



โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูง

และหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง
ค่าใช้ประโยชน์จากราง
ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง



รายงานสรุปผลกิจกรรม
การประชุมกลุ่มเป้าหมาย
(Focus Group) ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567
ณ จังหวัดราชบุรี

เสนอโดย



บริษัท ซีที แพลน โปรดักชันนอล จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



รายงานสรุปผลกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1
โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์ การทบทวนอัตราค่าขนส่ง
ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง
ระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567 ณ จังหวัดราชบุรี

1. หลักการและเหตุผล

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เพื่อเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษาโครงการ เพื่อให้การตัดสินใจในการดำเนินโครงการฯ เป็นไปด้วยความโปร่งใส ขอบธรรม และเป็นประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม นอกจากนี้ กิจกรรมดังกล่าวให้ความสำคัญต่อข้อคิดเห็น ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการดำเนินโครงการ อย่างครบถ้วน เหมาะสม และเป็นไปหลักการทางวิชาการ การดำเนินกิจกรรมมุ่งเน้นการธำรงรักษาและเพิ่มพูนภาพลักษณ์ที่ดีของกรมการขนส่งทางราง โดยมีการวางแผนอย่างเป็นระบบและมีความต่อเนื่องเพื่อถ่ายทอดข้อมูลที่ชัดเจน สื่อสารสร้างความเข้าใจที่ตรงกัน ก่อให้เกิดความรู้ที่ถูกต้อง สร้างสัมพันธภาพที่ดีต่อหน่วยงาน/องค์กร สาธารณชน และสื่อมวลชน โดยใช้วิธีการที่เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อม เพื่อให้เกิดการยอมรับและสนับสนุนการพัฒนาโครงการในอนาคต

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดราชบุรี จัดขึ้นเพื่อเสนอรายละเอียดของโครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์สำหรับการทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และเพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินโครงการดังกล่าว พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ อาทิ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ผลิตสินค้า ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม สมาคมอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี หอการค้าราชบุรี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง พื้นที่จังหวัดราชบุรีมีศักยภาพสูงในการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยเฉพาะการจัดตั้ง Container Yard เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าให้สอดคล้องกับแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ การประชุมครั้งนี้จึงเป็นเวทีสำคัญในการระดมความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมและเป็นประโยชน์ในการกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรางอย่างเหมาะสมและยั่งยืน ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางรางมุ่งหวังว่ากิจกรรมดังกล่าวจะเป็นกลไกสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่และเสริมสร้างความเชื่อมโยงในระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด



2. วัตถุประสงค์

1. เพื่อเสนอรายละเอียดของโครงการศึกษา นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขึ้นสูง หลักเกณฑ์การทบทวน และแนวทางการจัดการค่าบริการในระบบขนส่งทางรางอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส และเพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร ความรู้ รายละเอียดของโครงการ และผลการดำเนินการ ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการได้รับทราบอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งโครงการ
2. เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะของผู้เกี่ยวข้อง และสร้างความเข้าใจในโครงการ ตลอดจนเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ผลิตสินค้า ผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม หอการค้า องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่น ๆ ได้แสดงความคิดเห็นและนำเสนอข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์
3. เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นในการผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง Container Yard ในพื้นที่จังหวัดราชบุรี เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ และส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางในภูมิภาค
4. เพื่อสนับสนุนความร่วมมือจากทุกภาคส่วน สร้างความเข้าใจและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3. กลุ่มเป้าหมาย

3.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในประเทศ

3.2 สมาอุตสาหกรรมจังหวัด

ตัวแทนจากสมาคมอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง เพื่อแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับความต้องการและข้อเสนอแนะด้านอุตสาหกรรม

3.3 หอการค้าจังหวัด

ตัวแทนจากหอการค้าจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งมีบทบาทในการส่งเสริมการค้าและเศรษฐกิจระดับท้องถิ่น

3.4 องค์กรภาคธุรกิจและผู้ประกอบการด้านการขนส่ง

กลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ผลิตและรวบรวมสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งทางรางและทางถนนในปัจจุบันในจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และพื้นที่ใกล้เคียง

3.5 ผู้ผลิตสินค้าและผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม

โรงงานผลิตสินค้าในจังหวัดราชบุรีและพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งและการใช้ประโยชน์จากระบบราง



3.6 องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น

ตัวแทนจากเทศบาลและองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องในจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง

3.7 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานในระดับจังหวัด เช่น สำนักงานพาณิชย์และสำนักงานขนส่งจังหวัดราชบุรี จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดใกล้เคียง เป็นต้น

3.8 ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ และผู้เชี่ยวชาญ

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับระบบรางและโลจิสติกส์ รวมถึงผู้สนใจในโครงการ เพื่อให้ข้อมูลเชิงวิชาการและข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์

4. กำหนดการจัดกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่เกี่ยวข้อง อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการศึกษาของโครงการ และการพัฒนาโครงการต่อไป ในการนี้ที่ปรึกษาได้จัดให้มีกิจกรรมประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 ณ จังหวัดราชบุรี ในระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567 โดยมีกิจกรรมลงพื้นที่ที่สถานีรถไฟปากท่อ สถานีรถไฟสระโกสินารายณ์ สถานีรถไฟเจ็ดเสมียน สถานีรถไฟวังเย็น และสถานีรถไฟท่าม่วง ตลอดจนการจัดกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เพื่อรับฟังความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมาย ณ ห้องประชุมเวลาดี 4 โรงแรม ณ เวลา จังหวัดราชบุรี โดยมีกำหนดการดังนี้

วันอังคารที่ 12 พฤศจิกายน 2567

09:00 - 09:30 น. ผู้ร่วมงานลงทะเบียน ที่ สถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรี

09:30 - 10:30 น. รับฟังแนวคิดและความต้องการของภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม เพื่อผลักดันพื้นที่ สถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรีให้เป็น CY ในการขนส่งสินค้า สำหรับเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ได้แก่ ราชบุรี เพชรบุรี สมุทรสงคราม

11:00 - 12:00 น. ลงพื้นที่สถานีรถไฟเจ็ดเสมียน รับฟังแนวคิดและความต้องการของภาคเอกชน ภาคอุตสาหกรรม เพื่อผลักดันพื้นที่ในการเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรมราชบุรีที่อยู่ใกล้เคียง

12:00 - 13:00 น. รับประทานอาหารกลางวัน ที่ห้องอาหาร โรงแรม ณ เวลา จังหวัดราชบุรี

12:30 - 13:00 น. ผู้ร่วมงานลงทะเบียน ณ ห้องประชุมเวลาดี 4 ชั้น 1 โรงแรม ณ เวลา จังหวัดราชบุรี

