



โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูง

และหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง
ค่าใช้ประโยชน์จากราง
ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง



รายงานสรุปผลกิจกรรม
การประชุมเชิงปฏิบัติการ
(Workshop) ครั้งที่ 1
ระหว่างวันที่ 12-13 ธันวาคม 2567

เสนอโดย



บริษัท ซีที แพลน โปรดิวชันนอล จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



รายงานการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ระหว่างวันที่ 12-13 ธันวาคม 2567

1. หลักการและเหตุผล

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 เป็นกิจกรรมเพื่อประชาสัมพันธ์โครงการ และนำเสนอรายละเอียดโครงการ ในด้านต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟและสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางแล้วนั้น โดยความสำคัญกับการรับฟังข้อคิดเห็นและการร่วมกันหาหรือแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ในด้านราคาและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน บริษัทขนส่งสินค้า และผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อร่วมกันหาหรือเสนอข้อคิดเห็นในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนข้อเสนอแนะที่จะทำให้การขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น รวมทั้งร่วมกันเสนอข้อคิดเห็นในประเด็นเรื่องโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าขนส่งสินค้าทางรางค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขั้นสูงของอัตราค่าขนส่งสินค้าทางราง โดยให้หน่วยงานและสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการแสดงข้อคิดเห็น เพื่อนำไปใช้ประกอบในการกำหนดแนวทางการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ต่อไป

การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 ได้ดำเนินการจัดกิจกรรม 2 วัน 1 คืน โดยในวันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 ได้ดำเนินการจัดกิจกรรม ณ โรงแรมโนโวเทลกรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ พร้อมกับการนำผู้ร่วมงานลงพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (Inland Container Depot : ICD) และในวันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567 ได้ดำเนินการจัดกิจกรรม ณ ห้องเจียเตอร์ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ได้ลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน ระบบ X-ray ตู้สินค้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง และ การปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ณ ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือ แหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTTO) จังหวัดชลบุรี โดยผลที่คาดว่าจะได้รับจากกิจกรรมนี้คือ การรวบรวมความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง เพื่อนำไปพิจารณาในการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ การกำหนดแนวทางพัฒนาโครงสร้างต้นทุนและระบบขนส่งทางราง การสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาาระบบขนส่งทางรางให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด การประชุมเชิงปฏิบัติการนี้จึงเป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญในการพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกฝ่าย เพื่อสร้างความมั่นคงและยั่งยืนให้กับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย



2. วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อนำเสนอโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าขนส่งค่าใช้ประโยชน์ จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ทั้งในปัจจุบันและคาดการณ์ในอนาคต
- 2) เพื่อนำเสนอจัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขึ้นสูงของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง
- 3) เพื่อรับฟังปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งทางรางจากผู้ประกอบการเอกชน เพื่อใช้ในการข้อเสนอมาตรการกำกับอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งมาตรการเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ตลอดจนการจัดทำร่างข้อกำหนด กฎระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การขึ้นของอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง
- 4) เพื่อให้ผู้ร่วมงานได้เสนอข้อคิดเห็นในประเด็นเรื่องโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าขนส่งสินค้าทางราง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง ตลอดจนหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดอัตราขึ้นสูงของอัตราค่าขนส่งสินค้าทางราง เพื่อนำไปใช้ประกอบในการกำหนดแนวทางการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ

3. กลุ่มเป้าหมาย

- 3.1) การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 3.2) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง)
- 3.3) สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง
- 3.4) กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟใน ICD ลาดกระบัง
- 3.5) ลูกค้าการรถไฟ/กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ
- 3.6) สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- 3.7) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และสายเรือต่าง ๆ ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง
- 3.8) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ทรงคุณวุฒิ นักวิชาการ และผู้เชี่ยวชาญ

4. กำหนดการจัดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

การจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 ได้กำหนดการจัดประชุมขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 และวันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567 โดยมีรายละเอียดและสถานที่เบื้องต้น ดังนี้

- 1) วันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567 ดำเนินการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ ณ ห้องประชุมล้านนา พุกาม & ศรีวิชัย โรงแรมโนโวเทลกรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ และลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน ขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ รวมทั้ง ปัญหาและอุปสรรคในการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร

**วันพฤหัสบดีที่ 12 ธันวาคม 2567**

- 8:30 - 9:00 น. ผู้ร่วมงานลงทะเบียน ณ ห้องประชุมล้านนา พุกาม & ศรีวิชัย โรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ
- 8:50 - 9:00 น. พิธีกรกล่าวต้อนรับ และแจ้งกำหนดการ วัตถุประสงค์ในการจัดงาน
- 9:00 - 9:10 น. นางสาวจิรวรรณ หงสกุล ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง กล่าวรายงานถึงความสำคัญ และเป้าประสงค์ในการจัดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
- 9:10 - 9:30 น. นายอธิฏ จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวเปิดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
- 9:30 - 9:45 น. รศ.ดร. อำพล การณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการ นำเสนอรายละเอียดโครงการ ได้แก่ ข้อมูลรูปแบบการขนส่งทางรางในต่างประเทศ ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในไทยจำแนกตามประเภทสินค้า 5 กลุ่ม และ ข้อมูลต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยจำแนกตามประเภทสินค้า เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการระดมความคิดเห็นในกิจกรรม Workshop
- 9:45 - 10:00 น. ผศ.ดร.พงษ์ธนา วนิชย์กอบจินดา ผู้จัดการโครงการ ดำเนินกิจกรรม Workshop โดยระดมความคิดเห็น เสนอแนวความคิด และการแก้ไขปัญหา เรื่องอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรางและค่าบริการในการขนส่งทางราง
- 10:00 - 10:15 น. พักรับประทานอาหารว่าง
- 10:15 - 11:00 น. ผศ.ดร.พงษ์ธนา วนิชย์กอบจินดา ผู้จัดการโครงการ ดำเนินกิจกรรม Workshop โดยระดมความคิดเห็น เสนอแนวความคิด และการแก้ไขปัญหา เรื่องความต้องการในการขนส่งสินค้าทางราง ข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าทางราง ปัญหาและอุปสรรค
- 11:00 - 12:00 น. เปิดโอกาสให้ผู้ร่วมงานซักถาม และเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
- 12:00 - 13:00 น. รับประทานอาหารกลางวัน
- 13:00 - 15:00 น. เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย และที่ปรึกษา นำคณะผู้ร่วมงานลงพื้นที่ศึกษาดูงาน การปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีบรรจและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร

2) วันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567 ดำเนินการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ ณ ห้องเจียเตอร์ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน ขั้นตอนการปฏิบัติงานต่าง ๆ ของระบบ X-ray ตู้สินค้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง และศึกษาดูงาน การปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ณ ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือ แหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTTO) จังหวัดชลบุรี

**วันศุกร์ที่ 13 ธันวาคม 2567**

- 9.30 - 10.00 น. ผู้ร่วมงานลงทะเบียน ณ ห้องเจียเตอร์ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
- 9.50 - 10.00 น. พิธีกรกล่าวต้อนรับ และแจ้งกำหนดการ วัตถุประสงค์ในการจัดงาน
- 10.00 - 10.10 น. นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และแผนงาน กล่าวรายงานถึงความสำคัญ และเป้าประสงค์ในการจัดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
- 10.10 - 10.30 น. นายอธิภู จิตรานุเคราะห์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง กล่าวเปิดกิจกรรมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
- 10.30 - 10.45 น. รศ.ดร. อำพล การุณสุนทวงษ์ รองผู้จัดการโครงการ นำเสนอรายละเอียดโครงการ ได้แก่ ข้อมูลรูปแบบการขนส่งทางรางในต่างประเทศ ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในไทยจำแนกตามประเภทสินค้า 5 กลุ่ม และ ข้อมูลต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยจำแนกตามประเภทสินค้า เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการระดมความคิดในกิจกรรม Workshop
- 10.45 - 11.30 น. ผศ.ดร.พงษ์ธนา วนิชย์กอบจินดา ผู้จัดการโครงการ ดำเนินกิจกรรม Workshop โดยระดมความคิดเห็น เสนอแนวความคิด และการแก้ไขปัญหา เรื่องอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรางและค่าบริการในการขนส่งทางราง และเรื่องความต้องการในการขนส่งสินค้าทางราง ข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าทางราง ปัญหาและอุปสรรค
- 11.30 - 12.00 น. เปิดโอกาสให้ผู้ร่วมงานซักถาม และเสนอข้อคิดเห็นเพิ่มเติม
- 12:00 - 13:30 น. รับประทานอาหารกลางวัน
- 13.30 - 14.30 น. ลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน การปฏิบัติงานต่าง ๆ ของระบบ X-ray ตู้สินค้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง
- 15.00 - 16:30 น. ลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงาน การปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการขนถ่ายสินค้า และร่วมกันเสนอข้อคิดเห็นในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ณ ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTO) จังหวัดชลบุรี

5. ผู้เข้าร่วมประชุม

กลุ่มเป้าหมายในการมีส่วนร่วม และเชิญเข้าร่วมการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 เพื่อสร้างการรับรู้ข่าวสาร ความเข้าใจ พร้อมรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ ภาคเอกชน องค์กร สมาคม โดยเชิญเข้าร่วมฯ ไม่น้อยกว่า 50 คน โดยรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5-1 และรายชื่อผู้เข้าร่วมกิจกรรมแสดงในภาคผนวก ก.1 และ ก.2



รายชื่อหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมกิจกรรมในวันที่ 12 ธันวาคม 2567

1. กรมการขนส่งทางราง
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย
3. สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก
4. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
5. สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
6. บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด
7. บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดีสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
8. บริษัท สปีดชีน ชิกม่า จำกัด
9. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
10. บริษัท ทีพีอี เอเชีย โลจิสติกส์ จำกัด
11. บริษัท ซีเอสเอส โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
12. บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
13. บริษัท ไทยทรานสปอร์ตเซ็นเตอร์ จำกัด
14. บริษัท ไทยเรล โลจิสติกส์ จำกัด
15. บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด
16. บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติก จำกัด
17. บริษัท เอ็นวายเอส โลจิสติกส์ จำกัด
18. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
19. บริษัท เอเชีย เอ็กซ์เพรส โลจิสติกส์ จำกัด
20. บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)
21. บริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมมิง เทอร์มินัล จำกัด
22. บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
23. บริษัท อมิตา เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด



รายชื่อหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมกิจกรรมในวันที่ 13 ธันวาคม 2567

1. กรมการขนส่งทางราง
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย
3. การท่าเรือแห่งประเทศไทย
4. สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก
5. สมาคมขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
6. บริษัท ฮัทชีสัน พอร์ท (ประเทศไทย) จำกัด
7. บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
8. บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
9. บริษัท ทีพีอี เอเชีย โลจิสติกส์ จำกัด
10. บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
11. บริษัท เมดิเตอร์เรเนียน ชิปปิง (ประเทศไทย) จำกัด
12. บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติก จำกัด
13. บริษัท เมอส์ก ไลน์ (ไทยแลนด์) จำกัด
14. บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
15. บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง แอนด์ เซอร์วิส (ไทยแลนด์) จำกัด
16. บริษัท ลีจัสติกส์ อินเตอร์ เฟรท จำกัด
17. บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
18. บริษัท เคซี เทรน ทรานสปอร์ต จำกัด
19. บริษัท แพน-เอเชีย ซิลค์ โรด จำกัด
20. บริษัท เจ.ยู.เอ็น. อินเตอร์ จำกัด
21. บริษัท ดีพี เวิลด์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
22. บริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด
22. บริษัท ปตท.สผ.สยาม จำกัด
23. บริษัท คอสโก้ ชิปปิง ไลน์ (ไทยแลนด์) จำกัด
24. บริษัท หาดใหญ่คู่สมุทร ทรานสปอร์ต จำกัด
25. บริษัท โอเชียน เน็ตเวิร์ค เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
26. บริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)
27. บริษัท ทีไอพีเอส จำกัด
28. บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินอล จำกัด
29. บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
30. บริษัท สปีดิชั่น ชิคม่า จำกัด
31. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด



ตารางที่ 5-1 สรุปจำนวนผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

ลำดับที่	หน่วยงาน	12 ธันวาคม 2567	13 ธันวาคม 2567
1	หน่วยงานที่รับผิดชอบจัดทำรายงาน		
1.1	กรมการขนส่งทางราง	25	25
1.2	บริษัทที่ปรึกษา	13	14
2	หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง	18	18
3	กลุ่มสถานประกอบการ/บริษัทเอกชน	38	53
รวมจำนวนผู้เข้าร่วมประชุม		94	110
		204	

6. ผลการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 12-13 ธันวาคม พ.ศ. 2567 ณ โรงแรมโนโวเทล กรุงเทพฯ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ และห้องเสิร์ฟอาหาร ทำเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ได้นำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ ข้อมูลรูปแบบการขนส่งทางราง ในต่างประเทศ ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางจำแนกตามประเภทสินค้า 5 กลุ่ม และ ข้อมูลต้นทุน ในการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยจำแนกตามประเภทสินค้า เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการระดม ความคิดในกิจกรรม Workshop โดยเป็นการระดมความคิดเห็น เสนอแนวความคิด และการแก้ไขปัญหา เรื่องอัตราค่าขนส่งสินค้าทางรางและค่ายกขน ค่าบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน และเรื่องความต้องการ ในการขนส่งสินค้าทางราง ข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าทางราง ปัญหาและอุปสรรค (เอกสารประกอบการ ประชุมแสดงในภาคผนวก ข. และ บอร์ดนิทรรศการแสดงในภาคผนวก ค.)

