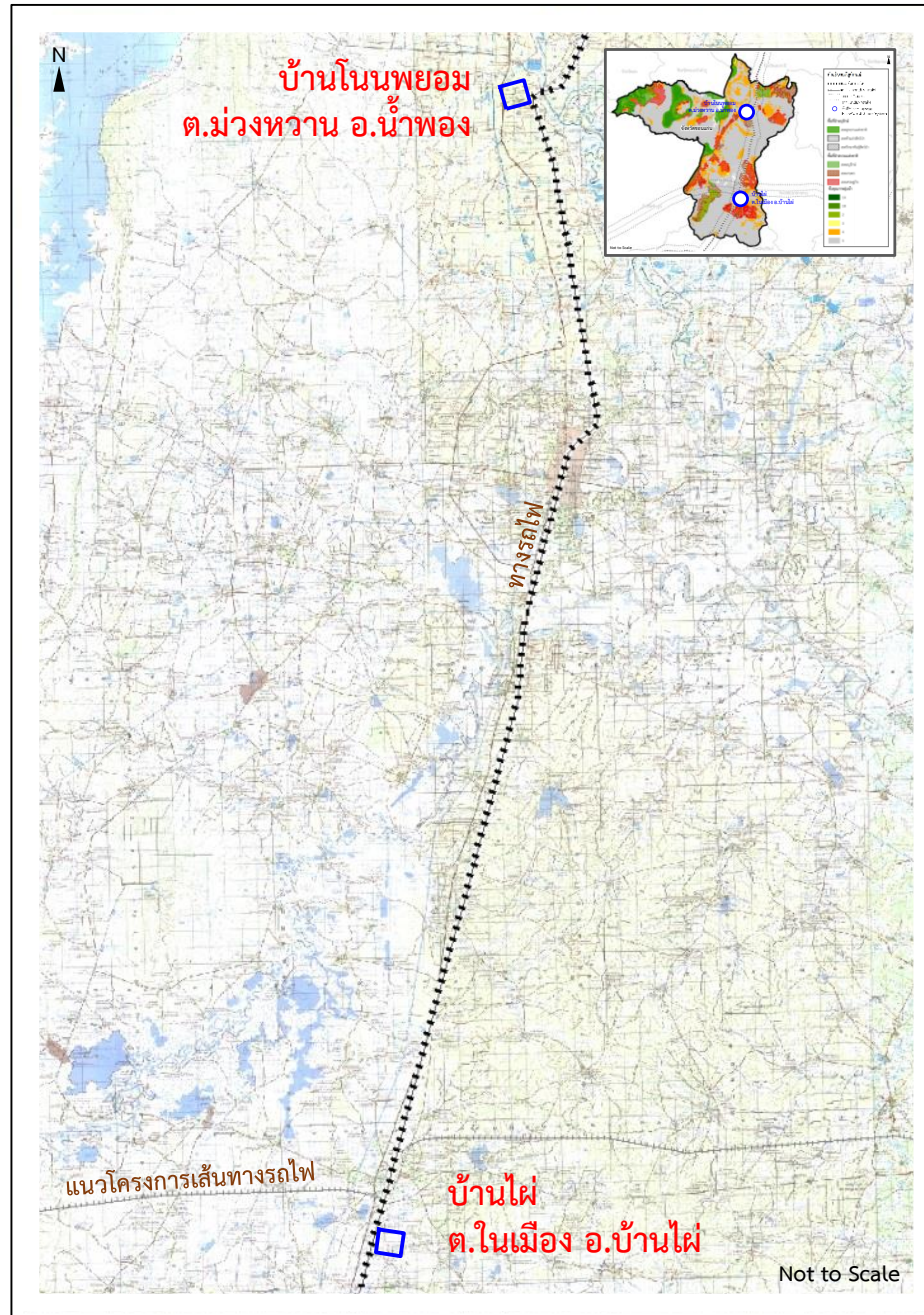
พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในระดับที่ตั้งในจังหวัดนครสวรรค์



การพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดนครสวรรค์

บริเวณพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้		เกณฑ์หลักด้านการเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง				เกณฑ์หลักด้านการผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่			เกณฑ์หลักด้านความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม		เกณฑ์หลักด้านขนาดเนื้อที่และรูปแบบที่ดิน			เกณฑ์หลักด้านต้นทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน			คะแนนรวม
		ระยะทางเชื่อมต่อกับระบบราง	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งเข้าสู่ทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway)	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางลำนํ้า	ระยะทางเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าหลักในระยะ 10 กิโลเมตร	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวม	ระยะทางเชื่อมต่อกับโครงการคมนาคมขนส่ง และโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขนาดใหญ่ในอนาคต	ระยะห่างจากแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	ความเสี่ยงน้ำหลากและน้ำท่วม หรือกระทบต่อการระบายน้ำ	จำนวนชุมชนและหมู่บ้านโดยรอบตามโครงข่ายเส้นทางโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร	ขนาดพื้นที่รวม (ไม่ควรน้อยกว่า 1,000 ไร่)	ความยาวตามแนวเส้นตรงผ่านกลางพื้นที่ (ต้องไม่น้อยกว่า 800 เมตร)	พื้นที่ต่อเนื่องซึ่งสามารถขยายตัวได้โดยรอบในระยะ 500 เมตรจากขอบเขตที่ดิน	ประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มูลค่าที่ดินเบื้องต้นตามราคาประเมินทรัพย์สินที่ดินของกรมธนารักษ์ในระดับจังหวัด	การประเมินสภาพภูมิประเทศเพื่อการขุดหรือถมดินเพื่อการปรับปรุงหรือการป้องกันน้ำท่วม	
		10	10	3	1	3	0	0	10	0	0	5	1	10	10	5	
		8	7	0	1	3	0	0	10	5	10	5	5	10	10	5	
		8	7	0	1	3	0	0	10	3	10	5	3	10	10	5	
1	ท่าข้าวก้านันทร่ง ตำบลปากน้ำโพ อำเภอเมือง	10	10	3	1	3	0	0	10	0	0	5	1	10	10	5	68
2	บ้านเขาทอง ตำบลเขาทอง อำเภอยะหริ่ง	8	7	0	1	3	0	0	10	5	10	5	5	10	10	5	79
3	บ้านเนินมะกอก ตำบลเนินมะกอก อำเภอยะหริ่ง	8	7	0	1	3	0	0	10	3	10	5	3	10	10	5	75

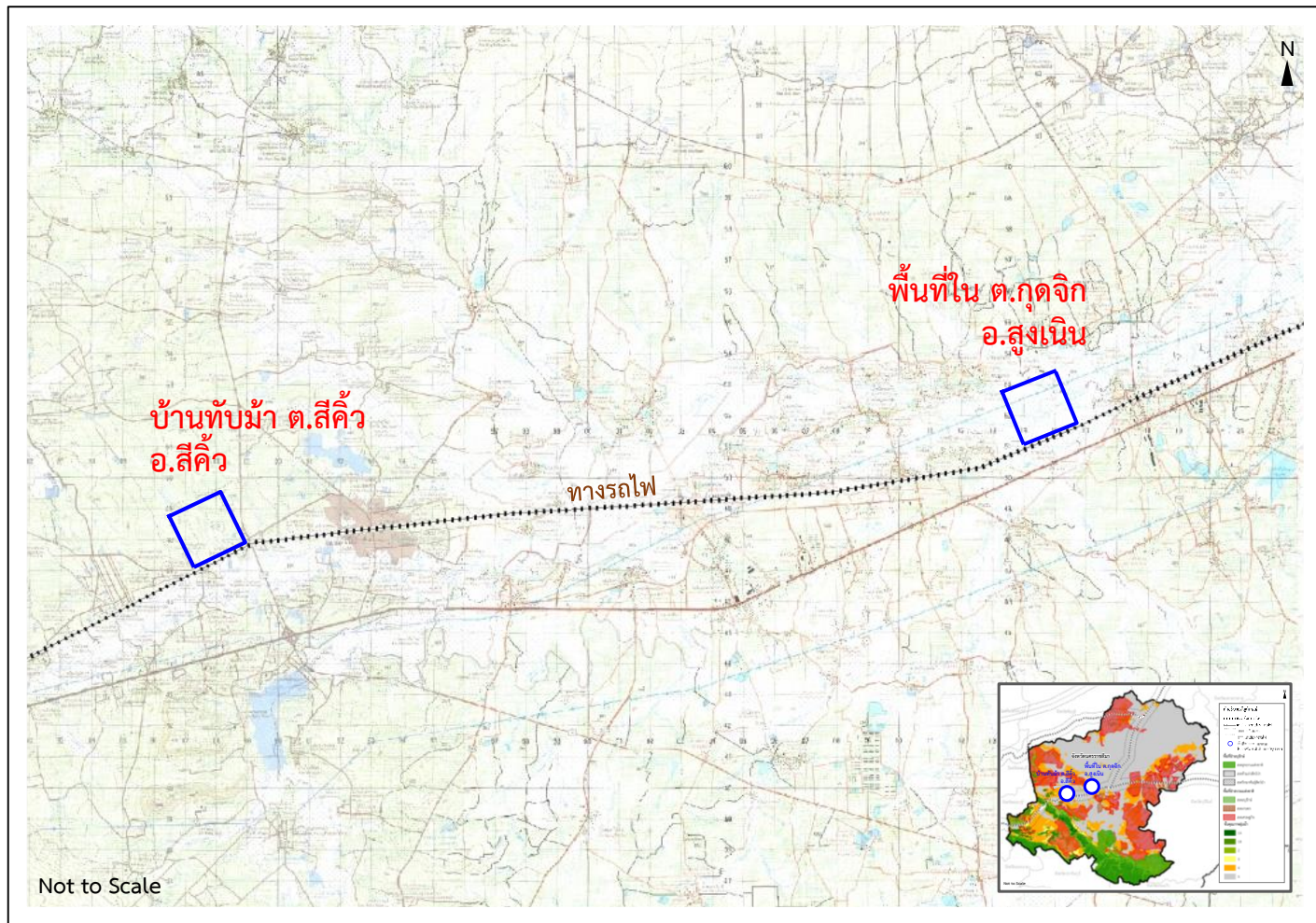
พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในระดับที่ตั้งในจังหวัดขอนแก่น



การพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดขอนแก่น

บริเวณพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้		เกณฑ์หลักด้านการเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง				เกณฑ์หลักด้านการผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่			เกณฑ์หลักด้านความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม		เกณฑ์หลักด้านขนาดเนื้อที่และรูปแปลงที่ดิน			เกณฑ์หลักด้านต้นทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน			คะแนนรวม
		ระยะทางเชื่อมต่อกับระบบราง	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งเข้าสู่ทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway)	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางลำน้ำ	ระยะทางเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าหลัก ในระยะ 10 กิโลเมตร	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม	ระยะทางเชื่อมต่อกับโครงการคมนาคมขนส่ง และโครงการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขนาดใหญ่ในอนาคต	ระยะห่างจากแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	ความเสี่ยงน้ำหลากและน้ำท่วม หรือกระทบต่อการระบายน้ำ	จำนวนชุมชนและหมู่บ้านโดยรอบตามโครงข่ายเส้นทางโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร	ขนาดพื้นที่รวม (ไม่ควรน้อยกว่า 1,000 ไร่)	ความยาวตามแนวเส้นตรงผ่านกลางพื้นที่ (ต้องไม่น้อยกว่า 800 เมตร)	พื้นที่ต่อเนื่องซึ่งสามารถขยายตัวได้โดยรอบในระยะ 500 เมตรจากขอบเขตที่ดิน	ประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มูลค่าที่ดินเบื้องต้นตามราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินของกรมธนารักษ์ ในระดับจังหวัด	การประเมินสภาพภูมิประเทศเพื่อการขุดหรือถมดินเพื่อการปรับระดับหรือการป้องกันน้ำท่วม	
1	บ้านโนนพยอม ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง	8	10	0	1	5	0	3	6	4	10	5	5	0	6	3	66
2	บ้านไผ่ ตำบลในเมือง อำเภอบ้านไผ่	8	10	0	1	1	5	0	6	1	10	5	3	0	7	3	60

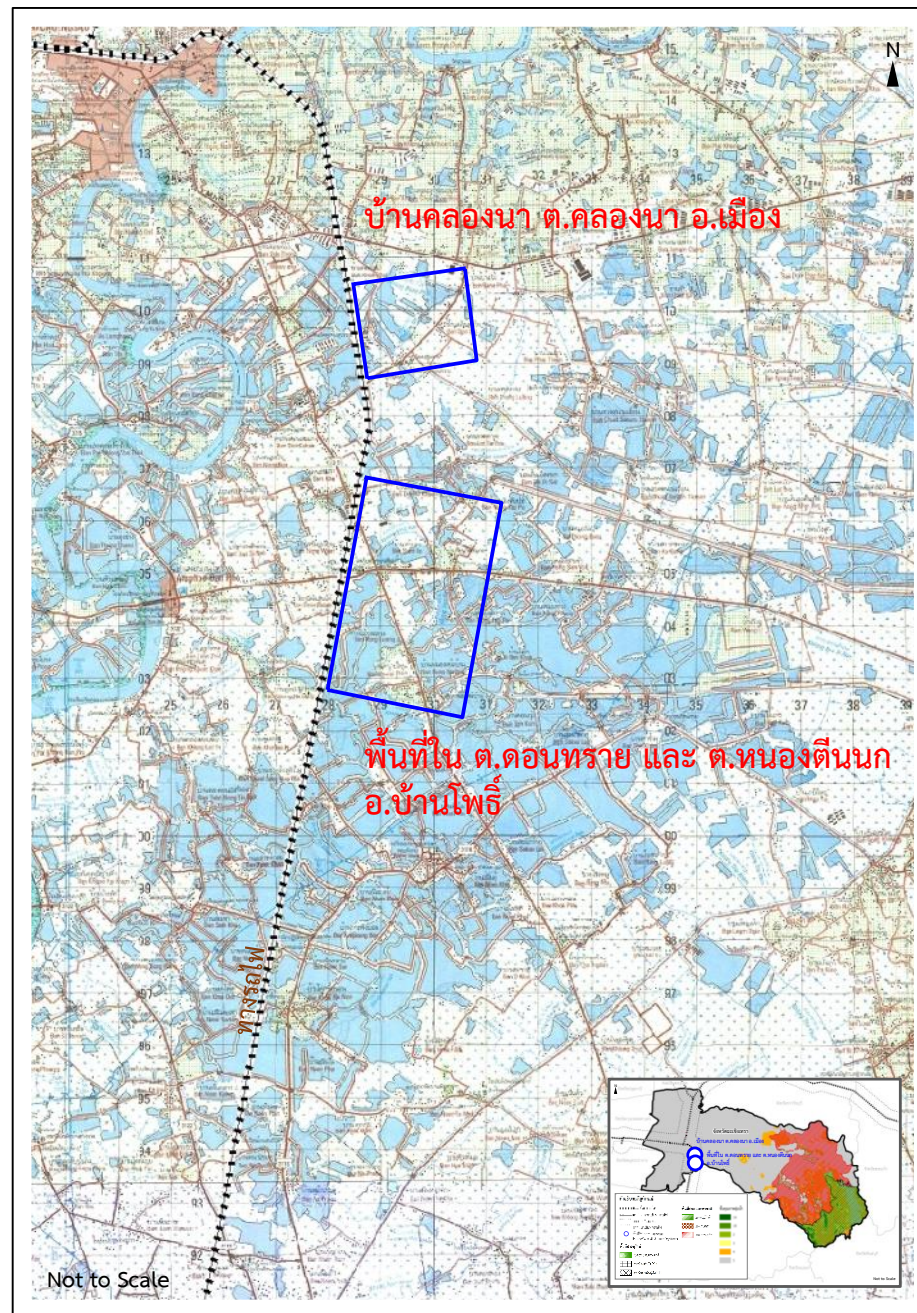
พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในระดับที่ตั้งในจังหวัดนครราชสีมา



การพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดนครราชสีมา

บริเวณพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้		เกณฑ์หลักด้านการเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง				เกณฑ์หลักด้านการผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่			เกณฑ์หลักด้านความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม		เกณฑ์หลักด้านขนาดเนื้อที่และรูปแบบที่ดิน			เกณฑ์หลักด้านต้นทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน			คะแนนรวม
		ระยะทางเชื่อมต่อกับระบบราง	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งเข้าสู่ทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway)	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางลำน้ำ	ระยะทางเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าหลัก ในระยะ 10 กิโลเมตร	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินผังเมืองรวม	ระยะทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขนาดใหญ่ในอนาคต	ระยะห่างจากแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	ความเสี่ยงน้ำหลากและน้ำท่วม หรือกระทบต่อการระบายน้ำ	จำนวนชุมชนและหมู่บ้านโดยรอบตามโครงข่ายเส้นทางโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร	ขนาดพื้นที่รวม (ไม่ควรมากกว่า 1,000 ไร่)	ความยาวตามแนวเส้นตรงผ่านกลางพื้นที่ (ต้องไม่น้อยกว่า 800 เมตร)	พื้นที่ต่อเนื่องซึ่งสามารถขยายตัวได้โดยรอบในระยะ 500 เมตร จากขอบเขตที่ดิน	ประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มูลค่าที่ดินเบื้องต้นตามราคาประเมินทรัพย์สินที่ที่ดินของกรมธนารักษ์ ในระดับจังหวัด	การประเมินสภาพภูมิประเทศเพื่อการขุดหรือถมดินเพื่อการปรับระดับหรือการป้องกันน้ำท่วม	
1	พื้นที่ในตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน	8	10	0	1	1	5	5	4	5	10	5	5	0	6	3	68
2	บ้านห้วยม้า ตำบลสีคิ้ว อำเภอสีคิ้ว	8	7	0	0	1	3	0	10	1	5	5	4	0	7	5	56

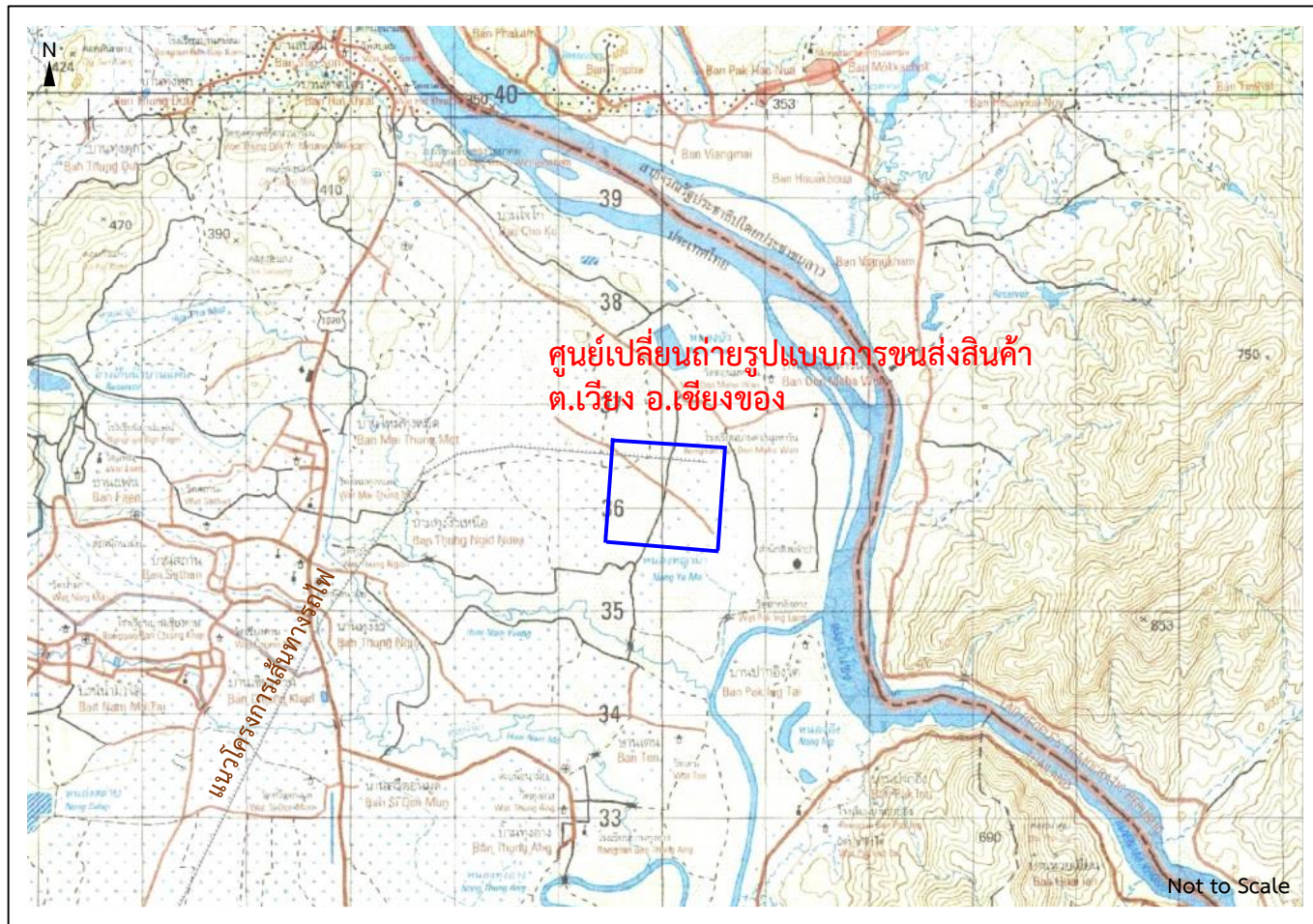
พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในระดับที่ตั้งในจังหวัดฉะเชิงเทรา



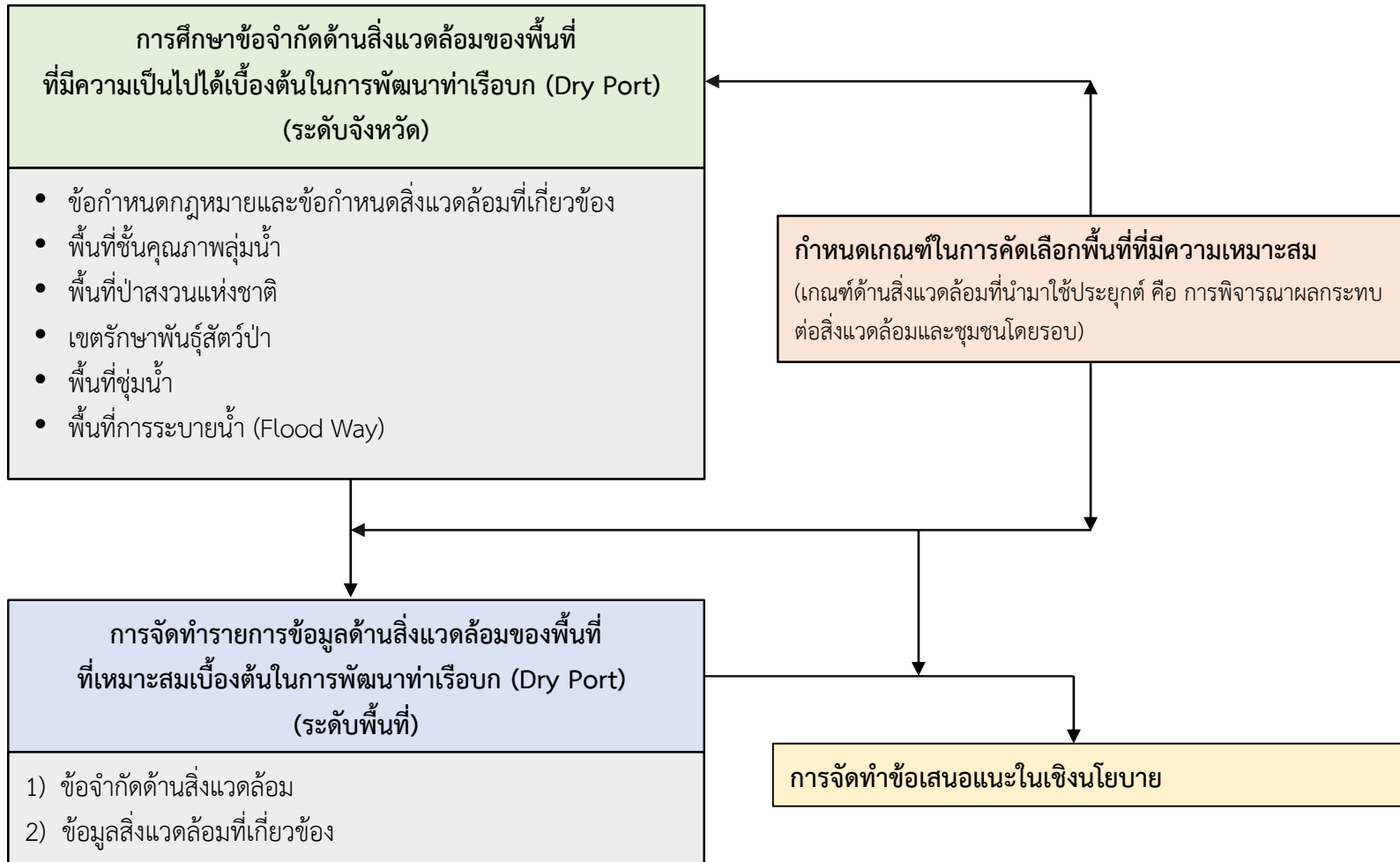
การพิจารณาและคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดฉะเชิงเทรา

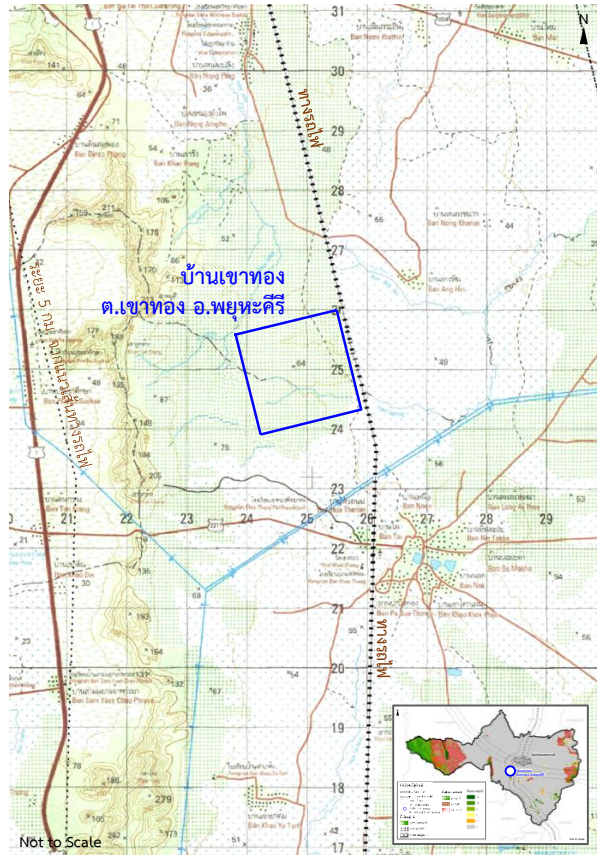
บริเวณพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้		เกณฑ์หลักด้านการเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง				เกณฑ์หลักด้านการผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่			เกณฑ์หลักด้านความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม		เกณฑ์หลักด้านขนาดเนื้อที่และรูปแปลงที่ดิน			เกณฑ์หลักด้านต้นทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน			คะแนนรวม
		ระยะทางเชื่อมต่อกับระบบราง	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งเข้าสู่ทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway)	ระยะทางเชื่อมต่อกับเส้นทางขนส่งทางลำน้ำ	ระยะทางเชื่อมต่อกับสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าหลัก ในระยะ 10 กิโลเมตร	ข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวม	ระยะทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง และโครงข่ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขนาดใหญ่ในอนาคต	ระยะห่างจากแหล่งอุตสาหกรรมขนาดใหญ่	ความเสี่ยงน้ำหลากและน้ำท่วม หรือกระทบต่อการระบายน้ำ	จำนวนชุมชนและหมู่บ้านโดยรอบตามโครงข่ายเส้นทางโดยรอบในระยะ 1 กิโลเมตร	ขนาดพื้นที่รวม (ไม่ควรมีน้อยกว่า 1,000 ไร่)	ความยาวตามแนวเส้นตรงผ่านกลางพื้นที่ (ต้องไม่น้อยกว่า 800 เมตร)	พื้นที่ต่อเนื่องซึ่งสามารถขยายตัวได้โดยรอบในระยะ 500 เมตรจากขอบเขตที่ดิน	ประเภทกรรมสิทธิ์ที่ดิน	มูลค่าที่ดินเบื้องต้นตามราคาประเมินทุนทรัพย์ที่ดินของกรมธนารักษ์ ในระดับจังหวัด	การประเมินสภาพภูมิประเทศเพื่อการขุดหรือถมดินเพื่อการปรับระดับหรือการป้องกันน้ำท่วม	
1	บ้านคลองนา ตำบลคลองนา อำเภอเมือง	8	0	2	0	1	0	5	6	0	5	5	2	0	0	3	37
2	พื้นที่ในตำบลคอนทราย และตำบลหนองตีนนก อำเภอบ้านโพธิ์	8	0	3	0	1	5	5	6	3	10	5	4	0	6	3	59

พื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในระดับที่ตั้งในจังหวัดเชียงราย

