

การประชุมระดมความคิดเห็นในกลุ่มย่อย (Focus Group)  
โครงการบูรณาการระบบรางของไทยสู่ระบบโลจิสติกส์เอเชียเพื่อยกระดับความสามารถการแข่งขัน  
ในห่วงโซ่อุปทานระดับภูมิภาค  
จัดโดย สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)  
วันพุธที่ 10 มิถุนายน 2569 เวลา 08.30 - 14.00 น.  
ณ ห้องทองหล่อ ชั้น 4 โรงแรมอีสติน แกรนด์ พญาไท

---

## สรุปประเด็นที่สำคัญ

### 1. ประเด็นด้านโครงสร้างพื้นฐานและเส้นทางการขนส่ง

- การแข่งขันระหว่างพื้นที่\* เส้นทางเชียงของและหนองคายต่างมีปลายทางเดียวกันคือคุนหมิง (จีน) ซึ่งอาจเกิดการแข่งขันกันเองในเชิงพื้นที่ นอกจากนี้ ศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่เชียงของได้ลงทุนไปแล้วแต่ยังขาดการเชื่อมต่อ (Missing Link) ทางรถไฟไปจนถึงสถานีโมฮาน ทำให้เอกชนยังไม่เข้าไปลงทุนใช้งาน
- การเชื่อมต่อแหล่งผลิต: ปัญหาหลักของระบบรางไทย คือ ไม่ได้สร้างทางรถไฟเข้าไปยังนิคมอุตสาหกรรม หรือแหล่งผลิตโดยตรง (เช่น อยุธยา, มาบตาพุด, สระบุรี) ทำให้ต้องพึ่งพารถบรรทุกในการเชื่อมต่อและเกิดต้นทุนซ้ำซ้อน
- การเชื่อมต่อทางน้ำและทางราง มีความพยายามผลักดันให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางน้ำที่สิ้นสุดบริเวณ อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา เข้ากับระบบราง เพื่อกระจายสินค้าภาคภัณฑ์ขึ้นสู่ภาคเหนือและอีสาน และมีการเสนอให้สร้างลานตู้สินค้า (CY) ที่บ้านม้า (อยุธยา) เพื่อดึงสินค้าเข้าแหลมฉบัง

### 2. ประเด็นด้านกฎระเบียบและนโยบาย (Soft Policy)

- การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ระเบียบด้านนี้ยังไม่ชัดเจน การดำเนินงานในปัจจุบันเป็นเพียงการอนุโลม ทำให้การขนส่งทางรางไม่สามารถเชื่อมต่อกับโหมดอื่น (เช่น ทางอากาศหรือทางทะเล) ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ปัจจุบันกรมศุลกากรกำลังร่างประกาศเพื่อรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยไม่ต้องเสียภาษีซ้ำซ้อน
- ขาดมาตรการจูงใจ: ภาครัฐมักลงทุนเฉพาะโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Policy) แต่ขาดมาตรการสนับสนุน (Soft Policy) เช่น เงินอุดหนุน (Subsidize) หรือสิทธิประโยชน์ทางภาษี เพื่อดึงดูดให้เอกชนหันมาใช้ระบบรางในช่วงเริ่มต้น ซึ่งมีต้นทุนการลงทุนสูง
- ต้นทุนแฝงจากการคิดค่าระวางแบบไป-กลับ: ปัจจุบันการคิดค่าบริการรถไฟมักคิดแบบ 2 เที้ยว (รวมตู้เปล่าขากลับ) ทำให้ค่าขนส่งสูงกว่าความเป็นจริงและแข่งขันกับรถบรรทุกไม่ได้ ที่ประชุมเสนอให้ใช้โมเดลเดียวกับประเทศจีน คือการขายสล็อตแบบขาเดียว ในทุกสถานี เพื่อกระตุ้นความต้องการ

### 3. ประเด็นด้านการบริหารจัดการขององค์กรรัฐ และ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง

- บทบาทที่ทับซ้อนของการรถไฟฯ: โครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นอุปสรรคสำคัญเนื่องจาก รฟท. เป็นทั้งผู้บริหารโครงสร้างพื้นฐาน ผู้กำหนดสล็อตเวลา และเป็นผู้เล่นในตลาดเสียเอง ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อภาคเอกชนที่จะเข้ามาแข่งขัน
- ข้อจำกัดด้านการดำเนินงาน: การให้ความสำคัญกับรถโดยสารเป็นหลัก ทำให้รถสินค้าต้องรอหลีกทางและใช้เวลานาน นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดเรื่องเวลาทำการของเจ้าหน้าที่รัฐ และสภาพแรงงานที่ไม่เอื้อต่อการทำงานเชิงพาณิชย์ของเอกชน (เช่น ห้ามรถสินค้าวิ่งกลางวันในบางสถานี)
- ความคาดหวังต่อ พ.ร.บ. ราง ฉบับใหม่: กฎหมายใหม่จะเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานได้ (Open Access) แต่เอกชนยังรอความชัดเจนเรื่องคณะกรรมการจัดสรรตารางการเดินรถและอัตราค่าใช้ทาง (Access Charge) โดยคาดหวังให้กรมการขนส่งทางรางทำหน้าที่เป็นกรรมการ อย่างแท้จริง