หัวข้อที่ใช้ในการจัดกิจกรรม การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

- ประเด็นด้านอัตราค่าขนส่งสินค้าทางราง ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน และความต้องการ ของภาคเอกชน
 - ท่านเห็นข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าทางรางเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ
 - โอกาสที่ท่านจะเพิ่มการขนส่งทางรางในอนาคต
 - มาตรการหรือแรงจูงใจ ที่ดึงดูดท่านให้มาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น
 - ปัจจัยใดที่คุณคิดว่าจะเป็นอุปสรรคใหญ่ที่สุดในการขนส่งทางราง หรือการเปลี่ยนมาใช้ การขนส่งสินค้าทางรางของท่าน และควรได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน



- ประเด็นด้านความต้องการในการขนส่งสินค้าทางราง ปัญหาและอุปสรรคในปัจจุบัน และความต้องการของภาคเอกชน
 - มุมมองของท่านต่อค่าระวางขนส่งสินค้าทางรางในปัจจุบัน ดึงดูดใจให้ท่านเลือกใช้บริการหรือไม่
 - ค่าระวางขนส่งสินค้า ค่าบริการยกขนที่ท่านคาดว่าจะสามารถแข่งขันกับรูปแบบการขนส่งอื่น เช่น รถบรรทุก ได้หรือไม่
 - ในกรณีที่ค่าระวางทางรางถูกลง หรือค่าบริการยกขนลดลง การขนส่งสินค้าทางรางในธุรกิจของท่านจะเพิ่มขึ้นหรือไม่ อย่างไร
 - ปัจจัยในด้านราคาใดบ้างที่จะสามารถสร้างแรงจูงใจให้ท่านหันมาสนใจใช้บริการขนส่งทางรางมากขึ้น
 - ปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดใด ในด้านราคาค่าขนส่งสินค้าและค่าบริการยกขนที่ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน

สรุปประเด็นจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2567

1. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 1 : ผู้แทนสมาคมขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออก

- ข้อได้เปรียบของการขนส่งสินค้าทางราง คือ ราคาค่าขนส่งที่ถูกกว่าการขนส่งทางถนน
- โอกาสในการเพิ่มการขนส่งทางรางในอนาคต ควรเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ โดยพิจารณาความคล่องตัวของการขนส่งทางรางที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าในเชิง shipment ที่เล็กกว่าการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะสนับสนุนให้การขนส่งในระดับ 5,000 ตันต่อ shipment เป็นไปได้มากขึ้น และสามารถดำเนินการขนส่งได้บ่อยครั้งขึ้น
- มาตรการหรือแรงจูงใจในการสนับสนุนการขนส่งทางรางอาจเกี่ยวข้องกับการควบคุมหรือจำกัดการปรับขึ้นของราคาค่าขนส่ง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับความผันผวนของราคาน้ำมันดีเซล
- ปัญหาการขาดแคลนสถานีขนถ่ายสินค้ายังคงเป็นอุปสรรค โดยมีข้อมูลที่ทราบว่าในบางพื้นที่ เช่น จังหวัดอยุธยาที่มีผู้ผลิตเหล็กขนาดใหญ่ เคยมีการศึกษาโครงการ Pilot Project แต่จากการสำรวจพื้นที่จริงพบว่ามิมีสถานีรถไฟหลายแห่งที่สามารถใช้งานได้ แต่กลับขาดการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้ารวมถึงสถานีที่จอดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่เพื่อรับสินค้า

2. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 2 : นักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ

- ปัญหาที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้การขนส่งทางรางของผู้ประกอบการมี 2 ข้อหลัก ๆ ได้แก่
 - ความล่าช้า - การขนส่งทางรางอาจเกิดความล่าช้า ซึ่งส่งผลกระทบต่อระยะเวลาการส่งมอบสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว
 - การเข้าถึงการให้บริการ - ปัจจุบันหากผู้ประกอบการต้องการขนส่งสินค้าทางรางจำเป็นต้องคำนึงถึงขั้นตอนและกระบวนการในการติดต่อหน่วยงานหรือฝ่ายต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งไม่สะดวกและมีความยุ่งยากในการเข้าถึงบริการ



- การที่ระบบการขนส่งทางรางยังไม่สามารถเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำได้อย่างสมบูรณ์ ทำให้ผู้ประกอบการยังคงเลือกใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากมีความสะดวกและสามารถตอบสนองความต้องการในการขนส่งได้รวดเร็วและยืดหยุ่นมากกว่า
- ระบบรางที่ดีที่สุดในโลกคือของสหรัฐอเมริกา โดยทุกครั้งที่มีการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ที่เป็น Inland, IPI หรือ RIPI จะสามารถดำเนินการเคลียร์ศุลกากรได้ในทีเดียว เช่น เมือง Memphis, Cleveland รวมถึงเมืองที่ไม่ติดทะเล ซึ่งหากจะนำแนวทางนี้มาปรับใช้ในประเทศไทย จำเป็นต้องพัฒนาความสามารถในการเคลียร์ศุลกากรให้ได้ภายในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งเป็นหลักการของ ICD (Inland Clearance Depot) การจัดการในลักษณะนี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการมีความสะดวกและมีโอกาสสูงที่จะเลือกใช้การขนส่งทางรางมากขึ้น

3. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 3 : ผู้แทนบริษัท ไทยทรานสปอร์ตเซ็นเตอร์

- ปัจจัยและปัญหา/อุปสรรคใหญ่ในการขนส่งสินค้าทางราง คือเรื่องของข้อกำหนดสถานที่เปลี่ยนถ่ายตู้สินค้า (Container Yard: CY) ที่ยังไม่มีความเหมาะสมเนื่องจากไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีปริมาณสินค้าสูงหรือมีความต้องการมากพอ รวมถึงไม่ได้ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ผู้ประกอบการต้องการ ตัวอย่างเช่น ในจังหวัดระนองศรีอยุธยาและจังหวัดสระบุรีเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมจำนวนมาก และมีศักยภาพสูงในการขนส่ง แต่กลับไม่มี CY ตั้งอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว

4. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 4 : ผู้แทนจากบริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)

- บริษัทให้บริการวิ่งรถประเภท รถพ่วง รถจักร รถสับเปลี่ยน ซึ่งเป็นรถของบริษัทเอง
- บริษัทให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อม แม้ว่าการขนส่งทางรางมีข้อดีที่ช่วยลดภาระด้านสิ่งแวดล้อมและช่วยลดต้นทุนการขนส่ง แต่บริษัทได้เริ่มดำเนินการเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเป็นรถ EV (Electric Vehicle) ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิงได้ประมาณ 60% และยังสามารถช่วยลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- บริษัทมีความสนใจในการใช้บริการขนส่งทางราง แต่ต้องการทราบแนวทางของรัฐในการส่งเสริมให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การสนับสนุนด้านต้นทุนหรือการอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถใช้บริการขนส่งทางรางได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยสามารถพิจารณาแนวทางการดำเนินการในรูปแบบ Pilot Project เพื่อทดสอบและนำร่องระบบขนส่งทางรางด้วยการสนับสนุนแนวทางดังกล่าว ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างศักยภาพของระบบขนส่งทางรางและทำให้สามารถแข่งขันกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- การขนส่งทางรางของประเทศไทยยังขาดความยืดหยุ่นในการเดินทาง เนื่องจากจำเป็นต้องมีการประสานงานกับหลายหน่วยงาน และมีการกำหนดเวลาในการเดินทางที่ชัดเจน ซึ่งเป็นอุปสรรคในกรณีที่ขบวนรถเกิดความล่าช้า จะส่งผลกระทบต่อเตรียมแผนที่ปลายทาง เช่น การโหลดปุ๋ยจะล่าช้าออกไป ในทางกลับกัน หากใช้การขนส่งทางถนน บริษัทสามารถใช้รถจักรหรือรถพ่วงที่ติดตั้งระบบ GPS ซึ่งช่วยให้สามารถประมาณการเวลาถึงปลายทางได้อย่างแม่นยำ ทำให้สามารถสร้างความแน่นอนและลดผลกระทบต่อเตรียมแผนที่ปลายทางได้ดีกว่าการขนส่งทางราง

**5. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 5 : ผู้แทนจากบริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติก จำกัด**

- ขอนเน้นย้ำว่าจังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีศักยภาพและมี Demand สูง ควรจะมีการพิจารณาจัดตั้ง CY ในพื้นที่นี้เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่
- บริษัทมีการขนส่งสินค้าโดยใช้ทั้งรถบรรทุกและรถไฟ ในรูปแบบ Multi-Model ซึ่งการจัดการค่อนข้างซับซ้อน เนื่องจากต้องมีการประสานงานหลายขั้นตอนระหว่างระบบต่าง ๆ ทำให้การดำเนินการมีความยุ่งยากและใช้เวลานาน
- แรงจูงใจที่จะทำให้การขนส่งทางรถไฟได้เปรียบการขนส่งทางรถบรรทุก อยู่ที่แนวทางการจัดการ ปัจจุบัน 90% ในการขนส่งสินค้าของบริษัทเป็นการขนส่งทางถนน ซึ่งมีข้อเสียเปรียบในช่วง High Season ที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นจากรถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ต้องขอความร่วมมือจากกรมทางหลวงเพื่อหยุดการขนส่งสินค้าในบางช่วงเวลา หากการขนส่งทางรางมีนโยบายรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะในช่วง High Season และสามารถแบ่งโควต้าได้อย่างชัดเจน จะช่วยดึงดูดให้ผู้ประกอบการสนใจใช้บริการมากขึ้น อย่างไรก็ตาม จะต้องมีความชัดเจนในการจัดการที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อรองรับทั้งกลุ่มผู้ประกอบการที่ต้องการขนส่งสินค้า และกลุ่มผู้โดยสารที่ต้องการเดินทาง เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่เกิดผลกระทบต่อกัน

6. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 6 : ผู้แทนจากบริษัท เอ็มเอเอส โลจิสติกส์ จำกัด

- บริษัทให้บริการขนส่งทางราง โดยวิ่งในเส้นทางท่าเรือกรุงเทพ-ท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางลาดกระบัง-ท่าเรือสงขลา เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคและเชื่อมต่อกับท่าเรือหลักของประเทศ
- ความได้เปรียบของการขนส่งสินค้าทางรางเมื่อเทียบกับทางถนน คือ น้ำหนักบรรทุกสูงและปริมาณการขนส่ง
- โอกาสในการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางในอนาคต บริษัทให้บริการในเส้นทางกรุงเทพ-แหลมฉบัง ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการสายเรือ โดยบริษัทเล็งเห็นถึงโอกาสในการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง หากสามารถเพิ่มบริการ Shuttle Service ซึ่งเปิดโอกาสให้กับ Fridge Holders หรือบริษัทส่งออก-นำเข้า สามารถจองบริการขนส่งทางรางได้โดยตรง การดำเนินการในลักษณะนี้จะช่วยให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงระบบขนส่งทางรางได้สะดวกขึ้น และเพิ่มความถี่ในการขนส่งได้มากขึ้น
- มาตรการหรือแรงจูงใจที่สามารถดึงดูดให้มีการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นคือ ค่าบริการในการขนส่งทางรางควรจะถูกกลงโดยภาครัฐให้การสนับสนุนทางการเงินในส่วนนี้แทนนโยบายการลดอัตราค่าน้ำมันดีเซล จะเห็นผลประโยชน์ที่ชัดเจนมากกว่า และจะช่วยส่งเสริมให้การขนส่งทางรางในประเทศเพิ่มมากขึ้น



- ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคใหญ่ต่อการขนส่งสินค้าทางราง คือ
 - การปรับปรุงเงื่อนไข กฎระเบียบการต่าง ๆ ในการขนส่ง เช่น ระบบเส้นทาง การจัดการเดินรถ เพื่อเอื้ออำนวยต่อเส้นทางใหม่ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
 - อัตราค่าภาระ เช่น กรณีที่ส่งตู้สินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่เรือไม่เข้า ทำให้รถไฟไม่สามารถออกได้ และสุดท้ายทำให้ต้องเสียค่าปรับ ทั้งนี้อัตราค่าภาระของการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน คิดอยู่ที่ 2 พิกัด คือ พิกัดที่สูงกว่า 62 และต่ำกว่า 62 ซึ่งเห็นว่า ควรกำหนดอัตราค่าภาระเป็น อัตราเดียว (Flat rate) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถคำนวณต้นทุนการขนส่งได้ง่ายขึ้น และช่วยให้สามารถหาสินค้าได้มากขึ้น

7. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 7 : ผู้แทนจากบริษัท ไทยเรล โลจิสติกส์ จำกัด

- มาตรการหรือแรงจูงใจ ที่จะดึงดูดลูกค้าให้มาใช้บริการการขนส่งทางรางคือ การปรับวิธีการจองค่าระวาง โดยปัจจุบันการจองต้องเป็นแบบ Round Trip ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคสำหรับลูกค้าที่ต้องการขนส่งเพียงเที่ยวเดียว หากสามารถปรับให้ลูกค้าสามารถจองแบบ Single Trip ได้ เช่น การลากตู้ใบทางรางและลากตู้หนักทางรถ จะช่วยให้ลูกค้ามีความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทางขนส่งตามความต้องการของตนเองการปรับนโยบายนี้จะเปิดโอกาสให้ลูกค้าใหม่ ๆ มีความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการมากขึ้น และอาจช่วยเพิ่มปริมาณการใช้บริการขนส่งทางรางได้มากขึ้น

8. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 8 : ผู้แทนจากบริษัทสยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด

- ค่าระวางการขนส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทยยังคงเป็นทางเลือกที่คุ้มค่าที่สุดและผู้ประกอบการยังมีความต้องการใช้บริการ แม้ว่าจะมีทางเลือกอื่น ๆ เช่น EVที่กำลังได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น แต่ราคาของ EV Track ยังคงค่อนข้างสูง
- อัตราค่าระวางขนส่งสินค้าที่สถานี ICD ลาดกระบังมีความแตกต่างจากสถานีขนส่งสินค้าที่เป็น Public stations รวมถึงสถานีขนส่งสินค้าประเภท CY ตามจังหวัดต่าง ๆ
- ลาดกระบังมีอัตราค่าระวางขนส่งสินค้าที่แตกต่างเมื่อเทียบกับ Public stations ที่กล่าวถึงสถานีขนส่งสินค้าที่เป็น CY ตามจังหวัดต่าง ๆ
- โลจิสติกส์ในกลุ่มอื่น ๆ เช่น การขนส่งด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นผู้ให้บริการหลักในพื้นที่ต่างจังหวัด ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบค่าบริการและระยะเวลาในการขนส่งระหว่างการขนส่งทางรางกับการขนส่งด้วยรถบรรทุก พบว่าไม่มีความสอดคล้องกัน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรอบการเดินรถที่กำหนดไว้ ในขณะที่รถบรรทุกสามารถออกได้ทันที ซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ
- นอกจากนี้ หากพิจารณาค่าใช้จ่ายรวมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางจะประกอบด้วยหลายส่วน เช่น ค่า Rail charge, ค่า Rail transfer, และค่ายกที่เอกชนเป็นผู้บริหารที่สถานี ซึ่งยังคงเป็นปัญหาที่ซับซ้อนในปัจจุบัน
- ข้อเสียเปรียบของการขนส่งทางราง คือรอบการเดินรถ เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งทางถนน เช่น รถคอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้ควบคุมอุณหภูมิไม่สามารถใช้การขนส่งทางรางได้ ต้องใช้การขนส่งทางถนนเท่านั้น
- ปัญหาเพิ่มเติมคือ รอบการยกของในบางพื้นที่ที่ไม่สามารถจัดการได้ทันที ต้องรอหลายวันซึ่งทำให้รถไฟไม่สามารถรอได้ จึงจำเป็นต้องใช้รถยนต์เพื่อเสริมในกรณีดังกล่าว

**9. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 9 : ผู้แทนจากบริษัทเอ็น.อี. (1992) จำกัด และบริษัท ลิงค์แลนด์ จำกัด**

- เดิมบริษัทให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งบริษัทเป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินการเอง นอกจากนี้ยังเป็นเจ้าของเรือและมีการเดินเรือจำนวน 4 ลำ แต่ปัจจุบันบริษัทได้ปรับเปลี่ยนจากการใช้รถบรรทุกมาใช้ในการขนส่งทางราง โดยให้บริการวันละ 1 ขบวนจากสถานีบัวใหญ่ไปยังมาบตาพุด ซึ่งในแง่ของราคาไม่แตกต่างกันมากนัก แต่ในแง่ของการบริหารจัดการและการจัดการทางสังคมกลับสะดวกและง่ายกว่า
- บริษัทเคยมีแนวคิดที่จะดำเนินการเดินรถด้วยตนเอง แต่พบข้อจำกัดด้านข้อบังคับและกฎหมายที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินการได้ ดังนั้น หากต้องการให้เอกชนเข้ามาช่วยบริหารจัดการการเดินรถจะต้องมีเงื่อนไขที่ชัดเจน เช่น การระบุรูปแบบหรือสเปคของหัวจักร เนื่องจากมีผลต่อการคำนวณต้นทุนของเอกชน รวมถึงการบริหารจัดการที่จะต้องพิจารณาต้นทุนในส่วนของบุคลากรที่เกี่ยวข้องด้วย
- การจัดการแบบครบวงจร: เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟไม่สามารถให้บริการแบบ Door-to-Door ได้ จึงจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกเสริมในการขนส่งสินค้าไปยังจุดต่าง ๆ เพื่อสามารถขึ้นรถไฟได้ ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงจำเป็นต้องกำหนดราคากลางและกระบวนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เนื่องจากจะมีผลต่อ (1) ราคาที่ถูกกำหนดและควบคุมโดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) (2) การจัดการเวลาในการดำเนินงาน slot สำหรับการขึ้น-ลงของรถไฟ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งระบบ และ (3) รฟท. หรือ ขร. อาจต้องพิจารณาในการเก็บรวบรวมรายชื่อนักท่องเที่ยวภาคเอกชนที่ให้บริการรถบรรทุกเพื่อใช้ในการประสานงานให้บริการลูกค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าไปขึ้นรถไฟได้อย่างสะดวก

10. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 10 : ผู้แทนจากบริษัท อมิตา เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด

- บริษัทมีความเชื่อมโยงกับระบบรางจากบริษัทพลังงานบริสุทธิ์ที่ได้พัฒนาหัวรถจักรยักษ์เขียว หรือ หัวรถจักรไฟฟ้า MINE Locomotive โดยมีความพยายามที่จะผลักดันให้เป็นหนึ่งในผู้ให้บริการเดินรถทางราง
- ในการดำเนินการต่าง ๆ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อย่างไรก็ตาม หากสามารถเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาเป็นการขนส่งทางรางได้ จะสามารถสร้างคาร์บอนเครดิต ซึ่งสามารถนำมาใช้เป็นโครงการที่ภาครัฐเป็นผู้ริเริ่ม โดยอาศัยความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รฟท. กทท. และ หน่วยงานระดับท้องถิ่น เพื่อจัดตั้งโครงการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Transportation) และร่วมกันผลักดันการขนส่งทางรางควบคู่ไปกับการขนส่งทางน้ำ

11. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 11 : ผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรม

- อยากให้ศึกษาข้อมูลเพิ่มเรื่องราคาค่าขนส่งทางรถไฟ แบบ roundtrip ในต่างประเทศ โดยเฉพาะสำหรับคอนเทนเนอร์ว่ามีค่าขนส่งแตกต่างกันอย่างไร เช่น ตู้เปล่า-ตู้หนัก กับ ตู้หนัก-ตู้หนัก
- สำหรับคอนเทนเนอร์ การขนส่งทางรถไฟจะต้องพิจารณาเป็น multimodal แบบ End-to-End ดังนั้นราคาค่าขนส่ง จะต้องพิจารณารวมค่า handling ต้นทางปลายทางให้ เทียบเคียงกิจกรรมกับทางรถบรรทุกด้วย เช่น ค่าขนถ่ายไปรถบรรทุก ค่าลากรถบรรทุกจาก CY ไปบรรจุที่โรงงาน ค่าลากตู้เปล่ามาขนถ่ายขึ้นรถไฟ ฯลฯ



- ทั้งนี้ควรพิจารณาเป็นเส้นทาง เพราะบางเส้นทางปัจจุบันแข่งกับรถบรรทุกได้บางเส้นทางแข่งขันไม่ได้ เช่น ปัจจุบันบางเส้นทาง เช่น icd ลาดกระบัง แหลมฉะบัง ราคาถือว่ายังแข่งขันกับรถบรรทุกได้ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งจาก ICD ลาดกระบังมีการวางตู้เปล่าและซ่อมตู้เปล่าและสามารถบรรจุสินค้าได้อีกทั้งมีการคิดค่าระวางแบบพิเศษ เนื่องจากมีสินค้าขาไปและกลับที่ชัดเจน ขณะที่เส้นทางสายนอกเส้นทางอื่น เช่น การขนจากสถานีท่าพระมาที่แหลมฉะบัง จะไม่มีการวางตู้เปล่าที่สถานีต้นทางที่ท่าพระ ดังนั้น ในการส่งออกสินค้า จะต้องมีการลากตู้ของสายเรือจากแหลมฉะบังขึ้นไปท่าพระเพื่อไปบรรจุที่โรงงาน แล้วขนกลับมาขึ้นรถไฟและขนส่งมายังท่าเรือแหลมฉะบัง โดยการรถไฟ จะมีการคิดราคาแบบ round trip คือแบบ ตู้เปล่า-ตู้หนัก กับ ตู้หนัก-ตู้หนัก ตามน้ำหนักแคร่ ซึ่งเป็นคนละรูปแบบกับ ICD ลาดกระบัง ซึ่งราคาของการขนส่งลักษณะนี้จะแข่งขันกับรถบรรทุกได้ยาก
- นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยงในเรื่องที่มีระยะเวลาจำกัดภายใน 3-5วันที่ต้องนำตู้ของสายเรือมาคืนที่ท่าเรือแหลมฉะบังนับตั้งแต่รับตู้จากบริเวณท่าเรือแหลมฉะบังขนส่งขึ้นไปยังบรรจุที่โรงงานและขนส่งกลับมาที่ท่าเรือแหลมฉะบัง ซึ่งหากการขนส่งทางรถไฟไม่ตรงเวลา หรือผิดพลาดระหว่างการขนส่ง multimodal ณ จุดใด จะทำให้ตู้สินค้ามีโอกาสตกเรือสูงมาก จึงมีความยากทั้งในด้านการแข่งขันทางราคากับทางรถบรรทุกและการ operation ของ multimodal ที่มี multiple handling หลายจุด
- จากกรณีการขนส่งสายนอกนี้ ขอเสนอให้ศึกษาพิจารณาการมี extra service เช่น กับปล่อยตู้และซ่อมตู้เปล่า ตาม CY ต่าง ๆ รวมถึง การมีบริการขนถ่ายจากรถไฟไปรถบรรทุกที่เพียบพร้อมหรือการมีพิธีศุลกากรเบ็ดเสร็จจะช่วยการขนส่งทางรางสายนอกขึ้น
- จากกรณีศึกษาของญี่ปุ่น JR Freight มีการให้บริการตู้บนรถไฟด้วย และระยะทางไม่ได้ไกลมาก อยากให้ศึกษารูปแบบการขนส่งแบบนี้เพิ่มว่าจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งทางรางได้หรือไม่ซึ่งอาจมาประยุกต์ใช้กับไทยได้
- การเตรียมความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น อุปกรณ์สำหรับการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะที่จุดขนถ่ายสินค้าของรถไฟที่ปลายทาง ตัวอย่างเช่น การขนส่งสินค้าสู่ภาคเหนือ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์ จำเป็นต้องมีการแลกเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากท่าเรือแหลมฉะบังไปยังลำพูน จากนั้นทำการขนถ่ายสินค้าต่อด้วยรถบรรทุกเข้าสู่โรงงาน และขนถ่ายกลับออกจากโรงงานเพื่อส่งไปยังรถไฟ ซึ่งกระบวนการนี้ทำให้เกิดการขนถ่ายหลายขั้นตอน (Multiple handling) และมีต้นทุนค่าขนส่งที่ค่อนข้างสูงจึงอาจทำให้การขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางรถบรรทุกโดยตรงได้ยาก
- เสนอให้พิจารณาช่องว่างในเรื่องการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่า โดยการพัฒนาแนวทางหรือวิธีการที่สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้ เช่น การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้า (ICD) ในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่มีปริมาณสินค้าค่อนข้างสูง เช่น บริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งจะช่วยให้มีการจัดการตู้คอนเทนเนอร์เปล่าอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น จุดปลดตู้คอนเทนเนอร์เปล่า และลานซ่อมตู้สินค้า เพื่อให้ลูกค้าสามารถเลือกตู้คอนเทนเนอร์ที่ตรงตามสเปคของสินค้าได้สะดวกยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางได้มากขึ้น

**12. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 12 : ผู้แทนจากบริษัท ปตท. สผ. จำกัด (มหาชน)**

- บริษัทให้บริการขนถ่ายน้ำมันดิบ โดยมีปริมาณการผลิตอยู่ที่ 27,000 บาเรลต่อวัน ซึ่งบริการการขนส่งทางรถไฟคิดเป็นสัดส่วน 65% หรือประมาณ 17,000 บาเรลต่อวัน และใช้การขนส่งทางรถยนต์อีกประมาณ 10,000 บาเรลต่อวัน โดยมีจุดหมายปลายทางหลักคือโรงกลั่นน้ำมันบางจาก ไทยออยล์ และ GC ที่จังหวัดระยอง
- อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันบริษัทประสบปัญหาในช่วงขาเข้ากรุงเทพฯ โดยเฉพาะในเรื่องของข้อจำกัดด้านเวลาในช่วงเคอร์ฟิวส์ ซึ่งจำเป็นต้องรอเวลาเข้ากรุงเทพฯ ก่อน 22:00 น. และต้องออกจากกรุงเทพฯ ให้ออก 03:00 น. ทำให้เกิดปัญหาน้ำมันดิบตกค้างเกิน 24 ชั่วโมง และต้องรออยู่ที่ย่านบางซื่อ ซึ่งส่งผลกระทบต่อกระบวนการขนส่งน้ำมันดิบและทำให้ไม่สามารถจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น บริษัทจึงอยากฝากให้ช่วยพิจารณาและวิเคราะห์ข้อจำกัดด้านเวลานี้ เพื่อหาวิธีแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยอาจพิจารณาแนวทางในการปรับปรุงเส้นทางการขนส่งหรือการจัดการเวลาในการขนส่งให้เหมาะสมกับข้อจำกัดที่มี

13. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 13 : ผู้แทนจาก บริษัท ไทยทรานสปอร์ตเซ็นเตอร์

- อะไรคือสาเหตุที่ทำให้อัตราค่าระวางของสินค้าแต่ละประเภทมีต้นทุนที่แตกต่างกัน แม้ว่าระยะเวลาในการเดินทาง ระยะทาง และการใช้พนักงานขับรถจะเหมือนกัน
- เสนอให้พิจารณาแนวทางในการช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถรวมกลุ่มกันในการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ เช่น สถานี บุคลากร และอุปกรณ์ยกขน หากสามารถดำเนินการได้จะช่วยลดภาระต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ



นายอธิภู จิตรานุเคราะห์
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม

นางสาวจิรวรรณ หงสกุล
ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง
กรมการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน

บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ

รูปที่ 6-1 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
วันที่ 12 ธันวาคม 2567 ณ ห้องประชุมล้านนา พுகาม & ศรีวิชัย
โรงแรมโนโวเทลกรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ



สรุปประเด็นจากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 วันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2567

1. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 14 : ผู้แทนจาก บริษัท ดีพี เวิลด์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

- มีแนวทางในการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถลงทุนและเข้ามาดำเนินการโดยใช้ทรัพยากรเฉพาะในส่วนของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือไม่
- ขอให้พิจารณาการเพิ่มจุดในการจัดการสินค้า (Handling) โดยเฉพาะคอนเทนเนอร์ เนื่องจากในปัจจุบันจุดที่มีการให้บริการหลักส่วนใหญ่จะตั้งอยู่ในพื้นที่หลัก เช่น ชลบุรีและระยอง ซึ่งส่งผลให้เกิดข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าระหว่างทาง

2. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 15 : ผู้แทนจากบริษัท ทีพีไอ โพลีน จำกัด (มหาชน)