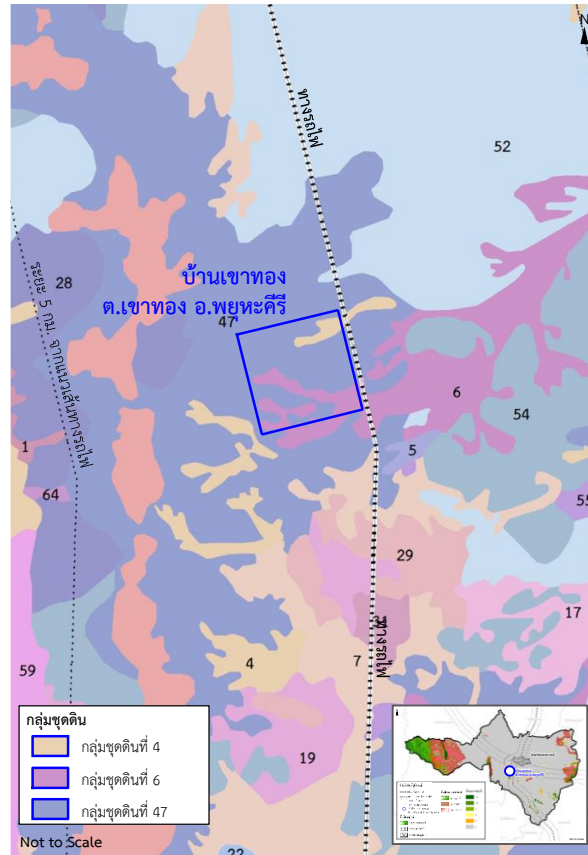


การศึกษาและจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม

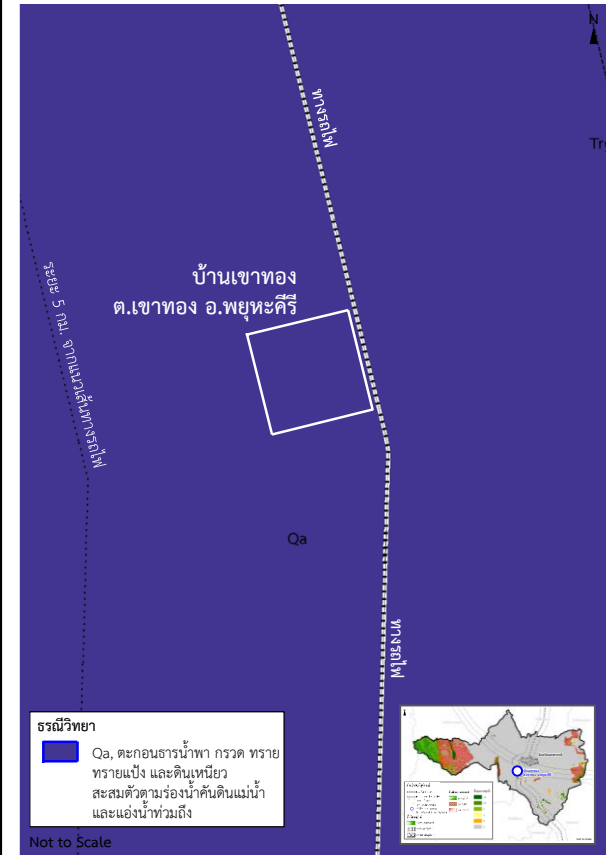




ภูมิประเทศ

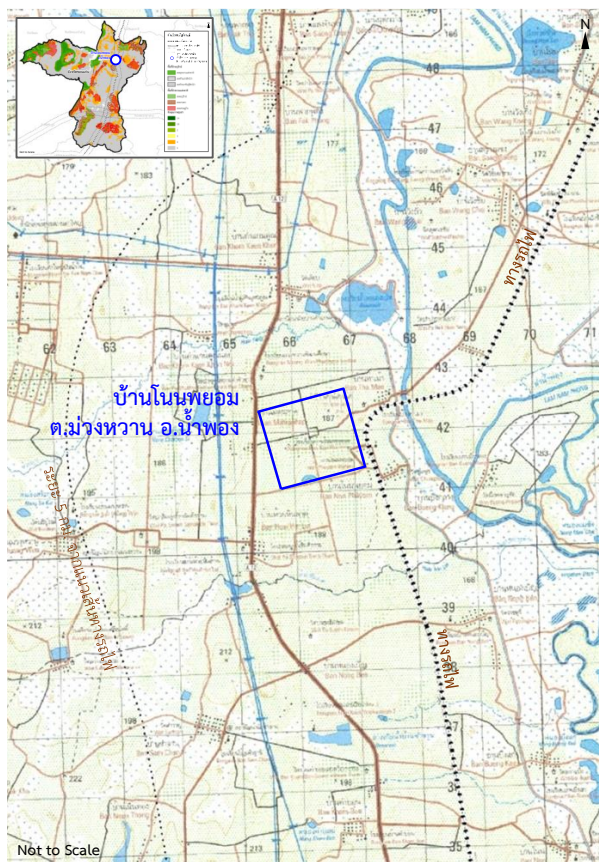


กลุ่มชุดดิน

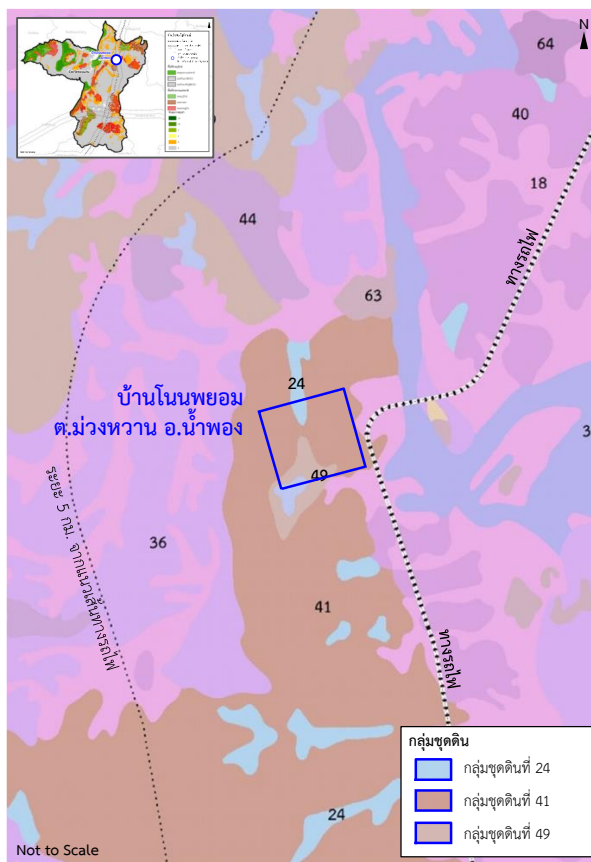


ธรณีวิทยา

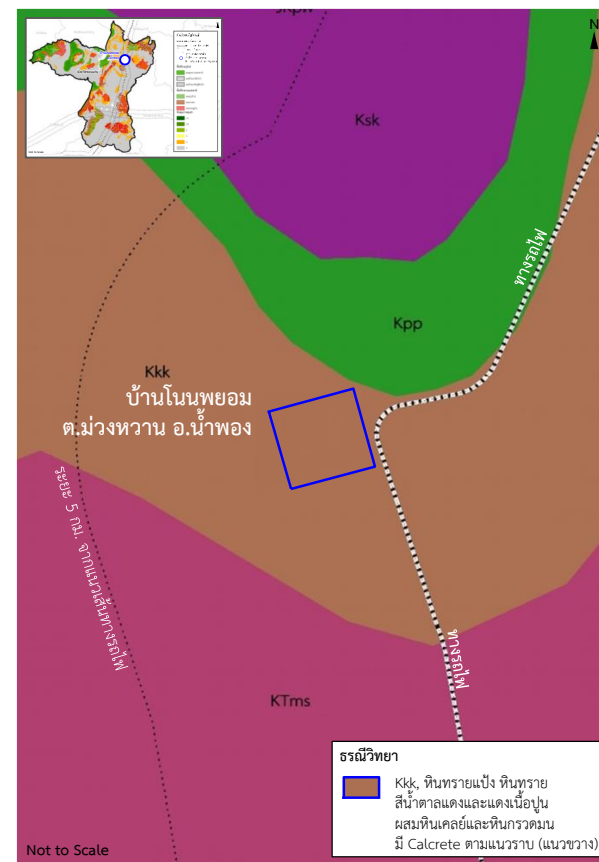
ข้อมูลภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน และสภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมใน**จังหวัดนครสวรรค์**



ภูมิประเทศ

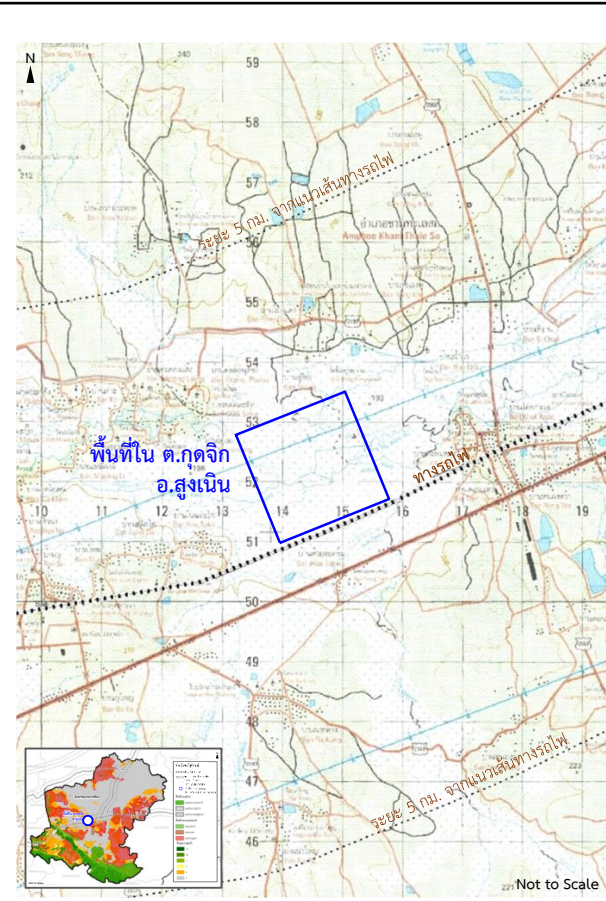


กลุ่มชุดดิน

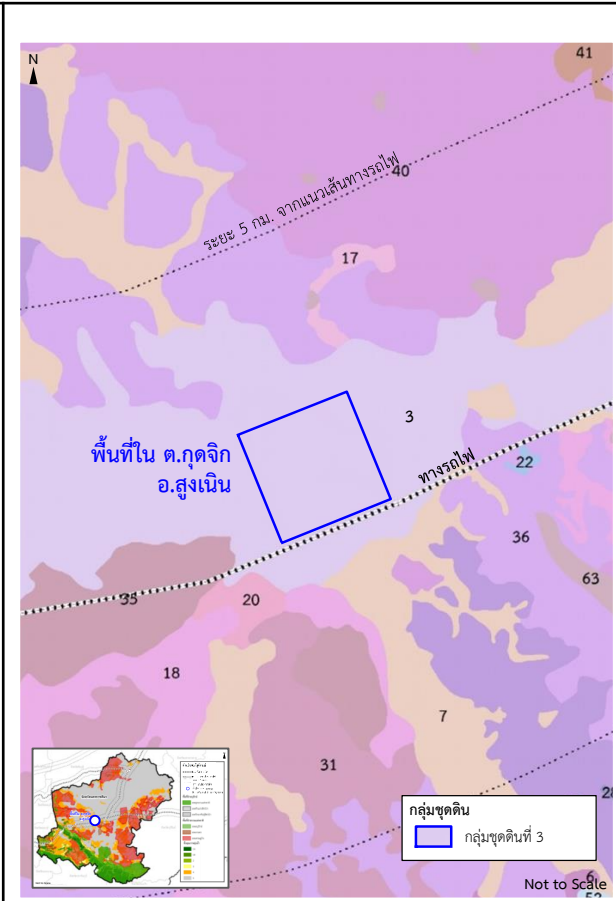


ธรณีวิทยา

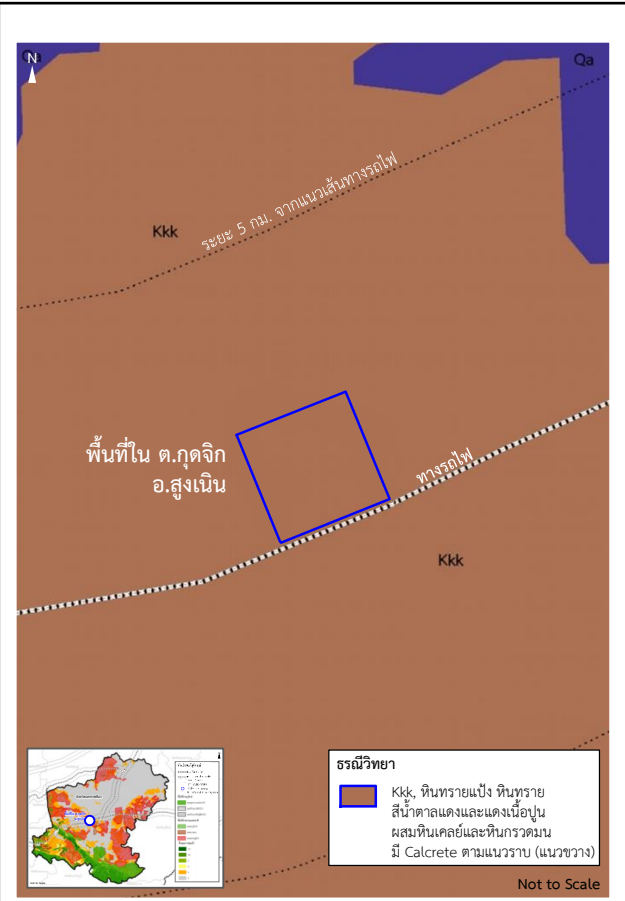
ข้อมูลภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน และสภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดขอนแก่น



