

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย
เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ

โดย

นายชาญศักดิ์ ชื่นชม
รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2565 - 2566

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นายชาญศักดิ์ ชื่นชม เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 65 ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2565 - 2566

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายชาญศักดิ์ ชื่นชม

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบัน ปัญหา แนวทางการแก้ไข และโอกาสในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยไปยังทวีปเอเชียและยุโรป เพื่อศึกษาภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ และเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นำมาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และหาแนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางราง

โดยผลการวิจัยพบว่าจากการศึกษาระบบนิเวศทางของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ มีธุรกิจและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ได้แก่ สินค้านำเข้า สินค้าส่งออก และกลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ในหลาย ๆ ด้าน อาทิ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎหมาย ระเบียบ และพิธีการศุลกากร ด้านการประสานงานและดำเนินการร่วมกับรถไฟลาว - จีน ที่ สปป.ลาว และประเด็นด้านนโยบาย ซึ่งส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีน ยังพบอุปสรรคที่ทำให้การขนส่งไม่ได้รับความสะดวกหรือคล่องตัว เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ โดยการบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน จะสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟในหลาย ๆ ด้าน โดยผู้วิจัยพบว่า รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ควรเร่งรัดงานก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ จุดขนถ่ายสินค้า และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการขับเคลื่อนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงควรให้ความสำคัญกับการรถไฟฯ ในการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องได้แก่ หัวรถจักร แคร่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระบบการแจ้งตารางเวลาและติดตามสถานะขบวนรถไฟ เพื่อยกระดับในการให้บริการและสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ควรเร่งรัดการออก พรบ. ขนส่งทางราง เพื่อให้มีกฎหมายมากำกับดูแลการขนส่งทางราง พร้อมทั้งทบทวนกฎหมายและระเบียบที่มีความซ้ำซ้อนต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ยังควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศต่าง ๆ ที่เป็นคู่ค้า เพื่อเจรจาลดภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยสูงสุด

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งนี้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาทบทวน แผนและเร่งรัดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานรางรถไฟและควรมีการกำหนดนโยบายในการให้ ภาคเอกชนสามารถเข้ามาร่วมลงทุน หรือสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เพื่อให้บริหารจัดการ ระบบโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการผูกขาดเพื่อสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ นอกจากนี้แผนการพัฒนาระบบขนส่งของภาคเอกชนให้สอดคล้องกับ แผนงานของภาครัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันได้ และควรมีการวิเคราะห์ ศักยภาพของคู่แข่งในประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบประเทศไทย เพื่อให้ประเมินผลกระทบ เปรียบเทียบ ข้อดี ข้อเสีย กับคู่แข่งและหาโอกาสในการพัฒนาของระบบขนส่งทางรางของประเทศ

Abstract

Title Guidelines for developing Thailand's railway transportation to connect seamlessly with Asia and Europe.

Field Economics

Name Chansak Chuenchom

Course NDC **Class** 65

The objective of this research is to study the current situation, issues, solutions, and opportunities in developing railway transportation from Thailand to Asia and Europe. It aims to gain an overview of businesses related to railway transportation, both domestically and internationally, and compare them with other countries in the Southeast Asian region. The research will analyze the problems and challenges of railway freight transportation from Thailand through Laos to the People's Republic of China, and identify strategies and opportunities for the development of the railway transportation system. The study will involve collaboration between the government and the private sector to maximize the benefits for the country. In-depth interviews will be conducted with government officials, private sector representatives, and stakeholders involved in railway freight transportation.

Based on the research, it has been determined that within the domestic and international railway transportation system, there are businesses and stakeholder groups involved in railway freight transportation, including importers, exporters, and related businesses. The data collected from the target groups revealed various challenges and obstacles in railway transportation from Thailand through Laos to the People's Republic of China. These include infrastructure, legal regulations, customs procedures, coordination and cooperation with the Laos-China railway, and policy issues. These factors have resulted in inconveniences and inefficiencies in railway transportation compared to road transportation. The collaboration between the government and the private sector can create opportunities for the development of the railway freight transportation system in several aspects. The researchers have found that all sectors of the government and relevant agencies should expedite the construction of Dual-track Railway Projects, Container Yard, and Transshipment Yard. These are crucial infrastructure components to drive the railway transportation system. Additionally, emphasis should be placed on preparing relevant equipment such as locomotives, bogies, and a scheduling and tracking system to enhance service quality and provide confidence to users. Moreover, it is recommended to

expedite the enactment of the Rail Transport Act to provide comprehensive regulations and oversight for railway transportation. This should include a review of existing laws and regulations, particularly those related to import and export customs procedures. Furthermore, it is important to establish collaborative networks with neighboring countries and trading partners to negotiate and reduce taxes and various fees associated with railway transportation. These measures aim to maximize the benefits of railway freight transportation for Thai businesses.

Recommendations for this research include urging the government and relevant agencies to review and expedite infrastructure construction projects for railway structures. Additionally, policies should be established to encourage private sector participation and collaboration with the government in managing the infrastructure system efficiently. This will help reduce inefficiencies and enhance competitiveness in the railway freight transportation business by minimizing the number of intermediaries. Furthermore, private sector development plans should align with the government's plans to ensure coordinated efforts towards a common direction. It is also important to analyze the potential of competitors in neighboring countries to assess the impact, compare advantages and disadvantages, and identify opportunities for the development of the Thailand's railway transportation system.

คำนำ

จากการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีแนวคิดและพัฒนาแผนยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหม และริเริ่มโครงการแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมหรือ "One Belt and One Road" และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น "Belt and Road Initiative" (BRI) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศ และเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน และเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ได้มีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟ จีน-ลาว (China-Laos Railway) โดยมีจุดเริ่มต้นจากนครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ไปยัง เวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) รวมเป็นระยะทางทั้งหมดประมาณ 1,035 กิโลเมตร แม้ว่าแนวเส้นทาง BRI จะไม่ได้พาดผ่านประเทศไทยโดยตรง แต่ประเทศไทยซึ่งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง BRI ได้ทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญบนระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) และได้เล็งเห็นโอกาสที่จะพัฒนาการค้าและเศรษฐกิจจากเส้นทาง BRI แต่จากการติดตามความเคลื่อนไหวเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อไปยังรถไฟจีน - ลาว ที่ สปป.ลาว ยังพบข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้าน ทั้งเรื่องโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ หรือการพัฒนาในการเชื่อมต่อไปยังต่างประเทศ ประกอบกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) มีแผนงานที่จะเข้าไปสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จึงมีแนวคิดที่จะนำโอกาสในการพัฒนาและข้อจำกัดดังกล่าวมาทำการศึกษาวิจัยเพิ่มเติม เพื่อวิเคราะห์ปัญหาพร้อมทั้งเสนอแนวทางและโอกาสในการยกระดับระบบการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

จากสถานการณ์ข้างต้น งานวิจัยเรื่อง "แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ" จะเป็นหนึ่งในแนวทางการพัฒนา การขับเคลื่อนเศรษฐกิจทางการขนส่งทางรางของประเทศเพื่อสร้างโอกาสด้านระบบการขนส่งของประเทศให้เติบโต และขยายตัวอย่างสัมฤทธิ์ผลต่อไป

(นายชาญศักดิ์ ชื่นชม)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ค
คำนำ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ฌ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	5
วิธีดำเนินการวิจัย	5
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	6
คำจำกัดความ	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
แนวคิดด้านระบบโลจิสติกส์	7
แนวคิดด้านการขนส่ง	8
แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์	9
ปัญหาด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	9
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	11
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวังในการบริการ	15
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ	16
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	
โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 – 2580)	20
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	27
กรอบแนวคิดของการวิจัย	29
สรุป	30

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อม	
กับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ	31
ภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	
ของประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	36
ความเห็นจากคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง	41
ประเด็นปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	43
สรุป	59
บทที่ 4 สรุปปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า	
ทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ	61
เป้าหมายที่คาดหวังจากแผนปฏิบัติการ	62
ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องในการศึกษา	62
แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย	
เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ	69
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	79
สรุป	79
ข้อเสนอแนะ	85
บรรณานุกรม	87
ประวัติย่อผู้วิจัย	92

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
3-1	สินค้าส่งออกไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก	39
3-2	ปริมาณและประเภทของการขนส่งสินค้าปี 2016-2021	40
3-3	ตารางแสดงต้นทุนการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทางรถไฟ	50
4-1	ตัวอย่างข้อมูลสำหรับการส่งออกสินค้า	68
4-2	ข้อสถานีรถไฟต้นทางและปลายทางในสหภาพยุโรป	78

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
3-1	แผนที่แสดงการเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหมใหม่	32
3-2	เส้นทางสายไหมตาม 6 ระเบียงเศรษฐกิจ	33
3-3	แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)	34
3-4	แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)	34
3-5	ท่าเรือที่พัฒนาตามเส้นทางสายไหมใหม่	35
3-6	จำนวนรถและปริมาณสินค้าระหว่างเที่ยว ระหว่างจีนกับยุโรป	35
3-7	ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ประจำปี 2561	36
3-8	เส้นทางการขนส่งสินค้าทางบกของไทย – จีน	38
3-9	สินค้านำเข้า และ ส่งออก ระหว่าง ไทย – จีน	38
3-10	มูลค่าการส่งออกไทยไปยังประเทศจีน (ล้านบาท)	39
3-11	แผนภาพทางรถไฟ ทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และสายไหม	41
3-12	ภาพเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางรางตามแผนที่ และ ขนส่งจริง	42
3-13	พื้นที่การผลิตสินค้าส่งออกของไทย	43
3-14	แผนที่ Container Yard การรถไฟ ณ ปัจจุบัน	45
3-15	รถจักรดีเซลของการรถไฟ	46
3-16	ขั้นตอนการลงทะเบียนและขนส่งรายย่อย	47
3-17	ระบบการจองแคร่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์กับการรถไฟฯ	48
3-18	ขั้นตอนการขออนุญาตเดินรถไฟขนส่งสินค้าแบบเหมาขบวน	48
3-19	ตัวอย่าง ระบบการจองขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าออนไลน์	51
3-20	ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพก่อนบรรจุ	53
3-21	ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุครึ่งตู้	54
3-22	ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุเต็มตู้	54
3-23	ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุเต็มตู้ก่อนปิดตู้	55
3-24	ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพ seal ล็อคตู้คอนเทนเนอร์	55
3-25	ภาพแสดงการตรวจสอบความพร้อมตู้คอนเทนเนอร์	56
3-26	ภาพแสดงหัวลากรถไฟลาว-จีน ที่ลากตู้คอนเทนเนอร์ จาก VLP ไปยังสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้	57
3-27	ภาพแสดงการเดินขบวนรถไฟข้ามแดนเข้าสาธารณรัฐประชาชนจีน	57
3-28	ภาพแสดงจุดทำพิธีการศุลกากร และ Check point ตรวจสอบสินค้าภายในด่านโม่หนาน	58

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

แผนภาพที่		หน้า
3-29	ประกาศกรมปลุกฝัง กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ สปป. ลาว เรื่องสินค้าผ่านแดน	58
3-30	ภาพแสดงการตรวจสอบและยกถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ภายในสถานีรถไฟกว้างโจว	59
4-1	โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน	63
4-2	ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่	63
4-3	จุดขนถ่ายสินค้าในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ	64
4-4	การขนส่งทางรถไฟ ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว	65
4-5	แผนผังตำแหน่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา	66
4-6	แผนผังตำแหน่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และ Vientiane Logistics Park	65
4-7	ความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่	69
4-8	แผนภาพแสดง สะพานรถไฟมิตรภาพ ไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) แห่งใหม่	70
4-9	แผนที่ CY	70
4-10	ย่านการเปลี่ยนถ่ายสินค้า	71
4-11	แนวคิดการออกแบบบริเวณนาทา	71
4-12	เส้นทางการเชื่อมต่อรถไฟ Pan-Asia	73
4-13	เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงในภูมิภาค	73
4-14	เส้นทางการเชื่อมต่อท่าเรือและรถไฟในภูมิภาค	74
4-15	โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง	75
4-16	เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลิกระนอง	75
4-17	เส้นทางรถไฟสาย China-Europe Railway	77

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จุดเริ่มต้นของการสร้างพันธมิตรและความร่วมมือระหว่างประเทศของจีนเริ่มเกิดขึ้นในสมัยของฮ่องเต้ฮั่น ซึ่งถูกพวกชนเผ่าเร่ร่อนรุกรานอยู่บ่อย ๆ จึงได้ส่งราชทูตไปเจริญสัมพันธไมตรีกับแว่นต่าง ๆ ทางตะวันตกเพื่อชักชวนให้แว่นเหล่านั้นหันมาเป็นพันธมิตรต่อต้านการรุกรานของพวกชนเผ่าเร่ร่อน (พงศาวดารราชวงศ์ฮั่น และเสกสรร สนวา, 2564 : 292) ถึงแม้ว่าการสร้างพันธมิตรและความร่วมมือต่าง ๆ กับแว่นต่าง ๆ ขณะนั้นอาจจะยังไม่สำเร็จตามเป้าหมาย แต่สิ่งที่จีนได้รับกลับมาแทนคือบันทึกรายละเอียดข้อมูลตลอดการเดินทางของราชทูตที่ประกอบไปด้วยข้อมูลภูมิศาสตร์ วิถีชีวิตของชุมชนชาวตะวันตก ลักษณะและรูปแบบการค้าขายและสินค้าในพื้นที่ต่าง ๆ จึงกลายเป็นข้อมูลสำคัญที่ทำให้จีนพลิกวิกฤตและเปลี่ยนแปลงสนาามรบให้เป็นสนาามการค้า และหลังจากนั้นเอง ฮ่องเต้ฮั่นก็เริ่มส่งสินค้าไปค้าขายกับทางตะวันตก โดยสินค้าที่ขึ้นชื่อในยุคนั้นคือผ้าไหม ซึ่งเป็นที่ชื่นชอบของชาวตะวันตก โดยเฉพาะในหมู่ชาวโรมันที่ให้ความนิยมผ้าไหมเป็นจำนวนมาก ซึ่งเส้นทางที่จีนใช้เดินทางและนำสินค้าไปค้าขายกับแว่นต่าง ๆ ทางตะวันตกจะมีจุดเริ่มต้นที่เมืองฉางอันของจีนไปสิ้นสุดที่กรุงโรม มีระยะทางประมาณ 7000 กิโลเมตร ซึ่งต่อมาในปี 1877 นักธรณีวิทยาชาวเยอรมันได้ขนานนามเส้นทางนี้ว่า เส้นทางสายไหม หรือ Silk Road (German Geographer Ferdinand von Richthofen and The Silk Road, Online, 2023) นอกจากเส้นทางการค้าทางบกแล้ว จีนมีการติดต่อค้าขายกับแว่นอื่น ๆ ทางทะเลอีกด้วย โดยเส้นทางการค้าขายทางทะเลจีนได้ตามบันทึกทางประวัติศาสตร์พบว่ามีมาตั้งแต่สมัยราชวงศ์ฮั่น ประมาณ 206 – 220 ก่อนคริสตกาล (ย้อนรอยเส้นทางสายไหม, ออนไลน์, 2562) เส้นทาง ๆ ทะเลจีนใต้ มีจุดเริ่มต้นจากนครกวางเจา ผ่านช่องแคบมะละกา ไปยังศรีลังกา อินเดียและแอฟริกาตะวันออก เส้นทางสายไหมเริ่มเสื่อมถอยอย่างแท้จริงเมื่อคริสโตเฟอร์ โคลัมบัส นักสำรวจชาวอิตาเลียนค้นพบทวีปอเมริกาใน ค.ศ. 1492 นับแต่นั้นเป็นต้นมา ชาวตะวันตกต่างหันมาแสวงหาความมั่งคั่งจากทวีปโลกใหม่ เกิดเป็นเส้นทางการค้ามหาสมุทรแอตแลนติกที่เชื่อมต่อยุโรป แอฟริกา และอเมริกาเข้าด้วยกัน เส้นทางสายไหมที่มีมาแต่โบราณจึงหมดความสำคัญลงที่สุดใน (รู้จักเส้นทางสายไหม (Silk Road) เส้นทางการค้าที่สร้างความมั่นคง, ออนไลน์, 2565)

แนวคิดการขยายเครือข่ายและสร้างพันธมิตรทางการค้าของจีนถูกนำกลับมาพัฒนาอีกครั้งในสมัยประธานาธิบดีจิน นายสี จิ้นผิง โดยมีการแถลงเปิดตัวโครงการ "แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม" หรือ "One Belt and One Road (OBOR)" ในระหว่างการเยือนคาซัคสถานในเดือนกันยายน 2556 โดยเส้นทางนี้ประกอบด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลาง และในเดือนตุลาคมของปีเดียวกันในระหว่างการเยือนอินโดนีเซีย ก็ได้มีการกล่าวเปิดตัวโครงการ "เส้นทางสายไหมทางทะเล" หรือ "Maritime Silk Road" ที่เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียง

เฉิงเต๋อ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ตลอดเส้นทางบกและเส้นทางทะเล จะมีการลงทุนปรับปรุงท่าเรือและสร้างศูนย์การผลิตอุตสาหกรรมและการค้าขึ้น โดยโครงการ ฯ แบ่งเป็น เส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน เส้นทางสายไหมใหม่นี้จะนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงทั้งทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคมของประชาคมโลก เนื่องจากเป็นนโยบายการพัฒนาที่มีมูลค่าสูงที่สุดเท่าที่เคยมีมา และเป็นนโยบายที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากที่สุดของโลก พาดผ่าน 65 ประเทศ ใน 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป เมื่อรวมสถิติขอทุกประเทศเข้าด้วยกันจะพบว่าประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ มีประชากรรวมกันคิดเป็นร้อยละ 62.3 ของทั้งประชากรโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) รวมกัน คิดเป็นร้อยละ 30 ของ GDP โลก และมีการบริโภคภาคครัวเรือนคิดเป็นร้อยละ 24 ของการบริโภคในครัวเรือนของทั้งโลก ในส่วนของประเทศไทย ไม่ได้อยู่บนแผนที่ของ 2 เส้นทางหลักในโครงการแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม แต่ถ้ามองในด้านยุทธศาสตร์พื้นที่ ประเทศไทยถือว่าเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญของระเบียงเศรษฐกิจจีน – คาบสมุทรมินโดจีน ที่จะเชื่อมระหว่างจีน มาเลเซียและสิงคโปร์ทางบก (สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ออนไลน์, 2562)

เมื่อมาพิจารณาการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศและกลุ่มประเทศที่อยู่ในพื้นที่พาดผ่านของโครงการแถบเศรษฐกิจ ฯ เช่น จีน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และยุโรปพบว่าระหว่างปี 2561 - 2565 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณปีละ 8,891,197.45 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 55 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับโลก (กระทรวงพาณิชย์, ออนไลน์, 2566) ซึ่งหากอ้างอิงตามข้อมูลมูลค่าการค้าของสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์พบว่าโครงการแถบเศรษฐกิจ ฯ มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย

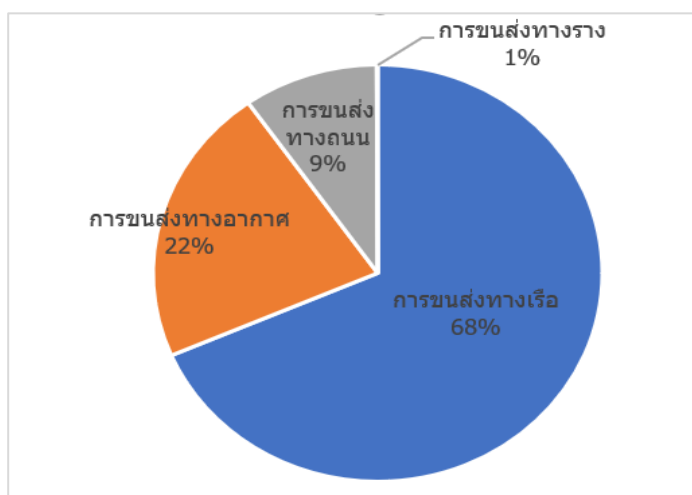
การขนส่งสินค้าถือเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากเข้าไปเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง อันก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ (Place Utility) และอรรถประโยชน์ด้านเวลา (Time Utility) ทั้งนี้การเคลื่อนย้ายดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่เพิ่มมูลค่าให้แก่สินค้าซึ่งจะเป็นการก่อให้เกิดอรรถประโยชน์ด้านสถานที่ และเวลาในการขนส่ง (Time-in-Transit) กับความต่อเนื่อง ในการให้บริการ (Consistency of Service) เป็นตัวที่บ่งบอกถึงอรรถประโยชน์ด้านเวลา (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2543) จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงพาณิชย์ รายงานมูลค่าการค้าระหว่างประเทศในเดือนพฤศจิกายน 2565 มีมูลค่า 1,746,436.11 ล้านบาท (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, ออนไลน์, 2565) โดยแบ่งแยกตามรูปการขนส่งตามตาราง ดังนี้

แผนภาพที่ 1-1 ตารางแสดงรูปแบบการขนส่งตามมูลค่าการค้า (ล้านบาท) ในเดือนพฤศจิกายน 2565

รูปแบบการขนส่ง	มูลค่าการค้า (ล้านบาท)
การขนส่งทางเรือ	1,196,925.85
การขนส่งทางอากาศ	378,744.89
การขนส่งทางถนน	169,611.44
การขนส่งทางราง	1,153.93
รวม	1,746,436.11

ที่มา : สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, ออนไลน์, 2565

แผนภาพที่ 1-2 แผนภูมิวงกลมแสดงสัดส่วนรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศในเดือนพฤศจิกายน 2565



ที่มา : สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, ออนไลน์, 2565

โดย ณ เดือนพฤศจิกายน 2565 ประเทศไทยพึ่งพาการขนส่งทางเรือเป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 68 ของมูลค่าการค้ารวมของไทย รองลงมาคือ การขนส่งทางอากาศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22 การขนส่งทางถนนคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9 และการขนส่งทางรางคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1 จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า กระทรวงพาณิชย์ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังใช้การขนส่งสินค้าทางรางในสัดส่วนที่น้อยมากเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งประเภทอื่น ๆ สาเหตุที่การขนส่งสินค้าทางรางยังไม่ได้ได้รับความนิยมเท่าที่ควรน่าจะมีสาเหตุมาจากโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่สำคัญยังอยู่ระหว่างการพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งแบบไร้รอยต่อ ประกอบกับการเติบโตของการค้าแบบ e-Commerce ที่ต้องส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการมองว่าการขนส่งทางรางไม่สามารถตอบสนองการขนส่งแบบถึงมือผู้รับ (Last-mile Delivery) ได้

จึงทำให้ประเภทของสินค้าในการขนส่งทางรางยังมีอยู่จำกัด (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, ออนไลน์, 2564)

ทั้งนี้หน่วยงานภาครัฐ และรัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของโครงการแถบเศรษฐกิจใหม่ใหม่ และโดยคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 เห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. 2566 - 2570 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทย เป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยขับเคลื่อนผ่าน 5 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ประกอบไปด้วย (กรมเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. 2566-2570 ลดสัดส่วน ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP เหลือร้อยละ 5 ดันไทยเป็นประตูการค้าสำคัญสู่ภูมิภาคอาเซียน (ออนไลน์, 2566)

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สร้างโครงข่าย การเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม
2. ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
3. การพัฒนามาตรฐานพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้าและส่งออกที่เกี่ยวข้อง
4. พัฒนาศักยภาพ Logistic Service Providers : LSPs
5. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และติดตามผลด้านโลจิสติกส์

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจะเห็นได้ว่าโครงการแถบเศรษฐกิจ ฯ ของจีนพาดผ่านพื้นที่ 65 ประเทศ ใน 6 ภูมิภาค ซึ่งเป็นส่วนใหญ่เป็นตลาดค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย จึงมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าขายระหว่างประเทศของไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีมูลค่าการค้าสูงถึงร้อยละ 55 ของการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของไทย ประกอบกับรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียน ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัย จึงมีความสนใจที่จะศึกษาประเด็น แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อเพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาไปพัฒนาและเพิ่มพูนประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ตามนโยบายแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. 2566-2570

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทั้งภายในและต่างประเทศ และเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. เพื่อศึกษาแนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาค้นคว้านี้จะทำการศึกษาในรายละเอียดในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรป และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟแบบไร้รอยต่อ

2. ขอบเขตด้านพื้นที่

สถานีรถไฟมาบตาพุด ท่าเรือแหลมฉบัง สถานีรถไฟวัดจันทราลัย สถานีรถไฟท่าพระ สถานีรถไฟหนองคาย

3. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้านี้ ประกอบไปด้วย

- 3.1 เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 คน
- 3.2 ผู้ประกอบการ เจ้าของธุรกิจ ผู้บริหาร จำนวน 5 คน
- 3.3 เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง 5 คน
- 3.4 ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จำนวน 5 คน

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาค้นคว้านี้ในใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Approach) ร่วมกับการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Research) ดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล

1.1 ข้อมูลปฐมภูมิ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าของธุรกิจที่ส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ

1.2 ข้อมูลทุติยภูมิ ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากตำรา บทความวิชาการ งานวิจัย และเอกสารต่าง ๆ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และวิธีการตีความเทียบเคียงกับแนวคิด ทฤษฎี และบริบท

3. การนำเสนอข้อมูล

นำเสนอรายงานวิจัยเชิงพรรณนา และวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทราบภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ
2. ทราบปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. ทราบแนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

คำจำกัดความ

เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ	หมายถึง	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เช่น เจ้าหน้าที่การรถไฟ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร และ เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางราง เป็นต้น
ผู้ประกอบการ	หมายถึง	ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (เป็นตัวแทนรับส่งสินค้า)
ผู้ปฏิบัติงาน	หมายถึง	เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เช่น เจ้าหน้าที่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เจ้าหน้าที่บริษัทโกลบอล มัลติโมดัล โลจิสติกส์ จำกัด
ผู้ใช้บริการ	หมายถึง	ผู้ที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟเช่น บริษัทในกลุ่ม ปตท. เกษตรกร (ที่ผลิตสินค้าตัวเอง)
การค้าแบบ e-Commerce	หมายถึง	การดำเนินธุรกิจโดยใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขาย การชำระเงิน และอื่น ๆ ผู้ประกอบการ e-Commerce ที่ขายสินค้าหรือให้บริการมีหน้าที่ต้องเสียภาษี เช่นเดียวกับผู้ประกอบการอื่น ๆ
การขนส่งแบบถึงมือผู้รับ	หมายถึง	การเดินทางคำสั่งซื้อตั้งแต่คลังสินค้า ร้านค้า ร้านอาหาร หรือศูนย์กระจายสินค้าไปยังปลายทางสุดท้าย ซึ่งโดยปกติก็จะเป็นหน้าประตูบ้านหรือ ร้านของลูกค้า สิ่งนี้เกี่ยวข้องกับตัวเลือกการขนส่งที่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งด้วยรถหรือพาหนะในที่สุดสุดท้ายของการเดินทางของการขนส่งสินค้า
Logistic Service Provider	หมายถึง	ผู้ให้บริการด้านการปฏิบัติงานโลจิสติกส์แบบดั้งเดิม เช่น การขนส่งและคลังสินค้า โดยผู้ให้บริการมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานหรือโครงสร้างพื้นฐาน ของ ตนเอง หรือผู้ให้บริการอาจไม่มียานพาหนะหรือคลังสินค้าเป็นของตนเองก็ได้ เพื่อลดต้นทุนหรือลดการลงทุน