- ปัจจุบันบริษัทมีหัวรถจักรจำนวน 12 หัว แต่ใช้ในการปฏิบัติงานจริงเพียง 3-4 หัว และมีรถพ่วงสำหรับบรรทุกสินค้าทั้งหมด 577 คัน แต่ใช้จริงเพียงประมาณ 100 กว่าคัน หากกฎหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนสามารถบังคับใช้ได้โดยเร็ว และสามารถใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในส่วนของทางรถไฟได้อย่างเต็มที่ จะช่วยสนับสนุนรายได้ให้กับทางรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน (Operating Cost) ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ และค่าระวาง ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งต่อ รฟท. และผู้ประกอบการภาคเอกชน
- ค่าระวาง ควรจะดูกฎระเบียบของ รฟท. ให้ชัดเจน ซึ่งค่าระวางในปัจจุบันถูกกำหนดตามระเบียบของการรถไฟเดิมเมื่อปี พ.ศ. 2495 ซึ่งยังไม่มีเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ค่าระวางนี้รวมถึงค่าธรรมเนียมน้ำมันที่มีการปรับตามราคาน้ำมันในปัจจุบัน
- บริษัท TPI กำลังให้ความสำคัญกับน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเป็นต้นทุนสำคัญ จึงได้มุ่งเน้นไปที่การเปลี่ยนมาใช้รถไฟฟ้า EV ซึ่งสามารถลดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงได้ถึง 60% ดังนั้นควรมีการพิจารณาค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการใช้รถไฟฟ้า EV ได้
- รถของบริษัท TPI มี GPS ที่สามารถติดตามการเดินทางได้บริษัท TPI มีการทำประกันภัยให้ทุกส่วน ทั้งตัวรถจักร รถพ่วง และพนักงานคนขับ

3. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 16 : ผู้แทนจากบริษัท ปตท. สผ. จำกัด (มหาชน)

- ค่าขนส่งจะเพิ่มขึ้นหรือไม่ และจะต้องมีการจ่ายค่ารางหรือไม่
- การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พบปัญหาในเรื่องการจัดซื้อที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงปัญหาเกี่ยวกับกฎระเบียบภายในหน่วยงานที่ยังไม่เอื้อต่อการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ

**4. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 17 : ผู้แทนจากบริษัท โอเซียน เน็ตเวิร์ค เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย)****จำกัด**

- บริษัทมีการให้บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟสำหรับเส้นทางลาดกระบัง-แหลมฉบัง เฉลี่ยประมาณ 17-20%
- หากพิจารณาต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์หนัก ราคาไม่เหมาะสมและสามารถรับได้ แต่หากเป็นตู้เปล่า พบว่า ราคายังค่อนข้างสูงกว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกมาก จึงขอเสนอให้มีการศึกษาเรื่องโครงสร้างต้นทุน (Cost Structure) ของการขนส่งทางรถไฟ เช่น หากเริ่มจากแหลมฉบังจะมีค่า Life on/Life off, ค่า Rail Transfer มาที่ SRTTO, และค่า Rail Charge จาก SRTTO ไปที่ลาดกระบังในแต่ละโมดูล หลังจากนั้นจะมีค่า Rail Transfer ที่ลาดกระบังและค่า Life on/Life off ที่ลาดกระบัง หากเข้าใจโครงสร้างต้นทุนนี้ จะทำให้สามารถประเมินต้นทุนที่แท้จริงได้ ขณะที่การขนส่งทางรถบรรทุกจะไม่มีค่า Rail Transfer แต่ค่าขนส่งทางรถบรรทุกอาจสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟ
- สิ่งที่ต้องปรับปรุงในการให้บริการขนส่งทางรางคือ ความสม่ำเสมอในการเดินรถ
- มาตรการหรือแรงจูงใจที่สามารถดึงดูดให้หันมาใช้บริการขนส่งทางรางมากขึ้น ในกรณีการขนส่งสินค้าจากขาเข้าจากแหลมฉบังไปที่ลาดกระบัง ปัจจุบันจะใช้สำหรับการขนส่งแบบ Normal Delivery ซึ่งหมายความว่า ลูกค้าสามารถรับสินค้าภายใน 3 วันหลังจากเรือออก แต่หากลูกค้าต้องการสินค้าภายใน 1 วันหลังจากเรือออก จะเรียกว่า Hot Delivery ซึ่งอาจมีปัจจัยหลายประการที่ทำให้ไม่สามารถใช้บริการขนส่งทางรางได้ ส่งผลให้ รฟท. เสียโอกาส ส่วนใหญ่จึงเลือกใช้รถบรรทุกเนื่องจากมีความรวดเร็วและสามารถควบคุมได้ ดังนั้นในอนาคต หากมีช่องทางที่สามารถเข้าไปทำ Fast Track เพื่อรับตู้เข้ามา อาจเป็นโอกาสในการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางได้มากขึ้น

5. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 18 : ผู้แทนจากบริษัท ซีทีไอ โลจิสติกส์ จำกัด

- ปัจจุบันบริษัทได้รับความสนใจจากลูกค้าในการขนส่งทางรางจากแหลมฉบังไปยังสปป.ลาว แต่ปัญหาที่พบคือความต้องการขนส่งเป็น Round Trip เท่านั้น ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายหรือค่าขนส่งสูง ทั้งค่า Rail Transfer และค่าจ้างรถบรรทุกเพื่อนำไปส่งยังปลายทาง โดยบางเส้นทางค่าใช้จ่ายเหล่านี้สูงกว่าการใช้รถบรรทุกโดยตรงจากแหลมฉบัง ดังนั้น จึงขอเสนอให้พิจารณาปรับให้สามารถจองเป็น Single Trip ได้ และคิดค่า Empty Container และ Full Container แยกกัน รวมทั้งอาจพิจารณาเพิ่มรอบการขนส่งเพื่อช่วยแก้ไขปัญหามิให้เกิดปัญหาการขนส่ง
- เสนอให้ รฟท. จัดบริการ One Stop Service โดยไม่ใช้เอกสารรายชื่อสาม เพื่อให้การดำเนินงานสะดวกขึ้นและช่วยลดต้นทุนในเรื่องของการใช้รถบรรทุก
- ขอให้พิจารณาเรื่องการทำประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางรางในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ความคุ้มครองกับสินค้าระหว่างการขนส่งทางราง

**6. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 19 : ผู้แทนจากบริษัท หาดใหญ่ศุภสาร ทรานสปอร์ต**

- บริษัทให้บริการการขนส่งทางรถไฟของ รฟท.มาเป็นเวลานานกว่า 10 ปี
- เสนอให้พิจารณาค่าระวาง หากมีการปรับอัตราสูงขึ้นอีก จะทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้การขนส่งทางรถยนต์มากกว่า
- กฎหมายทางรางจะมีการดูแลเยียวยาผู้ประกอบการหรือไม่ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์สูญเสียต่อทรัพย์สินหรือชีวิต

7. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 20 : ผู้แทนจากบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด

- ปัญหาอุปสรรคในการให้บริการการขนส่งทางรางคือ ความน่าเชื่อถือในการตรงต่อเวลา ควรมีการจัดการตารางเวลาให้แม่นยำและมีประสิทธิภาพสูง รวมทั้งต้องสามารถติดต่อและติดตามสถานะการขนส่งแบบ Real-time ได้ เพื่อเพิ่มความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ

8. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 21 : ผู้แทนจากบริษัท แพน-เอเชีย ซิลค์ โรด จำกัด

- การขนส่งสินค้าจากแหลมฉบังไป สปป.ลาว จะมี Cost Structure ที่มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงคือ ค่าข้ามสะพานระหว่าง ไทย-สปป. ลาว ดังนั้นอยากให้หาแนวทางในการปรับลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้
- จากข้อมูลที่โครงการนำเสนอ รายได้อยู่ที่ 0.93 ในขณะที่ต้นทุนการดำเนินงาน (Operation Cost) อยู่ที่ 1.1 ซึ่งหมายความว่า หากมีการขนส่งเพิ่มขึ้น รายได้จะติดลบมากขึ้นไปเรื่อย ๆ จึงขอสอบถามว่าในกรณีที่สถานการณ์แย่ที่สุด อย่างน้อยตัวเลขสีเขียวควรจะเท่ากับต้นทุนการดำเนินงานหรือไม่
- ในการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการเข้าร่วมลงทุน กำไรที่ผู้ประกอบการจะได้รับมาจากแหล่งใด และผู้ประกอบการจะต้องมีต้นทุนด้านการเดินรถและต้นทุนดอกเบี้ยจากโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมหรือไม่

9. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 22 : ผู้แทนจากบริษัท เมอส์ก โลน (ไทยแลนด์) จำกัด

- สายเรือของเมอส์กให้บริการ SRT0 ทั้งในส่วนของผู้เปล่าและผู้หนักเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างมากขอให้จัดการเรื่องการ Operate ของรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- เมื่อขนถ่ายตู้ขึ้นรถไฟแล้ว ระหว่างทาง เมอส์กจะต้องหาตัวลากเข้ามาจัดการเองซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น จึงขอให้มีการพิจารณาหาวิธีการจัดการในประเด็นนี้หากไม่มีการทำประกันภัยสินค้าจะทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการเลือกใช้บริการของสายเรือ
- โครงการได้มีการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ หรือไม่ โดยเฉพาะในส่วนของค่าใช้จ่ายของสายเรือ ซึ่งพบว่า ค่าใช้จ่ายของรถบรรทุก 100 ในส่วนของรถไฟอยู่ที่ประมาณ 60-70 แต่เมื่อรถไฟไปถึงเขตแดนของรถบรรทุกแล้ว อาจทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น และอาจจำเป็นต้องมีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากลูกค้า จึงขอให้พิจารณาประเด็นนี้ด้วย



10. ผู้เข้าร่วมกิจกรรมท่านที่ 23 : ผู้แทนจากการทำเรือแห่งประเทศไทย ทำเรือแหลมฉบัง

- ควรมีการเปรียบเทียบค่าขนส่งสินค้าให้ครอบคลุมทุกโหมด เพื่อเป็นหนึ่งในการตัดสินใจให้กับลูกค้า
- ปัญหาที่เกิดขึ้นในส่วนของการปฏิบัติการ (Operation) ส่วนใหญ่เกิดจากความไม่พร้อมของเอกสารเมื่อคู่มาถึง รวมถึงการจัดการตรวจสอบตู้ที่มีจำนวนมาก ซึ่งอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงาน
- จากการนำเสนอการคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าตามประเภทต่าง ๆ โครงการได้มีการพิจารณาเรื่องของระยะทางร่วมด้วยหรือไม่
- โครงการได้มีการพิจารณาต้นทุนการขนส่งสินค้าแบบ Fixed Cost และ Variable Cost ด้วยหรือไม่ ซึ่งการพิจารณาแยกต้นทุนในลักษณะนี้จะช่วยให้สามารถประเมินความเหมาะสมของต้นทุนได้
- ต้นทุนอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกิจการเดินรถไม่ควรนำมาพิจารณาในการคำนวณต้นทุนการขนส่ง โดยสัดส่วนของต้นทุนและรายได้จากกิจการเดินรถควรมีความชัดเจนการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้เพื่อช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการ



นายอธิภู จิตรานเคราะห์
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
ประธานกล่าวเปิดการประชุม



นางสาวจิรวรรณ หงสกุล
ผู้อำนวยการกองกำกับกิจการขนส่งทางราง
กรมการขนส่งทางราง กล่าวรายงาน



บริษัทที่ปรึกษา
นำเสนอข้อมูลโครงการ



รูปที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
วันที่ 13 ธันวาคม 2567 ณ ห้องเธียเตอร์ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง
การทำเรือแห่งประเทศไทย จังหวัดชลบุรี

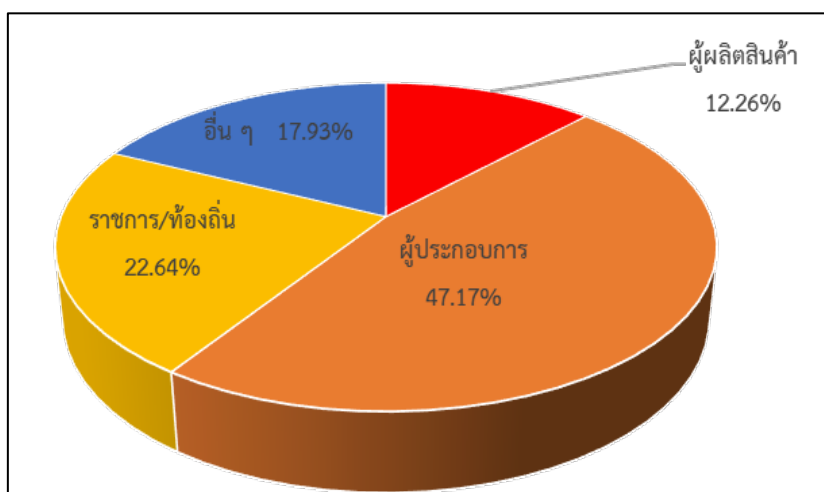


รูปที่ 6-2 บรรยากาศการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
วันที่ 13 ธันวาคม 2567 ณ ห้องเจียเตอร์ ศูนย์สวัสดิการท่าเรือแหลมฉบัง
การทำเรือแห่งประเทศไทย จังหวัดชลบุรี (ต่อ)

7. สรุปผลจากแบบประเมิน

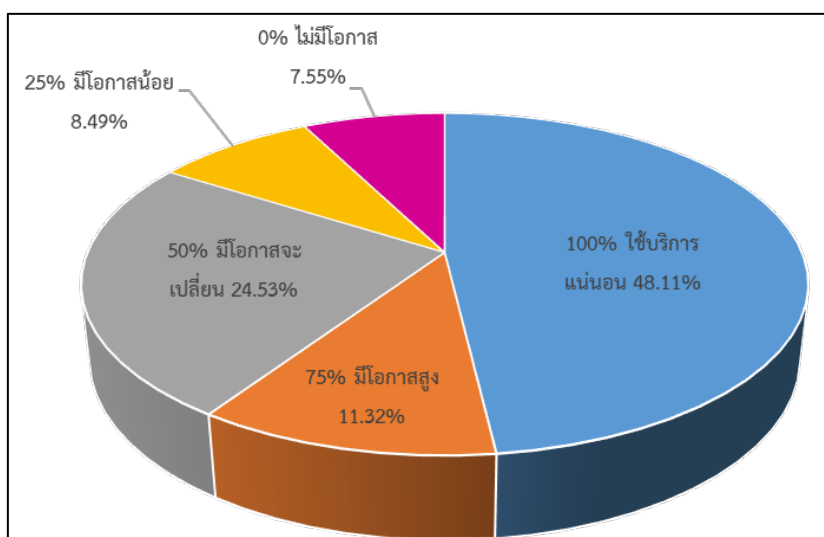
ภายหลังจากการบรรยาย การตอบข้อซักถาม และการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ คณะผู้จัดการประชุมได้ขอให้ผู้เข้าร่วมได้ตอบแบบประเมินเพื่อแสดงความคิดเห็นต่อโครงการ โดยมีรายละเอียดคำถาม รายละเอียดแสดงไว้ในภาคผนวก ง สรุปดังนี้