ภูมิประเทศ

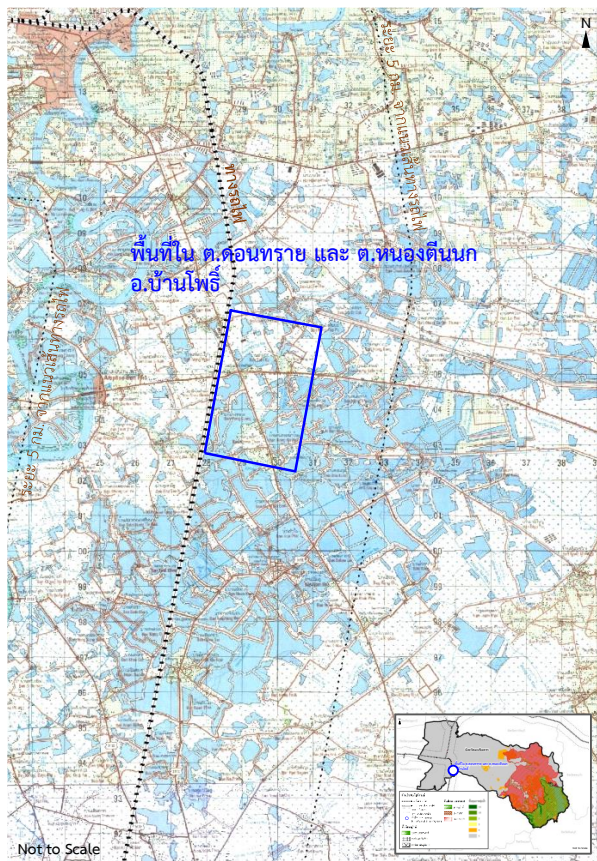


กลุ่มชุดดิน

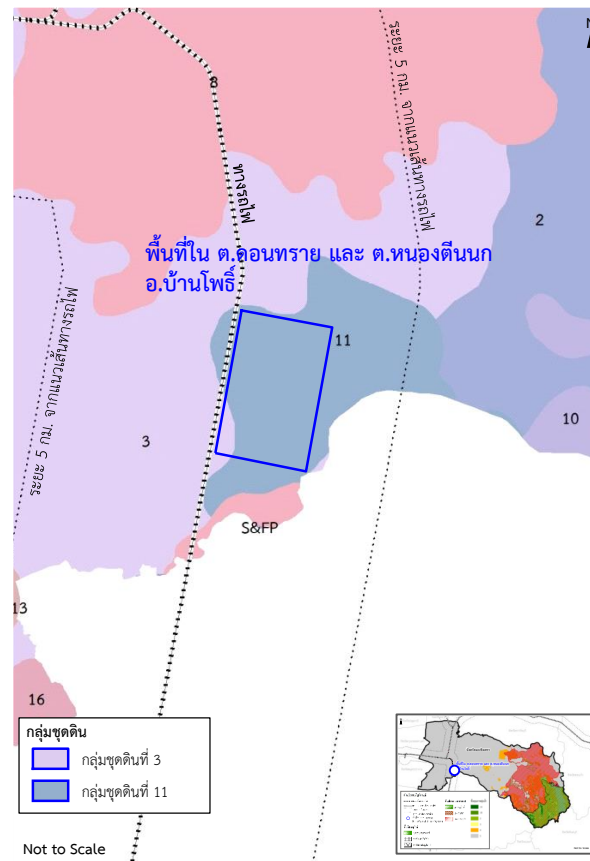


ธรณีวิทยา

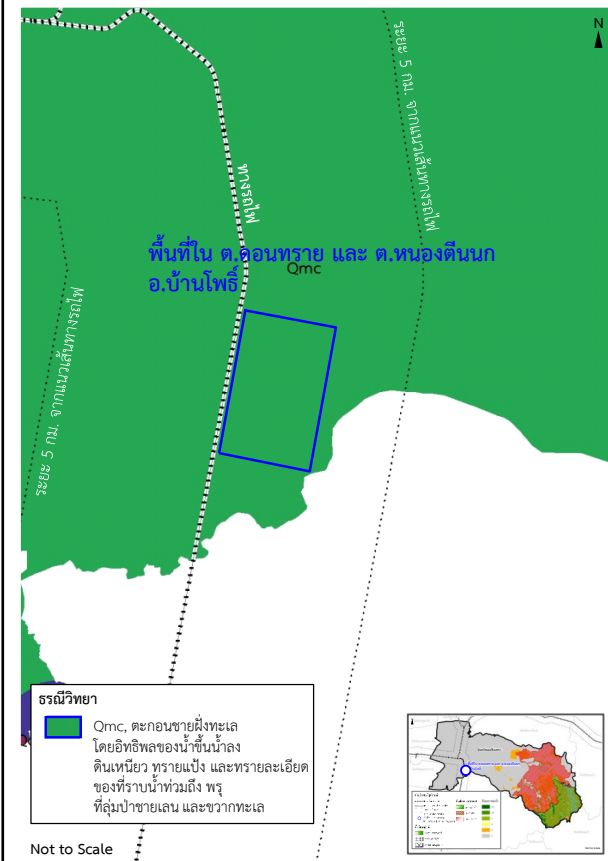
ข้อมูลภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน และสภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมใน**จังหวัดนครราชสีมา**



ภูมิประเทศ



กลุ่มชุดดิน

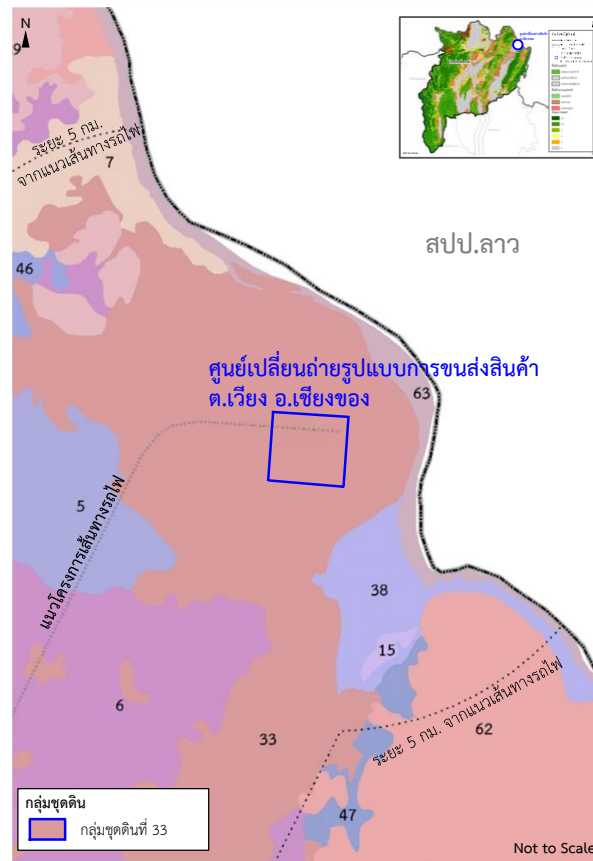


ธรณีวิทยา

ข้อมูลภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน และสภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดฉะเชิงเทรา



ภูมิประเทศ



กลุ่มชุดดิน

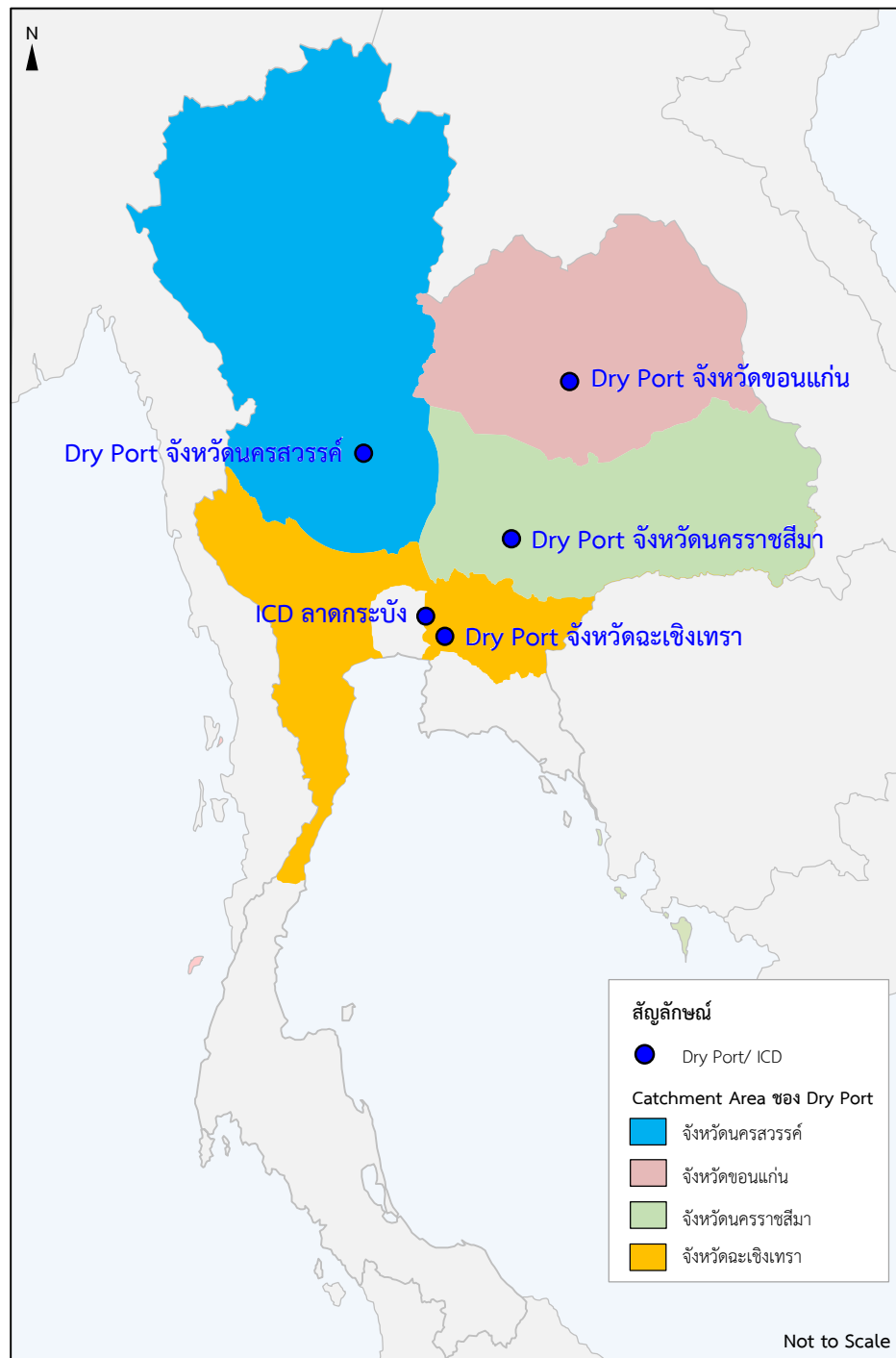


ธรณีวิทยา

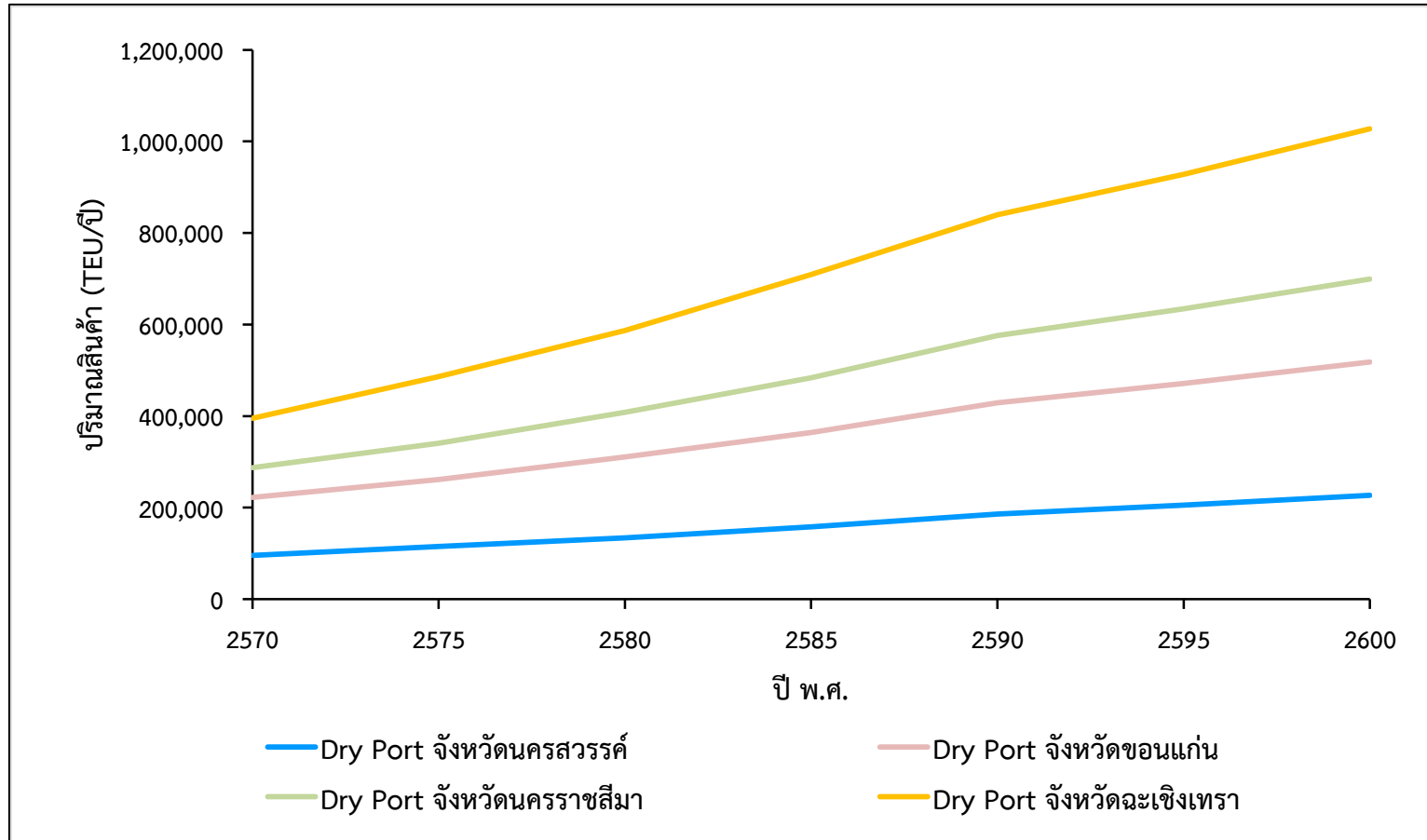
ข้อมูลภูมิประเทศ ทรัพยากรดิน และสภาพธรณีวิทยาของพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในจังหวัดเชียงราย

ข้อมูลสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ที่มีความเป็นไปได้ในพื้นที่จังหวัดที่มีศักยภาพ