13:00 - 13:10 น. พิธีกรกล่าวต้อนรับและแจ้งกำหนดการ

13:10 - 13:25 น. กล่าวเปิดประชุม โดย นายอภิญ จิตราณุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง



- 13:25 - 13:45 น. นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน การศึกษา
รวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง การวิเคราะห์โครงสร้าง
ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง โดย รศ.ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการ
โครงการฯ
- 13:45 - 14:00 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 14:00 - 15:30 น. รับฟังความคิดเห็น รับทราบข้อมูล ข้อเสนอแนะ และความต้องการของภาคเอกชน
โดย รศ.ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการฯ และรศ.ดร.เทอดศักดิ์
รองวิริยะพานิช ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
- 15:30 - 16:00 น. กล่าวสรุปและปิดกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1
และ
- 14:30 - 15:30 น. อธิบัติกรรมการขนส่งทางราง ลงพื้นที่สถานีรถไฟสระโกลสินารายณ์

วันพุธที่ 13 พฤศจิกายน 2567

- 09:00 - 10:00 น. ลงพื้นที่สถานีรถไฟวังเย็น จังหวัดกาญจนบุรี พบผู้แทนหอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี
ผู้แทนพาณิชย์จังหวัดกาญจนบุรี และผู้แทนบริษัท เชียงไฮ้ไทยรับเบอร์โปรดักส์
จำกัด เพื่อดูพื้นที่สถานีและโอกาสที่จะพัฒนา ICD ในการรองรับตู้สินค้าทางรถไฟ
- 10:40 - 11:40 น. ลงพื้นที่สถานีรถไฟท่าม่วง จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อรับฟังแนวคิดและความต้องการ
ของภาคอุตสาหกรรม และดูพื้นที่ CY ท่าม่วงที่มีการขนส่งสินค้าทางรางในปัจจุบัน
และโอกาสในการพัฒนาในอนาคต



รูปที่ 4-1 ภาพกิจกรรมการจัดกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1



5. ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มเป้าหมายในการมีส่วนร่วม และเชิญเข้าร่วมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เพื่อสร้างการรับรู้ข่าวสาร ความเข้าใจ พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ประกอบด้วย หน่วยงาน ภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กร สมาคม และสื่อมวลชนที่เกี่ยวข้อง โดยเชิญเข้าร่วมฯ ไม่น้อยกว่า 50 คน โดยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5-1 และมีรายชื่อผู้ร่วมงานแสดงใน ภาคผนวก ก

ตารางที่ 5-1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567 ณ จังหวัดราชบุรี

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
หน่วยงานที่รับผิดชอบกิจกรรม	
1	กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
2	บริษัท ชิตี แพลน โปรเฟสชั่นนอล จำกัด
3	บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด
หน่วยงานราชการ	
4	การรถไฟแห่งประเทศไทย
	4.1 ผู้อำนวยการฝ่ายบริการสินค้า
	4.2 ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการเดินรถ
	4.3 ผู้อำนวยการสำนักงานยุทธศาสตร์ ธุรกิจการเดินรถ
	4.4 ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย แผน วิจัย และพัฒนา
	4.5 หัวหน้าสถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรี
	4.6 หัวหน้าสถานีรถไฟสระโกสินารายณ์ จังหวัดราชบุรี
	4.7 หัวหน้าสถานีรถไฟเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี
5	แขวงทางหลวงราชบุรี
6	ผู้อำนวยการทางหลวงชนบทจังหวัดราชบุรี
7	สำนักงานขนส่งเพชรบุรี
8	สำนักงานขนส่งจังหวัดราชบุรี
9	สำนักงานจังหวัดเพชรบุรี
10	สำนักงานจังหวัดราชบุรี
11	สำนักงานจังหวัดสมุทรสงคราม
12	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดกาญจนบุรี
13	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดเพชรบุรี
14	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี



ตารางที่ 5-1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567 ณ จังหวัดราชบุรี

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
15	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี
16	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	
17	นายกเทศมนตรีเมืองโพธาราม จังหวัดราชบุรี
18	นายกเทศมนตรีเมืองท่าผา อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
19	นายกเทศมนตรีเมืองบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
20	นายกเทศมนตรีตำบลเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี
21	นายกเทศมนตรีตำบลปากท่อ จังหวัดราชบุรี
22	นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดราชบุรี
23	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
24	นายกองค์การบริหารส่วนตำบลปากท่อ จังหวัดราชบุรี
25	นายอำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี
26	นายอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี
27	นายอำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
28	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจังหวัดราชบุรี
หน่วยงานเอกชน ผู้ประกอบการ องค์กรอิสระ และผู้สนใจในโครงการฯ	
29	บริษัท เอแอนด์แจ ผลไม้ไทย จำกัด
30	บริษัท เอสซีจี แพคเกจจิ้ง จำกัด (โรงงานบ้านโป่ง)
31	บริษัท สยามคราฟท์อุตสาหกรรม จังหวัดกาญจนบุรี (SCGP)
32	ผู้อำนวยการสำนักงานนิคมอุตสาหกรรมราชบุรี
33	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเพชรบุรี
34	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี
35	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรสงคราม
36	หอการค้าจังหวัดเพชรบุรี
37	หอการค้าจังหวัดกาญจนบุรี
38	หอการค้าจังหวัดราชบุรี
39	หอการค้าจังหวัดสมุทรสงคราม
40	นักวิชาการอิสระ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ตารางที่ 5-1 ผู้เข้าร่วมกิจกรรมการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 12-13 พฤศจิกายน 2567 ณ จังหวัดราชบุรี

ลำดับ	รายชื่อหน่วยงาน
สื่อมวลชน	
41	ผู้สื่อข่าว ทวีช่อง 2
42	สมาคมนักข่าวประชาสัมพันธ์ จังหวัดราชบุรี

ตารางที่ 5-2 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

ลำดับ	หน่วยงาน	จำนวน
1	กรมการขนส่งทางราง	15
2	หน่วยงานราชการระดับจังหวัด	17
3	หน่วยงานราชการระดับอำเภอ	5
4	หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ / ภาคเอกชน	29
5	สถาบันการศึกษา	1
6	องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	4
7	สื่อมวลชน	5
8	บริษัทที่ปรึกษา	11
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม		87

6. ผลการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

การประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 เมื่อวันอังคารที่ 12 พฤศจิกายน 2567 เวลา 13.00 – 16.00 น. ณ ห้องประชุมเวลาดี 4 ชั้น 1 โรงแรม ณ เวลา จังหวัดราชบุรี นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน การศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง โดย รศ.ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการฯ ในการประชุมได้รับเกียรติจาก นายอธิภู จิตรานูเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง ประธานกล่าวเปิดการประชุม และนางสาวจิรวรรณ หงสกุล ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง กรมการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน และรศ.ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการฯ นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน การศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง (เอกสารประกอบกิจกรรมแสดงในภาคผนวก ข สำหรับบอร์ดนิทรรศกาลและแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ แสดงในภาคผนวก ค และ ภาคผนวก ง



จากนั้นผู้เข้าร่วมงานได้แสดงข้อคิดเห็น รับทราบข้อมูล ข้อเสนอแนะ และความต้องการของภาคเอกชน โดย รศ.ดร.อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการฯ และรศ.ดร.เทอดศักดิ์ รองวิริยะพานิช ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ดังนี้

1) นายบรมัตต์พงษ์ พลเยี่ยม สำนักงานพาณิชย์ จังหวัดกาญจนบุรี

เสนอว่า การส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศในปัจจุบัน มีด้านเจดีย์สามองค์เป็นด่านหลัก โดยมีสินค้าที่มีความจำเป็นต่อการบริโภคและการดำรงชีวิต เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าพื้นฐานที่ประเทศเมียนมามีความต้องการ ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 มูลค่าการส่งออกอยู่ที่ 788.51 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 79.32 ล้านบาทจากเดือนสิงหาคมที่ผ่านมาหรือคิดเป็นร้อยละ 11.18

สำหรับการนำเข้าสินค้า ส่วนใหญ่เป็นเกษตรธรรมชาติที่มาจากประเทศเมียนมา ขณะที่การส่งออกสินค้าจากไทยไปยังเมียนมามีสินค้าหลัก ได้แก่ น้ำมันปาล์ม เครื่องดื่มชูกำลัง น้ำมันถั่วเหลือง ผ้าอ้อมสำเร็จรูป และเครื่องจักร (รถคูโบต้า) ในอนาคตประเทศไทยมีศักยภาพในการส่งออกสินค้าได้มากขึ้น หากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงถึงจังหวัดกาญจนบุรีจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจและการนำเข้า-ส่งออกที่ด้านเจดีย์สามองค์อย่างมีนัยสำคัญ

2) นายพนัส พรตระกูลพัฒน์ หัวหน้ากองบริการตลาดและพัฒนา การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในการเสนอคำติชมดังกล่าว ต้องการทราบว่าใช้ต้นทุนของปีใดเป็นฐาน เนื่องจากมีข้อกังวลว่าในแต่ละรอบการซ่อมบำรุงของปีนั้น ๆ ต้นทุนอาจแตกต่างกัน เช่น การซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ หรือเหตุการณ์อุทกภัยซึ่งอาจส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในปีนั้น ๆ ดังนั้น จึงขอแนะนำให้คำนวณค่าเฉลี่ยต้นทุนในแต่ละปีย้อนหลัง เพื่อให้สามารถครอบคลุมต้นทุนทั้งหมดในรอบปีได้อย่างครบถ้วน

ค่าระวางมีความแตกต่างกันตามกลุ่มสินค้าต่าง ๆ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้พยายามสนับสนุนการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก โดยมีแผนงานต่าง ๆ ในอนาคต เช่น การก่อสร้างย่านกองเก็บ (CY) จำนวน 38 แห่ง ตามโครงการรถไฟทางคู่ ซึ่งจะมีการปรับปรุงและขยายพื้นที่เพื่อรองรับการขนส่งในทุกช่วงเวลา ดังนั้น ปัจจัยเหล่านี้ควรนำมาพิจารณาในการกำหนดกฎเกณฑ์และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถควรมีการกำหนดขั้นตอนและมาตรการที่ชัดเจนสำหรับการใช้งานรถจักรหรือรถพ่วงที่เอกชนจะนำมาใช้งาน เพื่อให้มั่นใจว่าจะไม่กีดขวางการดำเนินการหรือส่งผลกระทบต่อการใช้รถในระบอบ ทั้งนี้ การนำรถมือสองมาใช้ในระบบขนส่งควรมีการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดที่ชัดเจนในการเดินรถ เพื่อให้สามารถรักษาความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการให้บริการ



รายได้จากการขนส่งทางราง มาจากกลุ่มสินค้าหลัก ได้แก่ น้ำมันดิบ ก๊าซ LPG และปูนซีเมนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีอัตราค่าระวางสูงสุดที่ รฟท. ประกาศใช้ที่ใบแทรก 910 อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนการจัดการขนส่งมาเป็นระบบตู้คอนเทนเนอร์ โดยได้ใช้อัตราค่าขนส่งของกลุ่มตู้คอนเทนเนอร์ตามที่โครงการได้เสนอไว้ ในกรณีที่มีความแตกต่างของ

ต้นทุนทางด้านราคาค่าระวาง ควรพิจารณาให้มีความสำคัญในจุดนี้เพื่อให้การขนส่งสามารถสอดคล้องกับต้นทุนที่เกิดขึ้นและการพัฒนาในระยะยาวของระบบขนส่ง

ควรมีการศึกษาและกำหนดกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานสำหรับค่ายกขน เพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างมีระเบียบและสามารถควบคุมต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) นายภคิน คัมภีรานนท์ นักวิชาการอิสระ

CY (Container Yard) มีบทบาทสำคัญในการขนส่งระหว่างต้นทางและปลายทางที่แหลมฉบัง, ICD ลาดกระบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งแนวโน้มเป็นไปทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ควรพิจารณาสำหรับสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศจากแหล่งการค้าใหญ่ ๆ ที่ขนส่งทางถนน จะมีการพิจารณาในการขนส่งผ่าน CY หรือไม่

การกำหนดค่าขนส่งที่ใช้ต้นทุนขึ้นสูงหรือขึ้นต่ำยังคงเป็นเรื่องที่ดำเนินการได้ยาก เนื่องจากความยืดหยุ่นและความคล่องตัวของการขนส่งทางถนนแบบ Door-to-Door ยังคงเป็นทางเลือกที่มีความได้เปรียบในการแข่งขัน

ภาระในการก่อสร้างโครงการรถไฟสายต่าง ๆ ควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบ เนื่องจาก รฟท. จะต้องรับผิดชอบในส่วนของการใช้จ่ายจากการลงทุนที่มีมูลค่าสูง การวางแผนและการประเมินผลกระทบทางการเงินจึงมีความสำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าโครงการจะสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