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิดด้านระบบโลจิสติกส์ แนวคิดด้านการขนส่ง แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวังในการบริการ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 - 2580) ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาดังนี้

แนวคิดด้านระบบโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้า มุ่งส่งมอบสินค้าให้ตรงเวลา โดยยังคงรักษามาตรฐานคุณภาพสินค้าเหมือนก่อนส่งมอบสินค้า บริหารจัดการปริมาณสินค้า รูปแบบการขนส่งให้ทันท่วงที ช่วยให้การจัดสรรทรัพยากรได้ประโยชน์สูงสุด ในความหมายข้างต้น ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์จึงเป็นระบบ (One Stop Service) ซึ่งรวมการดำเนินงานทั้งการขนส่งและการกระจายสินค้า พร้อมกับข้อมูลต่าง ๆ เช่น วัตถุดิบที่จัดส่งจากโรงงานต้นทางไปยังโรงงานปลายทาง และผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปที่จัดส่งไปยังคลังสินค้า บริการบรรจุภัณฑ์และการจัดส่งขั้นสุดท้ายทำให้มั่นใจได้ว่าผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปถึงมือผู้บริโภคในทุกขั้นตอน วัตถุดิบหรือผลิตภัณฑ์จะมาพร้อมกับเอกสารและข้อมูลการดำเนินการในกระบวนการผลิตจนกระทั่งกลายเป็นสินค้าถึงมือผู้บริโภค โดยประสานการปฏิบัติทุกขั้นตอน ระบบโลจิสติกส์สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน

1. การจัดการ/การบริหารวัตถุดิบ (Material Management)
 - 1.1 การบริการผู้จัดส่ง (Supplier Management)
 - 1.2 การจัดหา การจัดเก็บวัตถุดิบของผู้ผลิต (Procurement)
 - 1.3 การผลิตสินค้า (Production)
2. การจัดการกระจายสินค้า (Physical Distribution Management)
 - 2.1 การจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูป (After -Production)
 - 2.2 การกระจายสินค้า (Physical distribution)
 - 2.3 การนำสินค้าไปถึงมือผู้บริโภค (Customer)

แนวคิดด้านการขนส่ง

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การโยกย้ายคน (People) ผลิตภัณฑ์ (Goods) หรือ บริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่งในกรณีของการโยกย้ายคนนั้นคือ เรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ในบริบทของการขนส่งจะมุ่งเน้นที่การขนส่งผลิตภัณฑ์หรือ บริการเป็นหลัก (สมชาย ปฐมศิริ, 2552)

เป้าหมายของการจัดการการขนส่ง

การจัดการขนส่งมีเป้าหมายหลักหลายประการ โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การลดต้นทุน เป็นเป้าหมายหลักของกิจกรรมการจัดการโลจิสติกส์ทั้งหมด รวมถึง การขนส่ง ผู้ประกอบการจะตั้งเป้าหมายเป็นอันดับแรกว่าการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีจะต้องช่วยลด ต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ ค่าใช้จ่ายอาจเป็นค่าน้ำมัน ค่าแรงงาน หรือค่าบำรุงรักษารถบรรทุก เป็นต้น

2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายโดยการจัดการขนส่ง ที่ดี ด้วยจำนวนทรัพยากรที่เท่าเดิม ประสิทธิภาพการทำงานจะสูงขึ้น เช่น จำนวนรถบรรทุกและ พนักงานเท่าเดิม แต่ส่งสินค้าให้ลูกค้าได้มากขึ้น เป็นต้น

3. เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อจัดการ การขนส่งได้ดี จะสามารถป้องกันความผิดพลาดจากการขนส่งสินค้าได้ และส่งผลให้ลูกค้ามีความ พึงพอใจในบริการที่ได้รับ และกลับมาใช้บริการของบริษัทในครั้งต่อไป

4. เพื่อลดระยะเวลา บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะ สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะในแง่ของการบริการเปรียบเทียบกับบริษัท คู่แข่งอื่น ๆ เช่น ผลิตภัณฑ์สามารถออกสู่ตลาดได้เร็วและแพร่หลายมากกว่าคู่แข่ง

5. เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม บริษัทขนส่งอาจจะตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดี จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มให้แก่บริษัท เช่น จากกลุ่มลูกค้าเดิมที่ยอมจ่ายค่าบริการเพิ่มขึ้นเพื่อแลก กับบริการที่รวดเร็ว พิเศษขึ้น และละเอียดถูกต้องมากขึ้น หรือรายได้จากกลุ่มลูกค้าใหม่ที่เข้ามาใช้ บริการ

6. เพื่อเพิ่มกำไร บริษัทที่ประกอบธุรกิจขนส่งอาจจะลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการ หรือลงทุนในระบบการจัดการใหม่เพื่อต้องการเพิ่มผลกำไรของบริษัท โดยมองว่ากำไรเป็นผลพลอยได้ จากการที่ไปดำเนินการลดต้นทุนลง มุมมองเพื่อหวังเพิ่มกำไรเป็นสิ่งทำทนายฝีมือผู้บริหารมากกว่า เพราะว่าเป็นการพิจารณาสองทางไปพร้อม ๆ กัน คือ สร้างรายได้เพิ่มและลดต้นทุน ซึ่งไม่ใช่เรื่องที่จะ ทำได้ง่าย ๆ สำหรับบริษัทขนส่งโดยทั่วไป

7. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน อาจจะไม่ใช่เป้าหมายหลักสำหรับบริษัทขนส่ง ในการลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการการขนส่ง แต่ก็มีความสำคัญเนื่องจาก บริษัทขนส่งหลายแห่ง อาจจะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ การเพิ่มความปลอดภัยในการทำงานจะช่วยสร้างสวัสดิภาพของ พนักงานและสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะสามารถจัดส่งสินค้าได้ตามเป้าหมาย

แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์

ปัญหาหรืออุปสรรคในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศในรอบหลายปีที่ผ่านมา เราต่างได้รับรู้ถึงนโยบายของภาครัฐในการผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย ซึ่งถือเป็นยุคทองของคำว่า 'Hub' อย่างแท้จริงเพราะไม่ว่าหันไปทางไหน ก็มักมีคำว่า 'Hub' พ่วงท้ายด้วยเสมอ แต่น้อยคนนักที่จะเข้าใจนโยบายและความเป็นไปได้ของการเป็น Logistics Hub ของไทยว่าจะเป็นไปได้ในทิศทางใดและมีอุปสรรคอย่างไรที่ทำให้นโยบายการพัฒนาฯ ของประเทศไทยไม่ประสบความสำเร็จตามที่มุ่งหวัง

ประเทศไทยต้องพึ่งพาภาคการส่งออกเป็นหลักในการขับเคลื่อนประเทศ โดยเฉพาะภูมิภาคอาเซียน ประเทศไทยมีส่วนการส่งออกมากที่สุด (23% เทียบกับส่งออกทั้งประเทศ) และรัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญในการเป็นผู้นำในฐานะศูนย์กลางเศรษฐกิจและการขนส่งในภูมิภาคนี้ ยุทธศาสตร์การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ และก้าวสู่การเป็น Logistics Hub

ปัญหาด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยอาศัยท่าเรือหลักของไทยไม่ได้อยู่บนเส้นทางเดินเรือหลักของโลก เป็นเพียงท่าเรือปลายทาง ที่เรือและสายเรือที่เป็นเรือลำเลียงตู้ (Feeder Vessel) วิ่งเข้ามาเพื่อรับสินค้าแล้วไปเปลี่ยนถ่ายที่ท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งอยู่บนเส้นทางการค้าหลัก (สายเรือต้องใช้เวลา 2-3 วันในการเดินทาง) อีกทอดหนึ่ง เป็นการเพิ่มภาระต้นทุนการขนส่งสินค้า โครงสร้างพื้นฐานของระบบรางและสถานีเพื่อรองรับสินค้าไม่เพียงพอ ไม่มีศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่สำคัญ ๆ อีกทั้งยังมีปัญหาคอขวดของโครงข่ายถนน และกว่า 90% ของการขนส่งถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลากซึ่งใช้ทางร่วมกับรถโดยสารบุคคล ทำให้มีปัญหาการจราจรติดขัด ประกอบกับโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงพื้นที่แหล่งผลิตเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังไม่เพียงพอ

ปัญหาด้านนโยบายภาครัฐ ซึ่งเป็นผลต่อเนื่องจากการสร้างและกำหนดนโยบายของภาครัฐโดยที่ไม่มีพื้นฐานหรือการเตรียมความพร้อมในแต่ละด้าน โดยมากเป็นการออกนโยบายมาก่อนแล้วจึงค่อยมาขยายผลการปฏิบัติงานตามหลัง เช่นการเปิดเสรีการค้าที่สร้างผลกระทบโดยตรงต่อทุกภาคส่วน บวกกับขาดการบูรณาการทั้งในส่วนยุทธศาสตร์และการดำเนินงานในแต่ละหน่วยงาน ทำให้มีความซ้ำซ้อน ล่าช้า และขาดความต่อเนื่อง เมื่อมีการเลือกตั้งใหม่ นโยบายก็จะถูกกำหนดขึ้นใหม่ทุกครั้ง หรือต้องชะลอโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนหรือผลักดันการเป็น Logistics Hub ทำให้การพัฒนาไม่เป็นไปตามเป้าหมาย และนอกจากนั้นคือการศึกษารองานวิจัยที่ภาครัฐเป็นผู้สนับสนุนด้านโลจิสติกส์กลับไม่มีการนำไปใช้งานหรือไม่สามารถประยุกต์ใช้งานได้กับภาคปฏิบัติ ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนมีผลในการฉุดรั้งการพัฒนาเป็นอย่างมาก

ปัญหาด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ พิธีการ และขั้นตอนต่าง ๆ ของหน่วยงานภาครัฐสร้างภาระและต้นทุนให้กับธุรกิจอย่างมาก ในการเป็น Logistics Hub เรื่องของกฎหมายเป็นสิ่งที่ภาครัฐควรจะต้องเจรจากับรัฐบาลของประเทศสมาชิกในอาเซียนเพื่อช่วยผ่อนปรนกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เช่น พิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้าเพื่อเอื้ออำนวยต่อการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาค

อาเซียน แต่ปัจจุบันการเจรจายังไม่มีความสำเร็จเท่าใด แม้บางส่วนจะมีการเจรจาไปบ้างแล้ว แต่ก็พบว่าข้อตกลงที่ประเทศไทยทำร่วมกับต่างประเทศส่วนใหญ่ ประเทศไทยมักจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบอยู่เสมอไม่ว่าจะกรณีใดก็ตาม

การขาดแคลนกำลังคนและแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่มีความรู้และความสามารถทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับวางแผน คนส่วนใหญ่มองว่าแรงงานในตลาดนี้เป็นแรงงานที่ไร้ทักษะ เช่น พนักงานขับรถหัวลาก พนักงานขับรถบรรทุก พนักงานคลังสินค้า ซึ่งเป็นมุมมองที่อาจจะยังไม่ถูกต้อง เพราะโลจิสติกส์ไม่ใช่กิจกรรมขนส่งเพียงอย่างเดียวอย่างที่หลายคนเข้าใจ หากเราต้องการเป็น Logistics Hub สิ่งสำคัญคือการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ในกิจกรรมโลจิสติกส์

ปัญหาด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอเนื่องจาก LSPs ของไทยส่วนใหญ่มีขนาดเล็กมีความสามารถในการแข่งขันต่ำ และมีอยู่ในงานที่สร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Added) ต่ำ โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ให้บริการด้านขนส่ง ในขณะที่ศักยภาพ LSPs ของไทยยังอ่อนแอแต่กลับต้องเผชิญกับการแข่งขันอย่างสูงจากบริษัทข้ามชาติจากการเปิดเสรีภาคบริการ แนวโน้มการขยายกิจการของ LSPs อาจทำได้ยากเนื่องจากผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ ยังไม่ให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุนและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงานโดยจ้าง LSPs การที่ประเทศไทยจะเป็น Logistics Hub นั้น จำเป็นต้องอาศัย LSPs เป็นตัวขับเคลื่อนหลัก ซึ่งภาครัฐจำเป็นต้องให้ความสำคัญ

ระบบเทคโนโลยีเป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐและภาคเอกชนควรเร่งเสริมสร้างและนำมาประยุกต์ใช้อย่างจริงจัง ไม่ว่าจะเป็นบาร์โค้ด (Barcode) RFID GPS WMS TMS เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันและรองรับ Logistics Hub ของประเทศ

รัฐบาลต้องกำหนดกลยุทธ์ด้านการตลาดเพื่อดึงดูดความสนใจในการเข้ามาใช้บริการหรือสร้างแรงจูงใจในการลงทุนในประเทศ อุปสรรคสำคัญอีกประการคือ การบริหารงานของระบบราชการที่ใช้เวลานาน จึงควรปรับเปลี่ยนระบบการทำงานให้กระชับ ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในทุก ๆ ด้าน และสร้างความน่าเชื่อถือในคุณภาพการให้บริการ

ปัญหาการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในเวทีสัมมนา อภิปราย แลกเปลี่ยนความเห็นจนถึงเวทีสำคัญในการกำหนดนโยบายต่าง ๆ พบว่า ในส่วนของภาคเอกชน กลุ่มที่เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายมักจะเป็นกลุ่มคนเดิม ๆ เช่น กลุ่มบริษัท Freight Forwarder หรือกลุ่มบริษัท Shipping แต่กลุ่มที่มีส่วนได้เสียหรือได้รับผลกระทบโดยตรงต่อมาตรการต่าง ๆ กลับไม่ได้มีบทบาทในเวทีเหล่านี้เท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มของเจ้าของสินค้า กลุ่มบริษัท Third Party Logistics Provider (3PLs) ทำให้นโยบายต่าง ๆ ไม่ได้สะท้อนหรือตอบสนองต่อความต้องการในการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์อย่างแท้จริง

อุปสรรคเหล่านี้ยังคงไม่ได้รับการแก้ไขอย่างถูกจุดและมีการทุ่มทรัพยากรเข้าไปในสิ่งที่ซึ่งอาจจะยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ จึงนับเป็นความสูญเสียอย่างมหาศาล ประกอบกับหน่วยงานกำหนดนโยบายยังคงยึดติดกับแนวคิดและปฏิบัติแบบเดิม ๆ ไม่มีการสร้างสรรค์กลยุทธ์ใหม่เพื่อตอบสนองเป้าหมาย ปัจจัยเหล่านี้ย่อมเป็นตัวเหนี่ยวรั้งการพัฒนาที่สำคัญ (ธนิต โสรัตน์, 2549)

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

1. ความหมายของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ทุกวันนี้ การค้าระหว่างประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็ว และวิธีการขนส่งเองก็พัฒนาขึ้นอย่างมาก ด้วยเหตุนี้ บริษัทขนส่งสินค้าจึงได้ขยายบริการที่สามารถนำเสนอแก่ลูกค้าของตนได้ ตั้งแต่การให้บริการขั้นพื้นฐาน เช่น การจองเรือ การจัดการพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออก และการให้บริการโลจิสติกส์ต่อเนื่องหลายรูปแบบแก่ลูกค้าไม่ได้กำหนดบริษัทที่ดำเนินการจัดส่ง บางครั้งผู้ส่งสินค้าอาจถูกเรียกว่า "ตัวแทนศุลกากร" "นายหน้าศุลกากร" หรือ "ตัวแทนขนส่งสินค้า" ส่วนใหญ่จะเรียกธุรกิจประเภทนี้ว่า "ชิปปิง" ซึ่งไม่ถูกต้อง โดยปกติแล้ว ธุรกิจที่เรียกว่า "การขนส่งทางทะเล" หมายถึงธุรกิจตัวแทนในการผ่านพิธีการศุลกากร หรือควรเรียกว่า ตัวแทนออกของ (Custom Broker) หรือบริษัทรับจัดการสินค้านั่นเอง

ไชยยศ ไชยมั่นคง (2550) ให้คำจำกัดความของ Freight Forwarder คือบุคคลที่รับขนส่งสินค้าแทนผู้ส่ง ไม่ใช่ผู้ขนส่ง (Carrier) Freight Forwarder เปรียบเสมือนคนกลาง (ตัวกลาง) ระหว่างผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่ง ตัวแทนขนส่งสินค้าทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้จัดส่งหรือจัดการจัดส่งสินค้าในนามของผู้ขนส่งโดยใช้บริการของตัวแทนขนส่งสินค้า

วิรัตน์ บายัน (2531) ได้กล่าวถึงบริการของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarder) ดังนี้ ตัวแทนขนส่งสินค้าระหว่างประเทศช่วยแบ่งเบาภาระของบริษัทขนส่งได้จริง เป็นสิ่งสำคัญมากที่จะรวมอยู่ในความรับผิดชอบ โดยปกติแล้วให้นำผู้คอนเทนเนอร์ออกจากท่าเรือและโหลดด้วยตัวเอง ซึ่งเป็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือเจ้าของสินค้า แต่ถ้าสินค้าถูกบรรจุที่ท่าเรือ บริษัทขนส่งยังคงรับผิดชอบในการบรรจุสินค้านั้นในตู้คอนเทนเนอร์ กล่าวคือ หน้าที่และความรับผิดชอบเหล่านี้จะดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อมีผู้รับผิดชอบที่พิสูจน์ได้เท่านั้น Freight-Forwarder หมายถึง ผู้ค้าที่ไม่ได้เป็นเจ้าของธุรกิจขนส่ง แต่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

2. ขอบเขตการให้บริการของบริษัทให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ขอบเขตและบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เริ่มตั้งแต่ก่อนที่จะมีการทำธุรกิจโดยจะมีบทบาทเข้าไปในการแนะนำผู้นำเข้าและผู้ส่งออกว่าจะทำธุรกิจอย่างไร ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมักจะได้รับความร่วมมือจากลูกค้าต่างประเทศให้ช่วยหาผู้ส่งออก เพื่อช่วยหาสินค้าตามที่ถูกค้าต้องการ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะมีหน้าที่เกี่ยวข้องทางด้านจัดการขนส่งสินค้าให้ได้รวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัยที่สุดให้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าในบางประเทศ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จะเป็นผู้รับจัดทำเอกสารทุกอย่างตั้งแต่ใบรับส่งและรับประกันการขนส่ง (B/L), ใบส่งของ (Invoices), ใบแจ้งรายการสินค้า (Packing List) โดยผ่านธนาคารจนถึงปลายทาง และจัดทำเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร ทำเอกสารที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่ถูกค้าต้องการส่งสินค้าไป โดยปกติบริษัทรับจัดการขนส่งจะต้องจัดการเรื่องของการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าตั้งแต่จุดต้นทางไปถึงปลายทาง นอกเสียจากว่าลูกค้าต้องการจัดการเอง

บริษัทจะต้องมีเครือข่ายทั่วโลกเพื่อที่จะรองรับความต้องการของลูกค้า การที่บริษัทมีเครือข่ายในต่างประเทศ เป็นสิ่งที่สำคัญมากในการให้บริการของธุรกิจการจัดการขนส่ง เนื่องจากลูกค้าต้องการจะดำเนินธุรกิจกับบริษัทที่สามารถจัดการขนส่งสินค้าทั่วโลกได้

บทบาทของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในการส่งออกประกอบด้วย

1. เลือกเส้นทางการขนส่ง/ รูปแบบการขนส่ง
2. จอจระวางกับผู้ขนส่ง
3. รับสินค้าของลูกค้าและออกเอกสารการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาทิเช่น House B/ L
4. ศึกษาเงื่อนไขในพิธีการชำระเงินระหว่างประเทศ/ รับรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบของประเทศผู้ส่งออก ประเทศผู้นำเข้า ประเทศที่สินค้าผ่านแดน และจะต้องจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง
5. จัดทำหีบห่อให้กับสินค้าของลูกค้าในกรณีทีลูกค้ามอบหมายให้ทำ โดยที่จะต้องคำนึงถึงเส้นทางการขนส่ง รูปแบบการขนส่ง คุณสมบัติเฉพาะของตัวสินค้า และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่สินค้าต้องผ่านแดน

6. จัดการเรื่องการจัดสินค้าในโกดัง (ถ้าจำเป็น)
7. ชั่งน้ำหนักและปริมาตรของสินค้า
8. แจ้งให้ลูกค้าทราบถึงความจำเป็นของการประกันสินค้าในแต่ละช่วงของการขนส่งและดำเนินการให้เมื่อลูกค้าต้องการอยู่ต่างประเทศ

9. ขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือ จัดการเรื่องพิธีศุลกากรขาออก จัดการเรื่องเอกสารที่เกี่ยวข้องและส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง

10. จัดการเรื่องเงินต่างประเทศ (ถ้ามี)
11. ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและค่าระวาง
12. รับใบตราส่งจากผู้ขนส่ง และส่งมอบให้กับลูกค้า
13. จัดการเรื่องขนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่ง (Transship)
14. ตรวจสอบการเคลื่อนไหวของสินค้าให้แก่ลูกค้า โดยติดต่อกับผู้ขนส่งหรือตัวแทน

15. รับทราบถึงความเสียหาย หรือการสูญหายของสินค้า
16. ช่วยลูกค้าในการเรียกร้องค่าเสียหาย ในกรณีที่ผู้ขนส่งทำให้สินค้านั้นเสียหายหรือสูญหาย

บทบาทของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในการนำเข้าประกอบด้วย

1. ตรวจสอบการเคลื่อนไหวของสินค้าแทนลูกค้าในกรณีที่ลูกค้าเป็นผู้ควบคุมการขนส่ง
2. รับและตรวจสอบทุกเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และนำเข้าสินค้า
3. รับสินค้าจากผู้ขนส่งและจ่ายค่าระวาง
4. จัดการเรื่องพิธีศุลกากรขาเข้าและจ่ายภาษีหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ
5. จัดการเรื่องโกดังชั่วคราว (ถ้ามี)

6. ส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า

7 ช่วยเหลือลูกค้าในการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ขนส่งทำให้สินค้าเสียหาย

8. ช่วยลูกค้าในการจัดหาโกดัง และจัดจำหน่าย (ถ้าจำเป็น)

จากข้างต้นสามารถสรุปได้ดังนี้ หน้าที่พื้นฐานของการบริการขนส่งสินค้าโดยบริษัท รับผิดชอบขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ คือ การจัดหาบริการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมกับความต้องการ ในการขนส่งสินค้าของผู้ใช้บริการ หรือผู้ส่งสินค้าที่สอดคล้องกับค่าระวาง รวมทั้งค่าบริการอื่น ๆ ที่เหมาะสม เพื่อช่วยให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า

3. หลักในการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้ากับบริษัทผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประสิทธิภาพของการบริการในการขนส่งผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพนั้น ควรจะเป็นการขนส่งซึ่งสามารถขนส่งผลิตภัณฑ์จากเมืองต้นทางไปยังเมืองจุดหมายปลายทางที่อยากได้ จำเป็นจะต้องขนส่งผลิตภัณฑ์นั้นได้โดยสำเร็จลุล่วง และควรทำให้ผู้รับบริการหรือผู้ส่งผลิตภัณฑ์เกิดความพอใจ ประการแรก ผู้รับบริการ หรือ ผู้ส่งผลิตภัณฑ์ จำเป็นต้องวิเคราะห์ว่า ผู้แทนคนรับจัดแจงขนส่งผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการนั้น สามารถที่จะขนส่งผลิตภัณฑ์จากเมืองต้นทางไปยังเมืองจุดหมายที่อยากได้ ประการที่สอง ผู้รับบริการ หรือผู้รับผลิตภัณฑ์ จำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่า บริการที่ผู้แทนคนรับจัดแจงขนส่งผลิตภัณฑ์นั้น สามารถขนส่งไปยังจุดหมายด้วยความปลอดภัยมากมายน้อยเพียงใด ความปลอดภัยนี้จึงควรนึกถึงความเสี่ยงของผลิตภัณฑ์รวมถึงความล่าช้า สำหรับการส่งที่เลยเวลาด้วย ประการสุดท้าย ในเรื่องของประสิทธิภาพการบริการการขนส่งผลิตภัณฑ์ก็คือความพอใจ ในเรื่องการบริการซึ่งมี 3 ประเด็นหลัก ๆ คือ

3.1 ความสม่ำเสมอของการให้บริการ (Frequency of Service) โดยทั่วไป ผู้ใช้บริการหรือผู้ส่งสินค้าจะพิจารณาว่าตัวแทนผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าที่ใดที่มีความสม่ำเสมอของการให้บริการ ย่อมมีคุณภาพของงานที่ดีกว่า

3.2 ความรวดเร็วของการให้บริการ (Speed or Transit Time) การขนส่งสินค้าจะต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่ง ในช่วงเวลาที่ขนส่งสินค้านี้ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าจะใช้ประโยชน์หรือเงินทุนที่ผูกพันไปกับสินค้าไม่ได้ จึงเท่ากับว่าเงินทุนที่เป็นตัวสินค้าจะยังไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ บริการขนส่งที่รวดเร็วกว่าจะทำให้สามารถใช้ประโยชน์จากเงินทุนที่ผูกพันสินค้าได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

3.3 ความเที่ยงตรงของการให้บริการ (Punctuality of Dependability) การให้บริการขนส่งสินค้าที่มีความเที่ยงตรงจะทำให้ผู้ใช้บริการหรือผู้ส่งสินค้าสามารถคาดการณ์ช่วงเวลาในการขนส่งสินค้าได้ถูกต้อง และสามารถวางแผนการขนส่งหรือกระจายสินค้าได้แม่นยำ ถ้าเป็นกรณีของวัตถุดิบก็จะทำให้การวางแผนการผลิตถูกต้องมากยิ่งขึ้น รวมทั้งไม่ต้องกังวลกับสินค้าที่ไม่ส่งตามเวลาที่กำหนด ดังนั้น ถ้าบริการของบริษัทผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทใดมีความเที่ยงตรงในการขนส่งสินค้าก็มักจะได้รับการยอมรับจากผู้ใช้บริการ

การพิจารณาเลือกใช้บริการบริษัทผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจขึ้นอยู่กับปริมาณการค้าที่ต้องการขนส่งสินค้าที่เหมาะสม เพราะการขนส่งเป็นกิจกรรมต่อเนื่องของการค้า ปริมาณการค้าที่จะมีความเหมาะสมจะขึ้นอยู่กับความต้องการของสินค้าในพื้นที่ แม้ว่าความ