รายการสิ่งแวดล้อม	นครสวรรค์	ขอนแก่น	นครราชสีมา	ฉะเชิงเทรา	เชียงราย
	บ้านเขาทอง ต.เขาทอง อ.พยุหะคีรี	บ้านโนนพยอม ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง	พื้นที่ใน ต.กุดจิก อ.สูงเนิน	พื้นที่ใน ต.ดอนทราย และ ต.หนองดินนก อ.บ้านโพธิ์	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการ ขนส่งสินค้า ต.เวียง อ.เชียงของ
1. ลักษณะดิน	• กลุ่มดินเหนียวลึกมาก • การระบายน้ำค่อนข้างเลว • ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง	• กลุ่มดินทรายหนาปานกลาง • การระบายน้ำดี • ความอุดมสมบูรณ์ต่ำ	• กลุ่มดินเหนียวลึกมาก • การระบายน้ำเลว • ความอุดมสมบูรณ์ปานกลางถึงสูง	• กลุ่มดินเหนียวลึกมาก • การระบายน้ำเลว • ความอุดมสมบูรณ์ปานกลางถึงสูง	• กลุ่มดินทรายแบ่งละเอียดหรือกลุ่มดินร่วนละเอียดลึกมาก • การระบายน้ำดีถึงดีปานกลาง • ความอุดมสมบูรณ์ปานกลาง
2. สภาพธรณีวิทยา	ตะกอนธารน้ำพา กรวด ทราย ทรายแป้ง และดินเหนียว	หินทรายแป้ง หินทรายสีน้ำตาลแดง เนื้อปนผสมหินเคลย์ หินกรวดมน มี Calcrete ตามแนวราบ (แนวขวาง)	หินทรายแป้งหินทราย สีน้ำตาลแดงเนื้อปน ผสมหินเคลย์ หินกรวดมน มี Calcrete ตามแนวราบ (แนวขวาง)	ตะกอนชายฝั่งทะเล โดยอิทธิพลน้ำขึ้นน้ำลง ดินเหนียวทรายแป้งและทราย ละเอียดของกลุ่มราบน้ำขึ้นถึง ที่ลุ่มน้ำขัง	ตะกอนที่ราบน้ำท่วมถึง ดินเหนียวสะสมตัว ตอนน้ำหลาก สีเทาถึงเทาจาง บางส่วนสลับชั้นด้วยเลนสีของ ทรายปนกรวด
3. ความเสี่ยง ต่อการเกิดหลุมยุบ	ไม่มีความเสี่ยง	ไม่มีความเสี่ยง	ไม่มีความเสี่ยง	ไม่มีความเสี่ยง	ไม่มีความเสี่ยง
4. แนวรอยเลื่อนที่มีพลัง	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี	รอยเลื่อนแม่จัน
5. ความเสี่ยง ต่อการเกิดแผ่นดินไหว	• เขต 1 ความรุนแรง 3 ถึง 5 เมอร์คัลลี • มีความเสี่ยงน้อย	• เขต 0 ความรุนแรงน้อยกว่า 3 เมอร์คัลลี • ไม่มีความเสี่ยง	• เขต 0 ความรุนแรงน้อยกว่า 3 เมอร์คัลลี • ไม่มีความเสี่ยง	• เขต 2ก ความรุนแรง 5 ถึง 7 เมอร์คัลลี • มีความเสี่ยงเกิดความเสียหายระดับน้อยถึงปานกลาง	• เขต 2ข ความรุนแรง 7 ถึง 8 เมอร์คัลลี • มีความเสี่ยงเกิดความเสียหายระดับปานกลาง
6. ข้อกำหนดการใช้ที่ดินตามผังเมือง	เขตทหาร	อุตสาหกรรมและคลังสินค้า	ชนบทและเกษตรกรรม/ พัฒนาเมือง	ชนบทและเกษตรกรรม/ พัฒนาเมือง	ปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม
7. การใช้ที่ดินในพื้นที่และโดยรอบ	• พื้นที่เกษตรกรรมทั้งภายในและโดยรอบ • ชุมชนโดยรอบ 4 ชุมชน • มีลำน้ำเป็นแนวเขตด้านตะวันตก	• พื้นที่เกษตรกรรมทั้งภายในและโดยรอบ • ชุมชนโดยรอบ 6 ชุมชน	• พื้นที่เกษตรกรรมทั้งภายในและโดยรอบ • ชุมชนโดยรอบ 4 ชุมชน • มีทางน้ำลำตะคองในพื้นที่	• พื้นที่เกษตรกรรมทั้งภายในและโดยรอบ • ชุมชนโดยรอบ 6 ชุมชน	• พื้นที่เกษตรกรรมทั้งภายในและโดยรอบ • ชุมชนโดยรอบ 2 ชุมชน
8. สภาพพื้นที่และการระบายน้ำ	ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางระบายน้ำหลาก	ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางระบายน้ำหลาก	ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางระบายน้ำหลาก	ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางระบายน้ำหลาก	ไม่ตั้งอยู่ในพื้นที่ทางระบายน้ำหลาก
9. การโยกย้ายเวนคืน	เขตทหาร	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง



ผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกรวม ที่ผ่าน Dry Port



ประมาณการขนาดความจุของ Dry Port

ลำดับ	ขนาดของ Dry Port	ปริมาณคอนเทนเนอร์ผ่าน Dry Port (TEU/ปี)	เงื่อนไของค์ประกอบภายใน
1	เล็ก	100,000 - 200,000	• รองรับ Siding Track 1 พวงราง (3-4 ทาง) • เหมาะกับการใช้ Reach Stacker
2	กลาง	200,001 - 600,000	• รองรับ Siding Track 1 พวงราง (3-4 ทาง) • ต้องมี Rubber-tire Gantry Crane
3	ใหญ่	600,001 - 1,500,000	• รองรับ Siding Track 3 พวงราง (9-12 ทาง) • ต้องมี Rubber-tire Gantry Crane

ที่มา: ที่ปรึกษา

ต้นทุนทางการเงินของโครงการพัฒนา Dry Port

หน่วย: ล้านบาท

โครงการพัฒนา Dry Port	จังหวัด				
	นครราชสีมา	ขอนแก่น	นครสวรรค์	ฉะเชิงเทรา	เชียงราย
ขนาดพื้นที่ (ไร่)	1,800	1,800	1,310	1,800	1,300
ขนาดของ Dry Port (ปีเริ่มต้น พ.ศ. 2567)	กลาง	กลาง	เล็ก	กลาง	เล็ก
ต้นทุน (ราคาปี พ.ศ. 2561)					
1. ค่าชดเชยที่ดิน/สิ่งปลูกสร้าง	3,140	3,040	1,310	4,140	3,080
2. ค่าปรับสภาพที่ดิน	740	630	430	920	290
3. ค่าออกแบบรายละเอียด	70	70	35	70	15
4. ค่าก่อสร้าง	2,160	2,160	1,080	2,160	360
5. ค่าอุปกรณ์	800	800	360	800	120
6. ค่าใช้จ่ายตามมาตรการสิ่งแวดล้อม	20	20	20	20	20
7. ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	70	70	35	70	15
รวม	7,000	6,790	3,270	8,180	3,900
8. ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา ต่อปี (ราคาปีเปิด พ.ศ. 2567)	62	49	24	84	24
ปีที่ต้องขยายขนาดของ Dry Port เพื่อรองรับอุปสงค์ที่เพิ่มขึ้น (พ.ศ.)	2590	2592	2591	2578	-

หมายเหตุ: การวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจของ Dry Port จังหวัดเชียงราย นั้นประยุกต์ใช้ข้อมูลทุติยภูมิจาก “งานจํานักศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย”, กรมการขนส่งทางบก, พ.ศ.2560

ที่มา: ที่ปรึกษา

ต้นทุนการขนส่งสินค้า 4 กลุ่ม

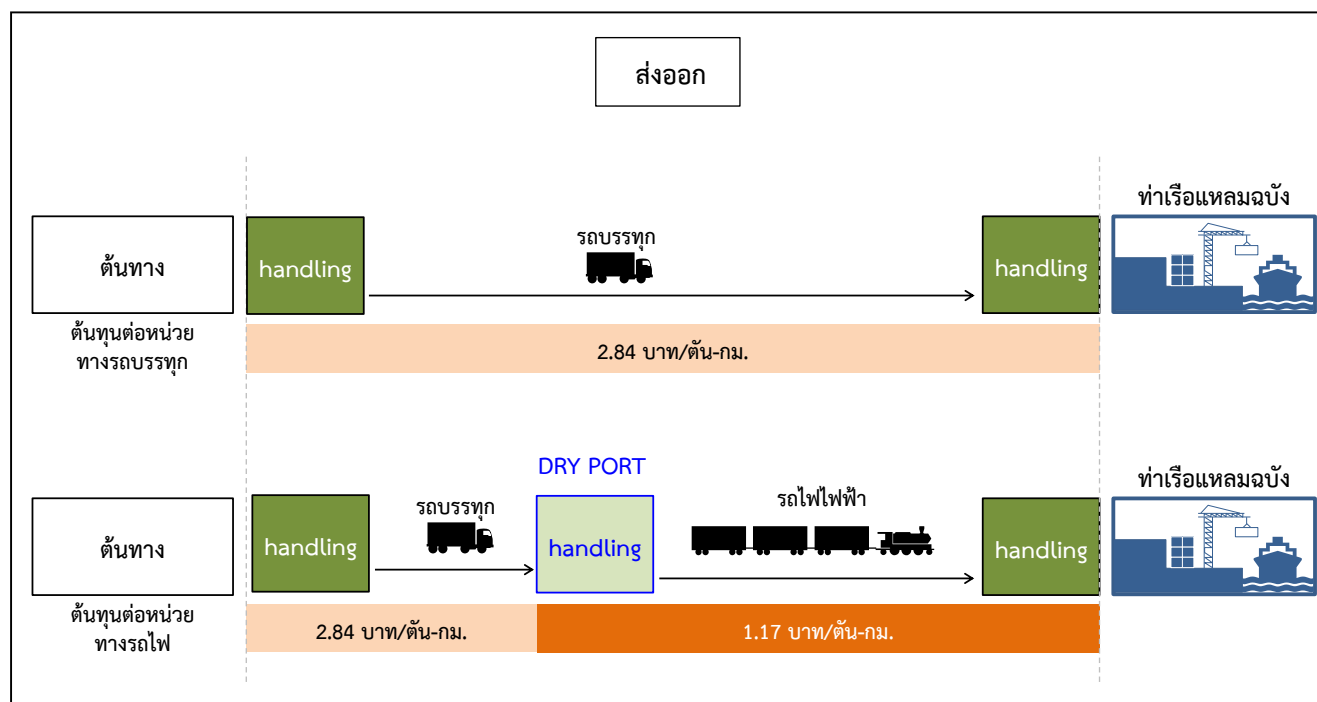
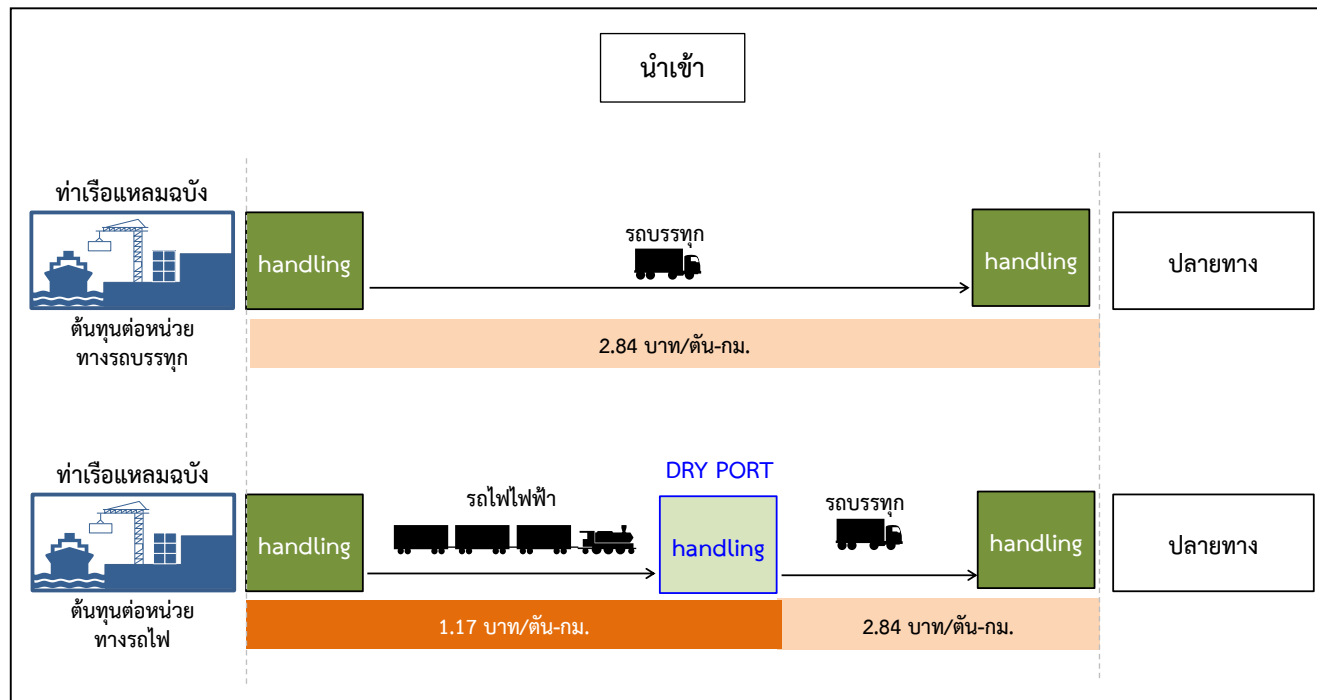
สินค้า	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน/กิโลเมตร)		
	ทางถนน	ทางรถไฟ	ทางน้ำ
เกษตรพื้นฐาน	1.80	1.08	0.30
อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป	1.80	1.08	0.30
อุตสาหกรรมทั่วไป	2.12	0.95	0.30
อุตสาหกรรมเทกอง	1.06	0.71	0.59

ที่มา: ปรับปรุงจาก โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, พ.ศ. 2557