เสนอให้พิจารณาการจัดตั้ง CY (Container Yard) หรือ Inland Distribution Center ในรัศมีโดยรอบกรุงเทพมหานคร เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน การพิจารณาในเรื่องนี้ควรได้รับความสำคัญจากกรมรางฯ โดยด่วน เพื่อสนับสนุนการขนส่งและการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพและรองรับการเติบโตของการขนส่งในอนาคต



4) ผู้แทนจากฝ่ายประสานงานธุรกิจ บริษัท เอสซีจี แพคเกจจิ้ง จำกัด (มหาชน) (โรงงานบ้านโป่ง)

บริษัทที่มีผู้ประกอบการในการขนส่งทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟ โดยในส่วนของทางรถไฟหลัก ๆ จะเน้นที่สินค้านำเข้าและส่งออก ซึ่งจุดต้นทางและปลายทางหลัก ๆ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง, ท่าเรือกรุงเทพ และ ICD ลาดกระบัง

สถานีรถไฟที่ท่าม่วงมีผู้ประกอบการ SCG ดูแลอยู่ ซึ่งสถานีดังกล่าวสามารถรองรับการขยายพื้นที่หรือการเข้ามาของผู้ประกอบการรายอื่นที่ต้องการใช้ Hub ในพื้นที่นี้ได้

SCG มี CY ที่ตั้งอยู่ไม่ไกลจากบริเวณขนถ่ายสินค้า ซึ่งทำให้มีความคล่องตัวในการดำเนินการขนส่งและการจัดการสินค้าภายในพื้นที่ดังกล่าว

แม้ว่าค่าขนส่งทางรถไฟมีราคาต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ควรพิจารณาเรื่องเวลาที่ใช้ในการขนส่ง เนื่องจากทางรถไฟมีความคล่องตัวมากกว่าในกรณีที่เวลาในการขนส่งและขนส่งมีความสั้น หากเวลาการขนส่งและขนส่งมีข้อจำกัด การใช้รถยนต์ในการขนส่งอาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่า

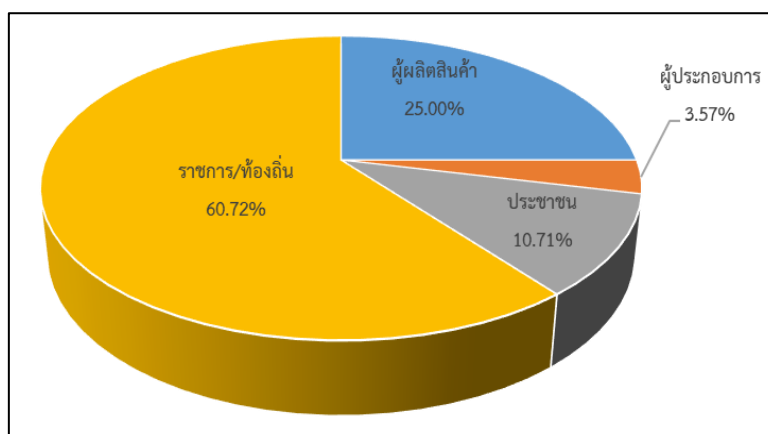


รูปที่ 6-1 บรรยากาศการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1



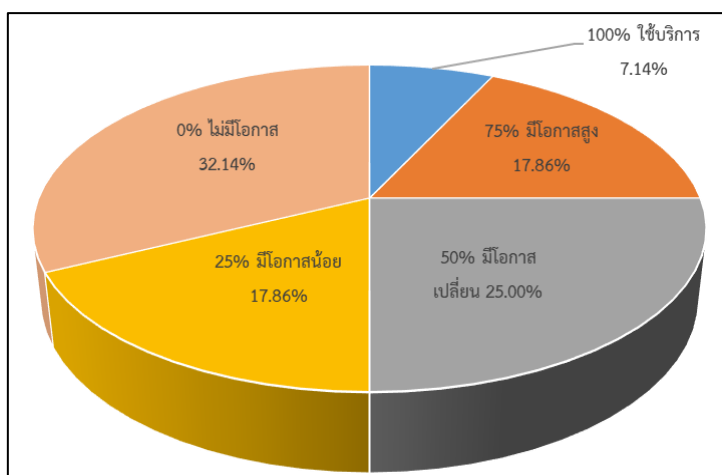
นอกจากนี้ ภายหลังจากการบรรยาย การตอบข้อซักถาม และการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ คณะผู้จัดการประชุมได้ขอให้ผู้เข้าร่วมได้ตอบแบบประเมินเพื่อแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ โดยมีรายละเอียดคำถาม รายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวก จ สรุปดังนี้

1) **แบบสอบถามเกี่ยวกับโครงการ** ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 17 คน (ร้อยละ 60.72) เป็นหน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รองลงมา เป็นผู้ผลิตสินค้า/หน่วยงานภาคเอกชน จำนวน 7 คน (ร้อยละ 25.00) และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) ประชาชนผู้ให้ความสนใจในโครงการ ที่เหลือจำนวน 1 คน (ร้อยละ 3.57) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-2 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-2 สัดส่วนจำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับโครงการ

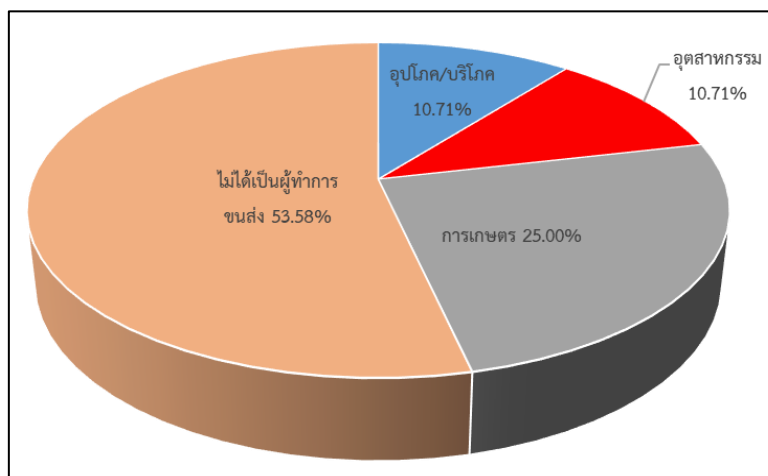
2) **โอกาสในการใช้การขนส่งสินค้าทางราง** ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 32.14) มีโอกาส 0% (ไม่มีโอกาสที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) รองลงมา จำนวน 7 คน (ร้อยละ 25.00) มีโอกาส 50% (หากมีโอกาสจะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) และจำนวน 5 คน (ร้อยละ 17.86) มีโอกาส 75% (มีโอกาสูงที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) และโอกาส 25% (มีโอกาสน้อยที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) ที่เหลือจำนวน 2 คน (ร้อยละ 7.14) มีโอกาส 100% (มีโอกาสูงที่จะมาใช้บริการอย่างแน่นอน) รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-3 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-3 ความคิดเห็นโอกาสในการใช้การขนส่งสินค้าทางราง