ต้องการของสินค้านั้นจะมีอยู่เป็นจำนวนมาก แต่การขนส่งสินค้าไปครั้งละมาก ๆ ก็อาจจะก่อให้เกิดต้นทุนการเก็บรักษา ดังนั้นการตัดสินใจในเรื่องปริมาณการขนส่งสินค้านอกจากจะต้องพิจารณาในด้านของอุปสงค์ (Demand) แล้วยังจะต้องพิจารณาในแง่ของต้นทุนการขนส่ง ต้นทุนการเก็บรักษา และนโยบายการจัดจำหน่ายอีกด้วย

การพิจารณาค่าใช้จ่ายในการให้บริการขนส่งสินค้าที่บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเสนอนั้น ผู้ใช้บริการหรือผู้ส่งสินค้าจำเป็นต้องพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทั้งหมดในกระบวนการขนส่ง นับตั้งแต่การขนส่งสินค้าออกจากโรงงาน ไปจนถึงจุดหมายปลายทางที่ต้องการจะส่งสินค้า ผู้ใช้บริการหรือผู้ส่งสินค้าจึงควรพิจารณาบริการแต่ละประเภทพร้อมทั้งคำนวณค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น แล้วนำมาเปรียบเทียบกับบริษัทตัวแทนอื่น ๆ เพื่อให้ได้ค่าใช้จ่ายที่ประหยัดที่สุด

4. ประโยชน์จากการใช้บริการบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่าง

ประเทศ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศช่วยให้ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าสามารถลดต้นทุนได้ดังนี้

4.1 เพิ่มอำนาจในการต่อรองและการซื้อค่าระวางจากบริษัทสายการบินเรือในกรณีส่งออกหรือนำเข้าสินค้าในลักษณะการขนส่งสินค้าเต็มตู้คอนเทนเนอร์ หรือ FCL (Full Container Load)

4.2 ให้บริการในลักษณะการขนส่งสินค้าทางทะเลแบบน้อยกว่าตู้คอนเทนเนอร์ และมีผู้ส่งของหลายรายในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน หรือ LCL (Less than Container Load) เหมาะสำหรับผู้ที่ยกส่งหรือนำเข้าสินค้าจำนวนน้อย

4.3 ทำการคัดเลือกการใช้บริษัทเดินเรือที่เหมาะสมสูงสุดให้กับผู้ให้บริการ โดยจะพิจารณาจาก

4.3.1 ความคุ้มค่าของอัตราค่าบริการ

4.3.2 ความถี่ในการให้บริการ

4.3.3 ความน่าเชื่อถือของบริษัทหลายฝ่ายค่าใช้จ่าย

4.4 ให้บริการครบวงจร เมื่อผู้ให้บริการได้ใช้บริการจากบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหนึ่ง บริษัททำให้สามารถขจัดปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการกับผู้ให้บริการบริษัทเดียวหรือจากผู้ให้บริการหลายบริษัท เช่น

4.4.1 ประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งหมด

4.4.2 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการสื่อสาร One Call All Services

4.4.3 ลดเวลาในการประสานงานและลดความผิดพลาดจากการประสานงาน

4.4.4 ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นเนื่องจากการประสานงานที่ผิดพลาด

4.4.5 ลดปริมาณบุคลากรและค่าใช้จ่ายหรือสามารถ Outsource เพื่อประหยัด

4.5 ขจัดปัญหาต่าง ๆ ที่ล้วนแต่ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ดังนี้

4.5.1 การทำผิดขั้นตอนด้านพิธีการทางศุลกากร

4.5.2 การใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ผิดประเภท

4.5.3 การใช้บริการของบริษัทเดินเรือที่ไม่เหมาะสม

- 4.5.4 ไม่สามารถจัดส่งสินค้าให้กับผู้ซื้อได้ตามระยะเวลาที่กำหนด
- 4.6 มีมูลค่าเพิ่มของการให้บริการ (Value Added Service) ให้กับธุรกิจ SMEs ดังนี้
- 4.6.1 การกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าบริการ (Credit Terms)
- 4.6.2 การส่งมอบสินค้าจากโรงงานของผู้ส่งออกในประเทศหนึ่งไปยังโรงงานของผู้รับสินค้าปลายทางอีกประเทศหนึ่ง (Door to Door Service)
- 4.6.3 การบริการให้คำปรึกษาในด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้า
- 4.6.4 การบริการด้านข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์และการจัดส่งเอกสาร

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวังในการบริการ

1. ความหมายของความคาดหวัง

สุขุม เฉลยทรัพย์ (2552) ให้ความหมายของความคาดหวังไว้ว่า ความคาดหวังเป็นระดับพฤติกรรมของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่อาศัยประสบการณ์เดิมของตนในการตัดสินใจสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่จะไปให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดหรือต้องการให้เป็นไปตามความต้องการของตน ความคาดหวังของแต่ละบุคคลในเรื่องหรือสิ่งเดียวกันจึงอาจเหมือนหรือแตกต่างกันก็ได้ ขึ้นอยู่กับภูมิหลังประสบการณ์ความเข้าใจ แรงจูงใจ ความเชื่อความรู้สึก ทัศนคติ ค่านิยม และการเห็นคุณค่าของความสำเร็จ

วีระยุทธ์ พรพจน์ธนมาศ (2550) ให้ความหมายของความคาดหวังไว้ว่า ความคาดหวังเป็นอันดับของจุดมุ่งหมาย เป็นการรับรู้ การคาดคะเน ความต้องการ หรือเป็นการประเมินคุณค่าของตนเองหรือผู้อื่น ต่อบุคคลหรือผู้อื่น ซึ่งความคาดหวังนั้นเป็นการคิดล่วงหน้า โดยเกิดจากประสบการณ์เดิมในอดีตของบุคคล และมีความประสงค์อย่างแรงกล้าที่จะทำให้สำเร็จ แล้วใช้ความคาดหวังนั้นมาเป็นแนวทางในการกำหนดพฤติกรรม และพยายามทำให้สำเร็จตามความคาดหวังนั้น ซึ่งผลของความคาดหวังกับสิ่งที่เกิดขึ้นจริงอาจจะไม่ตรงกันเสมอไป

พร เกาทัณฑ์ทอง (2545: 22) ให้ความหมายของความคาดหวังไว้ว่า ความคาดหวังเป็นระดับพฤติกรรมของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่อาศัยประสบการณ์เดิมของตนในการตัดสินใจสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่จะไปให้ถึงเป้าหมายที่กำหนดหรือต้องการให้เป็นไปตามความต้องการของตน

2. ทฤษฎีของความคาดหวัง

นักจิตวิทยาในกลุ่มปัญญานิยม (Cognitive) เสนอทฤษฎีความคาดหวัง (Expectancy Theory) ไว้ดังนี้

ตอร์ เอส รูม (Victor H. Vroom, 1964) กล่าวว่า ความคาดหวังของคนเรานั้นเป็นการกระตุ้น ที่ทำให้คนเราพยายามทำในสิ่งที่จะทำให้ตนเองได้รับความสมหวังตามความคาดหวัง เปรียบเสมือนความต้องการที่ซึ่งไม่ได้รับการตอบสนอง ซึ่งทฤษฎีความคาดหวังของ Vroom ประกอบด้วย

1. ความคาดหวัง (Expectancy) คือ ความรับรู้ ความเป็นไปได้ที่ว่าถ้าหากมีความพยายามเพิ่มขึ้นจะนำไปสู่เป้าหมาย หรือผลที่ดีขึ้น เป็นความสัมพันธ์ระหว่างความพยายามกับผลที่จะเกิดขึ้นที่จะบรรลุเป้าหมายที่กำหนด

2. เครื่องมือนำไปสู่ผลลัพธ์ (Instrumentality) หรือโอกาสที่จะนำไปสู่ผลลัพธ์ คือ ความเป็นไปได้ที่ผลจะเกิดขึ้น จากความพยายามที่เพิ่มขึ้นสู่รางวัลที่ต้องการ

3. การให้คุณค่ากับสิ่งที่ได้รับ (Valence) คือ ลักษณะของความชอบหรือไม่ชอบในรางวัลหรือผลลัพธ์ที่ได้นั้นว่ามีความต้องการเพียงใด และให้คุณค่าต่อผลลัพธ์นั้นแค่ไหน มีสภาพความพอใจหรือไม่ การกระทำทุกอย่างมีผลลัพธ์ (Outcomes) เกิดขึ้นซึ่งผลลัพธ์นั้นเป็นสิ่งที่พอใจหรือไม่นั้น พิจารณาคุณค่าของสิ่งที่ได้รับ ถ้ารับรู้ และ ได้รับการตอบสนองตามที่คาดหวังไว้ ก็จะทำให้มีความพยายามมากขึ้น ซึ่งบุคคลต้องสามารถกำหนดและเข้าใจผลที่ต้องการจะบรรลุ และโอกาสที่จะบรรลุผลดังกล่าว ทฤษฎีความคาดหวังเป็นส่วนหนึ่งของทฤษฎีที่เน้นกระบวนการในการจูงใจ (Process Theory) โดยการจูงใจเป็นความต้องการต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และการคาดคะเนของบุคคลนั้น ต่อความน่าจะเป็นของการกระทำที่จะนำไปสู่สิ่งนั้น

เฉลิมเผ่า ออละนันท์ และคณะ (2547) อธิบายทฤษฎีความคาดหวังไว้ว่า บุคคลมีพฤติกรรมก็เพื่อจะไปสู่ความสำเร็จที่ตั้งเป้าหมายหรือที่ต้องการ เช่น การคาดหวังในการทำงาน (การได้รับค่าตอบแทนที่สูง การยอมรับ การเลื่อนขั้น) บุคคลจะกระทำทุกทางเพื่อให้ได้สมหวังดังที่ตั้งไว้ แต่การที่เขาจะมีพฤติกรรมใด ๆ นั้น ต้องพิจารณาโอกาสที่จะประสบความสำเร็จ ผลงานที่เกิดขึ้น คุณค่าของสิ่งที่ได้รับตอบแทนหรือผลที่ได้รับมีค่ามากน้อยเพียงใด และการได้รับสิ่งตอบแทนที่ต่อเนื่อง

แนวความคิดตามทฤษฎีความคาดหวังนั้น มีความเชื่อว่าการที่บุคคลจะแสดงพฤติกรรมใดออกไปย่อมมีผลมาจากความคาดหวังของแต่ละบุคคลว่ามีระดับความคาดหวังต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งอยู่ในระดับใด มากน้อยเพียงใด หากบุคคลมีความคาดหวังต่อสิ่งนั้นมาก บุคคลนั้นก็พยายามในการปฏิบัติงานมาก ในขณะที่เดียวกันหากบุคคลมีความคาดหวังต่อสิ่งนั้นน้อย ก็ทำให้บุคคลนั้นเกิดความพยายามน้อย ซึ่งระดับความคาดหวังมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถของบุคคลที่มีความสามารถในการปฏิบัติงานมากน้อยแค่ไหน ซึ่งผลงานจะเป็นเครื่องมือแสดงผลวัดความคาดหวังของแต่ละบุคคลได้ เช่น การปฏิบัติงาน ซึ่งทำให้เกิดผลงาน ผลงานจะถือว่าเป็นผลลัพธ์ระดับที่ 1 ซึ่งจะเป็นเครื่องมือไปสู่การได้รับรางวัล อันเป็นผลลัพธ์ระดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ ซึ่งผลงานที่เกิดขึ้นนั้นขึ้นอยู่กับบุคคลว่าให้คุณค่ารางวัลมากน้อยเพียงใด หากบุคคลมีความรู้สึกว่ารางวัลที่ตนได้รับมีคุณค่าก็จะนำไปสู่ความพยายามและแรงจูงใจในการทำงานมากขึ้น (วันชัย มีชาติ, 2548)

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ

เกี่ยวกับเรื่องคุณภาพการบริการ มีผู้ให้ความหมายไว้แตกต่างกันตามวัตถุประสงค์ของผู้ที่ทำการศึกษาดังนี้ สมิต สัจฉกร (2542 อ้างถึงใน สุนันทา ทวีผล, 2550 : 18) ให้ความหมายว่าการบริการตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า "Service" ซึ่งเป็นคำที่คนส่วนมากจะเรียกร่อง ขอรับบริการ เพื่อความพึงพอใจของตนโดยกล่าวว่า การบริการเป็นการปฏิบัติงานที่กระทำหรือติดต่อและเกี่ยวข้องกับการใช้บริการ การให้บุคคลต่าง ๆ ได้ใช้ประโยชน์ในทางใดทางหนึ่ง ทั้งด้วยความพยายามใด ๆ ก็ตาม

ด้วยวิธีการหลากหลายในการทำให้คนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้รับความช่วยเหลือจัดได้ว่าเป็นการให้บริการทั้งสิ้น

การจัดอำนวยความสะดวกก็เป็นการให้บริการ การสนองความต้องการของผู้ใช้บริการก็เป็นการให้บริการ การให้บริการจึงสามารถดำเนินการ ได้หลากหลายวิธี จุดสำคัญ คือ เป็นการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ การบริการเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในงานด้านต่าง ๆ เพราะบริการ คือ การให้ความช่วยเหลือหรือการดำเนินการที่เป็นประโยชน์ต่อผู้อื่น ไม่มีการดำเนินงานใด ๆ ที่ปราศจากบริการทั้งในภาครัฐราชการและภาคธุรกิจเอกชน การขายสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใด ๆ ก็ต้องมี การบริการรวมอยู่ด้วยเสมอ ยิ่งเป็นธุรกิจบริการ ตัวบริการนั่นเองคือ สินค้า การขายจะประสบความสำเร็จได้ต้องมีการบริการที่ดี กิจกรรมค้าจะอยู่ได้ต้องทำให้เกิดการ "ขายซ้ำ" คือ ต้องรักษาลูกค้าเดิมและเพิ่มลูกค้าใหม่ การบริการที่ดีจะช่วยรักษาลูกค้าเดิมไว้ ทำให้เกิดการขายซ้ำแล้วซ้ำอีก และชักนำให้มีลูกค้าใหม่ ๆ ตามมาเป็นความจริงว่า "เราสามารถพัฒนาคุณภาพสินค้าที่ละตัวได้ แต่การพัฒนาคุณภาพบริการต้องทำพร้อมกันทั้งองค์กร" การพัฒนาคุณภาพของการบริการเป็นสิ่งจำเป็น อย่างยิ่งที่ทุกคนในองค์กรจะต้องถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน มิฉะนั้นจะเสียโอกาสแก่คู่แข่งหรือสูญเสียลูกค้าไป

สุนันทา ทวีผล (2550 : 19 - 20) กล่าวว่า ในการพิจารณาความสำคัญของบริการ อาจพิจารณาได้ใน 2 ด้าน ได้แก่ การบริการที่ดี และการบริการที่ไม่ดี

1. บริการที่ดีจะส่งผลให้ผู้รับบริการมีทัศนคติ อันได้แก่ ความคิด และความรู้สึก ทั้งต่อตัวผู้ให้บริการและหน่วยงานที่ให้บริการเป็นไปในทางบวก คือ ความชอบ ความพึงพอใจ ดังนี้

- 1.1 มีความชื่นชมในตัวผู้ให้บริการ
- 1.2 มีความนิยมในหน่วยงานที่ให้บริการ
- 1.3 มีความระลึกถึงและยินดีมาขอรับบริการอีก
- 1.4 มีความประทับใจที่ดีไปอีกนานแสนนาน
- 1.5 มีการบอกกล่าวไปยังผู้อื่นแนะนำให้มาใช้บริการเพิ่มขึ้น
- 1.6 มีความภักดีต่อหน่วยงานที่ให้บริการ
- 1.7 มีการพูดถึงผู้ให้บริการและหน่วยงานในทางที่ดี

2. บริการที่ไม่ดีจะส่งผลให้ผู้บริการมีทัศนคติทั้งต่อตัวผู้ให้บริการและหน่วยงานที่ให้บริการเป็นไปในทางลบ มีความไม่ชอบและความไม่พึงพอใจ ดังนี้

- 2.1 มีความรังเกียจตัวผู้ให้บริการ
- 2.2 มีความเสื่อมศรัทธาในหน่วยงานที่ให้บริการ
- 2.3 มีความผิดหวัง และไม่ยินดีมาใช้บริการอีก
- 2.4 มีความประทับใจที่ไม่ดีไปอีกนานแสนนาน
- 2.5 มีการบอกกล่าวไปยังผู้อื่น ไม่แนะนำให้มาใช้บริการอีก
- 2.6 มีการพูดถึงผู้ให้บริการและหน่วยงานในทางที่ไม่ดี

พฤติกรรมของผู้ที่จะทำงานบริการได้ดี มีดังต่อไปนี้

1. อหยาศยดี

ผู้ใช้บริการล้วนมีความคาดหวังว่าผู้ให้บริการจะให้การต้อนรับด้วยอหยาศยอันดี ทั้งด้วยสีหน้า แววตา ท่าทาง และคำพูดการต้อนรับผู้ใช้บริการด้วยใบหน้ายิ้มแย้มเป็นเสน่ห์ที่สำคัญ การมองด้วยแววตาที่เป็นมิตร ฉายแสงของความเต็มใจให้การต้อนรับอย่างอบอุ่นเป็นลักษณะที่แสดงออกทางความคิดและความรู้สึกที่ดี ท่าทางที่กระตือรือร้น กุสีกุจจ เป็นการสร้างความรู้สึกประทับใจเมื่อแรกพบกัน เมื่อรวมเข้ากับคำพูดที่ดี มีน้ำเสียงไพเราะก็จะเป็นคุณสมบัติที่ดีในด้านพฤติกรรมของผู้บริการ

2. มิมิตรไมตรี

พนักงานผู้ให้บริการที่มีการแสดงออกให้ผู้ใช้บริการเห็นว่า มิมิตรไมตรีก็เป็นการชนะใจตั้งแต่ต้น ความมิมิตรไมตรีจะนำไปสู่ความสำเร็จในการให้บริการไม่ว่าจะเป็นงานประเภทใด การบริการที่ดีบวกกับการให้ความช่วยเหลือ เล็ก ๆ น้อย ๆ ก่อให้เกิดความพอใจและความชื่นชอบของผู้ใช้บริการ ถ้าพนักงานผู้ให้บริการแสดงมิตรไมตรีและพร้อมจะให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้บริการก็จะเกิดมนุษยสัมพันธ์ในการให้บริการอย่างมั่นคงและเกิดมิตรภาพที่ยืนนานเอาใจใส่สนใจงาน

3. ความมุ่งมั่นในการให้บริการ

มีความสัมพันธ์กับความเอาใจใส่งานเป็นอย่างมาก เพราะหากขาดความเอาใจใส่ สนใจงานแล้วก็จะเพิกเฉยละเลยในการปฏิบัติงาน หรือทำงานไปเรื่อย ๆ เฉื่อย ๆ เอาดีไม่ได้การพิจารณาถึงพฤติกรรมของผู้ให้บริการว่ามีความเอาใจใส่สนใจงานหรือไม่จะต้องดูว่ามีความจริงจังในการทำงานมากน้อยเพียงใด บางคนอาจแสดงออกอย่างกระตือรือร้นต่อหน้าผู้บังคับบัญชา แต่พอลับตาผู้บังคับบัญชาแล้วก็เลิกสนใจงาน หันหลังให้งานไม่คิดที่จะปรับปรุงพัฒนาให้เกิดความสะดวกในการบริการผู้ใช้บริการ ไม่ดูแลในเรื่องความสะอาดของสถานที่และผลิตภัณฑ์อยู่ในวิสัยที่จะทำได้โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ให้ผลเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีแก่หน่วยงาน

4. แต่งกายสุภาพและสะอาดเรียบร้อย

พนักงานผู้ให้บริการจะต้องมีบุคลิกภาพดีเพื่อให้เป็นที่น่าเชื่อถือไว้วางใจของผู้รับบริการ การแต่งกายที่ถูกกาลเทศะเหมาะสมทั้งต่อสถานที่ทำงานและสถานภาพของหน่วยงานจะช่วยให้เกิดความรู้สึกที่ดีจากผู้ติดต่อเกี่ยวข้องด้วย หากพนักงานผู้ให้บริการแต่งกายสกปรก มีกลิ่นไม่เป็นที่น่าพอใจของประชาชนผู้รับบริการและเกิดความรู้สึกไม่ดีในการคัดเลือกผู้เข้าทำงานจึงต้องให้ความสำคัญกับการแต่งกายเป็นพิเศษ หากแต่งกายไม่สุภาพก็จะแสดงถึงความไม่ใส่ใจในความถูกต้องเหมาะสม

5. กิริยาสุภาพ มารยาทงดงาม

ประชาชนผู้ใช้บริการทุกคนต้องการติดต่อขอรับบริการจากผู้ซึ่งมีกิริยาสุภาพ การที่พนักงานผู้ให้บริการมีกิริยาสุภาพอ่อนน้อม จะเป็นเครื่องเชิดหน้าชูตาหรือเป็นภาพลักษณ์ที่ดีของหน่วยงาน นอกจากมีกิริยาสุภาพแล้ว การแสดงออกถึงความมีมารยาทที่ชอบที่ควร นับเป็นสิ่งสำคัญที่พนักงานผู้ให้บริการจะต้องตระหนักและประพฤติปฏิบัติอย่างระมัดระวัง หากมีข้อผิดพลาดใด ๆ เกิดขึ้นจะนำความเสียหายมาสู่หน่วยงานมาก

6. วาจาสุภาพ

ไม่มีประชาชนผู้รับบริการคนใดชอบการพูดกระโชกโฮกฮาก พูดหยาบคาย ก้าวร้าว ทุกคนล้วนต้องการคำพูดที่สุภาพฟังแล้วรื่นหู คนที่ไม่ยอมรับความจริงว่าตนพูดไม่เข้าหูคน หรือคนเขารังเกียจที่จะฟัง จะได้รับการติฉิน โดยทั่วไปการทำงานที่ต้องมีการบริการเป็นการให้ความช่วยเหลือผู้อื่นให้เกิดความพึงพอใจจึงต้องเป็นผู้มีวาจาสุภาพ เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการมีความสบายใจที่ติดต่อขอรับบริการ การคัดเลือกผู้เข้าทำงานจึงควรจะสัมภาษณ์เพื่อจะได้สนทนาป้อนคำถามและฟังคำตอบว่าบุคคลใดมีการใช้ถ้อยคำอย่างไร วาจาสุภาพหรือไม่เพียงใด

7. น้ำเสียงไพเราะ

การแสดงออกทางน้ำเสียงของแต่ละคนจะแตกต่างกันออกไป บางคนพูดมีน้ำเสียงชวนฟัง น้ำเสียงแสดงถึงความเต็มใจในการให้ความเอื้อเฟื้อช่วยเหลือ ในขณะที่บางคนมีน้ำเสียงห้วนหรือพูดเสียงดุดัน ไม่ว่าผู้ใดจะมีธรรมชาติของเสียงที่เปล่งออกมาเป็นคำพูดอย่างไร การที่ทำงานบริการได้ดีก็จะต้องเป็นผู้มีน้ำเสียงไพเราะแม้ว่าจะไม่ไพเราะหรือเสียงหวาน เสียงดีอย่างไรก็จะต้องมีน้ำเสียงชัดเจนและชวนฟังจึงจะมีความเหมาะสมในการทำหน้าที่บริการ

8. ควบคุมอารมณ์ได้ดี

พนักงานผู้ให้บริการจะต้องมีอารมณ์มั่นคง เพราะอยู่ในสถานการณ์ที่จะต้องพบปะผู้คนมากหน้าหลายตา ซึ่งมีภูมิหลังต่าง ๆ กัน ผู้รับบริการบางคนมีกิริยาดี มีความสุภาพ และมีความเป็นผู้ดี แต่บางคนอาจจะมีกิริยามารยาทไม่ดี หรือมีอุปนิสัยใจร้อน ต้องการบริการที่รวดเร็วทันใจ เมื่อไม่ได้ตั้งใจอาจพูดตำหนิหรืออาจถึงขั้นชู้ตะคอกด้วยกิริยาหยาบคาย ในงานที่ต้องมีการบริการไม่อาจจะแสดงอารมณ์ตอบโต้ได้ พนักงานผู้ให้บริการจะต้องควบคุมอารมณ์ด้วยความอดทนอดกลั้น

9. รับฟังและเต็มใจแก้ไขปัญหา

พฤติกรรมที่แสดงออกของพนักงานที่ต้องให้บริการ จะต้องสนองตอบความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ ดังนั้น เมื่อประชาชนผู้ใช้บริการมีปัญหาหรือข้อร้องเรียนใด ๆ พนักงานผู้ให้บริการจะต้องแสดงความสนใจรับฟังปัญหาเป็นเบื้องต้น จะด่วนบอกปิดหรือแสดงท่าที่ไม่สนใจรับรู้ปัญหาไม่ได้ นอกจากแสดงความเอาใจใส่อย่างจริงจังแล้วจะต้องมีความรู้สึกเต็มใจที่จะให้ความช่วยเหลือแก้ปัญหาต่าง ๆ ให้แก่ประชาชนผู้รับบริการด้วยเพราะการที่พนักงานผู้ให้บริการเพียงแต่รับฟังปัญหาอย่างเฉยๆ ไม่เป็นการเพียงพอ ทั้งจะทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการรู้สึกว่าเป็นการรับฟังอย่างขอไปที แต่ถ้าเมื่อใดที่มีความกระตือรือร้นดำเนินการแก้ปัญหาจะทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการเกิดความประทับใจ

10. กระตือรือร้น

อุปนิสัยที่แสดงออกถึงความกระตือรือร้นเป็นพฤติกรรมที่ดีอย่างยิ่งในงานบริการ หากพนักงานผู้ทำงานบริการเป็นคนเนิบนาบเฉื่อยฉะแล้วย่อมมีลักษณะที่ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการ หมดศรัทธา และไม่คาดหวังที่จะได้รับบริการ ยังจะเป็นผลให้การบริการล่าช้าและผิดเวลาหรือไม่ทันกำหนดที่ควรจะเป็น

11. มีวินัย

พนักงานผู้ให้บริการที่มีระเบียบวินัยจะทำงานเป็นระบบมีความคงเส้นคงวาและมีนิสัยยึดมั่นในคำสัญญาเมื่อหน่วยงานมีนโยบายกำหนดไว้เป็นหลักการว่าจะให้บริการแก่ผู้รับบริการอย่างไรแล้วก็จะปฏิบัติตามกรอบหรือแนวทางที่กำหนดไว้โดยเคร่งครัด ดังนั้น ในการคัดเลือกผู้มีความคุณสมบัติในการเป็นผู้ทำงานบริการ จึงควรพิจารณาทดสอบความมีวินัยเป็นเรื่องสำคัญ

12. ซื่อสัตย์

การให้บริการจะต้องให้ความช่วยเหลืออย่างถูกต้องตรงไปตรงมา ผู้รับบริการทุกคนต้องการติดต่อสัมพันธ์กับคนที่ซื่อสัตย์และรักษาคำพูด ไม่ชอบติดต่อกับคนพูดไปปิด ดังนั้น พฤติกรรมที่แสดงออกถึงความซื่อสัตย์รักษาคำพูดจึงเป็นสุดยอดปรารถนาของผู้ใช้บริการกล่าวโดยสรุปได้ว่า นอกจากลักษณะเฉพาะตัวข้างต้นแล้ว คุณลักษณะอื่น ๆ ที่ด้อย่อมช่วยให้การทำงานบริการดีขึ้นอีก หากได้ปฏิบัติอย่างจริงจังจะเป็นนิสัยก็จะเป็นพื้นฐานให้งานบริการสำเร็จด้วยดี และการให้บริการที่ดีและมีคุณภาพจากตัวบุคคล ซึ่งต้องอาศัยเทคนิคกลยุทธ์ ทักษะต่าง ๆ ที่จะทำให้นักสนใจลูกค้า หรือผู้มาใช้บริการถือว่าได้มีความสำคัญยิ่งในปัจจุบันนี้ ในการที่จะสร้างความพึงพอใจและการกลับมาใช้บริการซ้ำอีกจากผู้ที่ใช้บริการ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 – 2580)

1. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ตามเป้าหมายของการพัฒนาประเทศ คือ ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

1.1 อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ใช้ตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยในการส่งเสริมการค้ามาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ให้เป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยงในภูมิภาค ลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์และเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ ส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยการส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยีการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วน

ยานอวกาศในที่สุดและสนับสนุนการลงทุนด้านบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการบินและอวกาศ การส่งเสริมและพัฒนารูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งการพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทย และจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา ตลอดจนการสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ การบินและอวกาศและโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแล ให้ได้รับมาตรฐานสากลและสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

1.2 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐาน ทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

1.3 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังเอเชียตะวันออก โดยประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาและบูรณาการการใช้ท่าอากาศยานหลักในส่วนกลางและท่าอากาศยานในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น พร้อมทั้งการวางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่และพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันภายในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด

1.4 สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคงบริเวณชายแดน โดยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็น

ศูนย์กลางทั้ง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและนวัตกรรม พัฒนาเมืองและส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันออก เพื่อเชื่อมต่อการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดผังเมือง ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูล แรงงาน และกฎระเบียบต่าง รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม และมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

1.5 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่

สนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศในการร่วมสร้างงานวิจัยและนวัตกรรมจาก ภาคเอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยหรือมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก เพื่อสร้างและถ่ายทอด เทคโนโลยีขั้นพื้นฐานและเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้จริง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและเอกชน พร้อมทั้งการสร้างระเบียบทางด้วนดิจิทัล และเสริมสร้างความรู้และโอกาสในการเข้าถึงโครงข่าย broadband หลากรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีรูปแบบการเชื่อมโยงด้านดิจิทัลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในระดับสากลทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการวางกรอบในการจัดการทรัพยากรคลื่นความถี่ให้เพียงพอรองรับบริการที่มีคุณภาพในราคา ที่ประชาชนทั่วไปเข้าถึงได้

การสนับสนุนธุรกิจแบบแพลตฟอร์ม ที่ทำให้เกิดการสร้างงานบริการในโลก ดิจิทัลใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของงานบริการและบริหารของภาครัฐและเอกชน และสร้างความ มั่นคงในการเชื่อมโยงเครือข่ายดิจิทัลเชื่อมต่อกับโลก และการสนับสนุนและเร่งรัดการนำวิทยาศาสตร์ ข้อมูล ปัญญาประดิษฐ์และหุ่นยนต์ การออกแบบที่คำนึงถึงผู้ใช้เป็นศูนย์กลาง มาใช้ในภาคการผลิต และบริการ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในรูปแบบที่ทุกคนสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ จากข้อมูลหลากหลายแหล่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการเพิ่มศักยภาพคนในสังคมด้วยการเข้าถึง ความรู้ เครื่องมือบนพื้นฐานของธรรมาภิบาลข้อมูล ซึ่งครอบคลุมความปลอดภัยไซเบอร์ความมี จริยธรรม และการไม่ละเมิดสิทธิส่วนบุคคล รวมทั้งการเสริมสร้างความมั่นคงด้านพลังงาน โดยการ จัดหาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน บริหารจัดการพลังงานให้มีประสิทธิภาพและมีการ แข่งขันอย่างเป็นธรรม มีราคาที่เหมาะสม และการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการใช้พลังงานใน รูปแบบต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต บริการ และการขนส่ง รวมทั้งส่งเสริมการใช้พลังงาน ทดแทนและพลังงานทางเลือกในสัดส่วนที่มากขึ้น ตลอดจนพัฒนาระบบโครงข่ายไฟฟ้าอัจฉริยะ สร้าง และรวบรวมผู้เชี่ยวชาญทั้งในและต่างประเทศทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีทั้งในมหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยผ่านการสร้างแรงจูงใจต่าง ๆ เพื่อให้มีความพร้อมกับการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ขั้นสูงในอนาคต รวมทั้งการสร้างผลงานที่ช่วยให้ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถนำไป พัฒนาต่อยอดในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเต็มที่

2. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 – 2580)

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ระบบโลจิสติกส์ พลังงาน และดิจิทัล ถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย รวมถึงยกระดับคุณภาพประชาชนทั้งในระดับครัวเรือน อุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว ดังนั้น แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล จึงมีเป้าหมายเพื่อให้ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น

2.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศและรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ มีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในระดับที่แข่งขันได้ ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อการพัฒนาคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

2.2 โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

โดยการจัดหาพลังงานและระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ให้มีความมั่นคง ทันสมัย และรองรับความต้องการใช้พลังงานของประเทศ

2.3 โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ทั้งในส่วนของโครงข่ายสื่อสารหลักภายในประเทศและระหว่างประเทศให้สามารถบริการได้อย่างต่อเนื่องและมีเสถียรภาพ สอดรับกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดิจิทัล สนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

3. ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

กลุ่มกำกับดูแลและส่งเสริมธุรกิจด้านคลังสินค้าและบรรจุภัณฑ์ ประกอบด้วย

1. ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515
2. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า
3. พระราชบัญญัติมาตราซึ่งดวงวัด (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2557
4. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560
5. พระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. 2477

กลุ่มกำกับดูแลและส่งเสริมธุรกิจขนส่งสินค้า ประกอบด้วย

1. การขนส่งทางถนน (พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535 และพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522)
2. การขนส่งทางราง (ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 พ.ศ. 2515 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494) และร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.....

3. การขนส่งทางอากาศ (พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่กระทำผิดกฎหมาย พ.ศ. 2519 และฉบับ

แก้ไขเพิ่มเติม พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) และ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

4. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งข้ามพรมแดน (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ.2556) และ ระเบียบการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) ผ่านประเทศไทย โดยทางรถไฟ

5. การขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วยกฎหมายหลายฉบับมาก ดังนี้

5.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และแก้ไขเพิ่มเติม

5.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2550

5.3 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 2)

พ.ศ. 2548

5.4 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

5.5 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

5.6 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

5.7 พระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าขาออกทางเรือ

พ.ศ. 2511

5.8 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

5.9 พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

5.10 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ

พ.ศ. 2547

5.11 พระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

5.12 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และฉบับแก้ไข

เพิ่มเติม

5.13 พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

6. พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

7. พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2542 (ซึ่งถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2560)

8. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 (ซึ่งถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560)

9. พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. 2522 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

10. พระราชบัญญัติส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2543 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม

ในส่วนของแต่ละประเทศโดยเฉพาะในกรณีของการขนส่งสินค้าทางรถไฟเส้นทางรถไฟลาว – จีน และยุโรป จะประกอบไปด้วย

1. China Railway law

2. China Regulation on the administration of railway safety

3. China Regulation for railway freight traffic
4. Administrative rule for railway freight traffic
5. China Custom Law
6. China registration and administration of overseas producers of imported food (Decree 248)
7. China Administrative measures on import and export food safety (Decree 249)
8. Laos customer law
9. EU Transport law, Rail transport law

หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

1. กรมการค้าระหว่างประเทศ

พัฒนาการค้าตามนโยบายรัฐบาลและความตกลงระหว่างประเทศ ดำเนินการให้ได้มาและรักษาซึ่งสิทธิประโยชน์ทางการค้า พร้อมทั้งดำเนินการปกป้องและตอบโต้ทางการค้าและแก้ไขปัญหาอุปสรรค ข้อกีดกันทางการค้า

2. คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ และชักจูงให้เกิดการลงทุน ให้คำปรึกษา แนะนำอำนวยความสะดวก และให้บริการข้อมูลแก่นักลงทุน บริหารงานสิทธิและประโยชน์ ติดตามตรวจสอบ และควบคุมดูแลการดำเนินงานของผู้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้เป็นไปตามเงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุน

3. กรมโรงงานอุตสาหกรรม

บริหาร จัดการ และกำกับดูแลธุรกิจอุตสาหกรรม โดยยึดแนวทางการรักษาสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย สุขอนามัย และประหยัดพลังงาน รวมไปถึงสนับสนุนข้อมูล และองค์ความรู้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรม

4. การนิคมอุตสาหกรรม

จัดให้มีระบบและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การป้องกันและบรรเทาอุบัติเหตุจากอุตสาหกรรม อนุญาต อนุมัติการประกอบกิจการในนิคมอุตสาหกรรมและจัดให้ได้เพิ่มเติมซึ่งสิทธิประโยชน์ สิ่งจูงใจ และการอำนวยความสะดวกแก่การประกอบอุตสาหกรรม

5. การท่าเรือ

มีหน้าที่หลักในการรับเรือและสินค้า ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและพื้นที่จอดเรือ ควบคุมการขนถ่าย และบรรทุกสินค้า ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา และส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า ตลอดจนร่วมมือและประสานงานกับส่วนราชการและท่าเรือต่างประเทศ รวมทั้งพัฒนาและปรับปรุงกิจการท่าเรือให้เจริญก้าวหน้า ทันสมัยตามสถานะเศรษฐกิจ

6. กรมการขนส่งทางบก

ทำหน้าที่ควบคุมและจัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระหว่างประเทศ จัดทะเบียนและเก็บภาษีรถ และออกใบอนุญาตขับรถ พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถ.

7. กรมทางหลวง

มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง ควบคุม บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ

8. กรมสวัสดิการคุ้มครองแรงงาน

มีภารกิจเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานแรงงาน การคุ้มครองแรงงาน ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน การแรงงานสัมพันธ์ การแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์

9. การรถไฟ

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2535 มาตรา 3 ให้ยกเลิกความในมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2509 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

มาตรา 9 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตร 6 อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง 1) สร้าง ซ่อม จ้าง รั้ง รั้ง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

กำหนดอัตราค่าภาระการใช้การรถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

10. กรมการขนส่งทางราง

มีหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งทางรางทั่วประเทศให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน รวมถึงการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานการกำกับดูแลกิจการขนส่งทางรางให้เป็นมาตรฐาน อีกทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางของประเทศให้สามารถแข่งขันและเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้านได้

11. กรมศุลกากร

เป็นหน่วยงานภาครัฐ สังกัดกระทรวงการคลัง ปฏิบัติภารกิจหลักเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า การควบคุมทางศุลกากรเพื่อปกป้องสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม จัดเก็บ ภาษีอากรจากการนำสินค้าเข้าและส่งออก และการให้สิทธิประโยชน์ทางศุลกากรเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุน

12. กรมวิชาการเกษตร

ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการกักพืช กฎหมายว่าด้วยปุ๋ย กฎหมายว่าด้วยพันธุ์พืช กฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย กฎหมายว่าด้วยการควบคุมยาง กฎหมายว่าด้วยการคุ้มครอง

พันธุ์พืช และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ศึกษา ค้นคว้า ทดลอง วิจัย และพัฒนาวิชาการเกษตรด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพืช

13. การยางแห่งประเทศไทย

บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบอย่างยั่งยืน เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม ยกระดับคุณภาพชีวิต สร้างความเข้มแข็ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รองรับการเป็นองค์กรชั้นนำด้านยางพาราระดับโลก

หน่วยงานต้นน้ำ เช่น หน่วยงานที่กำกับดูแลแหล่งผลิตสินค้าวัตถุดิบ ออกใบอนุญาต หรือหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

1. กรมการค้าระหว่างประเทศ
2. กรมโรงงานอุตสาหกรรม
3. กรมวิชาการเกษตร
4. การยางแห่งประเทศไทย

หน่วยงานกลางน้ำ เช่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับบริหารจัดการขนย้าย ขนส่งสินค้า หรือควบคุมการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามกฎหมาย

1. กรมสวัสดิภาพและคุ้มครองแรงงาน
2. กรมโรงงานอุตสาหกรรม
3. กรมทางหลวง
4. กรมทางหลวงชนบท
5. การรถไฟแห่งประเทศไทย
6. กรมเจ้าท่า
7. กรมการขนส่งทางอากาศ
8. กรมการขนส่งทางราง
9. สำนักงานการบินพลเรือน

หน่วยงานปลายน้ำ เช่น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก การพิจารณาภาษีอากร คือ กรมศุลกากร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บุญทรัพย์ พานิชการ (2564) ได้ศึกษาระบบโลจิสติกส์รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงประเทศไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI ใน 4 ด้าน ประกอบด้วย การวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงาน และแนวทางการขนส่งสินค้า การวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงาน และแนวทางการขนส่งผู้โดยสารที่เหมาะสม การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนาทางเลือกเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบใหม่ และโอกาสสำหรับประเทศไทย โดยรวบรวมข้อมูลทั้งในและต่างประเทศเพื่อศึกษารูปแบบการดำเนินงาน และอุปสงค์การขนส่งคนและสินค้า รวมถึงเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาพบว่า การเชื่อมโยงของประเทศไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI ผ่านด้านหนองคายด้วยรถไฟลาว - จีน เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพ แต่ยังคงขาดการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสม และได้เสนอแนะกลยุทธ์ 4 ด้านประกอบไปด้วย กลยุทธ์เชิงรุก กลยุทธ์เชิงรับ และกลยุทธ์เชิงแก้ไข กลยุทธ์เชิงป้องกัน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับนานาชาติประเทศ

ศุภวรรณ นวลละออง (2563) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการแคว่รถไฟบรรทุกสินค้า กรณีศึกษา เส้นทางรถขนส่งรถไฟสายใต้ โดยพิจารณาองค์ประกอบ 4 ส่วน ประกอบด้วย 1) การบริหารองค์กรที่ดี 2) บุคลากรที่มีศักยภาพ 3) การดำเนินงานที่เหมาะสม 4) ทรัพยากรที่เพียงพอต่อความต้องการ และทำการศึกษาปัญหาและช่องว่าง เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการ โดยเฉพาะปัจจัยด้านทรัพยากรและการดำเนินงานแคว่รถไฟบรรทุกสินค้า

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการคือปัจจัยด้านทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด จำนวนแคว่รถไฟบรรทุกสินค้าที่มีน้อยกว่าความต้องการและการจัดสรรการให้บริการที่ยังไม่เป็นระบบ หัวรถจักรที่มีการใช้งานมานานและเส้นทางรถไฟที่ยังอยู่ระหว่างการปรับปรุง

สุมาลี วงษ์วิฑิต (2561) ได้ทำการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายเพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์ เพื่อหาข้อเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพียงพอต่อการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ โดยทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารและการสัมภาษณ์เจาะลึก

จากผลการศึกษาพบว่า สถานการณ์โลจิสติกส์โลก อาเซียน และไทย มีความเชื่อมโยงถึงการกำหนดนโยบายและออกมาตรการทางกฎหมายไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ไม่ชัดเจน ไม่ยืดหยุ่นให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย กระจัดกระจายอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ และมีรายละเอียดมากเกินไปจนผู้ประกอบการอาจจะไม่รับรู้รับทราบ และอาจจะกระทำการฝ่าฝืนโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งถือเป็นการสร้างภาระโดยไม่จำเป็นให้แก่ผู้ประกอบการ งานวิจัยนี้จึงได้เสนอแนะให้จัดระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อยุบรวมกฎหมายลำดับรองหลายฉบับเข้าด้วยกัน เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าถึงและเข้าใจได้ และกำหนดเกณฑ์การใช้ดุลพินิจให้ชัดเจน

เฉลิมชัย ผู้พัฒน์ (2554) ได้การศึกษาวินิจฉัยหัวเรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ กรณีการพัฒนาการขนส่งทางราง เพื่อต้องการศึกษาภาพรวมระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สภาพปัญหา และอุปสรรคในการพัฒนา ปรับปรุง หรือเปลี่ยนแปลง รวมทั้งศึกษาความรู้สึกรู้สึกนึกคิดและความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องทางโลจิสติกส์หรือระบบ การขนส่งทั้งในด้านของผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการธุรกิจทางด้านการขนส่ง และนักวิชาการบางส่วนที่มีต่อการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของประเทศไทย ตลอดจนต้องการนำเสนอยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางของภาครัฐ เพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยในอนาคต

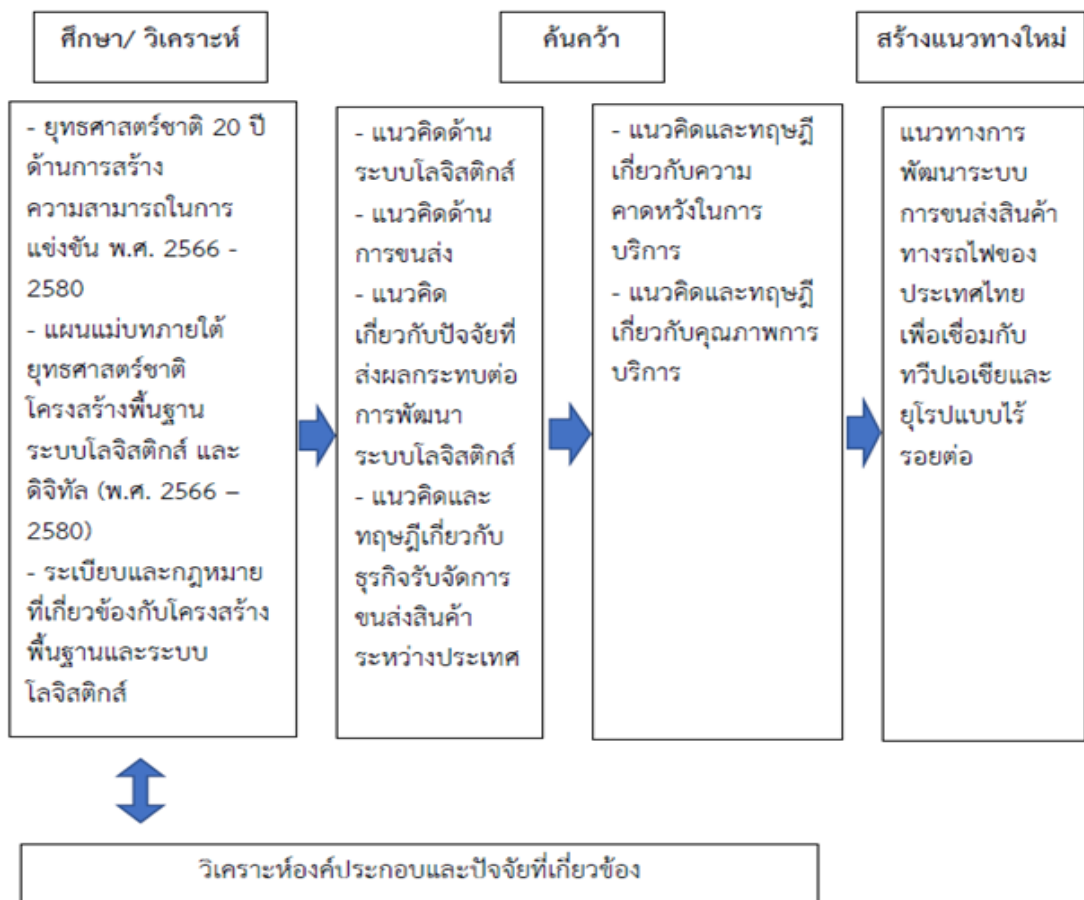
จากผลการศึกษาพบว่า สภาพของการขนส่งในประเทศไทยส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีปริมาณมากถึง 88% ของการขนส่งทุกรูปแบบ สำหรับการขนส่งทางราง ผู้ประกอบการเลือกใช้น้อยมาก เนื่องจากการขนส่งทางรางในประเทศไทยยังไม่มีประสิทธิภาพ

เท่าที่ควร ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่ดีพอ ขาดประสิทธิภาพของเครื่องมือเครื่องจักรที่ใช้กับการขนส่ง ขาดความรวดเร็วอย่างที่ควรจะเป็น จึงควรที่จะมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้ทันกับประเทศอื่น ๆ

Wei.s et al. (2022) ได้ทำการศึกษาผลการค้าระหว่างไทยจีน จากการดำเนินงาน รถไฟลาว-จีน โดยทำการศึกษาวิเคราะห์ปริมาณการส่งออกสินค้าของประเทศไทย ไปยังประเทศจีน และมีวัตถุประสงค์ที่นำการศึกษาครั้งนี้ไปเป็นข้อมูลที่สำคัญและมีคุณค่าสำหรับผู้ประกอบการส่งออกของประเทศไทย และผู้ประกอบการนำเข้าของประเทศไทย

ผลการศึกษาพบว่า ตามที่รถไฟลาว - จีน ได้เปิดดำเนินการเมื่อเดือนธันวาคม 2021 ที่ผ่านมา จะส่งผลให้มีปริมาณสินค้าผ่านแดน (Transit) ภายใน 5 ปีแรกจะมีปริมาณอยู่ที่ 2.59 ล้านตัน และจะเพิ่มขึ้นเป็น 3.62 ล้านตัน ในช่วงถัดไป และจะเพิ่มขึ้นไปจนถึง 5.46 ล้านตัน และก่อนที่จะการก่อสร้างรถไฟลาว - จีน พบว่าการขนส่งสินค้าทางรถมีสัดส่วนประมาณ 8% ของการส่งออกไปประเทศจีน โดยจุดหมายหลักคือทางตอนใต้ของประเทศจีน และเมื่อรถไฟลาว - จีน เริ่มดำเนินการแล้ว จะเป็นช่องทางหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - จีน แทนการขนส่งทางถนน เนื่องจากช่วยลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง

กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ” เริ่มจากการศึกษาจากแนวคิดด้านระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ความคาดหวังในการให้บริการ คุณภาพในการจัดการ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2566-2580) ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผลวิจัยที่มีความพร้อมและสมบูรณ์ในการนำไปใช้ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยให้เกิดประสิทธิภาพ

บทที่ 3

ระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อม กับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการรวบรวม ข้อมูลปฐมภูมิโดยการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟประกอบด้วย หน่วยงานราชการ ผู้ประกอบการขนส่งและเจ้าของธุรกิจที่ส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ และรวบรวม ข้อมูลทุติยภูมิ ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากตำรา บทความทางวิชาการงานวิจัย และเอกสาร ต่าง ๆ ผู้วิจัยขอเสนอผลการศึกษาในประเด็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทาง รถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศจีน และภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกั การขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังต่อไปนี้

1. เส้นทางสายไหมใหม่ “One Belt and One Road”

จากการเปิดประเทศ และการปฏิรูปเศรษฐกิจจีน ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1978 ทำให้เกิดการ เปลี่ยนแปลงและนำพาเศรษฐกิจของจีนสู่การเปลี่ยนแปลง และเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจและ สังคมประเทศอย่างรวดเร็วตลอด 4 ทศวรรษที่ผ่านมา อีกทั้งยังส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวมของโลก ตลาดโลกและตลาดจีนมีความสัมพันธ์กันโดยมีจีนเป็นผู้เล่นสำคัญ ดังนั้นนโยบายทางเศรษฐกิจที่ถูก กำหนดขึ้นจึงปราศจากพรมแดน โดยเฉพาะยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ที่สัมพันธ์กับตลาดและ ผู้คน 1 ใน 3 ของโลก

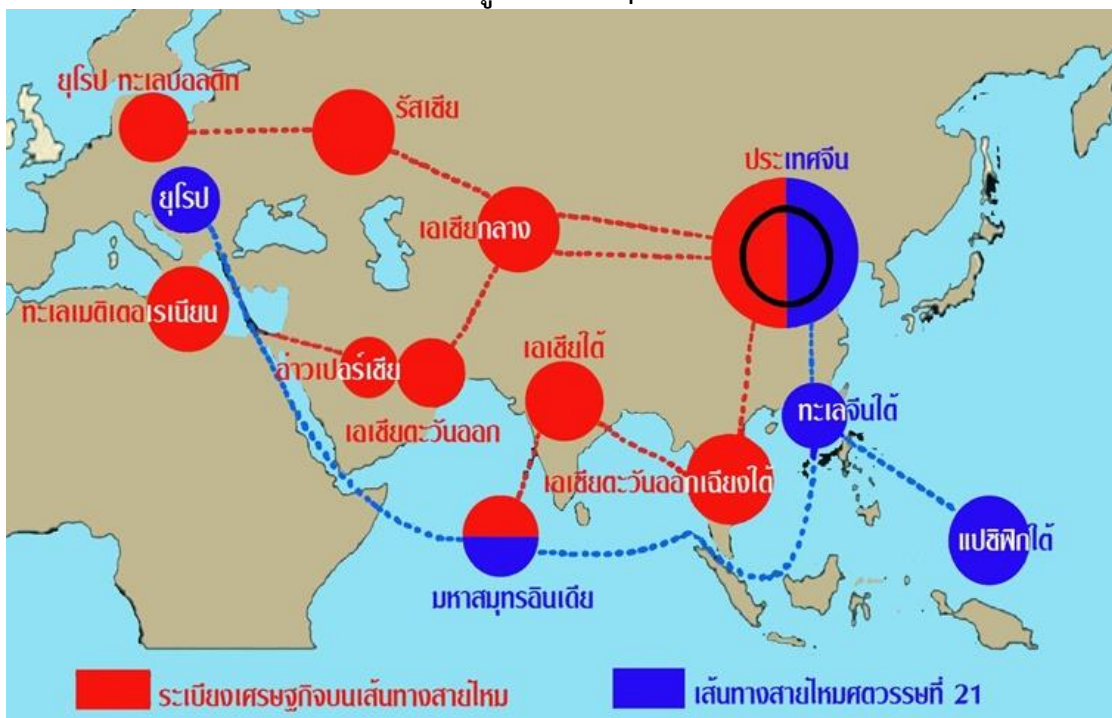
1.1 พัฒนาการของเส้นทางสายไหมใหม่

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ ปรากฏต่อประชาคมโลกครั้งแรก ในเดือน กันยายน 2556 ในระหว่างการเยือนคาซัคสถานของ นายสี จิ้นผิง ประธานาธิบดีจีนได้แถลงเปิดตัว ครั้งแรกถึงการริเริ่มโครงการ “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหม” หรือ “One Belt and One Road” โดยในภาษาจีนคือ อี้ต้ายอีลุ่ (Yi Dia Yi Lu) หรือ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” ในภาษาไทย เส้นทางนี้ ประกอบด้วยเครือข่ายถนนและเส้นทางรถไฟเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเอเชียกลาง และในเดือนตุลาคม ของปีเดียวกัน นายสี จิ้นผิง เดินทางไปเยือนอินโดนีเซีย และกล่าวเปิดตัวโครงการ “เส้นทางสายไหม ทางทะเล” ที่เชื่อมท่าเรือจีนกับท่าเรือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และยุโรป ตลอดเส้นทางบกและเส้นทางทะเล จะมีการลงทุนปรับปรุงท่าเรือ และสร้างศูนย์การผลิต อุตสาหกรรมและการค้าขึ้น