1) **แบบสอบถามเกี่ยวกับผู้ร่วมงาน** ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เป็นผู้แทนจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จำนวน 50 คน (ร้อยละ 47.17) รองลงมาเป็นผู้แทนจากหน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 24 คน (ร้อยละ 22.64) และเป็นผู้แทนอื่น ๆ (รฟท./สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าส่งออก) จำนวน 19 คน (ร้อยละ 17.93) ที่เหลือจำนวน 13 คน (ร้อยละ 12.26) ผู้แทนจากผู้ผลิตสินค้า/หน่วยงานภาคเอกชน รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-1 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-1 สัดส่วนจำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้ร่วมงาน :
การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

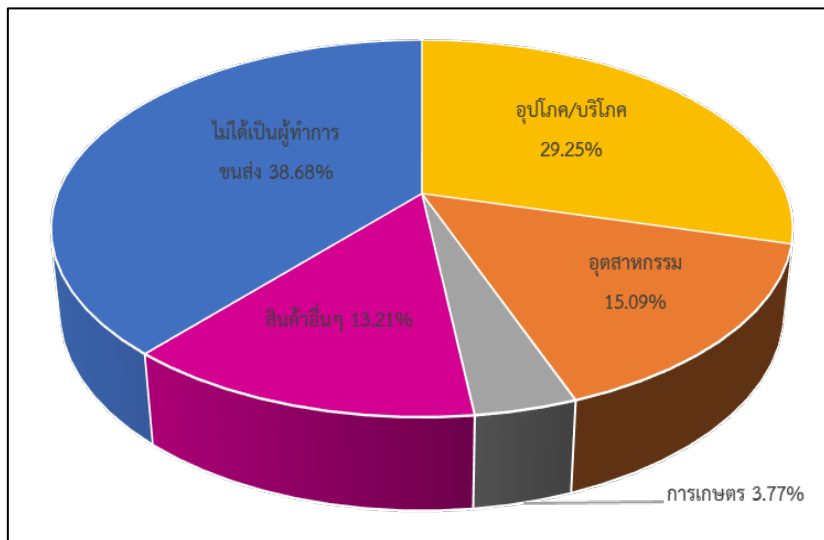
2) โอกาสที่จะมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 51 คน (ร้อยละ 48.11) คิดว่า 100% (มีโอกาที่จะมาใช้บริการอย่างแน่นอน/เป็นผู้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟอยู่แล้ว) รองลงมา จำนวน 26 คน (ร้อยละ 24.53) 50% (หากมีโอกาที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ/ยังไม่แน่ใจ) และจำนวน 12 คน (ร้อยละ 11.32) 75% (มีโอกาสูงที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) และจำนวน 9 คน (ร้อยละ 8.49) 25% (มีโอกาสน้อยที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) ที่เหลือจำนวน 8 คน (ร้อยละ 7.55) 0% (ไม่มีโอกาที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ) รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-2 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-2 ความคิดเห็นโอกาสในการใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง :
การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

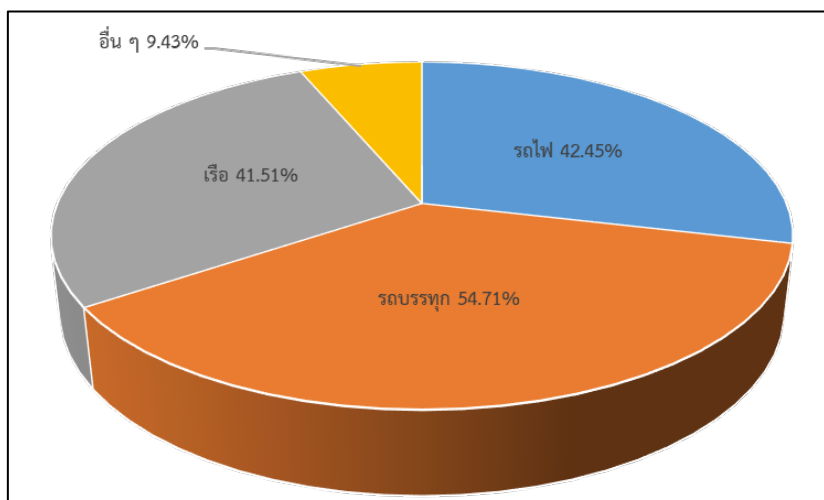


3) **ประเภทหลักของการขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบัน** ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 41 คน (ร้อยละ 38.68) ไม่ได้เป็นผู้ทำการขนส่ง/ไม่ได้เป็นผู้ผลิต รองลงมา จำนวน 31 คน (ร้อยละ 29.25) ขนส่งสินค้าอุปโภค/บริโภค เป็นหลัก และจำนวน 16 คน (ร้อยละ 15.09) ขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม และจำนวน 14 คน (ร้อยละ 13.21) ขนส่งสินค้าอื่น ๆ ที่เหลือจำนวน 4 คน (ร้อยละ 3.77) ขนส่งสินค้าทางการเกษตร/สินค้าแปรรูปทางการเกษตร รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-3 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-3 ประเภทหลักของการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน :
การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

4) **รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน** ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 58 คน (ร้อยละ 54.71) ใช้รถบรรทุกในการขนส่งในปัจจุบัน รองลงมาจำนวน 45 คน (ร้อยละ 42.45) ใช้รถไฟในการขนส่ง และจำนวน 44 คน (ร้อยละ 41.51) ใช้เรือในการขนส่ง ที่เหลือจำนวน 10 คน (ร้อยละ 9.43) อื่น ๆ (เครื่องบิน/เรือบาร์จ/J&T/Kerry/ไปรษณีย์) รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-4 และตารางที่ 7-1

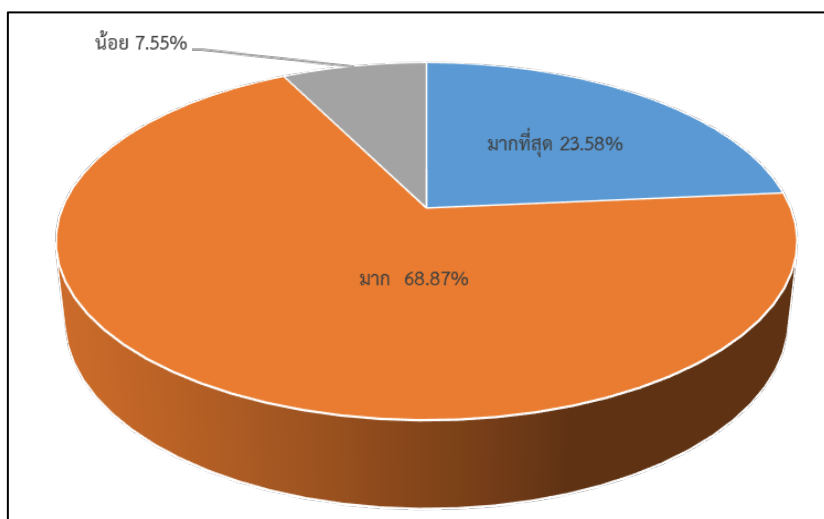


รูปที่ 7-4 รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน : การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1



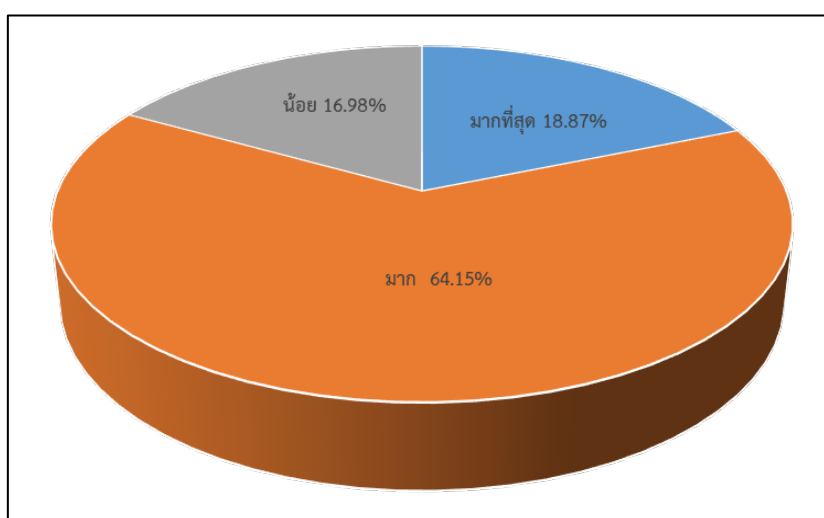
5) การประเมินในความเข้าใจในการประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1

(5.1) ความเข้าใจต่อการนำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 73 คน (ร้อยละ 68.87) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมา จำนวน 25 คน (ร้อยละ 23.58) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด ที่เหลือจำนวน 8 คน (ร้อยละ 7.55) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-5 และตารางที่ 7-1



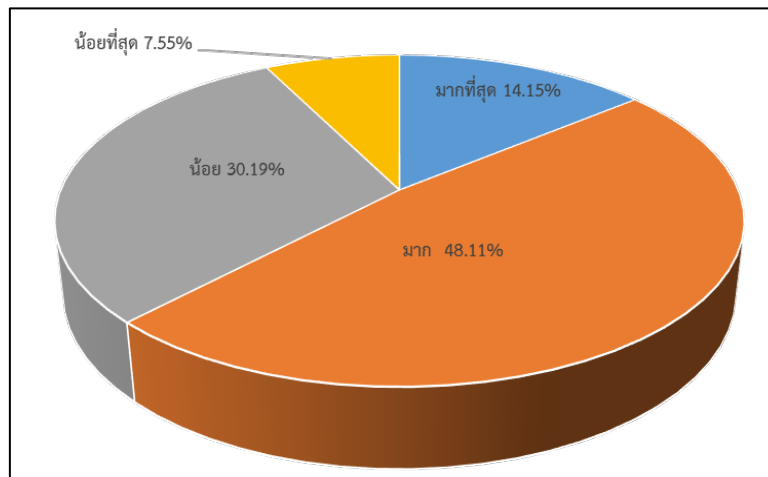
รูปที่ 7-5 การประเมินในความเข้าใจในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ต่อการนำเสนอรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และกรอบการดำเนินงาน

(5.2) ความเข้าใจต่อการศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 68 คน (ร้อยละ 64.15) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมา จำนวน 20 คน (ร้อยละ 18.87) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด ที่เหลือจำนวน 18 คน (ร้อยละ 16.98) มีความเข้าใจในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-6 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-6 การประเมินในความเข้าใจในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ต่อการศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของระบบการขนส่งสินค้าทางราง

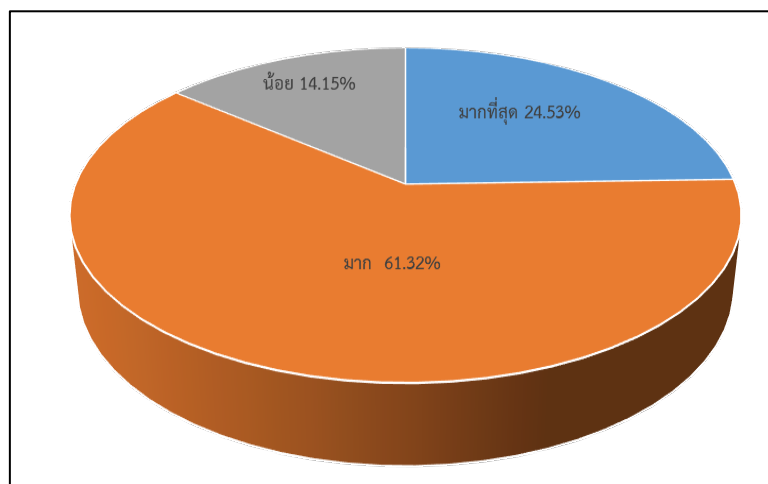
(5.3) ความเข้าใจต่อการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 51 คน (ร้อยละ 48.11) มีความเข้าใจในระดับมาก รองลงมา จำนวน 32 คน (ร้อยละ 30.19) มีความเข้าใจในระดับน้อย และจำนวน 15 คน (ร้อยละ 14.15) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด ที่เหลือจำนวน 8 คน (ร้อยละ 7.55) มีความเข้าใจในระดับน้อยที่สุด รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-7 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-7 การประเมินความเข้าใจในการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ต่อการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง

6) การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1

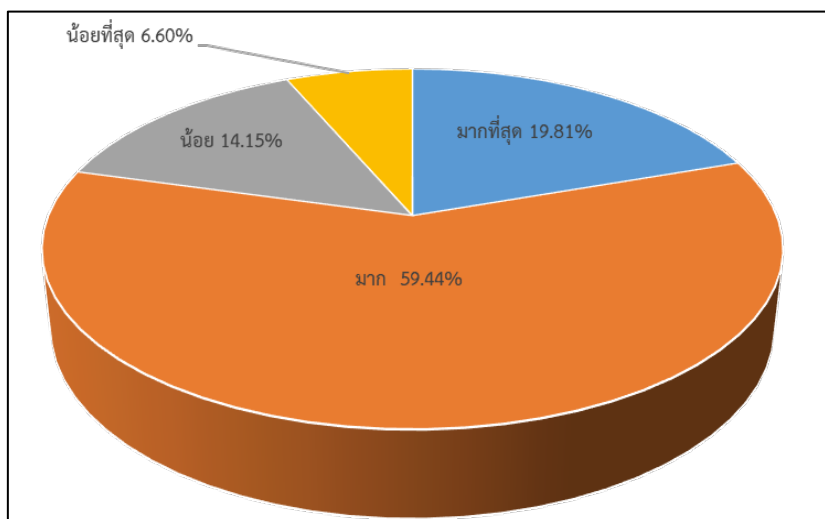
(6.1) ความเหมาะสมของเนื้อหาในการประชุม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 65 คน (ร้อยละ 61.32) มีความเหมาะสมในระดับมาก รองลงมา จำนวน 26 คน (ร้อยละ 24.53) มีความเหมาะสมในระดับมากที่สุด และจำนวน 15 คน (ร้อยละ 14.15) มีความเหมาะสมในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-8 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-8 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
เนื้อหาในการประชุม