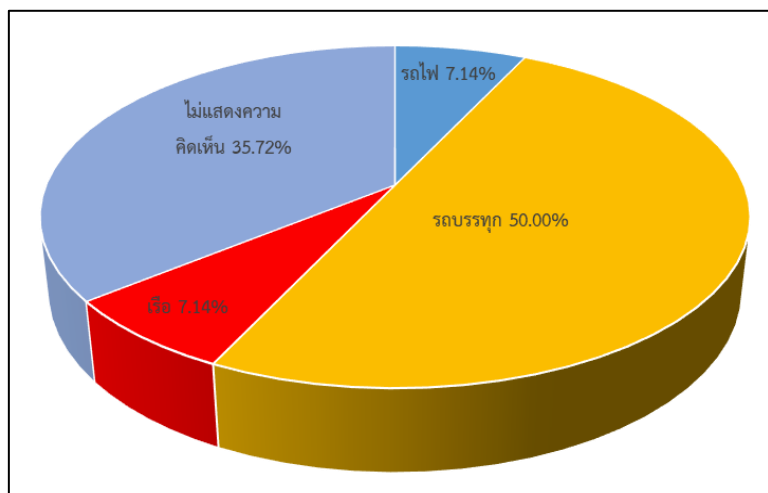


3) **ประเภทหลักของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน** ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 53.58) ไม่ได้เป็นผู้ทำการขนส่ง/ไม่ได้เป็นผู้ผลิต รองลงมา จำนวน 7 คน (ร้อยละ 25.00) สินค้าทางการเกษตร/สินค้าแปรรูปทางการเกษตร และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) สินค้าอุปโภค/บริโภค และสินค้าอุตสาหกรรมในอัตราที่เท่ากัน รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-4 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-4 ประเภทหลักของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน

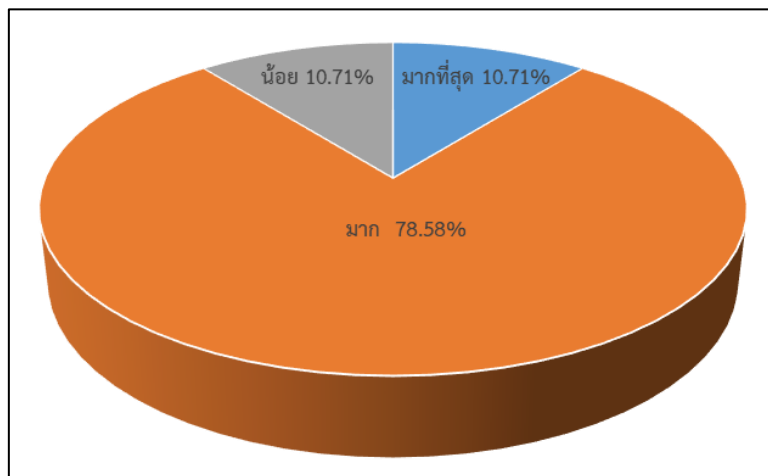
4) **รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน** ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 14 คน (ร้อยละ 50.00) ใช้รถบรรทุกในการขนส่ง รองลงมา จำนวน 10 คน (ร้อยละ 35.72) ไม่แสดงความคิดเห็น และจำนวน 2 คน (ร้อยละ 7.14) ขนส่งสินค้าโดยรถไฟและเรือ อยู่ในอัตราที่เท่ากัน รายละเอียดดังแสดงใน รูปที่ 6-5 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-5 รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน

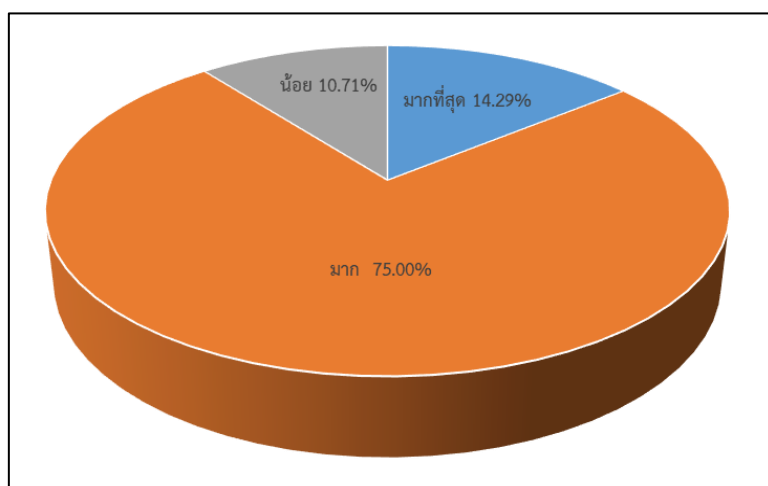
5) การประเมินความเข้าใจของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

5.1) นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 22 คน (ร้อยละ 78.58) มีความเข้าใจในระดับมาก และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุดและน้อย ในอัตราส่วนที่เท่ากัน รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-6 และตารางที่ 6-1



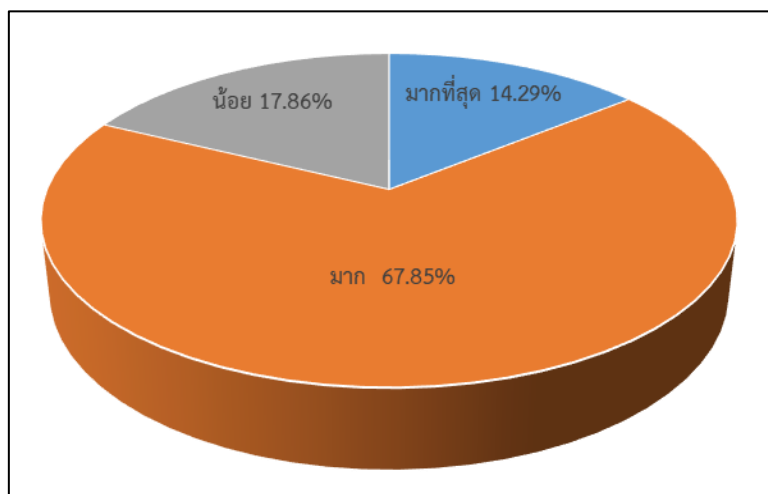
รูปที่ 6-6 การประเมินความเข้าใจของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 : นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน

5.2) การศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 21 คน (ร้อยละ 75.00) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมาจำนวน 4 คน (ร้อยละ 14.29) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-7 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-7 การประเมินความเข้าใจของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 : การศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง

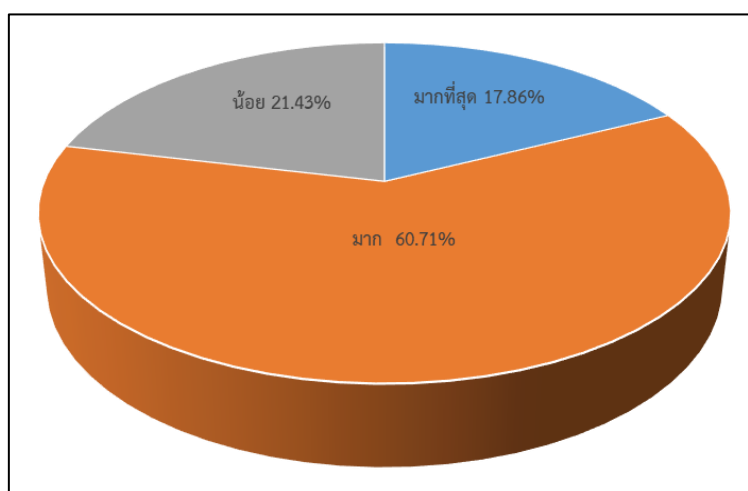
5.3) การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่จำนวน 19 คน (ร้อยละ 67.85) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมาจำนวน 5 คน (ร้อยละ 17.86) มีความเข้าใจในระดับน้อย และจำนวน 4 คน (ร้อยละ 14.29) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-8 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-8 การประเมินความเข้าใจของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 :
การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง

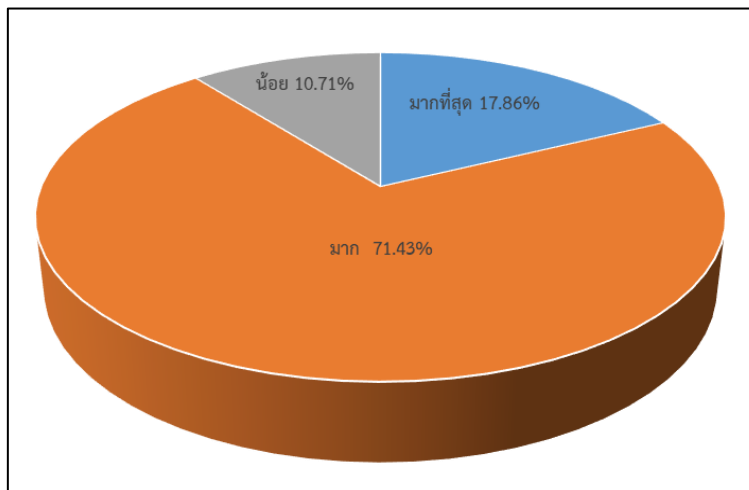
6) การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

6.1) ความเหมาะสมของเนื้อหาในที่ประชุม พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 17 คน (ร้อยละ 60.71) มีความเข้าใจในระดับมาก และจำนวน 6 คน (ร้อยละ 21.43) มีความเข้าใจในระดับน้อย ที่เหลือจำนวน 5 คน (ร้อยละ 17.86) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-9 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-9 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 :
ความเหมาะสมของเนื้อหาในที่ประชุม

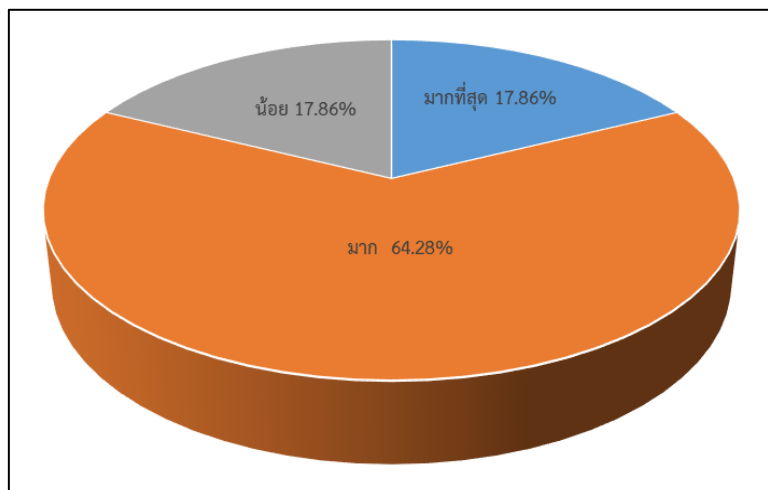
6.2) ระยะเวลาการประชุม พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 20 คน (ร้อยละ 71.43) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมาจำนวน 5 คน (ร้อยละ 17.86) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-10 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-10 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 :

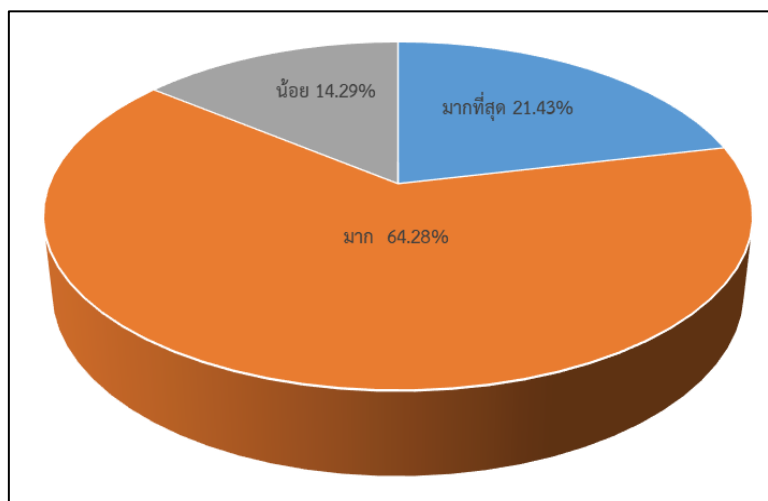
ระยะเวลาการประชุม

6.3) เอกสารประกอบการฝึกอบรม / โสตทัศนูปกรณ์ พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 18 คน (ร้อยละ 64.28) มีความเข้าใจในระดับมาก และจำนวน 5 คน (ร้อยละ 17.86) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุดและน้อย ในอัตราส่วนที่เท่ากัน รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-11 และตารางที่ 6-1