“เส้นทางสายไหมใหม่” (New Silk Road) แบ่งเป็นเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt : One Belt) และเส้นทางสายไหมทางทะเล (Maritime Silk Road : One Road) มีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน (แผนภาพที่ 3-1) เส้นทางสายไหมใหม่นี้ เป็นนโยบายที่มีการปฏิสัมพันธ์ระหว่างประเทศมากที่สุดของโลก

ทั้งนี้ เพราะพาดผ่าน 65 ประเทศ ใน 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลาง และแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป เมื่อรวมสถิติของทุกประเทศเข้าด้วยกันจะพบว่า ประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางสายไหมใหม่ มีประชากรรวมกัน คิดเป็นร้อยละ 62.3 ของทั้งประชากรโลก มีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) รวมกัน คิดเป็นร้อยละ 30 ของ GDP โลก และมีการบริโภคภาคครัวเรือนคิดเป็นร้อยละ 24 ของการบริโภคในครัวเรือนของทั้งโลก อีกทั้ง One Belt One Road จะเป็นโครงการที่ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระดับโลกที่มีขนาดใหญ่ มากที่สุด

แผนภาพที่ 3-1 แผนที่แสดงการเชื่อมโยงภูมิภาคต่าง ๆ บนเส้นทางสายไหมใหม่

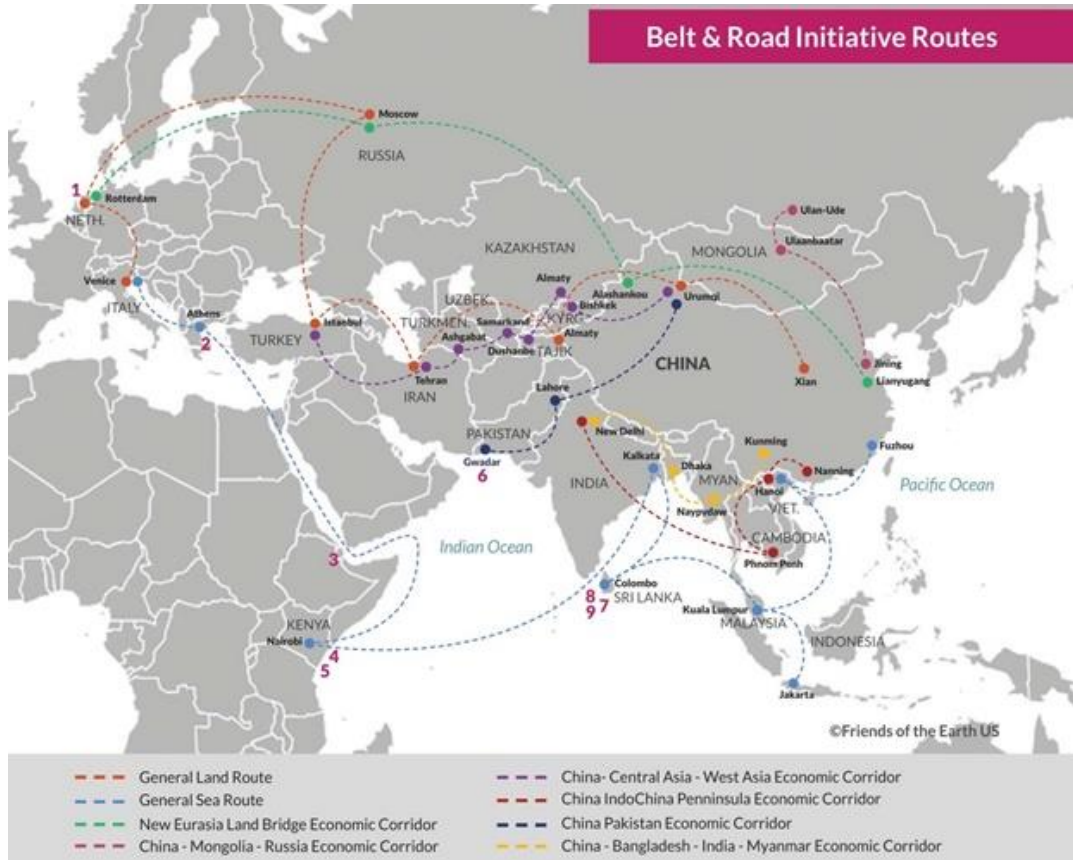


ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ออนไลน์, 2562

1.2 ปัจจัยความสำเร็จของเส้นทางสายไหมใหม่

ยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมใหม่ประกอบด้วยโครงการและแผนงานเพื่อพัฒนาในพื้นที่ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ โดยเริ่มต้นที่การพัฒนาในเมืองหลักที่เป็นเป็นศูนย์กลางการค้าแต่ละภูมิภาคก่อน ต่อจากนั้นจะขยายการเชื่อมต่อเส้นทางให้เป็นเครือข่ายของเส้นทางเดียวกัน ดังคำกล่าวที่ว่า หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (One Belt One Road) แผนภาพที่ 3-2

แผนภาพที่ 3-2 เส้นทางสายไหมตาม 6 ระเบียงเศรษฐกิจ

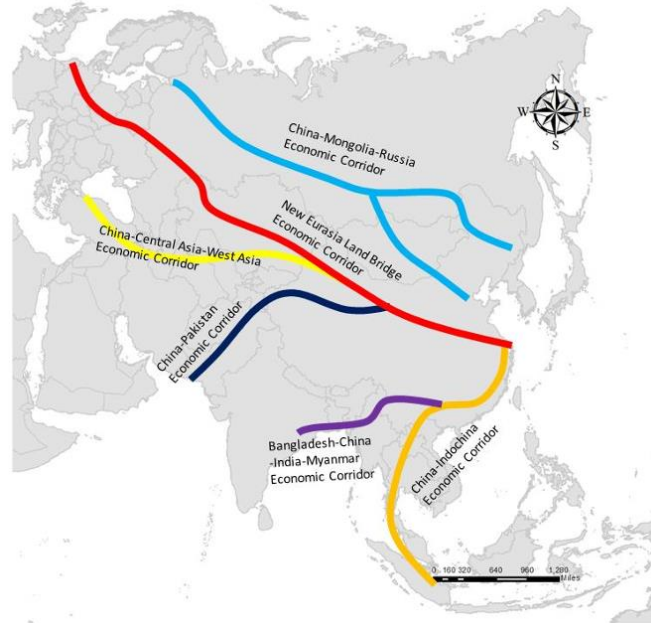


ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ออนไลน์, 2566

1.2.1 หนึ่งแถบ (One Belt)

หนึ่งแถบ หรือ แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt) คือเครือข่ายเส้นทางบกจากจีนไปยัง 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป แบ่งการพัฒนาออกเป็น 6 เส้นทาง/ระเบียงเศรษฐกิจ นอกจากนี้ในระเบียงเศรษฐกิจที่ติดกับชายฝั่งยังเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเดียวกันกับเส้นทางเดินเรือทะเล ซึ่งแต่ละระเบียงเศรษฐกิจนอกจากจะมุ่งสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ได้แก่ ถนน รถไฟ รวมถึงท่าเรือและท่อส่งน้ำมัน นอกจากนี้ในจุดศูนย์กลางการกระจายสินค้า สิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ถูกสร้างหรือพัฒนาขึ้นเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางการค้า เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ การข้ามแดน ศุลกากร เป็นต้น โดยรายละเอียดสังเขปของ 6 ระเบียงเศรษฐกิจดังตารางที่ 1 โดยการขนส่ง ไทย-ลาว-จีน ถือเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมอินโดจีน ที่เชื่อมต่อตั้งแต่มาเลเซีย สิงคโปร์ ไทย ลาว จีน และเชื่อมกับระเบียงเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่ไปยังยุโรป และภูมิภาคเอเชีย ดังแผนภาพที่ 3-3 และ 3-4

แผนภาพที่ 3-3 แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)



ที่มา : World Bank, Online, 2018

แผนภาพที่ 3-4 แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)

ลำดับ	ระเบียงเศรษฐกิจ	เส้นทางก่อสร้าง	ประเทศที่เกี่ยวข้อง
1.	สะพานเศรษฐกิจและระเบียงเศรษฐกิจเอเชียใหม่ New Eurasian Land Bridge and Economic Corridor	รถไฟ ถนน	จีน (เขตปกครองพิเศษซินเจียง และเมืองเทียนจินหนังกัง โนมณฑลเจียงซู) คาซัคสถาน รัสเซีย เบลารุส และ 23 ประเทศในสหภาพยุโรป
2.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-มองโกเลีย-รัสเซีย China-Mongolia-Russia Economic Corridor	รถไฟ	จีน (ท่าเรือเทียนจิน) มองโกเลีย รัสเซีย
3.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน – เอเชียกลาง – เอเชียตะวันตก China-Central Asia-West Asia Corridor	รถไฟ	จีน (เขตปกครองพิเศษซินเจียง) คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน ทาจิกิสถาน อุซเบกิสถาน เติร์กเมนิสถาน อัฟกานิสถาน อิหร่าน ตุรกี ยูเครน อาเซอร์ไบจาน จอร์เจีย และรัสเซีย
4.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน China-Indochina Peninsula Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	จีน (Pearl River Delta) สิงคโปร์ เวียดนาม กัมพูชา พม่า และมาเลเซีย
5.	ระเบียงเศรษฐกิจจีน-ปากีสถาน China-Pakistan Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่อส่งน้ำมัน	จีน (ซินเจียง) อินเดีย อิหร่าน อัฟกานิสถาน ปากีสถาน
6.	ระเบียงเศรษฐกิจบังคลาเทศ-จีน-อินเดีย-เมียนมาร์ Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor	รถไฟ ถนน ท่าเรือ	บังคลาเทศ จีน (เมืองคุนหมิง มณฑลยูนนาน) อินเดีย พม่า

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ออนไลน์, 2562

1.2.2 หนึ่งเส้นทาง (One Road)

หนึ่งเส้นทาง หรือ เส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 (21st Century Maritime Silk Road) เป็นเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมจีนกับประเทศในมหาสมุทรต่าง ๆ เข้าด้วยกัน โดยจีนได้พัฒนาท่าเรือหลัก 4 ท่า เพื่อรองรับเส้นทางสายไหมใหม่ ได้แก่ ท่าเรือฝูโจว

(Fuzhou Port) ท่าเรือเฉียนโจว (Quanzhou Port) ท่าเรือกวางโจว (Guangzhou Port) ท่าเรือจั้นเจียง (Zhanjiang Port) แผนภาพที่ 3-5

แผนภาพที่ 3-5 ท่าเรือที่พัฒนาตามเส้นทางสายไหมใหม่



ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ออนไลน์, 2562

1.3 สถานการณ์การขนส่งสินค้าจีน-ยุโรป

จากนโยบาย One Belt One Road มีการสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างจีนกับยุโรป (China Railway Express หรือ CRE) ทำให้จำนวนรถและปริมาณสินค้าระหว่างเที่ยว มีอัตราสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นถึงการตอบสนองทางนโยบายและสอดคล้องกับความต้องการดังแผนภาพที่ 3-6

แผนภาพที่ 3-6 จำนวนรถและปริมาณสินค้าระหว่างเที่ยว ระหว่างจีนกับยุโรป

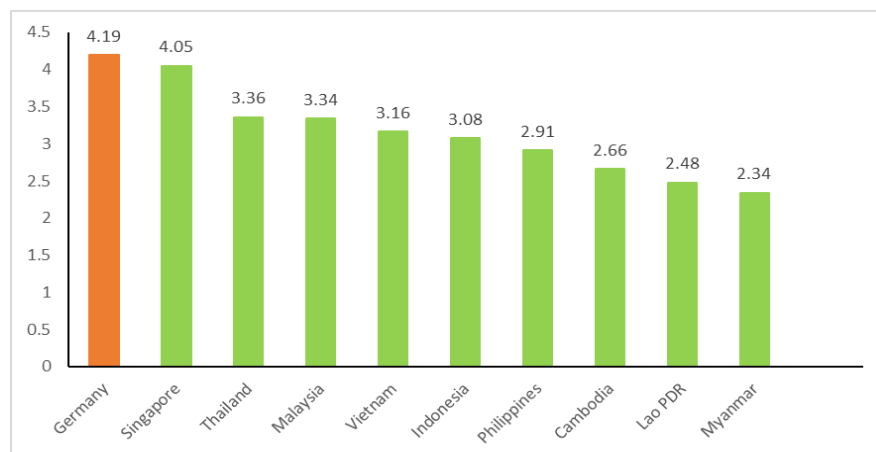


ที่มา : China Railway, ออนไลน์ , 2564

ภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศ ไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ตามข้อมูลดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ประจำปี 2561 (Logistics Performance Index: LPI 2018) จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) ซึ่งเป็นเครื่องมือเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการให้บริการในงานด้านโลจิสติกส์ โดยดัชนีชี้วัด ฯ นี้มีการจัดทำมาตั้งแต่ปี 2550 ช่วยให้สามารถเปรียบเทียบการทำงานในด้านโลจิสติกส์ใน 160 ประเทศ ในการวัดผลสำหรับการดำเนินงานระหว่างประเทศ ได้กำหนดตัวชี้วัดไว้ 6 ด้านประกอบด้วย ด้านพิธีศุลกากร ด้านโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีสารสนเทศ ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ด้านระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และด้านความตรงต่อเวลาของด้านการบริการ

แผนภาพที่ 3-7 ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ประจำปี 2561



ที่มา : World Bank, Online, 2023

โดยจากการประเมินตามตัวชี้วัดทั้ง 6 ด้าน ในภาพรวม ประสิทธิภาพของการให้บริการในงานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี 2561 จะมีคะแนนรวมอยู่ที่ 3.36 คะแนน ซึ่งเป็นอันดับสองของอาเซียน โดยมีสิงคโปร์มีคะแนนมาเป็นอันดับแรกที่ 4.05 คะแนน และมีคะแนนเป็นอันดับ 5 ของโลก ส่วนประเทศที่มีคะแนนรวมมาเป็นอันดับหนึ่งของโลกได้แก่ประเทศเยอรมนี

1. ธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย กับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

1.1 พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ อีคอมเมิร์ซ

ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South East Asia: SEA) มีแนวโน้มขยายตัวขึ้นเป็นโอกาสเตรียมพร้อมของภาคโลจิสติกส์ คาดการณ์ตลาดอีคอมเมิร์ซ ใน SEA ในปี 2569 มีมูลค่าสูงถึง 230 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเติบโตประมาณ 22% จุดหักเหของธุรกิจอีคอมเมิร์ซใน SEA จากการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต สมาร์ทโฟน และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นโอกาสของ

แพลตฟอร์มตลาดกลาง เช่น Lazada, Shopee, Tokopedia, Tiki และ Sendo ประเทศอินโดนีเซีย และสิงคโปร์มีอัตราการเข้าถึงอีคอมเมิร์ซสูงสุดในภูมิภาค คิดเป็นอัตราเฉลี่ยประมาณ 30% และประเทศที่มีอัตราการเข้าถึงรองลงมาคือประเทศไทยและเวียดนาม โดยมีอัตราเฉลี่ยอยู่ที่ 15%

1.2 โลจิสติกส์ฮาลาล

ตลาดโลจิสติกส์ฮาลาล (Halal Logistics) เป็นตลาดที่มีความน่าสนใจจากจำนวนประชากรมุสลิมที่มีจำนวนมากคิดเป็นสัดส่วน 23.5% (ประชากรทั่วโลกราว 7,970 ล้านคน เป็นชาวมุสลิมกว่า 1,876 ล้านคน) และคาดว่าในอีกราว 30 ปีข้างหน้า จะเพิ่มมากถึงกว่า 2,760 ล้านคน ซึ่งแน่นอนว่าจะเกิดการขยายตัวของตลาดฮาลาล และโอกาสในการค้าสินค้าและบริการดังกล่าว โดยประเทศที่ตลาดหลักของไทยได้แก่ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีประชากรที่เป็นมุสลิมจำนวน 229 ล้านคน มีมูลค่าการส่งออกอยู่ที่ประมาณ 279,552.53 ล้านบาท

1.3 โครงการพัฒนาภาคบริการของไฮฟอง ประเทศเวียดนาม

ไฮฟองเป็นอีกหนึ่งเมืองเศรษฐกิจของเวียดนามที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง มีความได้เปรียบของบริเวณที่ตั้งติดทะเลทางเหนือของเวียดนาม ใกล้กรุงฮานอย และจีน เป็นเมืองท่าสำคัญและมีระบบขนส่งที่หลากหลายทั้งทางบก อากาศ ทะเล และรถไฟ และยังมีโครงการพัฒนาภาคบริการของไฮฟอง เพื่อพัฒนาการให้บริการและระบบโลจิสติกส์ในทุกมิติของเมือง ซึ่งจะส่งผลดีในการลดต้นทุน และเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าทางทะเลที่สามารถส่งตรงสู่ยุโรปและสหรัฐ ฯ และลดการพึ่งพาการขนส่งผ่านสิงคโปร์และฮ่องกง

1.4 กระแสนวัตกรรมด้านซัพพลายเชน

จากสถิติ CB Insights ล่าสุดในเดือน ต.ค. 2565 พบว่าจำนวนสตาร์ทอัพยูนิคอร์น (ที่มีเงินลงทุนกว่า 1 พันล้านดอลลาร์) ทั่วโลกมีจำนวนทั้งหมด 1,191 แห่ง ซึ่งในจำนวนนี้มียูนิคอร์นด้านซัพพลายเชน โลจิสติกส์ และการขนส่ง (Supply chain, logistics, & delivery) รวม 67 แห่ง โดยในกลุ่มอาเซียนมีกลุ่มธุรกิจที่เข้าร่วมอยู่ด้วย 3 แห่ง ประกอบด้วย J&T Express ของอินโดนีเซียจำนวนเงิน 20 พันล้านดอลลาร์ Flash express ของประเทศไทย จำนวน 1 พันล้านดอลลาร์ และ Ninja Van ของประเทศสิงคโปร์ จำนวน 1 พันล้านดอลลาร์ จากข้อมูล Start Ups-Insights โดยการเก็บข้อมูลจากบริษัทสตาร์ทอัพ 6,980 แห่งในปีที่ผ่านมา พบว่า ทิศทางการพัฒนานวัตกรรมด้านซัพพลายเชนของโลกแบ่งได้เป็น 9 ด้าน โดย 5 อันดับแรก (คิดเป็น 77%) เป็นการนำเทคโนโลยีอัจฉริยะ (AI) อินเทอร์เน็ต การบริหารจัดการความยืดหยุ่น บิ๊กดาต้า และหุ่นยนต์ ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน แม้ว่าปัจจุบันยังมีอยู่เพียง 7% แต่ก็ เป็น Mega Trend ของโลกที่ภาคธุรกิจต่าง ๆ เริ่มให้ความสำคัญโดยมุ่งไปที่โลจิสติกส์สีเขียวและการขนส่งแบบลดคาร์บอน

2. ภาพรวมการขนส่งสินค้าไทย - ลาว - จีน

จากนโยบายระเบียงเศรษฐกิจจีน - คาบสมุทรมอินโดจีน ทำให้เกิดโครงการรถไฟจีน - ลาว ซึ่งเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ที่ครอบคลุมระยะทางยาวถึง 1,035 กิโลเมตรจากนครคุนหมิง ถึงนครหลวงเวียงจันทน์ โดยใช้ระยะเวลาในการขนส่งเพียง 8 ชั่วโมง ทั้งนี้สถานีปลายทางสุดท้ายสิ้นสุดที่นครหลวงเวียงจันทน์ สปป. ลาว ห่างจากจังหวัดหนองคายเพียง 24 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 3-8 เส้นทางขนส่งสินค้าทางบกของไทย - จีน



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

จะเห็นได้ว่าเส้นทางนี้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกผ่านโครงการรถไฟจีน - ยุโรป ทำให้เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางของผู้คนเพิ่มและสินค้าได้มากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อทั้งเศรษฐกิจไทยในภาพรวมและเศรษฐกิจภูมิภาคทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่ง โดยเฉพาะการนำเข้าส่งออกสินค้านำเข้าระหว่างไทยและจีน

แผนภาพที่ 3-9 สินค้านำเข้า และ ส่งออก ระหว่าง ไทย - จีน

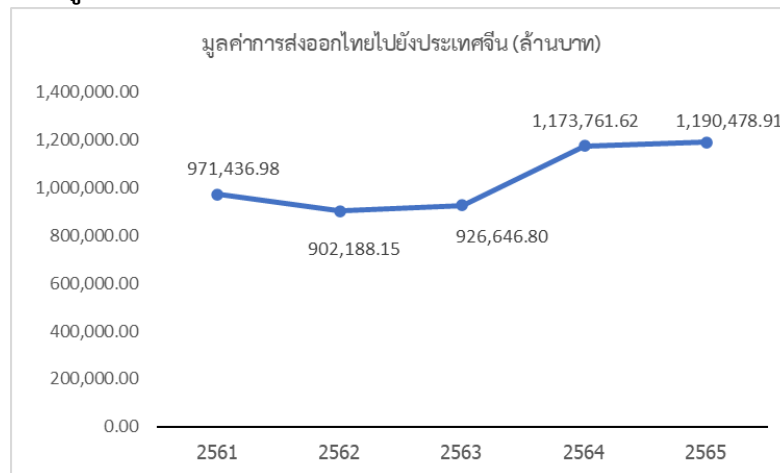


ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

3. การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศจีน

3.1 ภาพรวมของการส่งออกของไทยไปยังประเทศจีน

แผนภาพที่ 3-10 มูลค่าการส่งออกไทยไปยังประเทศจีน (ล้านบาท)



ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, ออนไลน์, 2566

มูลค่าการส่งออกของประเทศไทยไปยังประเทศจีนมีมูลค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 1,032,902.49 ล้านบาท ถึงแม้ว่าในปี 2561 – 2562 มูลค่าการส่งออกจะลดลง โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ -7.13% เนื่องจากปัจจัยของ COVID-19 และมาตรการที่รัฐบาลจีนออกมาควบคุมสินค้าที่จะนำเข้าไปในประเทศจีน แต่ในปี 2563 – 2565 มูลค่าการส่งออกสามารถปรับตัวสูงขึ้น โดยมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นที่ 2.71%, 26.67% และ 1.42% ตามลำดับ โดยถ้าเปรียบเทียบกับมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของประเทศไทยในปี 2565 คิดเป็นสัดส่วนประมาณ 12% ของมูลค่าการส่งออกของประเทศไทยทั้งหมด ซึ่งถือได้ว่าประเทศจีนเป็นตลาดการส่งออกที่สำคัญของประเทศไทย และตามข้อมูลของสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ปี 2565 ประเทศจีนเป็นตลาดการค้าที่สำคัญอันดับที่ 2 รองจากสหรัฐอเมริกา เท่านั้น

4. สินค้าส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศจีน

ตารางที่ 3-1 สินค้าส่งออกไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรก

สินค้า	ปี 2565 (ล้านบาท)
- ผลิตภัณฑ์ยาง	169,267
- เม็ดพลาสติก	118,079
- เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	108,516
- ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง	97,751
- ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	85,875
รวม	579,486

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, ออนไลน์, 2566

สินค้าส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยไปยังประเทศจีน 5 อันดับแรกในปี 2565 ประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ประกอบ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง

ปริมาณการนำเข้าส่งออกสินค้าในรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย

จากข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าของประเทศไทยในรูปแบบการขนส่งประเภทต่าง ๆ พบว่า การขนส่งสินค้าทางรางมีปริมาณขนส่งที่ต่ำมากเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศที่มีปริมาณน้อยมากเมื่อเทียบกับการนำเข้าในรูปแบบการขนส่งเดียวกัน ซึ่งเป็นสิ่งที่ชี้ให้เห็นถึงโอกาสที่ควรจะไปปรับปรุงและพัฒนาูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางให้มากขึ้น

ตารางที่ 3-2 ปริมาณและประเภทของการขนส่งสินค้าปี 2016 - 2021

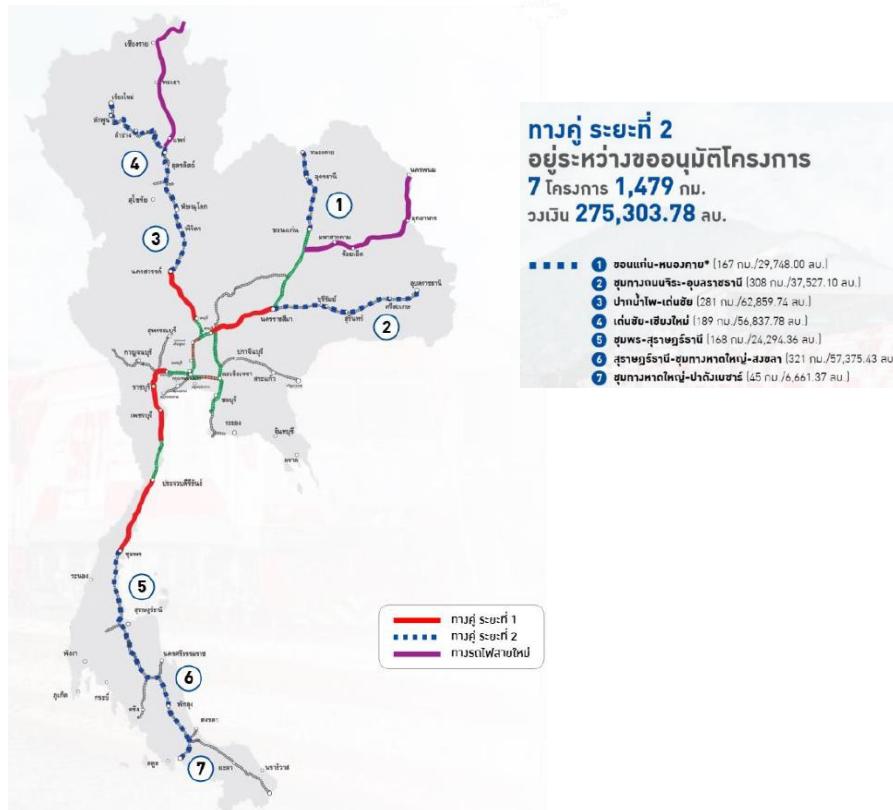
		Unit : Thousand ton					
Mode	Type	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Road	import	15,310	17,314	16,285	18,112	16,810	20,161
	export	18,699	18,590	19,614	18,445	17,784	18,765
Railway	import	2	3	3	26	4	4
	export	221	321	399	387	309	376
Water (Sea)	import	159,940	161,904	177,485	164,137	165,916	198,433
	export	130,540	112,964	127,413	126,471	98,281	107,556
Air	import	240	254	298	251	197	282
	export	269	289	336	536	314	342
Total		325,512	311,963	342,118	328,676	299,706	346,023
Source: Port Authority of Thailand, Thai Customs							

ที่มา : สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม, ออนไลน์, 2564

5. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 ได้กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ” ได้กำหนดให้มีเป้าหมายหลักสำคัญ 4 ข้อ ซึ่งมีเรื่องการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP เหลือร้อยละ 5 โดยแนวทาง 5 ด้าน โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นองค์ประกอบสำคัญ ซึ่งสร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เหลือร้อยละ 7