### 4. ประเด็นด้านการค้าระหว่างประเทศและสินค้าที่เหมาะสม

- อุปสรรคบริเวณชายแดน: การขนส่งผลไม้ไปจีนพบปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ถูกเปิดตรวจที่ด่านฝั่งไทย ทำให้สินค้าและถูกปฏิเสธเมื่อถึงจีน รวมถึงปัญหาคอกวอดที่ Vientiane Logistics Park (VLP) ที่มีเส้นทางผูกขาดสั้นๆ เพียง 3.5 กิโลเมตร ทำให้ต้นทุนสูงและล่าช้า
- กลุ่มสินค้าที่เหมาะสม: ระบบรางควรเน้นไปที่กลุ่มสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) เช่น ปุ๋ย ถ่านหิน แร่อาหารสัตว์ ซึ่งไม่ควรมีการยกขึ้นยกลงหลายรอบ (Double handling) มากกว่าการมุ่งเน้นแต่ตู้คอนเทนเนอร์

### ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ (Actionable Recommendations)

#### 1. การปรับขอบเขตพื้นที่ศึกษา (Study Area):

- ขอให้เพิ่มศูนย์ขนถ่ายสินค้าเชียงของและเชียงรายเข้าไปในพื้นที่ศึกษาด้วย เนื่องจากจะเชื่อมโยงกับรถไฟทางคู่ในอนาคต (ปี 2572) และระเบียบเศรษฐกิจภาคเหนือ
- ควรทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบเชิงพื้นที่ระหว่างหนองคาย และ เชียงของ เนื่องจากปลายทางของสินค้าไปบรรจบที่จุดเดียวกันคือ อุดมวิท เพื่อหาแนวทางผลักดันไม่ให้สองพื้นที่นี้แข่งขันหรือแย่งตลาดกันเอง

#### 2. มุ่งเน้นการแก้ปัญหาด้านกฎระเบียบ มากกว่าโครงสร้างพื้นฐาน:

- งานวิจัยควรเน้นวิเคราะห์ปัญหาคอกวอดด้านกฎระเบียบ การทำงานข้ามพรมแดน และพื้นที่ทับซ้อน (เช่น การทำ Joint Inspection ที่ปาดังเบซาร์ที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรทำงานข้ามเขตแดนไม่ได้)
- ศึกษาและเสนอแนะเกี่ยวกับโครงข่ายข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ระบบสินค้านำผ่านแดนอาเซียน (ACTS) และการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่าน Asian Railway Network

3. การวิเคราะห์โซ่อุปทานแบบเจาะจงรายอุตสาหกรรม (Industry-Specific Supply Chain):

- อย่งามองการขนส่งทางรางในภาพกว้างเพียงอย่างเดียว ควรไปคัดกรองสินค้าที่มีศักยภาพ (Potential Products) โดยดูจากพิกัดศุลกากร (Harmonized Code) เช่น กลุ่มเกษตรอาหาร ปุ๋ย หรือน้ำมัน แล้ววิเคราะห์การเชื่อมโยงตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ ปลายน้ำ เพื่อแสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมใดสามารถกระโดดมาใช้ระบบรางได้จริง
- แยกการศึกษาระหว่างตลาดในประเทศ (Domestic) ตลาดระหว่างประเทศ (International) และ ระดับภูมิภาค (Regional) ออกจากกันให้ชัดเจน เพราะบริบทและปัจจัยความสำเร็จต่างกัน

4. การพัฒนาโมเดลราคาและมาตรการจูงใจ (Pricing & Subsidies Model):

- วิจัยหาความเป็นไปได้ในการอุดหนุน (Subsidize) หรือการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี เพื่อจูงใจให้ เอกชนมาใช้หรือลงทุนในระบบราง
- ทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเกี่ยวกับการเปลี่ยนโครงสร้างการเก็บค่าระวางรถไฟจากการคิดไป-กลับ เป็นการ เก็บค่าขนส่งขาเดียว เพื่อลดต้นทุนแฝงให้ผู้ประกอบการ

5. ทิศทางของงานวิจัยต้องนำไปปฏิบัติได้จริง (Actionable & Practical):

- ให้ทำงานวิจัยในลักษณะเชิงประจักษ์ที่ภาคเอกชนสามารถนำไปใช้นำร่อง (Pilot) ได้จริง
- เสนอแนะมาตรการที่เป็น Quick Win ที่สามารถแก้ไขปัญหาหรือสร้างผลกระทบเชิงบวกได้ทันที โดยทำงานร่วมกับเอกชนที่มีแผนการลงทุนหรือดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน

.....