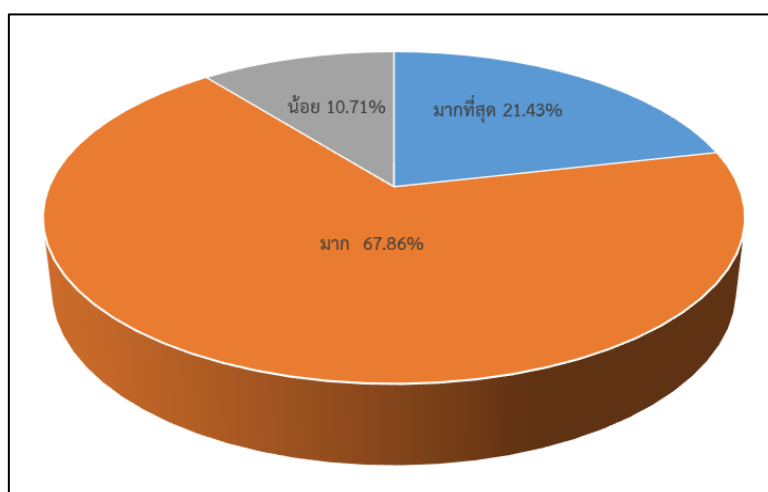
รูปที่ 6-11 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 : เอกสารประกอบการฝึกอบรม/โสตทัศนูปกรณ์

6.4) ประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้ พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 18 คน (ร้อยละ 64.28) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมาจำนวน 6 คน (ร้อยละ 21.43) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 4 คน (ร้อยละ 14.29) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-12 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-12 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 :
ประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้

6.5) ความพึงพอใจในการประชุมครั้งนี้ พบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ จำนวน 19 คน (ร้อยละ 67.86) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมาจำนวน 6 คน (ร้อยละ 21.43) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 3 คน (ร้อยละ 10.71) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6-13 และตารางที่ 6-1



รูปที่ 6-13 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 : ความ
พึงพอใจในการประชุมครั้งนี้



ตารางที่ 6-1 ความคิดเห็นต่อประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1

รายละเอียด/ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
1. แบบสอบถามเกี่ยวกับโครงการ		
- ผู้ผลิตสินค้า/หน่วยงานภาคเอกชน	7	25.00
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	1	3.57
- ประชาชนผู้ให้ความสนใจในโครงการ	3	10.71
- หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	17	60.72
รวม	28	100.00
2. โอกาสที่จะมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง		
- 100% (มีโอกาสมากที่สุดที่จะมาใช้บริการอย่างแน่นอน)	2	7.14
- 75% (มีโอกาสมากที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	5	17.86
- 50% (หากมีโอกาสมากจะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	7	25.00
- 25% (มีโอกาสน้อยที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	5	17.86
- 0% (ไม่มีโอกาสมากที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	9	32.14
รวม	28	100.00
3. ประเภทของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน		
- สินค้าอุปโภคบริโภค	3	10.71
- สินค้าอุตสาหกรรม	3	10.71
- สินค้าทางการเกษตร/สินค้าแปรรูปทางการเกษตร	7	25.00
- สินค้าอื่น ๆ	0	0.00
- ไม่ได้เป็นผู้ทำการขนส่ง/ไม่ได้เป็นผู้ผลิต	15	53.58
รวม	28	100.00
4. รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- รถไฟ	2	7.14
- รถบรรทุก	14	50.00
- เรือ	2	7.14
- ไม่แสดงความคิดเห็น	10	35.72
รวม	28	100.00



ตารางที่ 6-1 ความคิดเห็นต่อประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 (ต่อ)

รายละเอียด/ ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
5. ความเข้าใจในการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)		
5.1 นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน		
- มากที่สุด	3	10.71
- มาก	22	78.58
- น้อย	3	10.71
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
5.2 การศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง		
- มากที่สุด	4	14.29
- มาก	21	75.00
- น้อย	3	10.71
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
5.3 การวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง		
- มากที่สุด	4	14.29
- มาก	19	67.85
- น้อย	5	17.86
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
6. การประเมินความเหมาะสมของการประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group)		
6.1 ความเหมาะสมของเนื้อหาในประชุม		
- มากที่สุด	5	17.86
- มาก	17	60.71
- น้อย	6	21.43
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00



ตารางที่ 6-1 ความคิดเห็นต่อประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 (ต่อ)

รายละเอียด/ ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
6.2 ระยะเวลาการประชุม		
- มากที่สุด	5	17.86
- มาก	20	71.43
- น้อย	3	10.71
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
6.3 เอกสารประกอบการฝึกอบรม/สัมนา/สัมมนา		
- มากที่สุด	5	17.86
- มาก	18	64.28
- น้อย	5	17.86
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
6.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้		
- มากที่สุด	6	21.43
- มาก	18	64.28
- น้อย	4	14.29
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00
6.5 ความพึงพอใจในการประชุมครั้งนี้		
- มากที่สุด	6	21.43
- มาก	19	67.86
- น้อย	3	10.71
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	28	100.00



7. การลงพื้นที่ในกิจกรรมประชุมกลุ่มเป้าหมาย (Focus Group) ครั้งที่ 1 โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์ การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ในวันที่ 12 – 13 พฤศจิกายน 2567

7.1) สถานีรถไฟสระโกลีนารายณ์ จังหวัดราชบุรี

ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2567 นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง พร้อมด้วยเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง ได้ลงพื้นที่ สถานีรถไฟสระโกลีนารายณ์ จังหวัดราชบุรี ซึ่งเป็นสถานีรถไฟที่ตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟสายน้ำตก (หนองปลาตูก-น้ำตก) ปัจจุบันพื้นที่บริเวณสถานีสระโกลีนารายณ์ มีสภาพเป็นลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ของ รพท. ที่ให้เอกชนเข้ามาพัฒนาพื้นที่ ซึ่งในอดีตเคยมีการขนส่งสินค้ากระดาดขมิ้นของบริษัท สยามคราฟท์อุตสาหกรรม จำกัด (SCG โรงงานบ้านโป่ง) แต่ในปัจจุบันพบว่ายังไม่มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ CY ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทางสภาอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีจึงเสนอให้มีการผลักดันพื้นที่ดังกล่าวเป็น CY สำหรับใช้รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่อำเภอบ้านโป่งและอำเภอใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผลิตภัณฑ์จากโรงงานกระดาดที่มีอยู่จำนวนมากในบริเวณรอบสถานีรถไฟสระโกลีนารายณ์และในพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง ซึ่งในปัจจุบันความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความต้องการเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในพื้นที่อำเภอบ้านโป่ง นอกเหนือจากเยื่อกระดาษ และเศษกระดาษของบริษัท สยามคราฟท์แล้วนั้น ในพื้นที่อำเภอบ้านโป่งและโดยรอบยังมีผลิตภัณฑ์ที่ต้องการขนส่งทางรถไฟคือ ผลิตภัณฑ์อาหารแปรรูป ที่มีความต้องการใช้การขนส่งทางรถไฟอยู่มาก แต่ในปัจจุบันไม่สามารถทำได้เนื่องจากขบวนรถไฟที่ขนส่งสินค้าในแนวเส้นทางนี้มีไม่เพียงพอต่อความต้องการของเอกชน โดยมีเพียง 2 ขบวน/วัน ในทิศทางไป-กลับ จาก ICD-สระโกลีนารายณ์ อีกทั้งความต้องการใช้พื้นที่ในการยกขนตู้คอนเทนเนอร์มีอยู่อย่างจำกัด โดยที่สถานีสระโกลีนารายณ์สามารถรองรับรถไฟได้เพียง 15 แคร่ต่อขบวน จึงมีความประสงค์ที่จะพัฒนา ปรับปรุง และขยายพื้นที่ CY สระโกลีนารายณ์ ให้สามารถรองรับขบวนรถไฟได้มากกว่า 15 แคร่ เพื่อรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยผู้แทนทางบริษัท สยามคราฟท์อุตสาหกรรม จำกัด (SCG โรงงานบ้านโป่ง) กล่าวว่า สินค้าส่วนใหญ่ของโรงงานจะเป็นสินค้าประเภทเยื่อกระดาษและเศษกระดาษ คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าที่จุดนี้ราว 80-100 ตู้/วัน ในเส้นทางรถไฟ ICD-สระโกลีนารายณ์-ท่าม่วง ซึ่งจะได้เป็นการแย่ง demand จากสถานีท่าม่วง มาใช้ที่สถานีสระโกลีนารายณ์ เนื่องจากทั้งสองแห่งความต้องการขนส่งสินค้าที่ไม่เหมือนกัน