แผนภาพที่ 3-11 แผนภาพทางรถไฟ ทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และสายใหม่



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

ซึ่งตามกลยุทธ์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ได้กำหนดให้เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนแต่ละเส้นทางตามความเร่งด่วน และให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหาหัวรถจักรแคว่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค

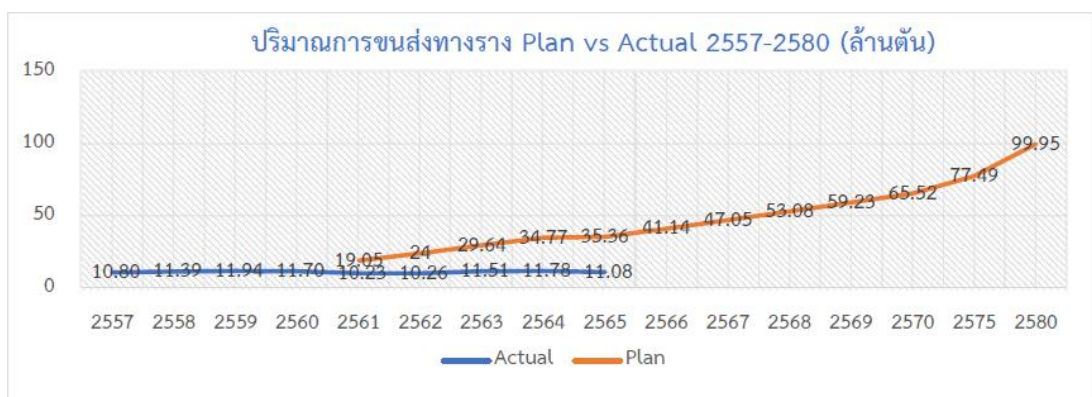
ความเห็นจากคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง

เพื่อให้การส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม จึงแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางราง ติดตามเร่งรัดขับเคลื่อนแผน ให้ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงาน ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ครั้งที่

1/2566 วันพฤหัสบดี ที่ 9 กุมภาพันธ์ 2566 ได้มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะจากสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

1. ปริมาณการขนส่งทางรางไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ อัตราการใช้ประโยชน์ (Utilization): ของรางในแต่ละเส้นทาง โดยมีอัตราเฉลี่ยทั้งประเทศเพียง 23% นั้นหมายถึง กว่า 75% เราไม่ได้ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ได้ลงทุนไป ความจุทางยังมี Capacity ที่สามารถนำมาสร้างรายได้ในการขนส่งแบบต่าง ๆ ได้ แสดงให้เห็นว่าการลงทุนแต่ฝั่ง Supply แต่เพียงอย่างเดียวไม่สามารถนำไปสู่คำตอบของทั้งระบบได้

แผนภาพที่ 3-12 ภาพเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งทางรางตามแผนที่ และขนส่งจริง



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

2. ควรส่งเสริมให้คนมาใช้บริการมาก ๆ เช่นเดียวกับหลักการของ Low-cost Airline คือ ให้ Operations (ความตรงต่อเวลาต้องดี ความปลอดภัยต้องได้) เป็นตัว Drive Volume เพิ่ม Utilization

3. การเปิดให้เอกชนเข้ามาใช้ราง เป็นเรื่องของ Asset Utilization ของรถไฟ ไม่ใช่การลงทุนใหม่ เพราะรถไฟได้ทำการลงทุนไปแล้ว จึงไม่ควรตีความว่าเป็นการลงทุนภาครัฐ ตาม พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ ซึ่งกรณีนี้ รถไฟไม่ได้ลงทุนอะไรอีก จึงไม่ใช่การลงทุนของภาครัฐ แต่เป็นเรื่องของการเอาสิ่งที่มีอยู่แล้วไปเปิดให้ใช้ให้เกิดประโยชน์ (ใน พ.ร.บ.ร่วมทุนฯ โครงการ คือการลงทุนของภาครัฐ)

4. กรณีที่ภาครัฐจะของบประมาณเพื่อก่อสร้าง หน่วยงานมักจะใช้เหตุผลว่า พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่ม Capacity แต่ในความเป็นจริง การเพิ่มสัดส่วนการขนส่ง จะอยู่ที่ผู้ประกอบการไม่ใช่ โครงสร้างพื้นฐานและ Capacity มาจากการให้บริการที่เกิดขึ้น

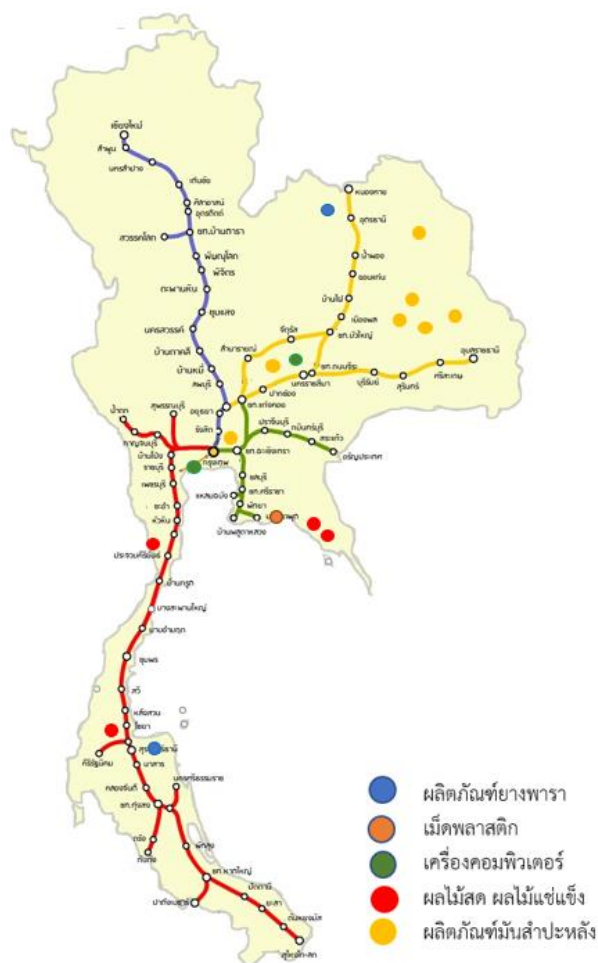
5. นอกจากนี้ยังมีการอ้างอิงสาระสำคัญของการเสวนา จาก หัวข้อ “ทำไม? การขนส่งทางรางจึงสู้ทางถนนไม่ได้” วันพุธที่ 9 พฤศจิกายน 2565 ว่า “เหตุผลที่การขนส่งทางรางสู้ถนนไม่ได้ เนื่องจากรางมีผู้ประกอบการเพียงรายเดียว ทำให้ตลาดปิดไม่มีการแข่งขัน ในขณะที่ทางถนนมีผู้ประกอบการกว่าแสนราย ทางน้ำ 20 ราย ทางอากาศ 15-20 ราย จึงทำให้ Ecosystem สู้การขนส่งรูปแบบอื่นไม่ได้”

ประเด็นปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

จากข้อมูลการขนส่งในด้านต่าง ๆ ประกอบกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และ ความเห็นจากคณะกรรมการฯ ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์และสรุปประเด็นปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จำแนกออกเป็นกลุ่มได้ดังนี้

1. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

แผนภาพที่ 3-13 พื้นที่การผลิตสินค้าส่งออกของไทย



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

ตามที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาพื้นที่การผลิตสินค้าส่งออกหลักของประเทศไทย 5 อันดับแรกพบว่า โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบโครงข่ายการขนส่งทางรางยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้กลุ่มสินค้าบางชนิดอยู่ห่างไกลจากระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางราง เช่น กลุ่มผู้ผลิตผลไม้สดประเภททุเรียน มังคุด เงาะ ในจังหวัดตราดและจันทบุรี หากผู้ประกอบการจะขนส่ง

ผลไม้สดทางรถไฟจะต้องนำผลผลิตไปจัดส่งที่สถานีรถไฟมาบตาพุด ซึ่งห่างจากจังหวัดจันทบุรี ประมาณ 150 กิโลเมตร และ ห่างจากจังหวัดตราดประมาณ 230 กิโลเมตร และผู้ผลิตมันสำปะหลัง ที่กระจัดกระจายอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลางและตอนบน ซึ่งหากต้องการจะส่งสินค้าทางรถไฟ จะนำสินค้าไปจัดส่งที่สถานีรถไฟที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางรางได้เท่านั้น

โดยหากจะพิจารณาในประเด็นความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางของประเทศไทย โครงการรถไฟรางคู่ มีความก้าวหน้าดังนี้

1.1 โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 7 โครงการ ก่อสร้างแล้วเสร็จ 3 โครงการ อยู่ระหว่างก่อสร้างจำนวน 4 โครงการ โดยในโครงการก่อสร้าง ฯ ระยะที่ 1 มีช่วงที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน คือ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งโครงการในปี 2569

1.2 โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 โครงการ อยู่ระหว่างการขออนุมัติโครงการ โดยในโครงการ ฯ ระยะที่ 2 มีช่วงที่เกี่ยวข้องกับรถไฟลาว - จีน ได้แก่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร

1.3 โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่สายใหม่ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราก - เชียงของ และช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม

ในส่วนของการเสริมโครงข่ายระบบรางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับการขนส่งมวลขนและสินค้าจากจังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด การรถไฟแห่งประเทศไทยได้บรรจุพื้นที่เหล่านี้อยู่ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินระยะ 2 ระยะอง-จันทบุรี-ตราด ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและความคุ้มค่าทางด้านเศรษฐกิจ

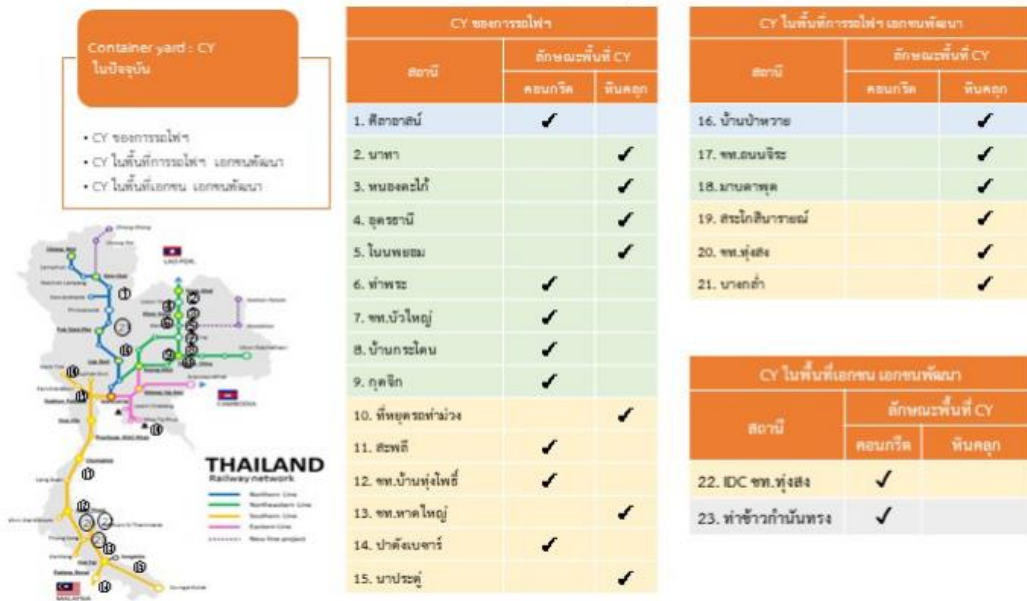
โดยสรุป จะเห็นได้ว่า ประเด็นเรื่องโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบรางของประเทศไทย ยังคงเป็นประเด็นปัญหาหลักของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เนื่องจากโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ทำให้ไม่สามารถเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางรางได้อย่างเต็มที่ และยังมีทางรถไฟอีกหลายช่วงที่ยังอยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ยังไม่สามารถคาดการณ์กำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จของทางรถไฟเหล่านั้นได้

2. ปัญหาเรื่องจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ที่สถานีรถไฟ

ประเด็นเรื่องจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ที่สถานีรถไฟ เป็นประเด็นปัญหาต่อมาที่ผู้วิจัยพบ ทั้งนี้เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความจำเป็นที่จะต้องมีการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จากรถหัวลากไปยังแคร่บรรทุกรถไฟ หรือมีพื้นที่เพื่อเก็บตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างรอขบวนรถไฟ โดยจากข้อมูลของการรถไฟ ฯ พบว่า ปัจจุบันการรถไฟ ฯ มีจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) กระจายอยู่ตามพื้นที่ต่าง ๆ เพียง 21 สถานี โดยเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นพื้นที่คอนกรีตเพียง 8 สถานีเท่านั้น นอกนั้นยังเป็นพื้นที่ที่เป็นหินคลุกจำนวน 13 สถานี จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ประกอบการพบว่า

2.1 จุดขนถ่ายสินค้ายังไม่ครอบคลุม และมีสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานไม่เพียงพอ

แผนภาพที่ 3-14 แผนที่ Container Yard การรถไฟ ๓ ปัจจุบัน



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2566

ถึงแม้ว่าโรงงานจะอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟอุดรเพียง 15 กิโลเมตร แต่เนื่องจากจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) มีพื้นที่จำกัด และเป็นหินคลุก ในช่วงหน้าฝนพื้นที่มีสภาพไม่เอื้อต่อการดำเนินงานและเกรงว่าจะมีผลกระทบกับตู้คอนเทนเนอร์สินค้าและการขนส่งสินค้า หากบริษัทจะต้องขนส่งสินค้าทางรถไฟจะเลือกไปส่งตู้สินค้าที่สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น ซึ่งมีระยะทางประมาณ 130 กิโลเมตร แทน เนื่องจากเป็นจุดขนถ่ายสินค้าที่เป็นพื้นคอนกรีต และสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานครบ แต่ก็จะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งของบริษัทสูงขึ้น

2.2 ความพร้อมของจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ผลิตน้ำตาลดิบ และน้ำตาลทรายขาวบรรจุกระสอบ ให้ความเห็นว่า จุดขนถ่ายสินค้าที่มีอยู่ปัจจุบันโดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน จะมีจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ที่สถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่นเท่านั้น ที่มีความพร้อมมากที่สุด เนื่องจากได้รับการปรับปรุงพื้นที่เป็นพื้นคอนกรีต มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างรอการขนย้าย ส่วนจุดขนถ่ายสินค้าในสถานีรถไฟอื่น ๆ ยังเป็นพื้นที่หินคลุก ซึ่งผู้ประกอบการเกรงว่าจะประสบปัญหาการทำงานในช่วงหน้าฝนเนื่องจากสภาพพื้นที่ และอาจจะส่งผลกระทบต่อสินค้าที่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์โดยเฉพาะสินค้าพวกอาหารเป็นต้น

2.3 ภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้น จุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ในบางกรณีกลายเป็นต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการ ในกรณีนี้ถึงแม้การรถไฟฯ จะเปิดพื้นที่บางส่วนของจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ให้เป็นพื้นที่ส่วนกลางให้กับผู้ประกอบการทั่วไปสามารถมาใช้ประโยชน์ในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลง รถไฟได้โดยไม่มีค่าใช้จ่ายในการใช้พื้นที่ แต่ก็จะมีข้อจำกัดในเรื่องระยะเวลาการวางตู้คอนเทนเนอร์ โดยผู้ประกอบการไม่สามารถวางตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่ดังกล่าว

เวลานานได้ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ใช้ประโยชน์ร่วมกัน ดังนั้น หากผู้ประกอบการมีตู้คอนเทนเนอร์ที่จะต้องนำมาวางไว้ที่จุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) เพื่อรอการขนย้าย หรือพักตู้คอนเทนเนอร์สินค้าเพื่อรอเวลาการขนส่งอาจจะต้องพิจารณาลงทุนเช่าพื้นที่ของการรถไฟ ฯ เพื่อเป็นที่วางตู้คอนเทนเนอร์ หรือบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำไปบรรจุสินค้าที่โรงงาน

3. ปัญหาด้านทรัพยากรของการรถไฟฯ

3.1 ปัญหาเรื่องหัวรถจักร

ในช่วงต้นปี 2566 ผู้ประกอบการที่ส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าทางรถไฟ ได้รับผลกระทบจากปัญหาเรื่องหัวรถจักรของการรถไฟ ฯ เสียและต้องนำเข้าศูนย์ซ่อม โดยจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การรถไฟได้รับข้อมูลว่า หัวรถจักรส่วนใหญ่ที่เสีย เป็นหัวรถจักรชนิด CSR ที่ใช้สำหรับลากจูงตู้คอนเทนเนอร์ขบวนขนาดใหญ่ และคาดว่าจะซ่อมแซมแล้วเสร็จในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี 2566 ดังนั้นจึงส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่สามารถจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าได้ตามแผนที่ตกลงไว้กับการรถไฟ

แผนภาพที่ 3-15 รถจักรดีเซลของการรถไฟ

รถจักรดีเซล Diesel Locomotives

ชนิดรถ Type	จำนวนที่มีใช้งาน (คัน) No. of Cars (on book)	Availability (%)	จำนวนรถพร้อมใช้ (คัน) No. of Cars (in use)	Reliability (กม./ครั้งความ ชำรุด) (km/damage)	อายุรถ (ปี) Age (year)
CSR	20	84.27	16.85	45,046.04	6
GEA.	36	74.78	26.92	10,736.83	25
HID.	21	74.79	15.71	20,575.16	28
ALS.	97	74.26	72.03	14,020.96	36-47
GE	45	73.86	33.23	14,110.24	53-57
รวมรถจักรดีเซลทั้งหมด Total Diesel Locomotive	219	75.22	164.75	15,922.31	6-57
รถจักรสับเปลี่ยน Shunting Locomotives	17	35.29	6.00	-	35-69

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2566

ตามข้อมูลหัวรถจักรดีเซลของการรถไฟพบว่า หัวรถจักรดีเซลของการรถไฟส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมากกว่า 20 ปี (ยกเว้นหัวรถจักรชนิด CSR) ซึ่งน่าจะเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้เกิดประเด็นปัญหาเรื่องหัวรถจักรเสียก่อนระยะทางที่กำหนดการซ่อมบำรุง

ในกรณีนี้นอกจากผู้ประกอบการจะได้รับผลกระทบโดยตรงแล้ว จากการสอบถามกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ประกอบการพบว่า การรถไฟ ฯ สูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้จากให้บริการประมาณเดือนละ 1.25 ล้านบาท จากการที่ต้องลดขนาดการให้บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าจาก 25 แคร่ / ขบวน เป็น 18 แคร่ / ขบวน และเดิน 15 ขบวน / เดือน

3.2 ปัญหาเรื่องแคร่บรรทุกสินค้า

แคร่รถไฟไม่เพียงพอต่อการใช้งาน มีแคร่ที่ชำรุดจำนวนมาก โดยจำนวนแคร่ประเภท รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บตท.) ที่ใช้ขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ มีจำนวนที่สามารถใช้งานอยู่ใน พ.ศ. 2561 จำนวน 962 คัน (ชำรุดไป 154 คัน) ซึ่งแคร่ที่ใช้เฉพาะเส้นทางสายใต้ก็มีจำนวนมากกว่าร้อยละ 70 ของแคร่ที่สามารถใช้งานได้ และใน พ.ศ. 2562 มีจำนวนทั้งสิ้น 1,339 คัน ชำรุด

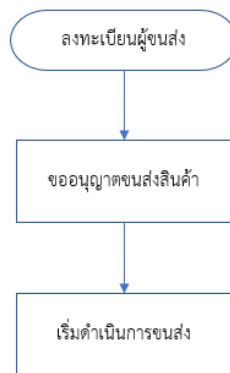
ไป 170 คัน ใช้เฉพาะพื้นที่ 308 คัน (กองปฏิบัติการสินค้า 78 คันและ ICD ลาดกระบัง 230 คัน) และอีก 60 คัน ถูกเช่าแบบผูกขาด กล่าวคือ เช่าเป็นรายปีต่อเนื่องเฉพาะบริษัทนั้น ๆ

3.3 ปัญหาเรื่องขั้นตอนการขนส่งสินค้าทางรถไฟกับการรถไฟฯ

จากการศึกษาพบว่า ขั้นตอนการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้ากับการรถไฟฯ ผู้ประกอบการไม่สามารถที่จะจองพื้นที่ (แคร่) และขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ทันที จะดำเนินการตามขั้นตอนของการรถไฟฯ ประกอบด้วย

3.3.1 กรณีผู้ประกอบการขนส่งรายย่อย

แผนภาพที่ 3-16 ขั้นตอนการลงทะเบียนและขนส่งรายย่อย



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

ผู้ประกอบการรายย่อย ที่มีความประสงค์จะขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้ากับการรถไฟฯ จะต้องลงทะเบียนเป็นผู้ขนส่งสินค้ากับการรถไฟฯ และจะต้องวางหลักประกันเป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท หลังจากนั้นจะต้องยื่นขออนุญาตขนส่งสินค้ากับการรถไฟฯ เป็นการระบุชนิดสินค้าที่จะนำมาขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ รูปแบบการผูกมัดยึดตริง รวมทั้งปริมาณที่คาดว่าจะขนส่ง (สามารถทำพร้อมๆกับขั้นตอนที่ 1 ได้) และหากในอนาคตผู้ประกอบการมีความสนใจขนส่งสินค้าชนิดอื่นเพิ่มเติม ผู้ประกอบการสามารถขออนุญาตขนส่งสินค้าเพิ่มเติมได้ โดยไม่ต้องลงทะเบียนผู้ขนส่งในขั้นตอนที่ 1 อีก ซึ่งหากพิจารณาเพิ่มเติมจะพบข้อจำกัดซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

3.3.1.1 ราคาค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เป็นราคาเต็ม (ไม่มีส่วนลด) ซึ่งราคาค่าระวางอาจจะค่อนข้างสูงเมื่อเทียบเคียงกับการขนส่งโดยรถเทรลเลอร์

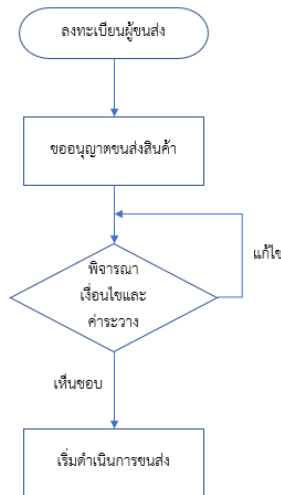
3.3.1.2 รายละเอียดสินค้าและเส้นทางการขนส่งจะต้องเป็นไปตามรายละเอียดที่ขออนุญาตไว้กับการรถไฟฯ หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการขออนุญาตใหม่

3.3.1.3 ผู้ประกอบการต้องจองแคร่สำหรับทำการขนส่งล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

3.3.1.4 ยังไม่มีระบบการจองแคร่อย่างเป็นทางการรองรับ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบจำนวนแคร่ที่ว่างสำหรับขบวนที่ต้องการขนส่ง โดยจากการ

สัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า การจองแคว่ยังต้องดำเนินการผ่านไลน์ และส่งหนังสือยืนยันความประสงค์ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แผนภาพที่ 3-17 ระบบการจองแคว่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์กับการรถไฟฯ

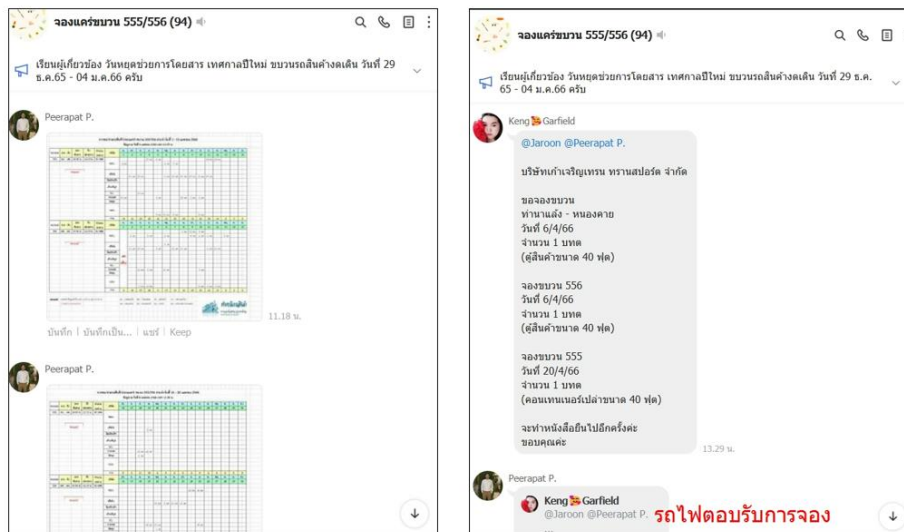


ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

3.3.2 กรณีผู้ประกอบการเหมาขบวนรถไฟขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

ในกรณีที่ผู้ประกอบการมีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เป็นจำนวนมากและขนส่งเป็นประจำสามารถยื่นขอให้การรถไฟพิจารณาทำสัญญาเป็นกรณีพิเศษ โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

แผนภาพที่ 3-18 ขั้นตอนการขออนุญาตเดินรถไฟขนส่งสินค้าแบบเหมาขบวน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

3.3.2.1 ราคาค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เป็นราคาอัตราค่าระวางเป็นกรณีพิเศษ

3.3.2.2 รายละเอียดสินค้าและเส้นทางการขนส่งจะต้องเป็นไปตามรายละเอียดที่ขออนุญาตไว้กับการรถไฟฯ หากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการขออนุญาตใหม่

3.3.2.3 ผู้ประกอบการจะต้องแจ้งแผนการเดินทางให้กับการรถไฟฯ ทราบล่วงหน้า

3.3.2.4 ตารางการเดินทางจะมีระยะเวลาจำกัดและไม่สามารถเปลี่ยนได้ตารางการเดินทางได้ทันที หากเกิดกรณีตู้คอนเทนเนอร์สินค้ามาขึ้นขบวนไม่ทัน ผู้ประกอบการจะต้องยอมเสียสิทธิในการใช้ขบวนนั้น และจะต้องเสียค่าระวางและค่าธรรมเนียมน้ำมันเต็มจำนวน

3.3.2.5 เนื่องจากทรัพยากรของการรถไฟฯ แคร่บรรทุกสินค้า หักรถจักร มีจำกัด ดังนั้นการขออนุญาตเพื่อเดินขบวนรถแบบเหมาขบวนอาจจะไม่ได้รับการพิจารณา หรือการรถไฟฯ อาจจะจัดแคร่และขบวนรถไม่ได้ตามที่ผู้ประกอบการร้องขอ

3.3.2.6 ระยะเวลาในการดำเนินการ อาจจะใช้เวลาตั้งแต่ 1-3 เดือน ทำให้ผู้ประกอบการต้องเตรียมการล่วงหน้า และจะต้องวางหลักทรัพย์ค้ำประกันเป็นจำนวนเงินประมาณ 6 ล้านบาท สำหรับการทำสัญญาเหมาขบวนและขออัตราค่าระวางพิเศษ ทำให้ผู้ประกอบการอาจจะมีภาระต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น