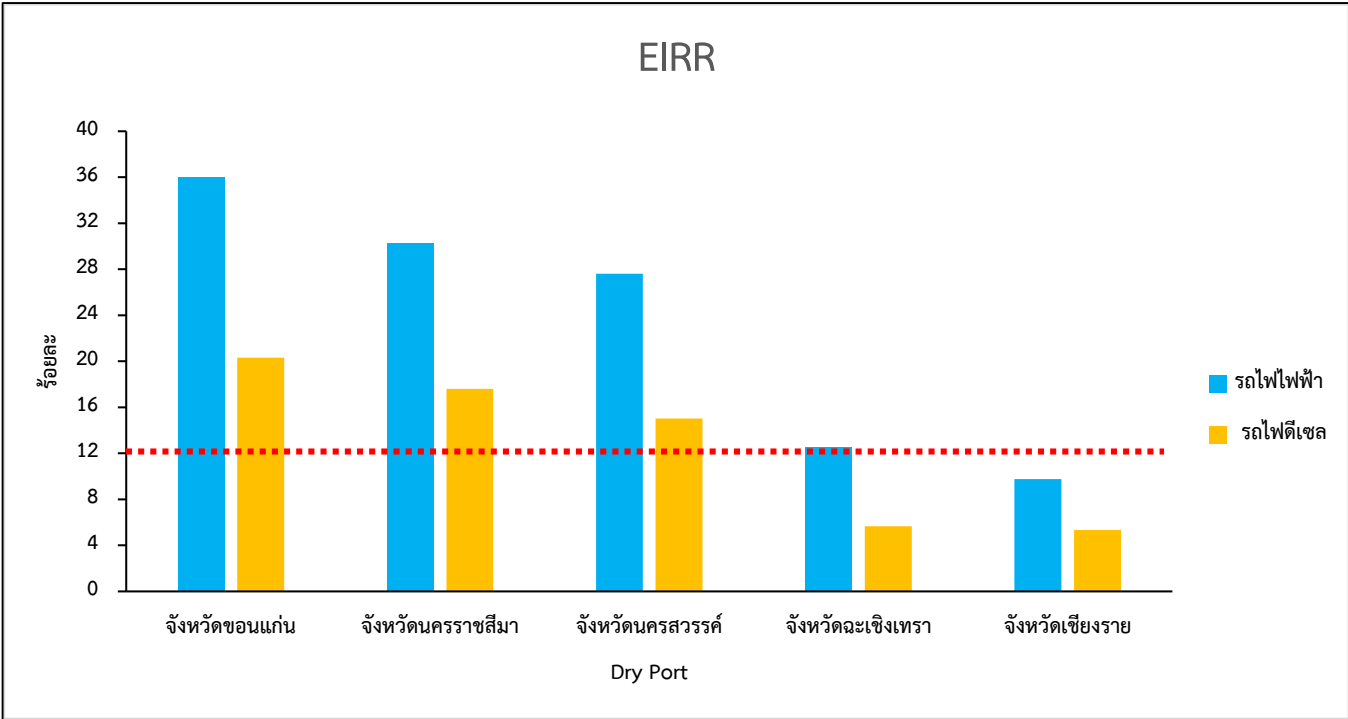
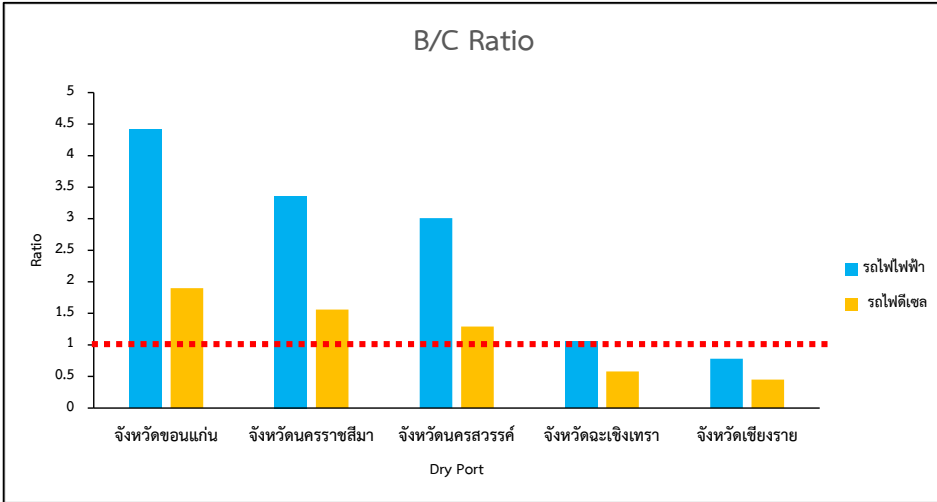
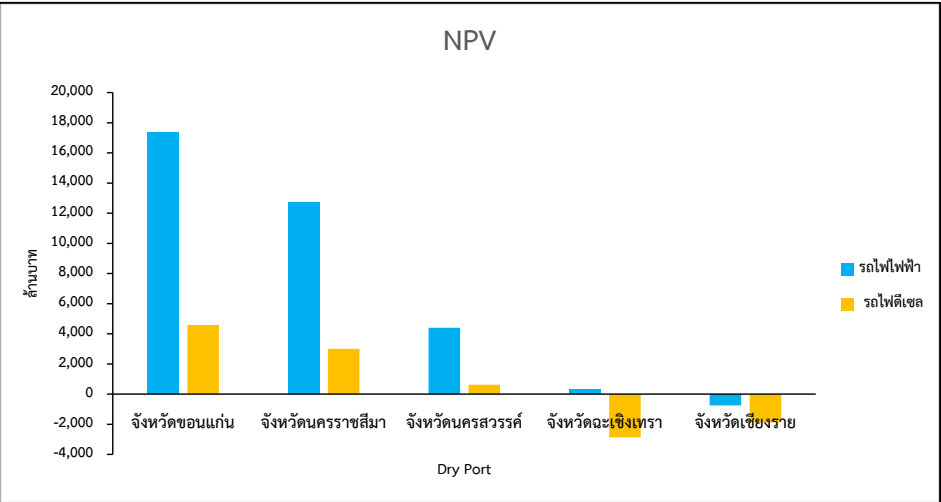
ระยะทางที่เหมาะสมในการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ

สินค้า	การเปรียบเทียบระหว่างทางถนนและทางรถไฟ*		การเปรียบเทียบระหว่างทางถนนและทางน้ำ*	
	ทางถนน (กม.)	ทางรถไฟ (กม.)	ทางถนน (กม.)	ทางน้ำ (กม.)
เกษตรพื้นฐาน	น้อยกว่า 380	มากกว่า 380	น้อยกว่า 300	มากกว่า 300
อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป	น้อยกว่า 300	มากกว่า 300	น้อยกว่า 280	มากกว่า 280
อุตสาหกรรมทั่วไป	น้อยกว่า 225	มากกว่า 225	N/A	N/A
อุตสาหกรรมเทกอง	น้อยกว่า 470	มากกว่า 470	น้อยกว่า 680	มากกว่า 680

หมายเหตุ: *ค่าประมาณการโดยเฉลี่ยทุกสินค้า
N/A หมายถึงยังไม่มีขนส่งในปัจจุบัน



ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ



ร่างวิสัยทัศน์ (Vision)

“เสริมความสามารถในการแข่งขันของไทย สู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางรางของภูมิภาคอาเซียน”

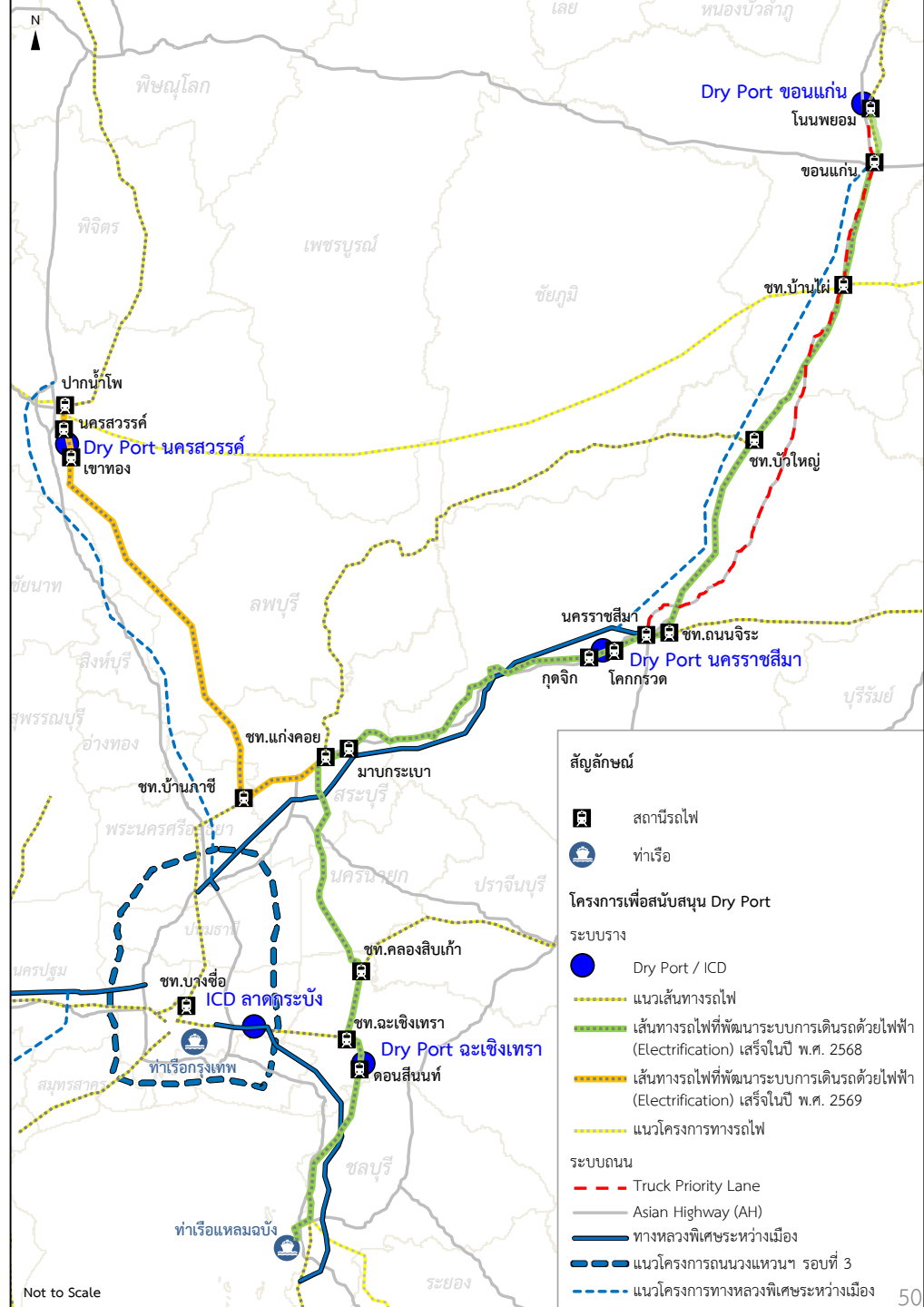
ร่างพันธกิจ (Mission)

- พัฒนา Dry Port ที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย และส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจสนับสนุน
- สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบราง เพื่อลดมลภาวะและอุบัติเหตุทางถนน

ร่างเป้าหมาย/เป้าประสงค์ (Goals)

- ยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าทางราง ให้มีความสะดวก ตรงเวลา ปลอดภัย และประหยัด
- สนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางของภูมิภาคอาเซียน

ภาพรวมโครงการเพื่อสนับสนุน Dry Port และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งทางราง



ร่างยุทธศาสตร์ (Strategies)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนา Dry Port เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง

วัตถุประสงค์หลักเพื่อ :

- พัฒนา Dry Port เป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่ง ที่มีความสะดวก ตรงต่อเวลา ปลอดภัย และประหยัด ให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ช่วยเสริมความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและพัฒนาความมั่นคงของประเทศไทย
- ช่วยลดปัญหาการจราจร ลดความคับคั่งของพื้นที่รอบท่าเรือแหลมฉบัง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างศักยภาพของ Dry Port และธุรกิจสนับสนุน เพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรางของภูมิภาคอาเซียน

วัตถุประสงค์หลักเพื่อ :

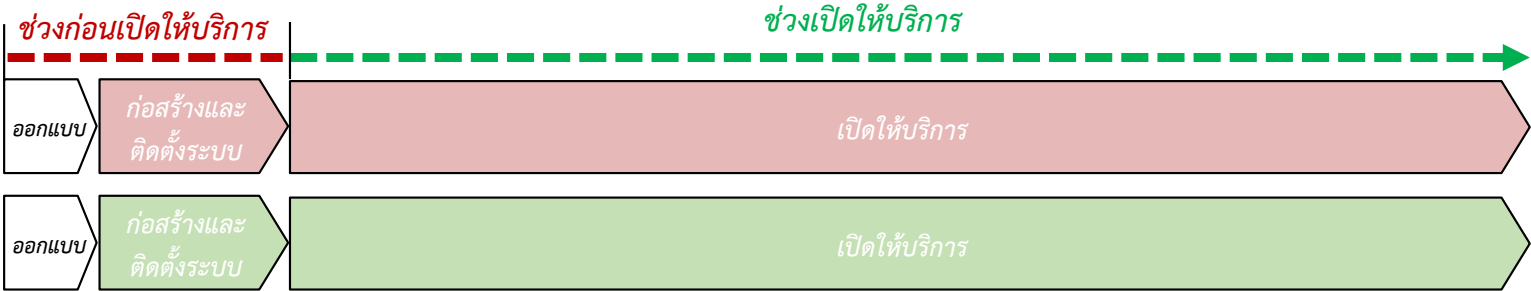
- ปรับปรุงกลไกด้านการบริหารจัดการ เพื่อสร้างแรงดึงดูดให้ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ใช้ Dry Port
- เพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการโลจิสติกส์
- ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวม

ภาพรวมการพัฒนา Dry Port

Dry Port จังหวัดนครสวรรค์



Dry Port จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดนครราชสีมา



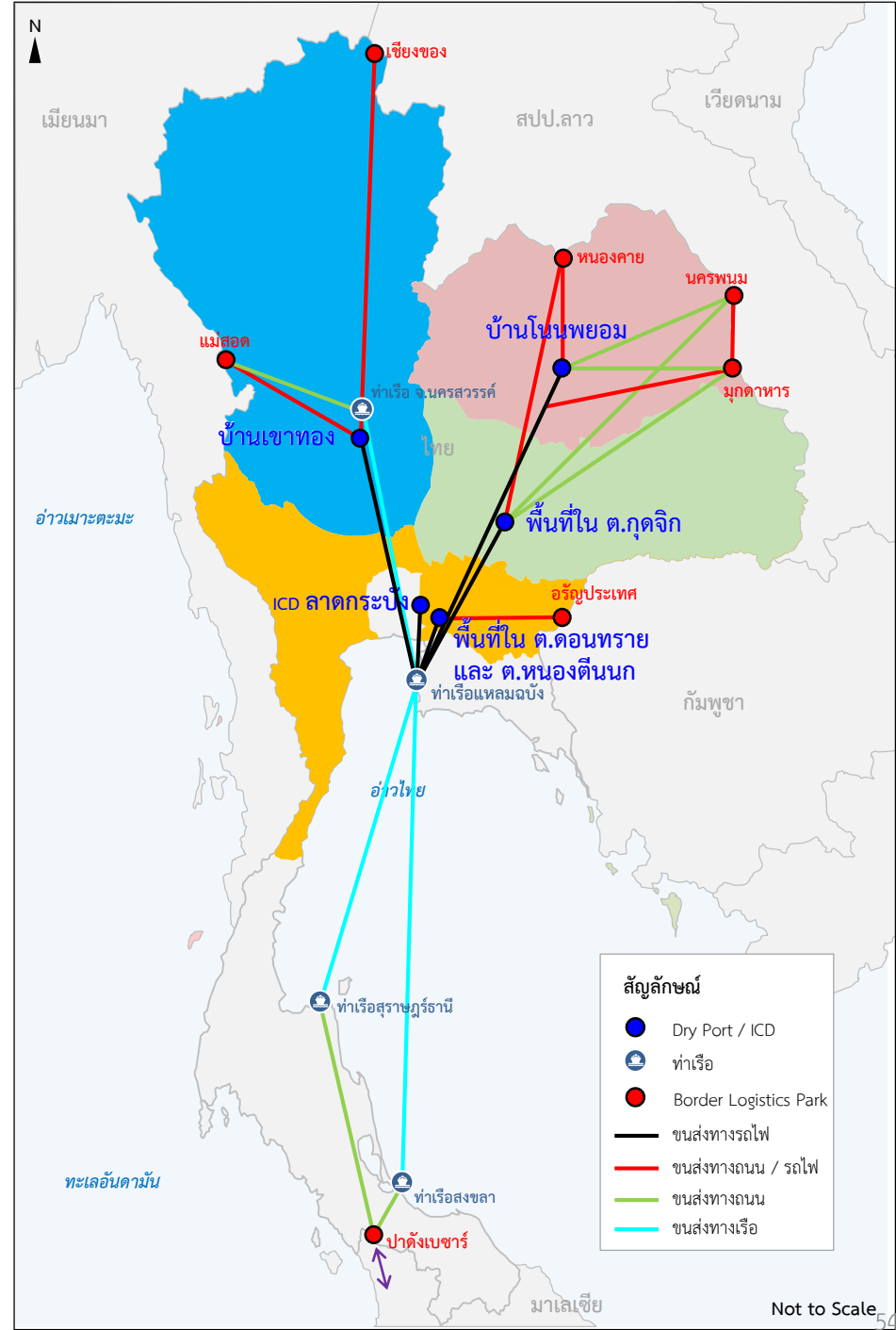
Dry Port จังหวัดฉะเชิงเทรา



พ.ศ.	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

ลำดับ	ประเด็นยุทธศาสตร์	งบประมาณ (ล้านบาท)
ยุทธศาสตร์ที่ 1. การพัฒนา Dry Port เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูง (12 โครงการ 4 มาตรการ)		29,460.0
โครงการ		
1.1	โครงการศึกษาการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนร่วมลงทุนและให้บริการ Dry Port จังหวัดฉะเชิงเทรา	30.0
1.2	โครงการพัฒนา Dry Port จังหวัดฉะเชิงเทรา	8,180.0
1.3	โครงการศึกษาการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนร่วมลงทุนและให้บริการ Dry Port จังหวัดนครราชสีมา	30.0
1.4	โครงการพัฒนา Dry Port จังหวัดนครราชสีมา	7,000.0
1.5	โครงการศึกษาการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนร่วมลงทุนและให้บริการ Dry Port จังหวัดขอนแก่น	30.0
1.6	โครงการพัฒนา Dry Port จังหวัดขอนแก่น	6,790.0
1.7	โครงการศึกษาการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนร่วมลงทุนและให้บริการ Dry Port จังหวัดนครสวรรค์	30.0
1.8	โครงการพัฒนา Dry Port จังหวัดนครสวรรค์	3,270.0
1.9	โครงการศึกษาการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายถนน (Access Road) เชื่อมโยงโครงการ Dry Port	100.0
1.10	โครงการออกแบบ ก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายถนน (Access Road) เชื่อมโยงโครงการ Dry Port	1,200.0
1.11	โครงการออกแบบ ก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงสายหลักเชื่อมโยงโครงการ Dry Port เพื่อใช้เป็น Truck Priority Route	2,000.0
1.12	โครงการก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสาร เชื่อมโยง Dry Port	800.0
มาตรการ		
1.13	การผลักดันความร่วมมือระหว่างประเทศ และการพัฒนา Border Logistics Park ในพื้นที่สำคัญ	-
1.14	การปรับปรุงมาตรฐานการเดินรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเป้าหมายความตรงต่อเวลาในการให้บริการขนส่งสินค้า	-
1.15	การกำหนดมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และมาตรฐานการให้บริการของจุดพักรถบรรทุก	-
1.16	การกำหนดเส้นทางเดินรถโดยสาร จากเมืองและแหล่งชุมชนใหญ่ใกล้เคียงมายัง Dry Port	-
ยุทธศาสตร์ที่ 2. การสร้างศักยภาพของ Dry Port และธุรกิจสนับสนุน เพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรางของภูมิภาคอาเซียน (4 โครงการ 2 มาตรการ)		830.0
โครงการ		
2.1	โครงการจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรและการตรวจสอบสินค้า ในลักษณะ One-Stop-Service	200.0
2.2	โครงการจัดตั้งศูนย์เชื่อมโยงข้อมูลและระบบการสื่อสารระหว่าง Dry Port และท่าเรือแหลมฉบัง	500.0
2.3	โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์และดึงดูดผู้ประกอบการให้เข้ามาใช้บริการ Dry Port	80.0
2.4	โครงการศึกษาออกแบบการเชื่อมต่อระบบการขนถ่ายคอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือแหลมฉบัง	50.0
มาตรการ		
2.5	การประกาศให้พื้นที่ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าและประกอบกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มภายใน Dry Port เป็นเขตปลอดอากร (Free Zone)	-
2.6	การส่งเสริมการลงทุนในการพัฒนา Dry Port และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง เช่น ศูนย์บริการซ่อมรถบรรทุก สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถบรรทุก เป็นต้น ภายในพื้นที่ Dry Port และพื้นที่โดยรอบ	-
รวม		30,290.0

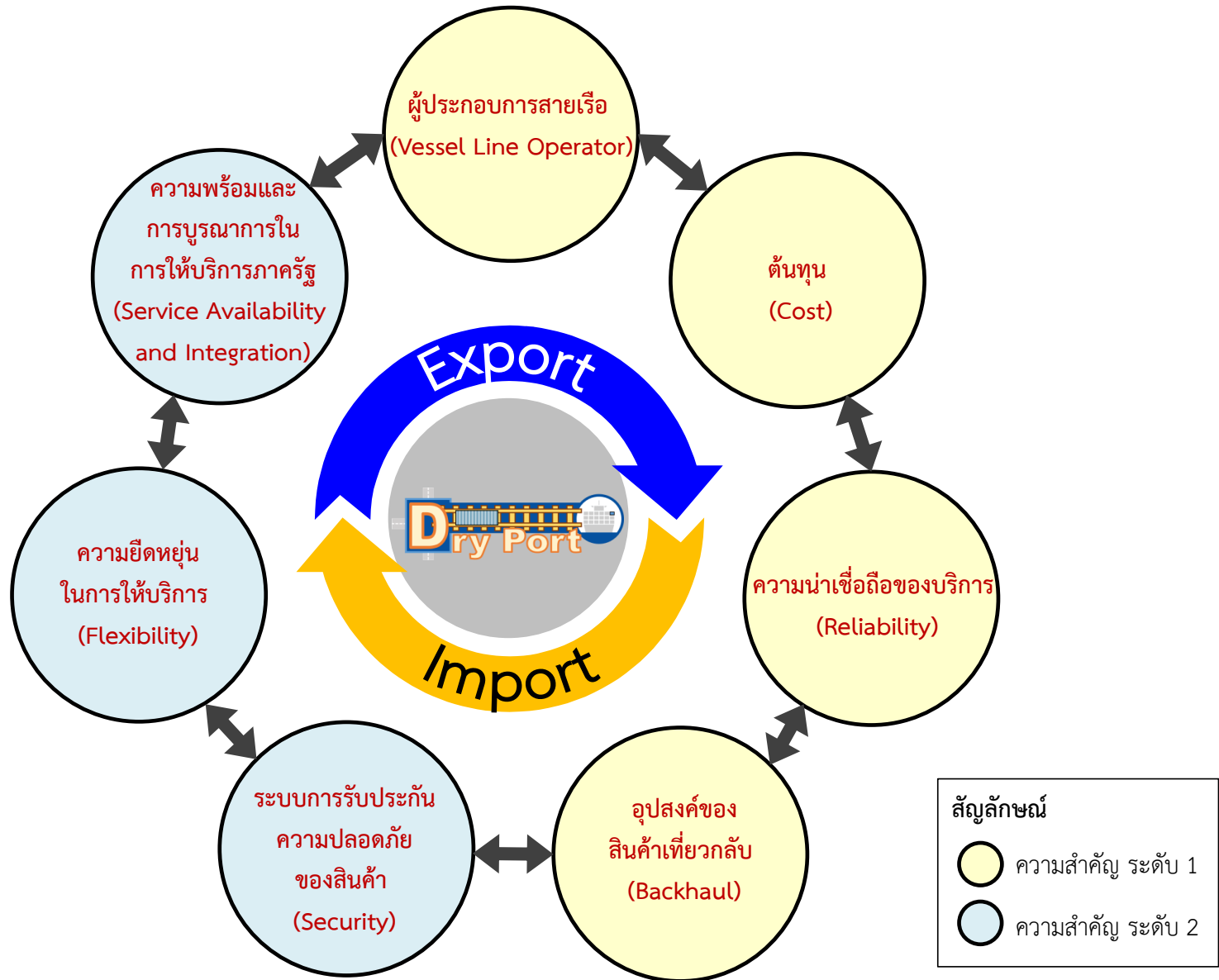
โครงข่ายการขนส่งสินค้าระหว่าง Border Logistics Park และ Dry Port



การนำตัวชี้วัดตัวอย่างไปประยุกต์ใช้แบ่งตามช่วงเวลา

ประเภทของตัวชี้วัด	รายการตัวชี้วัดตัวอย่าง
ตัวชี้วัดระยะสั้น (ไม่เกิน 3 ปีแรก)	• โครงการพัฒนา Dry Port จัดหาที่ดินแล้วเสร็จ ภายในปี พ.ศ. • โครงการพัฒนา Dry Port แล้วเสร็จ พร้อมให้บริการ ภายในปี พ.ศ. • ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สนับสนุนการเชื่อมต่อ Dry Port • จัดหาผู้ประกอบการทำสัญญาเช่าพื้นที่ ได้ไม่น้อยกว่า ราย ภายในปีที่โครงการ Dry Port แล้วเสร็จ
ตัวชี้วัดระยะกลาง (หรือตั้งแต่ปีที่ 4 ถึงปีที่ 6)	• รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ ไม่น้อยกว่า ล้านบาทต่อปี • ปริมาณคอนเทนเนอร์ ที่ให้บริการ Dry Port ต่อปี • ร้อยละของค่าใช้จ่ายรวมของผู้ประกอบการเจ้าของสินค้า ในการขนส่งผ่าน Dry Port ที่ลดลงได้ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนมายัง ICD ลาดกระบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าร้อยละ ต่อตัน-กิโลเมตร • อัตราการจ้างงานบุคลากรที่มีภูมิลำเนาอยู่ในอำเภอที่ Dry Port ตั้งอยู่ • จำนวนอุบัติเหตุรุนแรงทางถนน (มีผู้เสียชีวิต) ที่เกิดจาก Dry Port (พื้นที่โดยรอบ กิโลเมตร) • จำนวนข้อร้องเรียนของประชาชน (ที่เกี่ยวข้องกับ Dry Port) ในพื้นที่ตำบลที่ Dry Port ตั้งอยู่ • เวลาที่รถบรรทุกอยู่ใน Dry Port (Truck Turnaround Time) ไม่เกิน.....นาที่ • เวลารอรับบริการ (Waiting Time) ไม่เกินนาที่ • เวลาให้บริการ (Service Time) ไม่เกินนาที่ (เฉพาะขั้นตอนที่เกี่ยวข้องตามความตกลง) • เวลาที่สินค้าอยู่ในโรงพักสินค้า (Cargo Turnaround Time) ไม่เกิน นาที่ • เวลาในการ Loading/Unloading คอนเทนเนอร์ ขึ้น/ลงรถไฟ ไม่เกิน นาที่ต่อตู้ และ นาที่ต่อขบวน
ตัวชี้วัดระยะยาว (หรือตั้งแต่ปีที่ 6 ขึ้นไป)	• ตัวชี้วัดระยะกลางทั้งหมด • สัดส่วนของปริมาณสินค้าที่ใช้บริการ Dry Port ที่ขนส่งต่อเนื่องเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างสินค้าที่ขนส่งโดยรถไฟ กับรถบรรทุก • Rail Track Occupancy ภายใน Dry Port • ผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงการ (ROI)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จของ Dry Port



การคัดกรองพื้นที่ ระดับจังหวัด

ความต้องการขนส่งสินค้า
ผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง)

การเชื่อมต่อโครงข่ายและ
การขนส่งหลายรูปแบบ

นโยบาย แผนงาน ข้อตกลงระหว่างประเทศ
และการพัฒนาพื้นที่

การคัดเลือกพื้นที่ ระดับที่ตั้ง

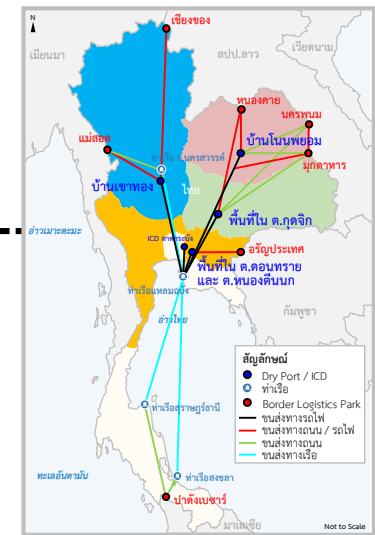
การเชื่อมต่อการขนส่งกับระบบราง

การผังเมืองและการพัฒนาพื้นที่

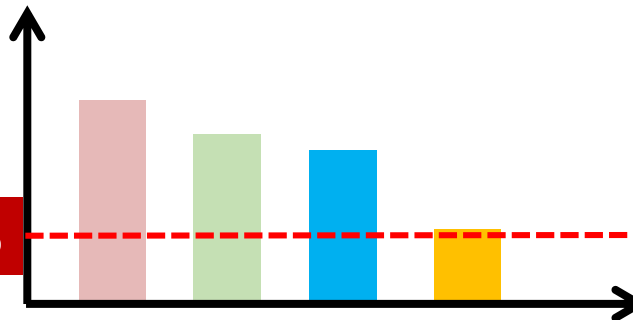
ความเหมาะสมด้านสิ่งแวดล้อม

ขนาดพื้นที่/รูปแบบ

ต้นทุนการจัดหาและพัฒนาที่ดิน

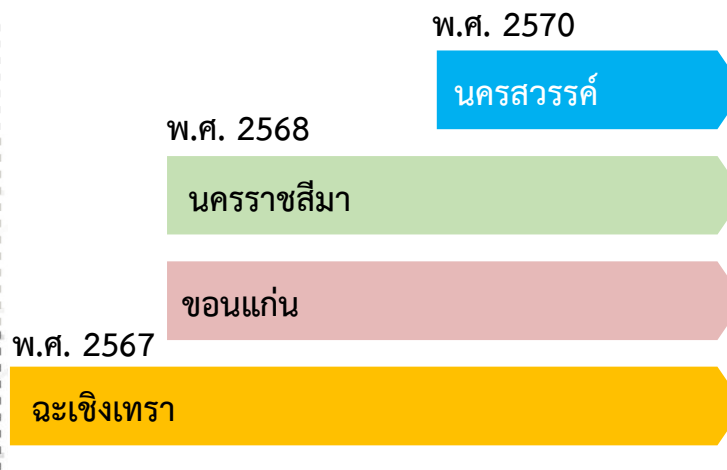


EIRR > 12%



Economic
Indicator

Dry Port
Development Plan



หน่วยงานและภาคเอกชนที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก

ลำดับ	หน่วยงานและภาคเอกชน	วันที่ทำการสัมภาษณ์
1	บริษัท ทิฟฟา ไอซีดี จำกัด	11 พฤษภาคม พ.ศ. 2561
2	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด	14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 และ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561
3	บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด	25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561
4	บริษัท เอ็น.วาย.เค. ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด	25 พฤษภาคม พ.ศ. 2561
5	สำนักงานจังหวัดนครราชสีมา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	18 มิถุนายน พ.ศ. 2561
6	ตัวแทนภาคเอกชนจังหวัดนครราชสีมา	26 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
7	บริษัท สยามซอร์ไซด์เซอร์วิส จำกัด	19 มิถุนายน พ.ศ. 2561
8	บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด	19 มิถุนายน พ.ศ. 2561
9	บริษัท ท่าเรืออยุธยาและไอซีดี จำกัด	22 มิถุนายน พ.ศ. 2561
10	สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ	22 มิถุนายน พ.ศ. 2561
11	สำนักงานศุลกากร (ลาดกระบัง)	29 มิถุนายน พ.ศ. 2561
12	กรมทางหลวงชนบท	2 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
13	สำนักงานจังหวัดฉะเชิงเทรา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	9 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
14	ด่านตรวจพืช (ลาดกระบัง)	10 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
15	สำนักงานจังหวัดราชบุรี และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
16	บริษัท อาร์ ที เอ็น โลจิสติกส์ จำกัด	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2561