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

รูปที่ 7-1 ภาพการลงพื้นที่สถานีรถไฟสระโกสินารายณ์ จังหวัดราชบุรี

7.2) สถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรี

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2567 กรมการขนส่งทางราง (ขร.) นำโดยนายอริฏ จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง พร้อมเจ้าหน้าที่ ลงพื้นที่สถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรี เพื่อพิจารณาพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) สำหรับรองรับสินค้าในจังหวัดราชบุรี สมุทรสงคราม เพชรบุรี และจังหวัดใกล้เคียง เพื่อเป็นพื้นที่ในการขนถ่ายตู้สินค้านำมาประกอบการขนส่งสินค้าทางราง ตามข้อเสนอแนะของสภาอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรี



ที่มา : สำนักข่าว อปท.นิวส์

รูปที่ 7-2 ภาพการลงพื้นที่สถานีรถไฟปากท่อ จังหวัดราชบุรี

7.3) สถานีรถไฟเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี

วันที่ 12 พฤศจิกายน 2567 กรมการขนส่งทางราง (ขร.) นำโดยนายอธิภู จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง พร้อมเจ้าหน้าที่ ลงพื้นที่สถานีรถไฟเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี เพื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้และโอกาสในการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีเป็นลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) สำหรับการขนส่งสินค้าของนิคมอุตสาหกรรมราชบุรี



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

รูปที่ 7-3 ภาพการลงพื้นที่สถานีรถไฟเจ็ดเสมียน จังหวัดราชบุรี

7.4) สถานีรถไฟวังเย็น จ.กาญจนบุรี

วันที่ 13 พฤศจิกายน 2567 กรมการขนส่งทางราง (ขร.) นำโดยนางสาวจิรวรรณ หงสกุล ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง และนายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน พร้อมเจ้าหน้าที่ ลงพื้นที่สถานีรถไฟวังเย็น จ.กาญจนบุรี เพื่อพิจารณาพื้นที่ที่จะเตรียมการพัฒนาเป็นสถานีขนถ่ายสินค้าระบบทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า และเชื่อมโยงระบบขนส่งอื่น ๆ ซึ่งโครงการสถานีขนถ่ายสินค้าทางรางระหว่างประเทศสถานีรถไฟวังเย็น จะเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟที่กำลังก่อสร้างทั่วประเทศ โดยจะเป็นจุดรวมสินค้าในเขตพื้นที่ภาคกลาง จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี นครปฐม กรุงเทพมหานคร เป็นต้น

โดยสินค้าที่เข้าสู่พื้นที่มีทั้งจากประเทศเมียนมาที่จะผ่านเข้ามาทางด่านพุน้ำร้อนเพื่อขนส่งผ่านไทยไปสู่ประเทศมาเลเซีย คาดว่าจะมีปริมาณตู้สินค้าเมียนมา-มาเลเซีย ราว 200 TEU/สัปดาห์ รวมทั้งจะเป็นจุดการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในเขตพื้นที่ภาคกลางไปยังประเทศลาวและจีน ผ่านเส้นทางรถไฟทางคู่ด่านหนองคาย นอกจากนี้ยังคาดหวังว่าจุดนี้จะเป็นจุดเชื่อมโยงการนำเข้า-ส่งออกสินค้านำเข้าปริมาณสินค้าที่มาจากท่าเรือคลองเตยด้วยระบบรางเพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรที่จะเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้อีกด้วย



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

รูปที่ 7-4 ภาพการลงพื้นที่สถานีรถไฟวังเย็น จ.กาญจนบุรี

7.5) สถานีรถไฟท่าม่วง จ.กาญจนบุรี

วันที่ 13 พฤศจิกายน 2567 กรมการขนส่งทางราง (ขร.) นำโดยนางสาวจิรวรรณ หงสกุล ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง และนายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน พร้อมเจ้าหน้าที่ ลงพื้นที่สถานีรถไฟท่าม่วง จ.กาญจนบุรี เพื่อดูพื้นที่ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) และรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวเป็นของทางรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีการให้บริษัทเอกชน ขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ โดยจากการรับฟังความคิดเห็น พบว่า ปัจจุบันความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความต้องการเพิ่มมากขึ้น แต่พื้นที่สถานีรถไฟท่าม่วง ไม่สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าได้ในจำนวนมาก และขบวนรถไฟไม่เพียงพอกับจำนวนตู้สินค้าที่ภาคเอกชนต้องการ ในปัจจุบันสามารถขนส่งได้เพียง 15 แคร่/ขบวน และมีขบวนรถไฟขนส่งสินค้า 2 ขบวน/วัน (ไป-กลับ) ซึ่ง ขร. จะนับความคิดเห็นดังกล่าว และความคิดเห็นอื่น ๆ ไปพิจารณาเพื่อดำเนินการพัฒนาพื้นที่นี้ให้มีประโยชน์สูงสุดต่อไป



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง

รูปที่ 7-5 ภาพการลงพื้นที่สถานีรถไฟท่าม่วง จ.กาญจนบุรี