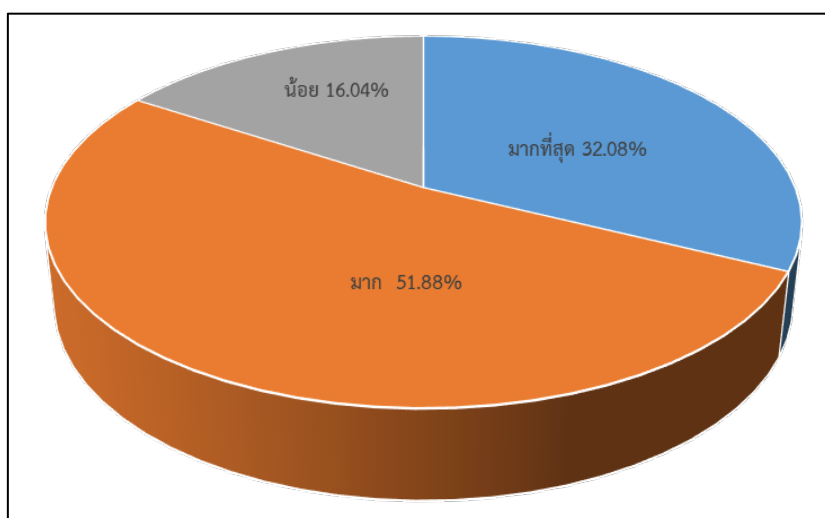


(6.2) ความเหมาะสมต่อระยะเวลาการประชุม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 63 คน (ร้อยละ 59.44) มีความเหมาะสมในระดับมาก รองลงมา จำนวน 21 คน (ร้อยละ 19.81) มีความเหมาะสมในระดับมากที่สุด และจำนวน 15 คน (ร้อยละ 14.15) มีความเหมาะสมในระดับน้อยที่เหลือจำนวน 7 คน (ร้อยละ 6.60) มีความเหมาะสมในระดับน้อยที่สุด รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-9 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-9 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ระยะเวลาการประชุม

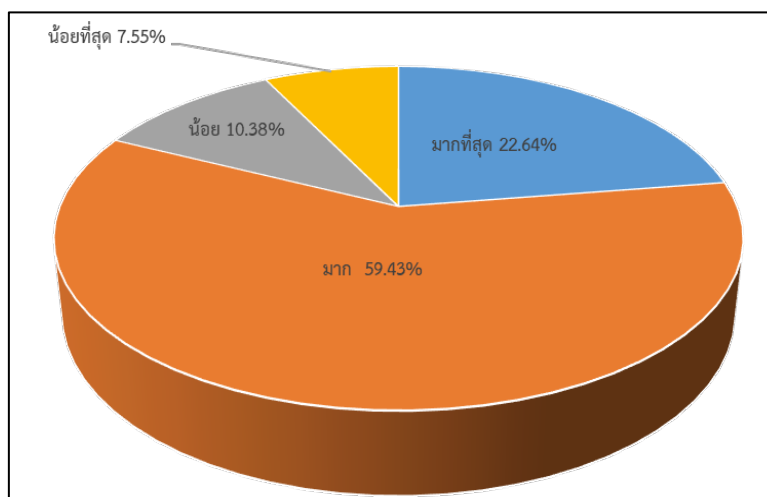
(6.3) ความเหมาะสมต่อเอกสารประกอบการฝึกอบรม/โสตทัศนูปกรณ์ ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่ จำนวน 55 คน (ร้อยละ 51.88) มีความเหมาะสมในระดับมาก รองลงมา จำนวน 34 คน (ร้อยละ 32.08) มีความเหมาะสมในระดับมากที่สุด และจำนวน 17 คน (ร้อยละ 16.04) มีความเหมาะสมในระดับน้อย รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-10 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-10 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
เอกสารประกอบการฝึกอบรม/โสตทัศนูปกรณ์

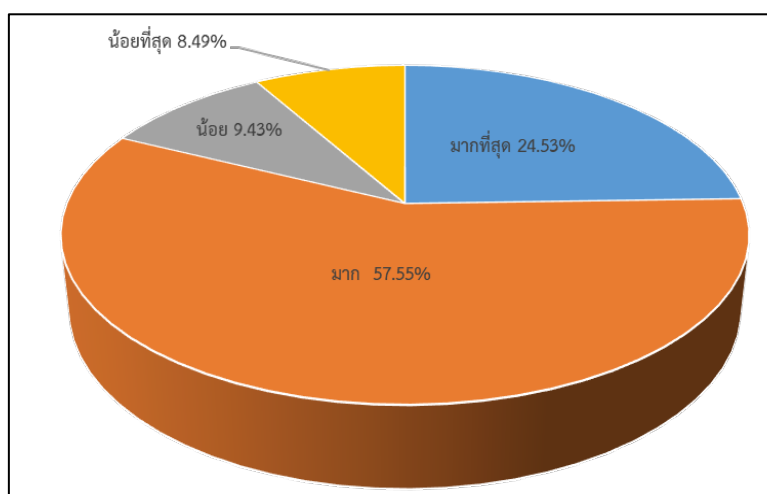


(6.4) ความเข้าใจต่อประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 63 คน (ร้อยละ 59.43) มีความเข้าใจต่อประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้อยู่ในระดับมาก รองลงมา จำนวน 24 คน (ร้อยละ 22.64) มีความเข้าใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 11 คน (ร้อยละ 10.38) มีความเข้าใจในระดับน้อย ที่เหลือจำนวน 8 คน (ร้อยละ 7.55) มีความเข้าใจในระดับน้อยที่สุด รายละเอียด ดังแสดงในรูปที่ 7-11 และตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-11 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุม

(6.5) ความพึงพอใจต่อการประชุมครั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จำนวน 61 คน (ร้อยละ 57.55) มีความพึงพอใจในการประชุมครั้งนี้อยู่ในระดับมาก รองลงมา จำนวน 26 คน (ร้อยละ 24.53) มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด และจำนวน 10 คน (ร้อยละ 9.43) มีความพึงพอใจในระดับน้อย ส่วนที่เหลือ จำนวน 9 คน (ร้อยละ 8.49) มีความพึงพอใจในระดับน้อยที่สุด รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 7-12 และ ตารางที่ 7-1



รูปที่ 7-12 การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1 :
ความพึงพอใจในการประชุม



ตารางที่ 7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม : การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1

รายละเอียด/ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
1. ผู้ร่วมงานประชุมเชิงปฏิบัติการ		
- ผู้ผลิตสินค้า/หน่วยงานภาคเอกชน	13	12.26
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	50	47.17
- ประชาชนผู้ให้ความสนใจในโครงการ	0	0.00
- หน่วยงานราชการ/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	24	22.64
- อื่น ๆ (รฟท./สมาคมขนส่งสินค้านำเข้าส่งออก)	19	17.93
รวม	106	100.00
2. โอกาสที่จะมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางราง		
- 100% (มีโอกาสมากที่สุดที่จะมาใช้บริการ)	51	48.11
- 75% (มีโอกาสมากที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	12	11.32
- 50% (หากมีโอกาสมากที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่ง)	26	24.53
- 25% (มีโอกาสน้อยที่จะเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่ง)	9	8.49
- 0% (ไม่มีโอกาสมากที่จะมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟ)	8	7.55
รวม	106	100.00
3. การขนส่งสินค้าหลักในปัจจุบัน		
- สินค้าอุปโภคบริโภค	31	29.25
- สินค้าอุตสาหกรรม	16	15.09
- สินค้าทางการเกษตร/สินค้าแปรรูปทางการเกษตร	4	3.77
- สินค้าอื่น ๆ	14	13.21
- ไม่ได้เป็นผู้ทำการขนส่ง/ไม่ได้เป็นผู้ผลิต	41	38.68
รวม	106	100.00
4. รูปแบบการขนส่งที่ใช้ในปัจจุบัน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
- รถไฟ	45	42.45
- รถบรรทุก	58	54.71
- เรือ	44	41.51
- อื่น ๆ (เครื่องบิน/เรือบรรทุก/J&T/kerry/ไปรษณีย์)	10	9.43
รวม	106	100.00



ตารางที่ 7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม : การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
(ต่อ)

รายละเอียด/ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
5. ความเข้าใจในการประชุมเชิงปฏิบัติการ ครั้งที่ 1		
5.1. ความเข้าใจต่อรายละเอียดโครงการ วัตถุประสงค์ และ		
กรอบการดำเนินงาน		
- มากที่สุด	25	23.58
- มาก	73	68.87
- น้อย	8	7.55
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	106	100.00
5.2. ความเข้าใจต่อการศึกษารวบรวมโครงสร้างต้นทุนของ		
ระบบการขนส่งสินค้าทางราง		
- มากที่สุด	20	18.87
- มาก	68	64.15
- น้อย	18	16.98
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	106	100.00
5.3. ความเข้าใจต่อการวิเคราะห์โครงสร้างต้นทุนการขนส่ง		
สินค้าทางราง		
- มากที่สุด	15	14.15
- มาก	51	48.11
- น้อย	32	30.19
- น้อยที่สุด	8	7.55
รวม	106	100.00
6. การประเมินความเหมาะสมของการประชุมเชิงปฏิบัติการ		
6.1. ความเหมาะสมของเนื้อหาในประชุม		
- มากที่สุด	26	24.53
- มาก	65	61.32
- น้อย	15	14.15
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	106	100.00



ตารางที่ 7-1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม : การประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ครั้งที่ 1
(ต่อ)

รายละเอียด/ประเด็นข้อมูล	ผู้เข้าร่วมประชุม	
	จำนวน	ร้อยละ
6.2. ความเหมาะสมต่อระยะเวลาการประชุม		
- มากที่สุด	21	19.81
- มาก	63	59.44
- น้อย	15	14.15
- น้อยที่สุด	7	6.60
รวม	106	100.00
6.3. ความเหมาะสมต่อเอกสารประกอบการฝึกอบรม/สัมนา/สัมมนา		
- มากที่สุด	34	32.08
- มาก	55	51.88
- น้อย	17	16.04
- น้อยที่สุด	0	0.00
รวม	106	100.00
6.4. ความเข้าใจต่อประโยชน์ที่ได้รับจากการประชุมครั้งนี้		
- มากที่สุด	24	22.64
- มาก	63	59.43
- น้อย	11	10.38
- น้อยที่สุด	8	7.55
รวม	106	100.00
6.5. ความพึงพอใจในการประชุมครั้งนี้		
- มากที่สุด	26	24.53
- มาก	61	57.55
- น้อย	10	9.43
- น้อยที่สุด	9	8.49
รวม	106	100.00



8. การลงพื้นที่ศึกษาดูงาน การปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร

วันที่ 12 ธันวาคม 2567 เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และที่ปรึกษา ได้ลงพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) ซึ่งถือเป็นสถานีรถไฟชั้นพิเศษของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวก ให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และบุคคลทั่วไป ในกิจกรรมทุกอย่างเกี่ยวกับสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งขาเข้า และขาออก โดยการลงพื้นที่ในวันนี้ เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่อยู่ในปัจจุบัน โดยปัจจุบัน บริเวณ ICD ลาดกระบัง มีเอกชนดำเนินงานบริหารสถานีขนส่งสินค้าอยู่ 4 ราย ได้แก่ บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด โดยมีขบวนรถไฟขนส่งสินค้า เส้นทาง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง (ไป-กลับ) มากที่สุดถึง 30 ขบวนต่อวัน ซึ่งเส้นทางนี้เป็นรถไฟทางคู่ ระยะทาง 118 กิโลเมตร ใช้เวลาขนส่งสินค้าประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยสามารถพ่วงแคร่รถไฟไปได้สูงสุดถึง 35 แคร่ต่อขบวน โดยในปีงบประมาณ 2567 มีสินค้าบนเส้นทางนี้กว่า 7.44 ล้านตัน ทั้งหมดเป็นสินค้าประเภทบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำรายได้ค่าระวางให้แก่ รฟท. ได้มากถึง 470 ล้านบาท หรือคิดเป็น 29% ของรายได้จากค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งหมด

โดยการลงพื้นที่ศึกษาดูงานการปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานครฯ บริเวณพื้นที่โรงพักสินค้าสถานีที่ 5 โดยมี นายธีระวัฒน์ โอวาทสุพรรณ หัวหน้ากองบริการสินค้าคอนเทนเนอร์ ฝ่ายบริการสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย อธิบายเกี่ยวกับแผนผังพื้นที่ของสถานี โกดังพักสินค้า พื้นที่ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ การดำเนินพิธีการศุลกากร การยกขนตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงรถไฟ โดยสินค้าที่เข้ามาที่โรงพักสินค้าแล้ว จะดำเนินพิธีการศุลกากรตามระเบียบพิธีการศุลกากร เมื่อสินค้าที่ออกจากสถานีลาดกระบังแล้วจะสามารถขึ้นเรือได้เลย โดยไม่ต้องดำเนินพิธีการศุลกากรที่ทำเรือแหลมฉบังอีก เพื่อเป็นการประหยัดเวลาในการปฏิบัติงาน



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 8-1 ภาพการลงพื้นที่ศึกษาดูงาน การปฏิบัติงานต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้า
ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานครฯ



9. การประชุมหารือกับผู้ประกอบการในพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร ในวันที่ 12 ธันวาคม 2567