หน่วยงานและภาคเอกชนที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานและภาคเอกชน	วันที่ทำการสัมภาษณ์
17	ด้านอาหารและยา (ลาดกระบัง)	11 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
18	กรมทางหลวง	12 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 6 สิงหาคม พ.ศ. 2561 และ 7 สิงหาคม พ.ศ. 2561
19	กองควบคุมการค้าสัตว์น้ำและปัจจัยการผลิต กรมประมง	13 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
20	สำนักงานจังหวัดขอนแก่น และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	16 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
21	สำนักงานจังหวัดหนองคาย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	17 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
22	สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	18 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
23	สำนักงานจังหวัดนครพนม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	19 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
24	สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย	20 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 และ 19 กันยายน พ.ศ. 2561
25	กรมการขนส่งทางบก	23 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 และ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2561
26	สำนักงานจังหวัดนครสวรรค์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	24 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
27	สำนักงานจังหวัดตาก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	25 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
28	ด่านตรวจสัตว์ป่า (ลาดกระบัง)	26 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
29	บริษัท พีทีที โพลีเมอร์ โลจิสติกส์ จำกัด	31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
30	สำนักงานจังหวัดสงขลา และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	31 กรกฎาคม พ.ศ. 2561

หน่วยงานและภาคเอกชนที่ได้ดำเนินการสัมภาษณ์เชิงลึก (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงานและภาคเอกชน	วันที่ทำการสัมภาษณ์
31	ด่านกักกันสัตว์ (ลาดกระบัง)	2 สิงหาคม พ.ศ. 2561
32	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	3 สิงหาคม พ.ศ. 2561
33	ศูนย์วิจัยโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	6 สิงหาคม พ.ศ. 2561
34	ตัวแทนภาคเอกชนจังหวัดขอนแก่น	8 สิงหาคม พ.ศ. 2561 และ 21 กันยายน พ.ศ. 2561
35	บริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมบับ เทอร์มินัล จำกัด	9 สิงหาคม พ.ศ. 2561
36	ด่านป่าไม้ (ลาดกระบัง)	10 สิงหาคม พ.ศ. 2561
37	บริษัท เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)	17 สิงหาคม พ.ศ. 2561
38	กรมเจ้าท่า	24 สิงหาคม พ.ศ. 2561
39	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	24 สิงหาคม พ.ศ. 2561
40	กรมส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น	31 สิงหาคม พ.ศ. 2561
41	บริษัท วิศวกรโก้ จำกัด	3 กันยายน พ.ศ. 2561
42	สำนักงานจังหวัดเชียงราย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	5 กันยายน พ.ศ. 2561
43	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	25 กันยายน พ.ศ. 2561
44	สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	8 ตุลาคม พ.ศ. 2561

ประชาสัมพันธ์โครงการ

- Website ประชาสัมพันธ์โครงการ ได้ดำเนินการจดทะเบียนในชื่อ DryportThailand.com
- การสัมมนา/การประชุมกลุ่มเป้าหมาย

สรุปงานที่ได้ดำเนินการในส่วนของ Website

วันที่	การดำเนินการ	หมายเหตุ
15 เมษายน พ.ศ. 2561	ส่งมอบโครงร่าง Website แก่ฝ่ายเลขา กรรมการกำกับการศึกษาฯ	
19 เมษายน พ.ศ. 2561	ส่งมอบ Website ครั้งที่ 1	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L007 ลงวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2561
14 พฤษภาคม พ.ศ. 2561	- ประชุมหารือ ฝ่ายเลขาฯ กรรมการกำกับการศึกษาฯ - นำเสนอร่างเอกสารประกอบการสัมมนาและสื่อประชาสัมพันธ์	
17 พฤษภาคม พ.ศ. 2561	- การลงทะเบียนโดเมน Dryportthailand.com ระยะเวลา 1 ปี (30 เมษายน พ.ศ. 2561 - 29 เมษายน พ.ศ. 2562) - Update Website ครั้งที่ 2 - เอกสารการนำเสนอรายงานเบื้องต้น	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L011ลง วันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2561
9 กรกฎาคม พ.ศ. 2561	- ประชุมหารือ ฝ่ายเลขาฯ กรรมการกำกับการศึกษาฯ - Update Website ครั้งที่ 3 - ภาพบรรยากาศ การสัมมนาประชาสัมพันธ์และรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องโครงการฯ - เอกสารประชาสัมพันธ์	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L020 ลงวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2561

สรุปงานที่ได้ดำเนินการในส่วนของ Website (ต่อ)

วันที่	การดำเนินการ	หมายเหตุ
18 กรกฎาคม พ.ศ. 2561	- ประชุมหารือ ฝ่ายเลขานุการกรมการกำกับการศึกษา - Update Website ครั้งที่ 4 - เอกสารการนำเสนอรายงานความก้าวหน้า	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L021 ลงวันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2561
3 กันยายน พ.ศ. 2561	- Update Website ครั้งที่ 5 - ภาพบรรยากาศ การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 - เอกสารประชาสัมพันธ์	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L030 ลงวันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2561
17 กันยายน พ.ศ. 2561	- Update Website ครั้งที่ 6 - ภาพบรรยากาศ การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2 - เอกสารประชาสัมพันธ์	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L034 ลงวันที่ 17 กันยายน พ.ศ. 2561
18 กันยายน พ.ศ. 2561	- Update Website ครั้งที่ 7 - เอกสารสรุปผลการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L035 ลงวันที่ 18 กันยายน พ.ศ. 2561
2 ตุลาคม พ.ศ. 2561	- Update Website ครั้งที่ 8 - เอกสารสรุปผลการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 2	หนังสือเลขที่ 1A380/18/L039 ลงวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2561

การสัมมนาประชาสัมพันธ์โครงการและรับฟังความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน



วันพุธที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2561

ณ ห้องประชุม Eternity โรงแรมพูลแมน คิง เพาเวอร์ กรุงเทพมหานคร

ผู้เข้าร่วมการสัมมนาจำนวน 191 คน

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญ ที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1



วันพุธที่ 29 สิงหาคม พ.ศ. 2561

ณ ห้องประชุม สุรนารี ปี โรงแรม ดิ อิมพีเรียล โฮเทล แอนด์ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ โคราช จังหวัด นครราชสีมา
ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 91 คน

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็นผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2



วันอังคารที่ 11 กันยายน พ.ศ. 2561

ณ ห้องประชุมออคิด บอลรูม โรงแรมพูลแมน ขอนแก่น ราชา ออคิด จังหวัดขอนแก่น

ผู้เข้าร่วมประชุมจำนวน 147 คน

บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ แบบ Mobile Unit



กระทรวงพาณิชย์ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กรมท่าอากาศยาน

แพคเกจบริการแพ็คเกจ ท่าเรือขาของประเทศไทย

วัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทย ส่งเสริมการเติบโตของภาคการค้าไทย
และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการนำเข้า ส่งเสริมการเติบโตของภาคการนำเข้า

โดยมีเงื่อนไขการให้บริการดังนี้

- 1. บริการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ (Importation) โดยไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร
- 2. บริการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ (Importation) โดยไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร
- 3. บริการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ (Importation) โดยไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร



ปริมาณการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

ประเภทการนำเข้า	สัดส่วน (%)
นำเข้าโดยรถบรรทุก	87.5%
นำเข้าโดยรถจักรยานยนต์	5.5%
นำเข้าโดยเรือ	7%

วัตถุประสงค์ที่ 1

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้าสินค้า (Dry Port)

ลดต้นทุนการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการค้าไทย

วัตถุประสงค์ที่ 2

เพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้าสินค้า (Dry Port)

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการค้าไทย

เพิ่มขีดความสามารถในการนำเข้าสินค้า (Dry Port)

เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการค้าไทย



กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10330
โทร: 0-2622-1000 โทรสาร: 0-2622-1000

เว็บไซต์: www.dryport.go.th
111 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10330
โทร: 0-2622-1000 โทรสาร: 0-2622-1000

[illegible]

ท่าเรือแบบ (Dry Port)

นิยาม
เป็นพื้นที่หรืออาคารที่ประกอบขึ้นเป็นท่าเรือแบบที่ต่างจากท่าเรือแบบที่ติดทะเล โดยสามารถดำเนินการขนถ่ายสินค้าได้โดยไม่ต้องพึ่งพาเรือหรือเรือบรรทุกสินค้า โดยสามารถดำเนินการขนถ่ายสินค้าได้โดยไม่ต้องพึ่งพาเรือหรือเรือบรรทุกสินค้า

ประเภทท่าเรือแบบ (Dry Port)

- Close Dry Port**: 300 Kilometers form Seagort
- Midrange Dry Port**
- Distal Dry Port**: National Border

กิจกรรมหลักของท่าเรือแบบ (Dry Port)

- Import/Export**: Import/Export of goods and services
- Storage**: Storage of goods and services
- Processing**: Processing of goods and services
- Transportation**: Transportation of goods and services

ข้อดีของท่าเรือแบบ (Dry Port)

- เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
- ลดต้นทุนการดำเนินงาน
- เพิ่มความปลอดภัยในการดำเนินงาน
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

[illegible][illegible]

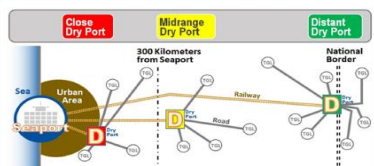
แผนพับประชาสัมพันธ์โครงการ

นิยามของท่าเรือบก (Dry Port)

บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศ ที่มีการดำเนินงานเป็น ศูนย์โลจิสติกส์ ซึ่งทำหน้าที่เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเรือ) รองรับการแข่งขันสินค้าระหว่างประเทศ ในระบบตู้สินค้า มีการเชื่อมต่อการขนส่งได้ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก



ประเภทของท่าเรือบก (Dry Port)



ที่มา: ปรับปรุงจาก Rosso, V. et al., The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland, J. Transp. Geogr. (2008)

เส้นทางเศรษฐกิจที่มีศักยภาพในอนาคต



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2215-1515 โทรสาร : 0-2215-5500

บริษัท เอเชีย ดRY พอร์ต จำกัด
37/1 อาคารรวมประสิทธิ์ ซอยเพชรบุรี 15 (ตึก ๗ ประตูรถ 3)
ถนนเพชรบุรี แขวงถนนพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : (662) 653-7541-5 โทรสาร : (662) 653-7546

Dry Port

มุ่งสู่การเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค



www.dryportthailand.com www.dryportthailand.com

Dry Port

ความเป็นมาของโครงการ

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า-ออกท่าเรือเป็นจำนวนมาก โดยใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก จึงเกิดความล่าช้าจากการจราจรที่ติดขัด ประกอบกับนโยบายการยกระดับโลจิสติกส์ของรัฐบาลไทยสู่การเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยพัฒนาการขนส่งทางรางควบคู่กับสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ จึงต้องศึกษาจัดทำแผนการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าสู่ระบบราง มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (กลุ่มประเทศ CLMV)

วัตถุประสงค์ที่ 1

เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก

ตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมถึงเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านประตูการค้าหลัก (ท่าเรือแหลมฉบัง)

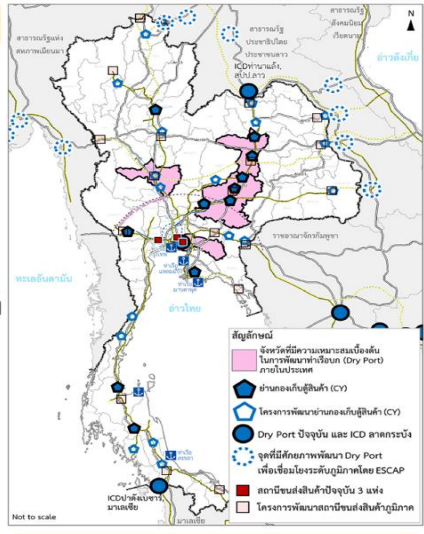
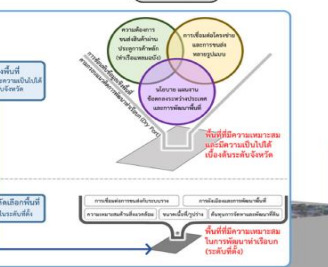
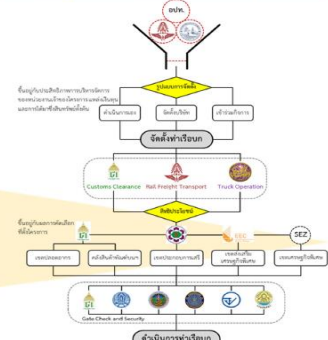
วัตถุประสงค์ที่ 2

กำหนดแนวทางการพัฒนาและพื้นที่ที่เหมาะสม ในการพัฒนาท่าเรือบก

การดำเนินงานโครงการในภาพรวม



อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบกิจกรรมหลักภายใน Dry Port



การคัดกรองพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเบื้องต้นระดับจังหวัด