3.3.2.6 ผู้ประกอบการจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายตามจำนวนแคร่ขบวน และจำนวนเที่ยวเดินทาง ที่ได้ทำสัญญาไว้กับการรถไฟฯ

4. ปัญหาด้านต้นทุนค่าขนส่ง

การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทางรถไฟ ยังต้องพึ่งพากิจกรรมอื่น ๆ ในการนำตู้คอนเทนเนอร์จากโรงงานไปยังจุดขนถ่ายสินค้าสถานีรถไฟ ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ถือเป็นต้นทุนอีกส่วนหนึ่งของผู้ประกอบการที่จะต้องพิจารณา โดยต้นทุนค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต น้ำหนัก 20 ตัน จากท่าเรือแหลมฉบังไปสถานีรถไฟท่าพระ จังหวัดขอนแก่น เพื่อไปรับยางพาราแผ่นที่โรงงานในจังหวัดอุดรและนำกลับมาที่ท่าเรือแหลมฉบังมีองค์ประกอบต้นทุนดังนี้

- 4.1 ค่าระวางรถไฟ
- 4.2 ค่าธรรมเนียมน้ำมัน
- 4.3 ค่ารถขนส่งตู้เปล่า จากลานตู้ไปยังลานรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง
- 4.4 ค่ารถขนส่ง จากสถานีรถไฟท่าพระ ไปโรงงานที่จังหวัดอุดร
- 4.5 ค่ายกตู้เปล่า และตู้หนัก ที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
- 4.6 ค่ายกตู้เปล่า และตู้หนัก ที่ท่าพระ จังหวัดขอนแก่น
- 4.7 ค่าบริหารจัดการ

ซึ่งจากรายละเอียดด้านบนจะเห็นได้ว่า การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทางรถไฟ มีหลายกิจกรรมเข้ามาเกี่ยวข้อง และแต่ละกิจกรรมก็มีค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ดังตัวอย่างด้านล่าง

ตารางที่ 3-3 ตารางแสดงต้นทุนการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทางรถไฟ

รายการ	ราคา (บาท)	สัดส่วน (%)
ค่าระวาง	5,950	34%
ค่าธรรมเนียมน้ำมัน	1,850	10%
ค่าขนส่ง (แหลมฉบัง)	1,000	6%
ค่าขนส่ง (ท่าพระ - อุดร - ท่าพระ)	6,300	36%
ค่ายกตู้ (แหลมฉบัง)	846	5%
ค่ายกตู้ (ท่าพระ)	1,000	6%
ค่าบริหารจัดการ	700	4%
รวม	17,646	100%

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

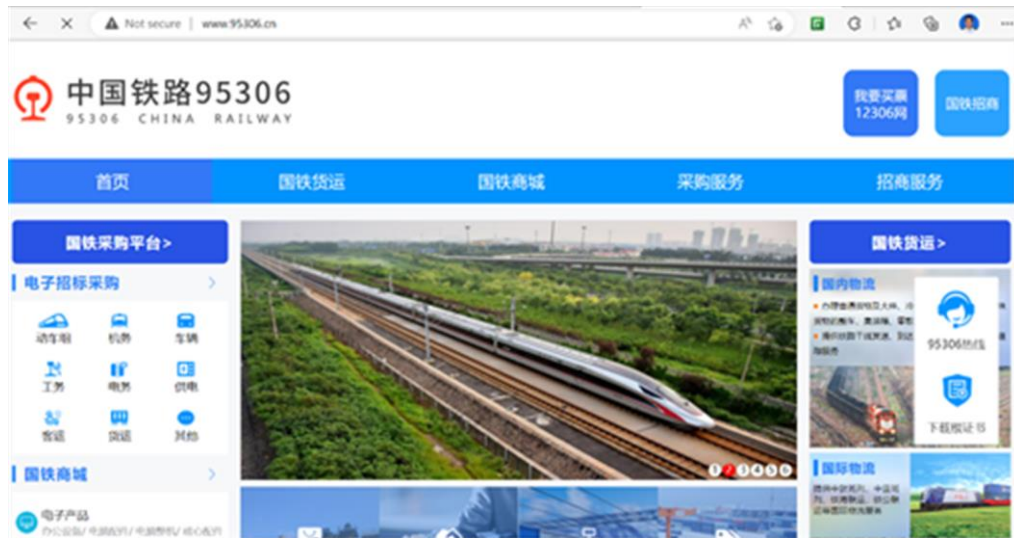
จะเห็นได้ว่าค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุขงพารา เมื่อรวมค่าใช้จ่ายในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีต้นทุนค่าขนส่งอยู่ที่ 17,646 บาท / ตู้ ซึ่งอาจจะเป็นต้นทุนค่าขนส่งที่สูงกว่าการใช้รถเทรลเลอร์ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าจากโรงงานที่จังหวัดอุดรไปยังท่าเรือแหลมฉบังแทน

5. ปัญหาการขนส่งสินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค และการจองระวางรถไฟ ลาว - จีน

การขนส่งสินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค ถือได้ว่าเป็นประเด็นปัญหาในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศจีน เนื่องจากรถไฟลาว - จีน เพิ่งเปิดดำเนินการเมื่อเดือนธันวาคม 2564 ที่ผ่านมา ซึ่งในพื้นที่ดังกล่าวยังพบปัญหาการประสานงานระหว่าง รถไฟไทย เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค และรถไฟลาว - จีน เนื่องจากยังมีขั้นตอนการดำเนินงานร่วมกันที่ไม่ชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาตู้คอนเทนเนอร์สินค้าที่มาจากประเทศไทยต้องรอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาดำเนินการเคลื่อนย้ายไปยังรถไฟลาว - จีน

ในส่วนของการจองระวางรถไฟลาว - จีน เพื่อขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ไปยังนครคุนหมิง หรือจุดหมายปลายทางอื่นในประเทศจีน หรือยุโรป จากการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังประเทศจีนได้ให้ข้อมูลว่า ถึงแม้ว่า China Railway จะมีการจัดระบบการจองระวางออนไลน์ (95306.cn) ดังตัวอย่าง

แผนภาพที่ 3-19 ตัวอย่าง ระบบการจองขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าออนไลน์



ที่มา : KPMG, 2022 หน้า 5

แต่เนื่องจากระบบดังกล่าวเปิดให้ใช้เฉพาะในประเทศจีน และยังไม่มีการเปิดระบบในประเทศไทย จึงยังเป็นปัญหาสำหรับผู้ประกอบการไทยเนื่องจากยังไม่มีระบบที่พัฒนาารองรับหรืออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการในประเทศไทย ดังนั้นการจองระวางรถไฟลาว - จีน จึงยังต้องให้ตัวแทนผู้ขนส่งในประเทศจีนเป็นผู้จองระวางให้ ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบสถานะของขบวนรถไฟแบบ real time ได้ เช่น จำนวนแคร่ที่เหลือ ตารางเวลา และสถานะขบวนรถไฟ

6. ปัญหาเรื่องพิธีการและเอกสารในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาโดยการทดสอบการขนส่งสินค้าจริงจำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย ครั้งที่ 1 ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุเม็ดพลาสติกชนิด Low density polyethylene resin (LD2426k) ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต จำนวน 25 ตู้ จากสถานีรถไฟมาบตาพุด จังหวัดระยอง ไปยังนครฉงชิ่ง ประเทศจีน

ครั้งที่ 2 ขนส่งทุเรียนสด ของ จ.จันทบุรี บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมความเย็น จำนวน 25 ตู้ จากสถานีรถไฟมาบตาพุด จังหวัดระยอง ไปยังมณฑลกว่างโจว ประเทศจีน

การทดสอบขนส่งผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกดังกล่าวเป็นของผู้ประกอบการซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมาย พบว่าการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มีพิธีการที่ค่อนข้างซับซ้อนและรายละเอียดของเอกสารประกอบหลายชนิด ซึ่งในขั้นตอนการจัดทำเอกสารประกอบการขนส่งมีผู้เกี่ยวข้องหลายส่วนจึงทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดข้อผิดพลาดในการจัดทำเอกสาร ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาในการดำเนินพิธีการทั้งในประเทศไทย และที่ประเทศจีน ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดเอกสารประกอบได้ดังนี้

6.1. เอกสารประกอบการขนส่งผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติก

6.1.1. ใบแจ้งหนี้ลูกค้า (Customer Invoice)

ด้านศุลกากรจีนที่ไม่ฮาน ยังมีความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับการออกเอกสารใบแจ้งหนี้ลูกค้า ซึ่งในขั้นตอนการเตรียมงาน ผู้ขนส่งได้รับแจ้งจากศุลกากรจีน ๆ ว่า ใบแจ้งหนี้ลูกค้า

สามารถออกรวม 25 ตู้คอนเทนเนอร์ในใบแจ้งหนี้เดียวได้ แต่เมื่อถึงวันที่รถไฟขบวนตู้สินค้าจะออกเดินทางได้รับรับแจ้งข้อมูลใหม่ว่าผู้ขนส่งจะต้องออกเอกสารใบแจ้งหนี้เป็นรายตู้ ไม่สามารถออกรวมใบใบเดียวกันได้

6.1.2. บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing list)

พบประเด็นเกี่ยวกับการออกใบแจ้งหนี้ลูกค้า

6.1.3. ใบกำกับการขนย้าย

ในการดำเนินงาน พบประเด็นปัญหาเรื่องการออกเอกสาร เนื่องจากผู้ปฏิบัติงานที่อยู่หน้างานส่งข้อมูลเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ครบถ้วน ทำให้ผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในสำนักงานบันทึกข้อมูลไม่ถูกต้องครบถ้วนลงไปในระบบของกรมศุลกากร ทั้งนี้เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาทำการตรวจปล่อยตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีรถไฟหนองคาย จึงพบว่ารายละเอียดในใบกำกับการขนย้ายไม่ครบถ้วน ส่งผลให้การขนส่งรถไฟขบวนนั้นต้องล่าช้าออกไป เนื่องจากต้องแก้ไขข้อมูลตู้คอนเทนเนอร์ให้ตรงตามที่แจ้งกับศุลกากร

6.1.4. ใบขนส่งสินค้าขาออก

6.1.5. เอกสารยืนยันลักษณะสินค้า (Non hazardous certificate)

ปัญหาที่พบในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าที่เป็นเม็ดพลาสติกคือผู้ขนส่งจะต้องส่งตัวอย่างสินค้าไปทดสอบที่ห้องทดลองที่ประเทศจีน เพื่อขอออกเอกสารยืนยันลักษณะสินค้า (Non hazardous certificate) ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องนำไปแสดงที่ด่านศุลกากรโม่ฮานประเทศจีน โดยกระบวนการดังกล่าวใช้เวลาค่อนข้างนานเนื่องจากต้องส่งตัวอย่างสินค้าไปประเทศจีนออกเอกสาร ห้องทดลองส่งเอกสารกลับไปให้ตัวแทนผู้ขนส่ง และตัวแทนผู้ขนส่ง ส่งเอกสารกลับมายังผู้ขนส่ง จึงจะสามารถทำการขนส่งสินค้าได้ ในกรณีของผู้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุเม็ดพลาสติกได้รับข้อมูลว่า ขบวนรถไฟมีความจำเป็นต้องรอเอกสารดังกล่าวที่ด่านศุลกากรโม่ฮานเป็นเวลา 3 วัน

6.1.6. Multimodal railways bill

6.1.7. เอกสารการจองขบวนรถไฟ (รถไฟไทย และ รถไฟลาว-จีน)

6.1.8. รูปถ่ายการบรรจุสินค้า (ตามข้อกำหนดของด่านศุลกากรจีน)

การรถไฟจีนและด่านศุลกากรจีนที่โม่ฮานออกข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องถ่ายภาพการบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ตามรายละเอียดดังนี้

6.1.8.1. ป้าย name plate ตู้ container

6.1.8.2. ภาพตู้คอนเทนเนอร์ก่อนบรรจุสินค้า โดยในภาพถ่ายจะต้องเห็นเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์ด้านในชัดเจน

6.1.8.3. ภาพตู้คอนเทนเนอร์ขณะบรรจุสินค้าได้ครึ่งตู้ โดยในภาพถ่ายจะต้องเห็นเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์ด้านในชัดเจน

6.1.8.4. ภาพตู้คอนเทนเนอร์ขณะที่บรรจุสินค้าเต็มแล้ว

6.1.8.5. ภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มแล้วและปิดประตูด้านขวาเพื่อแสดงรายละเอียดของเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์

6.1.8.6. ภาพตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มแล้วและปิดประตูทั้งสองด้าน และจะต้องแสดงให้เห็นเบอร์ตู้คอนเทนเนอร์ชัดเจน พร้อมทั้งที่จับประตูอยู่ในจุดที่กำหนด

6.1.8.7. ภาพเบอร์ซีลตู้

การทดสอบขนส่งทุเรียนสด ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมความเย็น พบว่ามีพิธีการที่ค่อนข้างซับซ้อน และรายละเอียดของเอกสารประกอบหลายชนิด ซึ่งในขั้นตอนการจัดทำเอกสารประกอบการขนส่งมีผู้เกี่ยวข้องหลายส่วนจึงทำให้มีความเสี่ยงในการเกิดข้อผิดพลาดในการจัดทำเอกสาร ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อระยะเวลาในการดำเนินพิธีการทั้งในประเทศไทย และที่ประเทศจีน ซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดเอกสารประกอบได้ดังนี้

6.2. เอกสารประกอบการขนส่งทุเรียนสด ประกอบด้วยเอกสารต่าง ๆ ดังนี้

- 6.2.1. Sale Contract
- 6.2.2. Invoice
- 6.2.3. Packing list
- 6.2.4. ใบขนสินค้าขาออก
- 6.2.5. Certificate of Origin (Form E)
- 6.2.6. Phytosanitary Certificate
- 6.2.7. Import License (Importer in China)
- 6.2.8. Multimodal Railway Bill
- 6.2.9. รูปถ่ายการบรรจุสินค้า เป็นไปตามวิธีปฏิบัติตามข้อ 5.1.8

แผนภาพที่ 3-20 ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพก่อนบรรจุ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

แผนภาพที่ 3-21 ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุครึ่งตู้



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

แผนภาพที่ 3-22 ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุเต็มตู้



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

แผนภาพที่ 3-23 ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพบรรจุเต็มตู้ก่อนปิดตู้



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

แผนภาพที่ 3-24 ภาพแสดงตัวอย่างการถ่ายภาพ seal ล็อคตู้คอนเทนเนอร์



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

ปัญหาที่พบเพิ่มเติมจากการทดสอบขนส่ง

6.3. การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างขบวนรถไฟไทย กับขบวนรถไฟ ลาว-จีน ที่จุดเปลี่ยนถ่ายภายใน Vientiane Logistics park (VLP)

ผู้ขนส่งจะต้องแจ้ง จำนวนและหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ พร้อมหมายเลขแคร่บรรทุกของรถไฟไทย ให้กับเจ้าหน้าที่ผู้จองขบวนรถไฟ ลาว-จีน ล่วงหน้าเพื่อให้ รถไฟลาว-จีน จัดเรียงแคร่บรรทุกให้ตรงกับของไทย เมื่อทำการยกถ่ายตู้คอนเทนเนอร์แล้วเสร็จ หัวหน้าชั่วคราวจะนำตู้คอนเทนเนอร์จากประเทศไทยทั้งหมดไปยัง สถานีเวียงจันทน์ใต้ เพื่อติดต่อขบวนเข้ากับ รถไฟลาว-จีน และเตรียมกำหนดดำเนินขบวนต่อไป

ในการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ จะต้องทำการถ่ายคลิปีวีดีโอแสดงการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมความเย็น เพื่อส่งให้เจ้าหน้าที่ของ รถไฟ ลาว-จีน พิจารณาก่อน สำคัญคือการตรวจสอบความเรียบร้อยของตู้คอนเทนเนอร์ อุปกรณ์ทำความเย็น หน้าจอแสดงสถานะอุณหภูมิภายในตู้ สายไฟ และ seal ล็อคตู้ต่าง ๆ ต้องอยู่ในสภาพแน่นหนาและปลอดภัย เมื่อเจ้าหน้าที่อนุมัติจึงจะเริ่มกระบวนการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้

แผนภาพที่ 3-25 ภาพแสดงการตรวจสอบความพร้อมตู้คอนเทนเนอร์



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

ทั้งนี้โดยการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์จะต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน 12.00 น. เพื่อให้สามารถนำตู้คอนเทนเนอร์ไปติดต่อขบวน และออกเดินขบวนให้ทันภายใน 16.00 น. ของวันนั้น ถ้าถ่ายสินค้าไม่ทันกำหนดเวลา จะต้องไปต่อกับขบวนรถไฟ ลาว-จีน ในวันถัดไป

แผนภาพที่ 3-26 ภาพแสดงหัวลากรถไฟลาว-จีน ที่ลากตู้คอนเทนเนอร์จาก VLP ไปยังสถานีรถไฟเวียงจันทน์ได้



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

6.4. ระยะเวลาการทำงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร และการสุ่มตรวจสินค้าเกษตร

ด่านศุลกากรโหม่หนานจะเปิดทำการ 2 ช่วงเวลาคือ เวลา 8.00-11.00 น. และ 14.00-17.00 น. เท่านั้น ทำให้กรณีขบวนรถไฟจากสถานีเวียงจันทน์ได้มาถึงด่านชายแดนก่อนหรือหลังเวลาทำการจะไม่สามารถข้ามแดนต่อยังสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ ต้องจอดรอที่ฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำให้เสียเวลาอย่างมาก

แผนภาพที่ 3-27 ภาพแสดงการเดินขบวนรถไฟข้ามแดนเข้าสาธารณรัฐประชาชนจีน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

การสุ่มตรวจสินค้าภายในตู้สินค้าเป็นจำนวนประมาณ 5-6 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อขบวนรถไฟลาว-จีน 1 ขบวน โดยย้ายตู้สินค้าจากขบวนรถไฟไปยังจุด Check point ระยะทางไม่เกิน 200 เมตร เมื่อตรวจสอบเสร็จแล้วจึงนำกลับมาขึ้นขบวนรถไฟเพื่อเตรียมจัดตารางเวลาปล่อยขบวนรถไฟต่อไป

แผนภาพที่ 3-28 ภาพแสดงจุดทำพิธีการศุลกากร และ Check point ตรวจสอบสินค้าภายในด่านไม้ห่าน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

6.5. การขนส่งสินค้าเกษตรผ่านแดนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ด้วยระบบรถไฟ ต้องแจ้งกรมปลูกฝัง กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ สปป. ลาว ล่วงหน้า ก่อนการขนส่งสินค้าเกษตรผ่านแดน สปป. ลาว ซึ่งเป็นระเบียบปฏิบัติที่ประกาศใช้เมื่อ เม.ย. 2566 ที่ผ่านมา โดยผู้ขนส่งทางรถไฟจะต้องดำเนินการแจ้งชนิด ปริมาณ เอกสารกำกับ และกำหนดการขนส่ง แก่เจ้าหน้าที่ล่วงหน้าก่อนวันที่ขบวนรถไฟจะมาถึง สปป. ลาว ไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถขนส่งข้ามแดนไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนได้

แผนภาพที่ 3-29 ประกาศกรมปลูกฝัง กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ สปป. ลาว เรื่องสินค้าผ่านแดน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
 สปป. ลาว
 กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้
 ประกาศเรื่อง การนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรผ่านแดน สปป. ลาว

ข้อ 1. ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ข้อ 2. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 3. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 4. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 5. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 6. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 7. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 8. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 9. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ข้อ 10. ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 พฤษภาคม 2022

ประกาศ ณ วันที่ 15 พฤษภาคม 2022
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกสิกรรมและป่าไม้
 นายวิชัย อธิษฐาน

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

6.6. การนำตู้สินค้าออกจากสถานีรถไฟกว่างโจวจะดำเนินการได้หลัง 9.00 น. ทำให้ขบวนรถไฟมาถึงในเวลากลางคืนต้องจอดรอภายนอกสถานีจนถึงเวลาทำการก่อน จึงจะนำขบวนเข้าจอดเพื่อยกถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ได้ ทำให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพของตู้เรือน เพราะการนำสินค้าเข้า

ขายในตลาดผลไม้สด ลูกค้าต้องนำตู้คอนเทนเนอร์ไปส่งที่ตลาดภายในเวลา 3.00 น. ของทุกวัน การที่ไม่สามารถนำตู้คอนเทนเนอร์ออกจากสถานีได้ทันที ต้องเสียเวลาอีก 1 วัน เพื่อรอเข้าตลาดในวันถัดไป

แผนภาพที่ 3-30 ภาพแสดงการตรวจสอบและยกถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ภายในสถานีรถไฟกว้างโจว



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

7. ข้อเสนอประเด็นปัญหาจากการศึกษาของผู้วิจัย

จากปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่พบระหว่างการทดสอบขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้ง 2 ครั้ง สามารถสรุปเป็นประเด็นหลัก ๆ ได้ดังนี้

7.1 ประเด็นการจัดเตรียมเอกสารประกอบการขนส่ง และเอกสารการนำเข้าส่งออก ต้องมีความชัดเจน และเป็นมาตรฐานกับทุกชนิดสินค้า

7.2 ประเด็นการทำพิธีการศุลกากร แต่ละประเทศยังไม่มีการเชื่อมโยงข้อมูลกัน ทำให้ต้องจัดเตรียมเอกสารเป็นจำนวนมาก ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดความผิดพลาดได้ และการตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ใช้ระยะเวลาานาน

7.3 ประเด็นการเดินทางบนรถไฟ ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) เนื่องจากสะพานมิตรภาพต้องรองรับการจราจรทั้งทางรถยนต์ และรถไฟ ทำให้มีข้อจำกัดด้านช่วงเวลาเดินทางบนรถไฟ

7.4 ประเด็นช่วงเวลาทำการของหน่วยงานราชการต่างทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลต่อการขนส่งสินค้าที่ต้องควบคุมคุณภาพสินค้า และระยะเวลาในการขนส่ง

สรุป

ธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องข้องกับการขนส่งสินค้าของประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หลัก ๆ ประกอบไปด้วย ธุรกิจอีคอมเมิร์ซ ธุรกิจผลิตภัณฑอาหารและเครื่องดื่ม การเกษตร ซึ่งจากการศึกษาปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศจีน พบว่าในประเทศไทยยังมีปัญหาอุปสรรคทางด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบรางรถไฟที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) ในบริเวณสถานีรถไฟที่ยังมีไม่เพียงพอ อุปสรรคทางด้านทรัพยากรของการรถไฟแห่งประเทศไทย เช่น หัวรถจักรข่ารุต แคร่บรรทุกตู้สินค้าที่ข่ารุตและไม่เพียงพอต่อความต้องการ และอุปสรรคทางด้านกา

จูงขนส่งสินค้าที่ยังไม่มีระบบสารสนเทศรองรับ ในส่วนของต่างประเทศประกอบไปด้วย อุปสรรค
ทางการเข้าถึงระบบการจองตั๋วบรรทุกสินค้ากับรถไฟลาว - จีน อุปสรรคทางการขนถ่าย
สินค้าไปยังรถไฟลาว - จีน ที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค สปป.ลาว และอุปสรรคทางการติดต่อ
ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ของประเทศจีนในการดำเนินพิธีการศุลกากรและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
โดยแนวทางการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ฯ จะนำเสนอในบทที่ 4 ต่อไป

บทที่ 4

สรุปปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ

ตามที่คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2565 เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ.2566-2570 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาคโดยขับเคลื่อนผ่าน 5 แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ดังนี้

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น

1.1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจพื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ

1.2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

1.3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

1.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

2. ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน เช่น

2.1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร

2.2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม

2.3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

3. การพัฒนาวิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น

3.1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW)

3.2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

3.3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

3.4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

4. พัฒนาศักยภาพ Logistics Service Providers: LSPs เช่น

4.1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4.2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล

5. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผล ด้านโลจิสติกส์ เช่น

5.1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

5.2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนา กิจกรรมโลจิสติกส์

5.3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

5.4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

เป้าหมายที่คาดหวังจากแผนปฏิบัติการ

1. ด้านต้นทุนโลจิสติกส์

1.1 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5 ต่อปี (ปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 6.4)

1.2 สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5 ต่อปี (ปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 6.4)

2. ด้านอันดับดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI)

2.1 ด้านพิธีการศุลกากร อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.20 คะแนน (ปี 2561 อยู่อันดับที่ 31 มีคะแนนอยู่ที่ 3.14 คะแนน)

2.2 ด้านสมรรถนะ LSPs ทั้งภาครัฐและธุรกิจ อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60 คะแนน (ปี 2561 อยู่อันดับที่ 32 มีคะแนนอยู่ที่ 3.41 คะแนน)

ทั้งนี้ สถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม ปี 2564 ไทยมีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP ลดลงจากสัดส่วนปีก่อนหน้าที่ร้อยละ 14.0 ต่อ GDP ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศและแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก สำหรับในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น โดยคาดว่า สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยจะปรับลดลงอยู่ที่ร้อยละ 12.9 – 13.3 ต่อ GDP

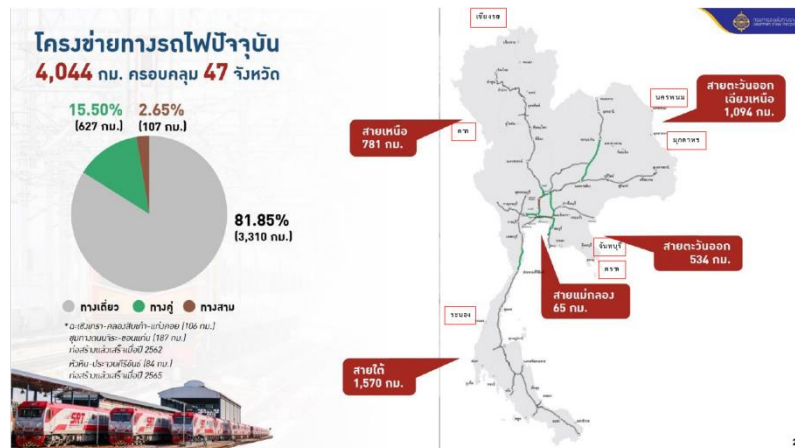
ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องในการศึกษา

เพื่อให้แผนปฏิบัติงานเป็นไปตามเป้าหมาย ยังมีประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องทั้ง 5 แนวทางโดยสามารถสรุปแยกแต่ละประเด็นได้ดังนี้

1. ประเด็นด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.1 โครงข่ายรถไฟยังไม่ครอบคลุมทุกจังหวัด ต้องเชื่อมต่อทางรถไฟทำให้การขนส่งทางถนนสะดวกกว่า