9.1 บริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด

1. ปัญหาและข้อจำกัดในกระบวนการขนส่งทางราง

สินค้าค้างในพื้นที่

- พบปัญหาตู้สินค้าที่ไม่สามารถเคลียร์ศุลกากรได้ เนื่องจากเอกสารหรือกระบวนการตรวจสอบที่ล่าช้า เช่น ตู้สินค้าผิดกฎหมาย หรือสินค้าอิมพอร์ตที่จัดการไม่เสร็จสิ้นในเวลาอันควร
- ตู้สินค้าบางตู้ที่มีปัญหา เช่น การชุกซ้อนสิ่งผิดกฎหมาย (เช่น โคเคน) ทำให้การดำเนินการต้องหยุดชะงักและเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม

การจัดเรียงตู้สินค้าไม่เป็นระบบ

- ตู้สินค้าถูกส่งมาจากท่าเรือโดยไม่มีการจัดเรียงลำดับที่เหมาะสม ทำให้กระบวนการโหลดและเคลื่อนย้ายใช้เวลานานกว่าปกติ
- สินค้าในตู้ที่อยู่ใน Bill of Lading (B/L) เดียวกัน อาจมาถึงไม่พร้อมกัน ส่งผลให้ลูกค้าไม่สามารถเคลียร์สินค้าได้ตามกำหนด

ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- สายไฟและรางรถไฟในพื้นที่ Single Rail Transfer Operator (SRTTO) มีความยาวไม่เพียงพอต่อการรองรับขบวนรถไฟขนาดใหญ่ ซึ่งจำกัดจำนวนตู้สินค้าที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ในแต่ละครั้ง
- ถนนและทางเข้า-ออกที่สถานี ICD ลาดกระบัง และแหลมฉบัง ทรุดโทรมจากการใช้งานหนัก ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและอันตราย

2. ความท้าทายด้านการจัดการลูกค้าและสัญญา

การบริหารลูกค้า

- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องเผชิญความเสี่ยงจากการไม่สามารถให้บริการได้ตามสัญญาเนื่องจากปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการดำเนินงาน
- ลูกค้าส่วนใหญ่ยังคงชอบการขนส่งทางรถบรรทุก เนื่องจากสะดวกและยืดหยุ่นกว่า แม้ต้นทุนจะสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟประมาณ 300 บาทต่อเที่ยว

สัญญาการให้บริการ

- การทำสัญญาระยะยาวกับลูกค้า (3 ปีขึ้นไป) เป็นความท้าทายสำคัญ หากผู้ให้บริการไม่สามารถจัดสรรทรัพยากรหรือรองรับความต้องการของลูกค้าได้ตามข้อตกลง



3. ปัญหาด้านความปลอดภัย

แคร่รถไฟและตู้สินค้า

- แคร่รถไฟที่บรรทุกตู้สินค้ามักเกิดปัญหาเอียงหรือเสียสมดุล อาจเป็นผลมาจากการจัดเรียงสินค้าในตู้ที่ไม่เหมาะสม หรือกระบวนการโหลดที่ผิดพลาด
- เมื่อเกิดปัญหา รถไฟต้องตัดแคร่ที่มีปัญหาทิ้งกลางทาง ส่งผลให้ต้องเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกแทน ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่สูง

4. แนวทางพัฒนาและข้อเสนอแนะ

การจัดการพื้นที่:

- พัฒนาระบบการจัดการจัดเรียงตู้สินค้าให้เป็นระบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการโหลดและลดระยะเวลาในการเคลื่อนย้าย
- ลงทุนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การเพิ่มความยาวสายไฟและรางรถไฟ รวมถึงการซ่อมแซมถนนบริเวณ ICD และท่าเรือ

การส่งเสริมเทคโนโลยี:

- ใช้เทคโนโลยี EV (Electric Vehicle) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนและตอบสนองความต้องการลูกค้าในยุโรปที่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม
- พิจารณาใช้ระบบจัดการคาร์บอนในกระบวนการขนส่งเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและภาพลักษณ์ที่ดีให้กับธุรกิจ

การขยายบริการ:

- พัฒนาระบบโลจิสติกส์แบบครบวงจร (End-to-End) เช่น การจัดการโกดังและศูนย์กระจายสินค้า เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและสร้างความเชื่อมั่นให้ลูกค้า

5. โอกาสของการขนส่งทางราง

- การขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนต่ำกว่า และสามารถรองรับสินค้าปริมาณมากได้ หากแก้ไขปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและความล่าช้า
- โอกาสในการเพิ่มปริมาณลูกค้าขนส่งทางราง หากระบบสามารถจัดการได้ดีขึ้น

ระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางรางในปัจจุบันมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน รองรับความต้องการของลูกค้า และส่งเสริมการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงกระบวนการทำงาน และการใช้เทคโนโลยีจะช่วยยกระดับระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยให้มีศักยภาพและตอบสนองความต้องการของตลาดในระยะยาว



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 9-1 การประชุมหารือกับบริษัท สยามซอร์ไซด์ เซอร์วิส จำกัด ผู้ประกอบการในพื้นที่
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร

9.2 บริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมบง เทอร์มินัล จำกัด

1. ปัญหาในกระบวนการขนส่งทางราง

ความไม่เสถียรของตารางเวลา

- รถไฟมีความล่าช้าในตารางเวลา (Schedule) ทั้งในฝั่งสถานี ICD ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเกิดจากข้อจำกัดของอุปกรณ์ เช่น หัวรถจักรและแคร่ที่มีจำนวนไม่เพียงพอ
- การขาดความต่อเนื่องในระบบจัดการ เช่น ขาดแคลนบุคลากรที่ดูแลด้านการดำเนินงาน และการจัดการตู้สินค้า

ข้อจำกัดของระบบจัดการ:

- ปัญหาความล่าช้าในการโหลดและถ่ายสินค้า เนื่องจากการจัดเรียงตู้สินค้าภายใน ICD และท่าเรือไม่ได้สอดคล้องกับลำดับการจัดส่งที่ลูกค้าต้องการ
- ปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงตารางเรือ (Cut-off time) ที่ไม่ตรงกัน ทำให้การขนส่งทางรางไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัญหาคอขวด (Bottleneck):

- การขนส่งสินค้าทางรางเกิดปัญหาคอขวดบริเวณ ICD และ SRTTO (Single Rail Transfer Operator) ที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบรถไฟและท่าเรือ
- การขนส่งสินค้าด้วยรถไฟมีการใช้งานไม่เต็มศักยภาพ โดยอัตราการใช้งานสูงสุดเพียง 70%



2. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน

ถนนและทางเข้า-ออก

- ถนนบริเวณ ICD และท่าเรือมีความทรุดโทรม เนื่องจากการใช้งานหนักจากรถบรรทุก และปริมาณการจราจรที่หนาแน่น
- สะพานที่เชื่อมกับมอเตอร์เวย์ชำรุด ทำให้เกิดปัญหาในช่วงฤดูฝน เช่น น้ำท่วมขัง ส่งผลต่อการเข้าถึงและความปลอดภัยของลูกค้า

การบำรุงรักษา:

- การขาดแผนการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ทำให้การดำเนินงานมีความเสี่ยงสูง โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีปริมาณงานสูง

3. ปัญหาการบริหารจัดการและการตอบสนองลูกค้า

โควตาการขนส่ง (Quota):

- ระบบจัดสรรโควตาสำหรับลูกค้าแบ่งเป็นสองประเภท คือ โควตาคงที่ (Fixed Quota) และโควตาแชร์ (Shared Quota) ซึ่งยังไม่มีควมยืดหยุ่นเพียงพอในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า
- ลูกค้าหลายรายไม่สามารถจัดการเวลาและปริมาณการส่งสินค้าให้ตรงกับโควตาที่ได้รับ ส่งผลให้เกิดความไม่พึงพอใจ

การขาดแรงจูงใจสำหรับลูกค้า:

- การแข่งขันกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เอกชนที่ใช้รถบรรทุกเป็นหลัก มีราคาค่าบริการต่ำกว่า และยืดหยุ่นกว่า
- ลูกค้าบางรายเลือกใช้บริการของผู้ประกอบการเอกชนที่มีการบริการแบบ Door-to-Door หรือการจัดส่งถึงที่อย่างสะดวก

การแข่งขันระหว่างหน่วยงานและผู้ประกอบการ:

- การขยายตัวของผู้ให้บริการเอกชนที่ให้บริการใกล้เคียงกับ ICD เช่น บริการพื้นที่เก็บสินค้าแบบเอกชน ทำให้ลูกค้าเปลี่ยนไปใช้บริการของผู้ประกอบการรายอื่น

4. ความท้าทายในการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ

การแบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบ:

- การประสานงานระหว่างกรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรมทางหลวงยังมีข้อจำกัด ทำให้ปัญหาถนนและสะพานไม่ได้รับการแก้ไขอย่างรวดเร็ว
- หน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดการจราจร เช่น สน.ลาดกระบัง มีกำลังพลจำกัด ไม่สามารถดูแลการจราจรในพื้นที่ ICD ได้อย่างเพียงพอ

การบริหารจัดการพื้นที่:

- พื้นที่ ICD เป็นทรัพย์สินของหลายหน่วยงาน เช่น การรถไฟและกรมทางหลวง ซึ่งการแบ่งปันพื้นที่ยังขาดการจัดการที่มีประสิทธิภาพ



5. แนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะ

การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน:

- ซ่อมแซมถนนและสะพานบริเวณ ICD และท่าเรือ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงของลูกค้า
- เพิ่มความสามารถของระบบราง เช่น การเพิ่มจำนวนหัวรถจักรและแคร่เพื่อรองรับความต้องการที่สูงขึ้น

การจัดการโคเวต้า:

- ปรับปรุงระบบการจัดการโคเวต้าการขนส่งให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น เช่น การเพิ่มจำนวนโคเวต้าสำหรับลูกค้าที่มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น

ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน:

- การประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อพัฒนาระบบขนส่งให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการเอกชนได้

สร้างแรงจูงใจให้ลูกค้า:

- ลดต้นทุนค่าขนส่งทางราง หรือเสนอแพ็คเกจบริการพิเศษเพื่อดึงดูดลูกค้าให้ใช้บริการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

ระบบขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยยังคงเผชิญกับข้อจำกัดหลายด้าน เช่น โครงสร้างพื้นฐานที่ล้าสมัย การจัดการที่ไม่เป็นระบบ และการแข่งขันจากผู้ให้บริการรายอื่น การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโคเวต้า และการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน จะช่วยให้ระบบขนส่งทางรางสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น และมีศักยภาพในการแข่งขันในระยะยาว



ที่มา: ทีมวิจัย

รูปที่ 9-2 การประชุมหารือกับบริษัท อีสเทิร์น ซี แพลมบั่ง เทอร์มินัล จำกัด ผู้ประกอบการในพื้นที่
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang) กรุงเทพมหานคร



9.3 บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

1. ปัญหาในกระบวนการขนส่งทางราง

การจัดสรรโควต้าและการขนส่ง:

- โควต้าการขนส่งสินค้าผ่านรถไฟไม่สมดุลในแต่ละสถานี ส่งผลให้ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งไม่เต็มประสิทธิภาพ

- ขบวนรถไฟบางขบวนวิ่งโดยไม่มีสินค้าบรรทุกเต็มความจุ ซึ่งทำให้เกิดต้นทุนที่ไม่คุ้มค่า

ความล่าช้าในกระบวนการ:

- การจัดเรียงและโหลดตู้สินค้าที่สถานี ICD และสถานีเชื่อมต่อใช้เวลานาน เนื่องจากการจัดลำดับตู้ไม่สอดคล้องกับการขนส่ง

- ปัญหาความล่าช้าระหว่างการเปลี่ยนขบวนรถไฟหรือรอการอนุมัติการขนส่งจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน:

- สภาพถนนและพื้นที่บริเวณสถานี ICD ทรุดโทรมจากการใช้งานหนัก ทำให้ไม่สามารถรองรับอุปกรณ์หนัก เช่น แคร่ตู้สินค้าได้เต็มประสิทธิภาพ

- ระบบไฟฟ้าและโครงสร้างทางรถไฟไม่รองรับปริมาณรถไฟและสินค้าในปัจจุบัน

2. ความท้าทายด้านการจัดการและลูกค้า

การแข่งขันกับระบบขนส่งอื่น ๆ:

- ผู้ประกอบการรายอื่นที่ใช้รถบรรทุกสามารถให้บริการที่ยืดหยุ่นและราคาต่ำกว่า ทำให้ลูกค้าบางส่วนเปลี่ยนไปใช้บริการดังกล่าว

- ความนิยมในการใช้รถไฟลดลงเนื่องจากความล่าช้าและข้อจำกัดด้านการจัดการ

การเปลี่ยนแปลงค่าระวาง:

- การปรับขึ้นค่าระวางรถไฟมักแจ้งล่วงหน้าไม่เพียงพอ ทำให้ลูกค้าไม่สามารถวางแผนการขนส่งและงบประมาณได้อย่างเหมาะสม

- ความไม่สม่ำเสมอในการกำหนดอัตราค่าบริการระหว่างขาเข้าและขาออกสร้างความสับสนให้กับลูกค้า

3. ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัย

คุณภาพของพื้นผิวถนนทางเข้า ICD และอุปกรณ์:

- พื้นที่ดินบรรทุกตู้สินค้าไม่สามารถรองรับน้ำหนักของรถ Reach Stacker หรือเครนยกสินค้าได้ เนื่องจากความบางของพื้นผิวชำรุดและรับน้ำหนักไม่ได้

- การใช้อุปกรณ์ยกขนที่ไม่ได้มาตรฐานทำให้เกิดความเสียหายต่ออุปกรณ์และพื้นที่ในระยะยาว

ข้อจำกัดด้านความปลอดภัย:

- ปัญหาการบริหารจัดการพื้นที่และการจราจรที่สถานี ICD ส่งผลให้เกิดความแออัดและอุบัติเหตุ

4. แนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะ

ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน:

- ซ่อมแซมและปรับปรุงถนนบริเวณ ICD และพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังให้รองรับการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น
- ลงทุนในอุปกรณ์และระบบที่ทันสมัย เช่น เครนยกสินค้าอัตโนมัติและระบบตรวจสอบสินค้าแบบดิจิทัล

ปรับปรุงกระบวนการจัดการ:

- ปรับปรุงการจัดสรรโควตาการขนส่งให้สมดุลในแต่ละสถานี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุน
- พัฒนาระบบการแจ้งข้อมูลค่าระวางและการเปลี่ยนแปลงค่าบริการล่วงหน้า เพื่อช่วยให้ลูกค้าวางแผนได้ดีขึ้น

ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน:

- เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการรถไฟ หน่วยงานภาครัฐ และลูกค้า เพื่อแก้ไขปัญหาและปรับปรุงบริการให้ตอบสนองต่อความต้องการของตลาด
- จัดประชุมหารือเป็นระยะเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าและวางแผนการพัฒนาระบบในระยะยาว

ส่งเสริมการใช้รถไฟ:

- เพิ่มแรงจูงใจ เช่น การลดค่าระวางสำหรับลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟอย่างต่อเนื่อง
- สร้างความเชื่อมั่นในระบบขนส่งทางรางผ่านการปรับปรุงคุณภาพบริการและลดปัญหาความล่าช้า

ระบบขนส่งสินค้าทางรางในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ การปรับปรุงพื้นที่ลาน ICD การพัฒนาอุปกรณ์และกระบวนการจัดการ รวมถึงการเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานและผู้ให้บริการ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของระบบขนส่งทางรางและตอบสนองความต้องการของตลาดได้ดียิ่งขึ้น



ที่มา: ที่ปรึกษา



รูปที่ 9-3 การประชุมหารือกับบริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
ผู้ประกอบการในพื้นที่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang)
กรุงเทพมหานคร



9.4 บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด

1. ปัญหาและความท้าทายในการขนส่งสินค้าทางราง

ปัญหาการลดปริมาณผู้ประกอบการ

- ผู้ประกอบการสองรายหยุดดำเนินงาน ส่งผลให้เหลือเพียงสี่รายที่ใช้บริการสถานี ICD ลาดกระบัง ทำให้ปริมาณการขนส่งลดลงในบางส่วน แต่โดยรวมยังไม่ส่งผลกระทบต่อระบบ

ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน

- ระบบทางรางในบางพื้นที่ยังไม่สมบูรณ์ เช่น อุโมงค์เอ็กซ์เรย์ที่แหลมฉบังมีเพียงเครื่องเดียว ทำให้เกิดความล่าช้า

- ถนนรอบสถานี ICD มีสภาพไม่ดีและมักมีรถจากภายนอกเข้ามาใช้งาน ทำให้เกิดปัญหาจราจรหนาแน่น

- การใช้พื้นที่ ICD ที่เป็นพื้นที่เปิด ทำให้มีรถจากภายนอกเข้ามาใช้งานเกินความจำเป็น

ต้นทุนและความยืดหยุ่น

- แม้รถไฟจะมีต้นทุนต่ำกว่า แต่ยังคงความยืดหยุ่นเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน
- ค่าระวางรถไฟในปัจจุบันเริ่มใกล้เคียงกับค่าขนส่งทางถนน ซึ่งอาจทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้นถนนแทน

2. ศักยภาพของระบบรางในปัจจุบัน

จุดแข็งของระบบราง

- รถไฟมีต้นทุนต่ำและปลอดภัย ทำให้เหมาะสำหรับการขนส่งปริมาณมาก
- มีระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- เหมาะสำหรับการกระจายสินค้าในระยะไกล

การใช้งานของผู้ประกอบการ

- ผู้ประกอบการบางรายยังใช้บริการรถไฟเป็นหลัก โดยเฉพาะสินค้านำเข้าจากต่างประเทศ
- การขนส่งสินค้าภายในประเทศ เช่น สินค้าจากโซนอีสานและภาคเหนือ ยังคงใช้บริการรถไฟ แต่การกระจายสินค้าจากสถานีไปยังจุดหมายปลายทางยังต้องพึ่งพารถบรรทุก

3. การแก้ปัญหาและแนวทางการพัฒนา

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

- เพิ่มจำนวนรางและปรับปรุงระบบอุโมงค์เอ็กซ์เรย์ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น
- ปรับปรุงถนนรอบสถานี ICD ให้สามารถรองรับรถบรรทุกหนักและลดปัญหาจราจร

ส่งเสริมการใช้งานรถไฟ

- สนับสนุนผู้ประกอบการให้ใช้ระบบรางผ่านการลดค่าบริการ
- สร้างแรงจูงใจ เช่น การลดระยะเวลาขนส่งและการพัฒนาบริการแบบ One-Stop Service

ขยายการเข้าถึงของระบบราง

- สร้างเส้นทางรางต่อเชื่อมนิคมอุตสาหกรรม เช่น นิคมในอุดรธานี เพื่อเพิ่มความสะดวก
- ขยายสถานีที่สามารถรองรับตู้สินค้าและปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดการให้ตอบโจทย์

การใช้งานของผู้ประกอบการ

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

- มีการจัดประชุมระหว่างทางรถไฟ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกัน
- แก้ไขปัญหา
- ปรับเปลี่ยนนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ

4. มุมมองจากผู้ประกอบการ

การสนับสนุนจากรถไฟ

- ทางรถไฟเริ่มปรับตัวด้วยการรวมสินค้าจากหลายสถานีเพื่อขนส่งในขบวนเดียวกัน
- ช่วยลดเวลาการขนส่ง
- มีการพัฒนาเครื่องมือและอุปกรณ์ เช่น รถยกตู้สินค้า เพื่อลดความล่าช้า

ข้อเสนอแนะ

- ต้องการพัฒนาระบบที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เช่น การปรับปรุงการจัดสรรขบวนรถ
- ลดปัญหาคอขวดที่จุดสำคัญ เช่น แหลมฉบัง

ระบบขนส่งทางรางมีศักยภาพสูงในการรองรับการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในแง่ของต้นทุนที่ต่ำและความปลอดภัยที่เหนือกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น อย่างไรก็ตาม ยังมีความจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การเพิ่มความสามารถของอุโมงค์เอ็กส์เรย์ การขยายเส้นทางราง และปรับปรุงถนนรอบสถานีให้เหมาะสมกับการใช้งานหนัก นอกจากนี้ การเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการและการปรับตัวให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการถือเป็นอีกปัจจัยสำคัญ ในขณะเดียวกัน ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนมีบทบาทสำคัญในการแก้ปัญหาและยกระดับประสิทธิภาพการขนส่ง หากสามารถบรรลุการพัฒนาเหล่านี้ได้ จะช่วยกระตุ้นการใช้งานระบบรางให้เพิ่มมากขึ้น ลดภาระการจราจรทางถนน และส่งเสริมศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศอย่างยั่งยืน



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 9-4 แผนผังพื้นที่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang)



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 9-5 ภาพปัญหาการพ่วงจอดเลนขวาทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 1 ช่องทาง
บริเวณประตู 1 สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD Ladkrabang)



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 9-6 สภาพผิวจราจรภายในสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

10. การลงพื้นที่ทำเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ในวันที่ 13 ธันวาคม 2567

วันที่ 13 ธันวาคม 2567 เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และที่ปรึกษา พร้อมด้วยผู้แทนจากหน่วยงานด้านระบบราง และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางราง ลงพื้นที่สำนักงานด่านศุลกากรแหลมฉบัง และศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เพื่อติดตามการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง

ในโอกาสนี้ นายเศรษฐวุฒิ จันทรวัฒน์ ผู้อำนวยการศูนย์เอกซเรย์และเทคโนโลยีศุลกากร สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ให้การต้อนรับคณะเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และผู้เข้าร่วมกิจกรรมเพื่อหารือเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีในการตรวจวิเคราะห์สินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์ การใช้เทคโนโลยี Fast Scan และการตรวจสอบตู้สินค้าผ่านการ X-ray Scan ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่กรมศุลกากรนำมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า และป้องกันการลักลอบนำเข้าสินค้าและสิ่งผิดกฎหมายต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการติดตามการแก้ไขปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางรถไฟเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อผลักดันแนวทางส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งถือว่าเป็นการสนับสนุนการแก้ไขปัญหาการจราจรภายในท่าเรือแหลมฉบังอีกด้วย

ทั้งนี้ นายกฤษฎา อุตมโกชน์ พนักงานการสินค้า 12 ผู้อำนวยการโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ได้ให้การต้อนรับคณะเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และผู้เข้าร่วมกิจกรรม ณ อาคารหอบังคับการพัฒนาแหลมฉบัง ในส่วนของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ขร. ได้ติดตามแก้ไขปัญหาดูติดทางรถไฟภายในท่าเรือแหลมฉบัง โดยการติดตั้งเครื่องกั้นถนนหรือการก่อสร้างจุดตัดต่างระดับ และหาวิธีแนวทางการพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณเพื่อรองรับการขนส่งทางรางที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น พร้อมนี้ ได้ติดตามการบริหารจัดการขนถ่ายตู้สินค้าพื้นที่ SRTO ซึ่งจากสถิติการทำเรือแห่งประเทศไทยพบว่า ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนตู้สินค้าเข้า-ออก ท่าเรือแหลมฉบังกว่า 9.46 ล้าน TEU มีขบวนรถไฟขนส่งสินค้าเส้นทางไอซีทีลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง วันละ 30 เที่ยว (ไป-กลับ) โดยในปี 2567 มีปริมาณขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นจากปีก่อนคิดเป็นร้อยละ 15

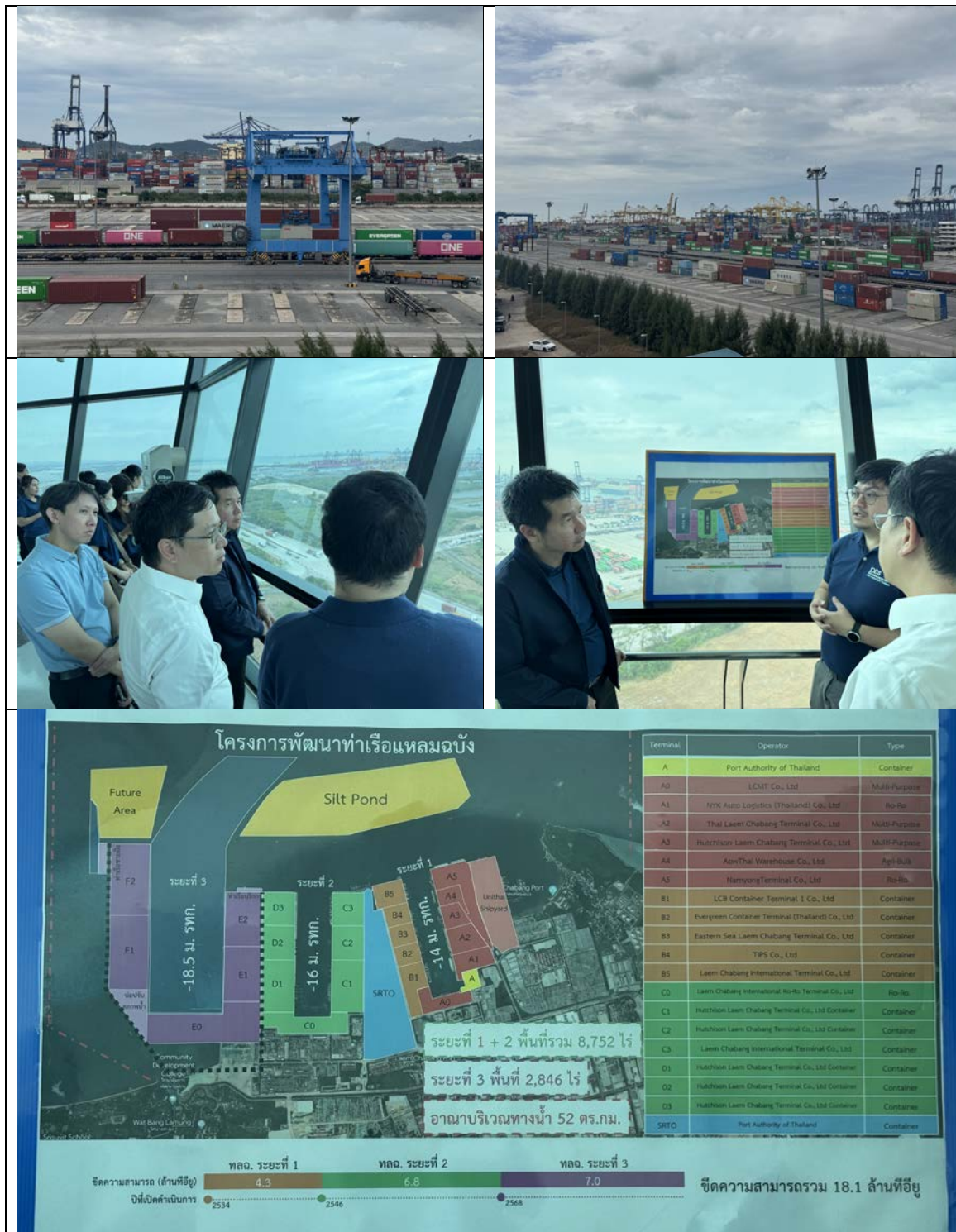
นอกจากนี้ ยังได้มีการหารือเพื่อเตรียมความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางรถไฟเส้นใหม่เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 โดยตรงเพิ่มเติม เพื่อขยายความขีดความสามารถขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นไปตามเป้าหมายรัฐบาลที่ร้อยละ 30 ของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือทั้งหมด

โดยหลังจากการลงพื้นที่ ขร. จะนำข้อมูลที่ได้จาก Workshop ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในครั้งนี้ ไปวิเคราะห์ เพื่อศึกษาโครงสร้างต้นทุนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องในปัจจุบัน เพื่อกำหนดอัตราขึ้นสูงของค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง และค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางรางในอนาคตอย่างเหมาะสม รวมถึงการจัดทำหลักเกณฑ์ วิธีการกำหนดอัตราขึ้นสูงในด้านต่างๆ มาตรการกำกับ หรือกฎระเบียบ ที่เกี่ยวกับอัตราค่าขนส่งทางราง เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางมากยิ่งขึ้น



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 10-1 ภาพการลงพื้นที่ศูนย์เอกซเรย์และเทคโนโลยีศุลกากร สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 10-2 ภาพการลงพื้นที่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ท่าเรือแหลมฉบัง
(Single Rail Transfer Operator: SRT0)