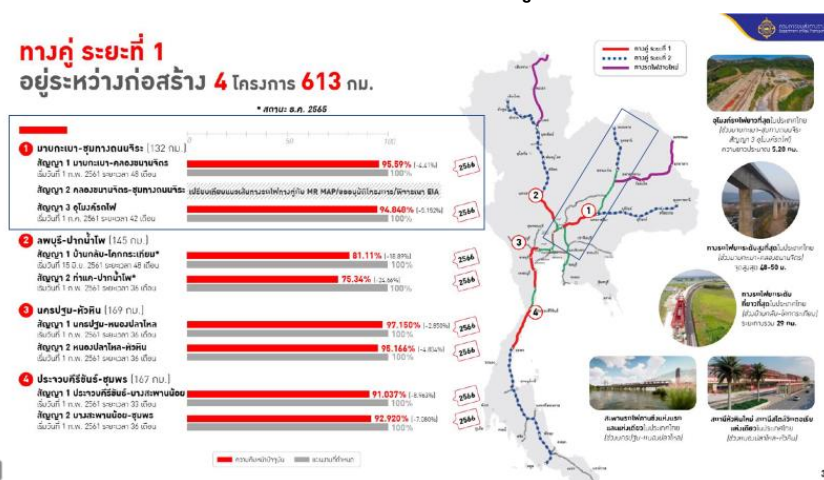
แผนภาพที่ 4-1 โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

จากแผนภาพที่ 4-1 ปัจจุบัน โครงข่ายรถไฟครอบคลุมเพียง 47 จังหวัด ซึ่งหากพิจารณาในส่วนของช่องทางการค้าขายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โครงข่ายรถไฟยังไม่ครอบคลุม โดยเฉพาะจังหวัดที่เป็นจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเช่น เชียงราย นครพนม มุกดาหาร จันทบุรี ตราด ระนอง และ ตาก เป็นต้น อีกทั้งโครงข่ายรถไฟรางคู่ที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน ยังไม่แล้วเสร็จครบทั้งเส้นทาง ทำให้ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากศักยภาพของระบบรถไฟรางคู่ได้เต็มรูปแบบ

แผนภาพที่ 4-2 ความก้าวหน้าโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่มีจุดสิ้นสุดที่สถานีรถไฟหนองคาย เป็นเส้นทางรถไฟที่สามารถเชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน จากแผนภาพที่ 4-2 จะเห็นได้ว่า โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ในเส้นทางรถไฟสายนี้ยังไม่แล้วเสร็จครอบคลุมตลอดเส้นทาง โดยช่วงที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จได้แก่ ช่วงมาบกระเบา-ชุมทางจิระ ระยะทางรวม 132 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จภายในปี 2566 นี้ และ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี 2569 ดังนั้นขบวนรถไฟขนส่งสินค้าอาจจะต้องหยุดรอรถไฟขบวนอื่น ๆ ในช่วงที่เป็นรางรถไฟรางเดี่ยว จึงทำให้ไม่สามารถเร่งความเร็วในการเดินขบวนรถไฟได้เต็มศักยภาพ จนกว่ารางรถไฟทางคู่จะดำเนินการแล้วเสร็จครอบคลุมตลอดเส้นทาง

1.2 การเชื่อมต่อกับโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ยังไม่มีความคล่องตัวและความสะดวกที่เพียงพอ เช่น การเชื่อมต่อระหว่างสนามบินระหว่างประเทศ สนามบินภูมิภาค หรือท่าเรือ ยังมีประเด็นปัญหาที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข เช่น ระยะทาง จุดขนถ่ายสินค้า เครื่องจักรยกตู้สินค้า จากการเก็บข้อมูล GPS ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในภาคกลาง บริเวณแม่น้ำป่าสัก อ.นครหลวง จ.อยุธยา มีการขนส่งสินค้าเกษตรมาจากภาคอีสานและภาคเหนือ เป็นจำนวนมาก แต่เส้นทางรถไฟมาถึงแค่สถานีบ้านภาชี ทำให้เป็น Missing Link ประมาณ 17 กม. ที่ควรต่อขยายเส้นทางรถไฟมาถึงบริเวณนี้เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าจากภาคเหนือและอีสานทางราง ให้มาเชื่อมต่อกับทางลำน้ำป่าสัก-เจ้าพระยา และออกสู่ทะเล รวมทั้งในทางกลับกันด้วย

1.3 จุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ยังไม่ครอบคลุมตามแนวเส้นทางรถไฟ

แผนภาพที่ 4-3 จุดขนถ่ายสินค้าในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าทั้งหมด 6 จุด จากการศึกษาพบว่า มีศูนย์ขนถ่ายสินค้า (CY) ที่มีความพร้อมเพียง 2 จุด ได้แก่ สถานีบัวใหญ่ จังหวัดนครราชสีมา และสถานีท่าพระ จังหวัดขอนแก่น ทำให้ผู้ประกอบการที่มีโรงงาน / สินค้าอยู่ในจังหวัดอื่น ๆ เช่น กาฬสินธุ์ ชัยภูมิ เลย จะต้องเสียเวลาเพิ่มเติมที่จะต้องส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าไปยังศูนย์ขนถ่ายสินค้าก่อนเพื่อรถขึ้นขบวนรถไฟ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนจึงได้รับความนิยมมากกว่า

1.4 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เชื่อมต่อการขนส่งทางรถไฟจากสถานีหนองคาย ประเทศไทย ไปยังเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค ยังมีข้อจำกัด เนื่องจากสะพานดังกล่าวมีช่องสำหรับเดินรถ 2 ช่องทาง ตรงกลางสะพานเป็นเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อไปยังสถานีรถไฟท่านาแล้ง สปป. ลาว ดังนั้น จึงต้องมีการปิดการจราจรในช่วงที่รถไฟวิ่งผ่าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่สัญจรไปมา

แผนภาพที่ 4-4 การขนส่งทางรถไฟ ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ, ออนไลน์, 2566

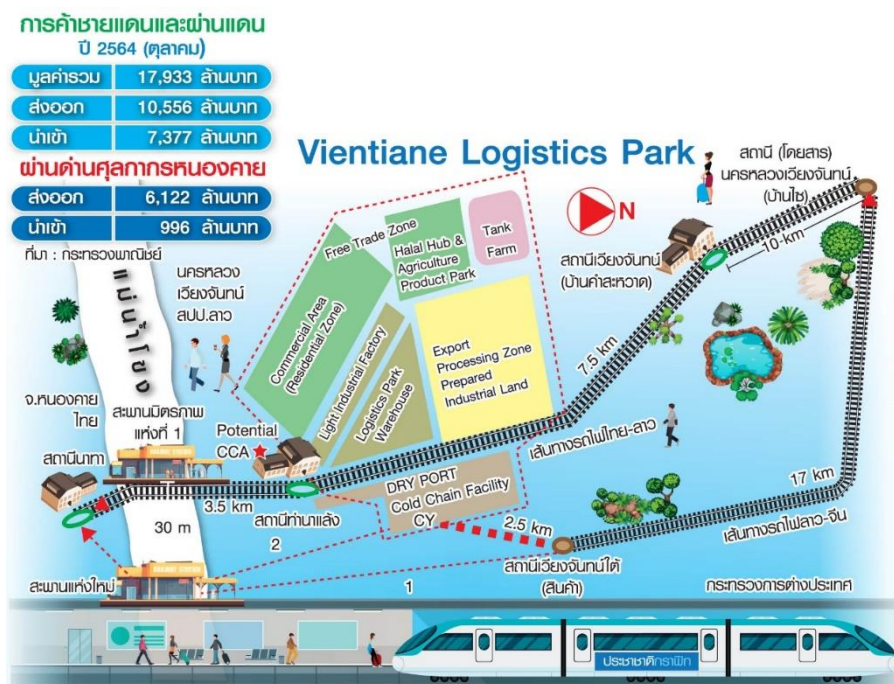
1.5 ยังไม่มีศูนย์บริการโลจิสติกส์ หรือ ท่าเรือบก แบบครบวงจร โดยเฉพาะในเส้นทางที่เชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ เช่น ศูนย์บริการลานตู้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และศูนย์บริการด้านการรับรองคุณภาพมาตรฐานสินค้าส่งออก และการดำเนินพิธีการศุลกากร ทำให้ในบางครั้งผู้ประกอบการอาจจะต้องยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากรถไฟเพื่อนำไปตรวจที่ด่านศุลกากร ทำให้เสียเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทาถูกบรรจุไว้ในโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาแนวทางการลงทุน คล้ายกับกรณีโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดของ 2 พื้นที่ ได้แก่ ท่าเรือบกในจังหวัดขอนแก่น และท่าเรือบกในจังหวัดนครราชสีมา โดยผลของการศึกษาคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566 นี้

แผนภาพที่ 4-5 แผนผังตำแหน่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทา



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ, ออนไลน์, 2566

แผนภาพที่ 4-6 แผนผังตำแหน่งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และ Vientiane Logistics Park



ที่มา : ประชาชาติธุรกิจ, ออนไลน์, 2566

1.6 ทรัพยากรของการรถไฟฯ ยังเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยมีประเด็นหลักประกอบด้วย

1.6.1 ทหารรถจักรของการรถไฟฯ โดยส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานค่อนข้างนาน และถึงแม้ว่าจะมีการสั่งทหารรถจักรเข้ามาเพิ่ม ก็ยังมีข่าวปรากฏว่า ทหารรถจักรที่สั่งเข้ามาใหม่ที่ใช้งานเพียง 1 ปี เริ่มมีการชำรุดจำนวน 3 คัน จากปัญหาด้านเทคนิค

1.6.2 รถโบกี้บรรทุกสินค้า (บพต.) หรือ แคร่รถไฟ ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน และแคร่มีข้อจำกัดการใช้งาน เช่น แคร่บรรทุกพิกัดต่ำกว่า 46 ตัน และแคร่บรรทุกพิกัดต่ำกว่า 62 ตัน

ถึงแม้ว่าการรถไฟฯ จะมีแผนการจัดการจัดหาแครร์รถไฟมาเสริมอีกประมาณ 965 คัน แต่ยังไม่มีการระบุแผนการจัดการที่แน่ชัด จึงทำให้การบริหารแครร์ยังเป็นประเด็นความยากลำบากต่อผู้ประกอบการ

1.6.3 ยังไม่การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้กับการขนส่งสินค้าทางรถไฟเท่าที่ควร เช่น การรายงานสถานะแครร์รถไฟที่ว่างจากการใช้งาน ซึ่งยังคงใช้รูปแบบการรายงานในช่วงเช้าของทุกวัน การจองแครร์สำหรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จะเป็นการแจ้งผ่านระบบไลน์ การติดตามสถานะของขบวนรถไฟ โดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระบบการบริหารตารางเดินรถไฟทำให้ตารางเดินรถไม่แน่นอน ส่งผลให้ขบวนสินค้าต้องเสียเวลารอนาน เพื่อให้ขบวนรถโดยสารออกจากเส้นทางก่อน

1.7 ประเด็นอื่น ๆ ประกอบด้วย

1.7.1 ระยะเวลาเตรียมสินค้าเข้าสู่/การรับสินค้าจากรถไฟ ตามตารางการเดินรถไฟใช้เวลานาน

1.7.2 ค่าระวางแตกต่างกันตามประเภทสินค้า จะต้องระบุชนิดสินค้าให้ชัดเจนล่วงหน้าเพื่อกำหนดค่าระวาง

1.7.3 ระบบเอกสารทางบัญชีลูกหนี้ -เจ้าหนี้ เงินค้าง (ใบแจ้งหนี้) รพท. ไม่สามารถออกเอกสารใบแจ้งหนี้ให้เอกชนนำไปสร้างรายการโอนชำระเงินเข้าบัญชีของ รพท. ทำให้เอกชนต้องชำระด้วยเงินสดที่สถานีต้นทาง

1.8 เอกชนไม่สามารถเข้ามาร่วมดำเนินการขนส่งทางรางได้เนื่องจากคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership) มีมติว่าการให้เอกชนมาร่วมดำเนินการขนส่งทางรางเข้าข่ายเป็นการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) โดยผลการพิจารณาของคณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน มีดังนี้

1.8.1 แนวทางที่ 1 - เอกชนลงทุนหัวรถจักร แครร์ เอกชนเดินรถและจ่ายค่าใช้จ่ายทางเข้าข่ายเป็นโครงการร่วมลงทุนที่ต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี 2562

1.8.2 แนวทางที่ 2 - เอกชนเป็น Freight Forwarder รพท.เดินรถ เอกชนจ่ายค่าระวาง ซึ่งมีมติให้กรมการขนส่งทางราง (ขร.) พิจารณาหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรูปแบบและลักษณะการดำเนินงานที่ชัดเจนก่อน และอาจหารือมายัง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) อีกครั้ง

2. ประเด็นด้านพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง

2.1 ขั้นตอนในการนำเข้า - ส่งออก ยังมีความซับซ้อน และมีหลายหน่วยงานที่ผู้ประกอบการต้องประสานงาน ทำให้เสียเวลา และงบประมาณ ในการดำเนินการ

ตารางที่ 4-1 ตัวอย่างข้อมูลสำหรับการส่งออกสินค้า

สินค้า	กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง			เอกสาร / ใบรับรอง (รายการ)	หน่วยงาน
	พรบ.	ประกาศ	อื่น ๆ		
ผลิตภัณฑ์ยาง	12	22	3	18	22
เม็ดพลาสติก	11	22	1	20	20
ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็ง	13	27	1	22	19

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย, 2566

จากการตรวจสอบข้อมูลจากตารางที่ 4-1 พบว่า มีกฎหมายหลายฉบับจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ผู้ประกอบการมีความเสี่ยงที่จะละเมิดกฎหมาย หรือดำเนินการโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ นอกจากนั้น ในการปฏิบัติงาน มีเอกสารหลายรายการที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องการเอกสารต้นฉบับ จึงมีความเสี่ยงที่เอกสารต้นฉบับเกิดการสูญหายระหว่างการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถดำเนินการนำเข้า ส่งออกสินค้าได้ตามแผนที่กำหนด

2.2 การเจรจาจัดทำความตกลงการค้าเสรี (FTA) กับสหภาพยุโรป ที่อยู่ระหว่างการเจรจา และคาดว่าจะเจรจาแล้วเสร็จในปี 2568 ทำให้สินค้าส่งออกของไทยเช่น ยานยนต์และส่วนประกอบ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เสื้อผ้าสิ่งทอ อาหาร ยางพารา เคมีภัณฑ์และพลาสติก จะยังไม่ได้รับสิทธิพิเศษทางภาษีส่งออก (ภาษีส่งออกเป็นศูนย์) จนกว่าความตกลงการค้าระหว่างไทยกับสหภาพยุโรปจะแล้วเสร็จ

3. ประเด็นด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider)

เอกชนสามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้เฉพาะสินค้าของตนเอง ไม่สามารถรับตู้คอนเทนเนอร์สินค้าอื่น ๆ กลับมาได้ ทำให้ต้องเดินรถเที่ยวเปล่า (Backhaul) กลับ ซึ่งเป็นการแบกรับต้นทุนการขนส่งของ 2 เที่ยว แต่สามารถสร้างรายได้ค่าขนส่งเพียงขาเดียว การเดินรถเที่ยวเปล่าเป็นปัญหาสำคัญ เป็นความสูญเสียของผู้ประกอบการขนส่ง และก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศ ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟขาดความน่าสนใจ

4. ประเด็นด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและฐานข้อมูล

4.1 ฐานข้อมูลสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังยุโรปยังไม่มีรายละเอียดและข้อมูลที่เพียงพอให้ผู้ประกอบการศึกษาทำความเข้าใจก่อนจะส่งออกสินค้า/ตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟไปยังประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป โดยจากข้อมูลที่พบในเว็บไซต์ส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลของขบวนรถไฟขนส่งสินค้าของประเทศจีนไปยังกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป แต่ไม่พบข้อมูลที่ผู้ประกอบการไทยจะสามารถนำมาวางแผนการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยุโรปเช่น

4.1.1 เส้นทางรถไฟจากประเทศจีนไปยังสหภาพยุโรป พร้อมทั้งรายละเอียดสถานีรถไฟตามเส้นทาง ตารางเดินรถ

4.1.2 ผู้ให้บริการขนส่งในประเทศจีนและกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป พร้อมช่องทางการจองเพื่อใช้บริการ

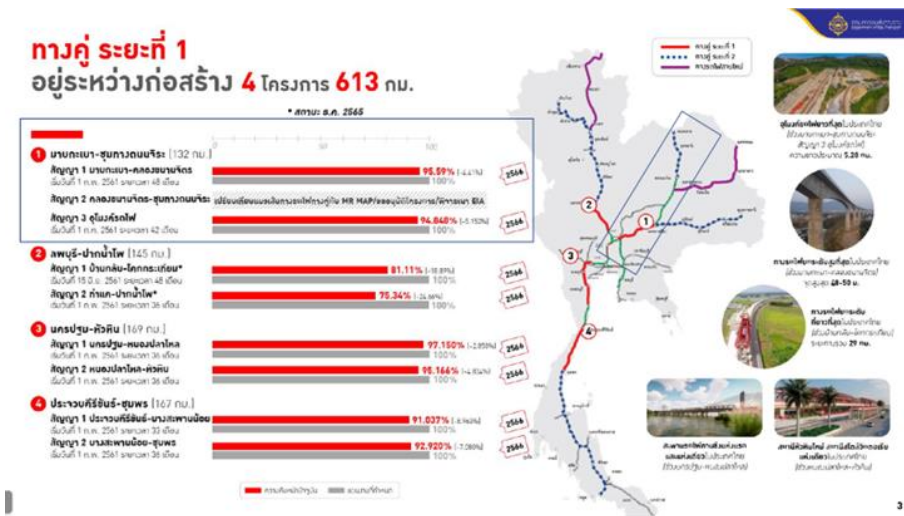
4.1.3 การให้คำปรึกษาการนำเข้าและส่งออกทางรถไฟ

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

1.1 เร่งรัดโครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ โดยเฉพาะช่วงที่เชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน ได้แก่

แผนภาพที่ 4-7 ความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

1.1.1 โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ระยะที่ 1 ช่วง มาบกระเบา – ชุมทางฉะเชิงเทรา ระยะทาง 132 กิโลเมตร

1.1.2 โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่ ระยะที่ 2 ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร

โดยเมื่อโครงการรถไฟรางคู่เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือแล้วเสร็จ คาดว่าผู้ประกอบการจะได้รับความสะดวกจากศักยภาพของรถไฟรางคู่เช่น ความเร็วสูงสุดของขบวนรถสินค้าสามารถปรับขึ้นสูงสุดเป็น 60 กิโลเมตร / ชั่วโมง เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ระยะเวลาการเดินทางขบวนรถไฟลดลง เนื่องจากรถไฟสามารถวิ่งสวนกันได้เลยโดยไม่ต้องรอสับหลักขบวน

1.2 เร่งรัดโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟมิตรภาพ ไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) แห่งใหม่ ให้สอดคล้องกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2566 และจะแล้วเสร็จราวปี 2569 หากโครงการรถไฟทางคู่ และโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟมิตรภาพแห่งใหม่แล้วเสร็จตามกรอบเวลาที่กำหนด จะทำให้ผู้ประกอบการลดระยะเวลาในการรอข้ามสะพาน ลดต้นทุนและลดระยะทางในการขนส่งสินค้าได้ โดยสถานะปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ระหว่างทำการศึกษาเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และ

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นของการก่อสร้างสะพาน ซึ่งผลการศึกษาคาดว่าจะสรุปแล้วในช่วงเดือน กรกฎาคม 2566

แผนภาพที่ 4-8 แผนภาพแสดง สะพานรถไฟมิตรภาพ ไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) แห่งใหม่



เชื่อมต่อบนสะพานแห่งใหม่ ถัดจากสะพานเดิม 30 เมตร
มีทั้งทางรถไฟขนาด 1 เมตร และ 1.435 เมตร

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

1.3 เร่งรัดการพัฒนาจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard)

แผนภาพที่ 4-9 แผนที่ CY



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ออนไลน์, 2566

จากแผนภาพที่ 4-9 จะเห็นได้ว่าในแผนการพัฒนาจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ระยะเร่งด่วน ส่วนใหญ่จะอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ ซึ่งโครงการเส้นทางรถไฟสายใหม่ตามแผนคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2570 ส่วนจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ที่สถานีนาทาถูกบรรจุในแผนระยะกลางซึ่งคาดว่าจะดำเนินควบคู่ไปกับโครงการรถไฟความเร็วสูงช่วง นครราชสีมา – หนองคาย

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงการย่านขนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ที่สถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย ซึ่งจะเป็นการเชื่อมต่อการขนส่งทางรางจากระบบรถไฟรางคู่ของประเทศไทย เชื่อมต่อกับสะพานรถไฟมิตรภาพ ไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) แห่งใหม่

แผนภาพที่ 4-10 ย่านการเปลี่ยนถ่ายสินค้า



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

แผนภาพที่ 4-11 แนวคิดการออกแบบบริเวณนาทา



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

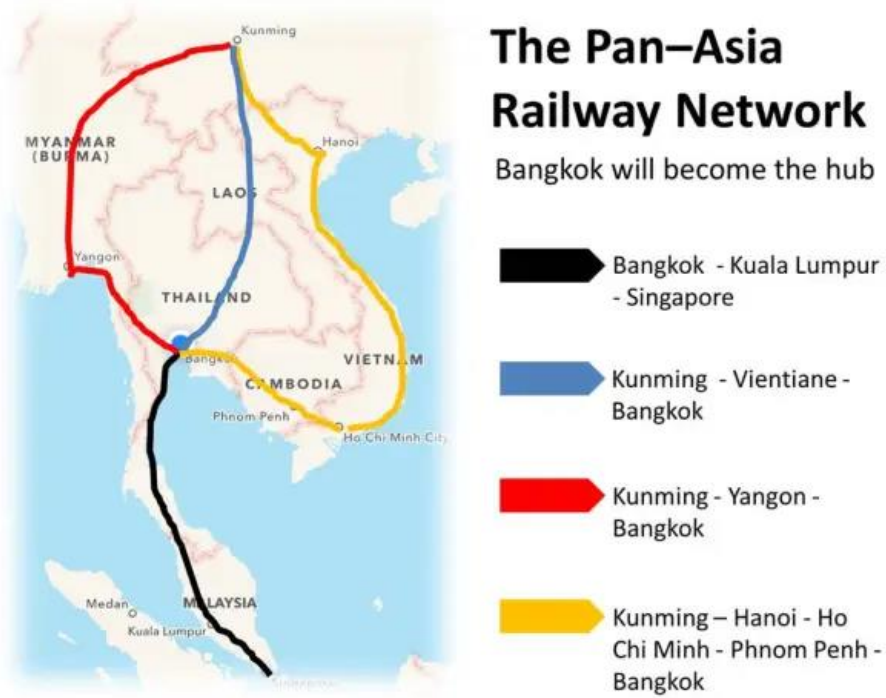
1.4 พิจารณาแนวทางให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่งทางราง โดยที่ประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2565 มีมติเห็นชอบในหลักการข้อเสนอการเปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งไม่ใช่สินค้าของตนเองทั้งเที่ยวไปและกลับ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น โดยมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมพิจารณากำหนดแนวทางการดำเนินการที่ชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

เปิดโอกาสให้บริษัทเอกชน สามารถจัดหาหัวรถจักร และแคร่บรรทุก เพื่อให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มเติม เพื่อรองรับการขยายตัวของ การขนส่งสินค้าผ่านระบบราง ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เนื่องจากเงื่อนไขของ รฟท. ในการให้เอกชนจัดหาหัวรถจักร และแคร่บรรทุก บริษัทเอกชนต้องส่งมอบหัวรถจักรและแคร่บรรทุกที่จัดหาให้กับ รฟท. ทั้งหมด โดยเอกชนจะได้รับสิทธิใช้งานเพียงเพื่อขนส่งสินค้าของตนเองเท่านั้นไม่สามารถให้บริการกับผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ได้ ทำให้มีบริษัทเอกชนเพียงไม่กี่รายที่มีปริมาณสินค้าเพียงพอที่จะลงทุนได้ ทำให้ภาระในการจัดหาอยู่ที่ รฟท. ทั้งหมดซึ่งค่อนข้างมีข้อจำกัดในการจัดซื้อจัดจ้าง

แนวทางการแก้ไข หน่วยงานของรัฐ และ รฟท. ควรปรับปรุงเงื่อนไขเพื่อเปิดให้เอกชนสามารถจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกโดยยังคงกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินได้ พร้อมทั้งสามารถนำมาให้บริการกับผู้ประกอบการรายอื่น ๆ ได้ด้วย โดยชำระค่าตอบแทนการใช้ระบบรางให้กับ หน่วยงานของรัฐ หรือ รฟท. แทน

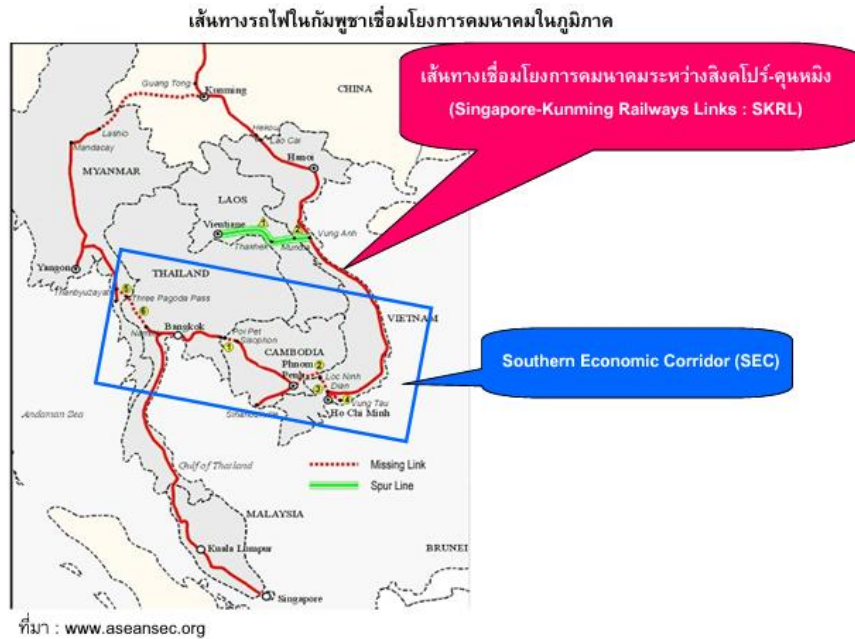
1.5 เร่งรัดการขยายโครงข่ายระบบรางให้เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ASEAN ในพื้นที่อื่น ๆ เพื่อเพิ่มโอกาสและปริมาณการขนส่งสินค้าทางระบบรางให้มากขึ้น ซึ่งประเทศไทยจะได้ประโยชน์โดยตรง เพราะประเทศไทยจะกลายเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อระบบรางระหว่าง ASEAN กับสาธารณรัฐประชาชนจีน

แผนภาพที่ 4-12 เส้นทางรถไฟเชื่อมต่อรถไฟ Pan-Asia



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

แผนภาพที่ 4-13 เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงในภูมิภาค



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

1.6 เร่งรัดการพัฒนากระบวนการจองตั๋วของการรถไฟฯ ระบบติดตามสถานะขบวนรถไฟบรรทุกสินค้า และระบบติดตามตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าให้ทันสมัย เพื่อเป็นการดึงดูดและอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการหันมาเลือกใช้การขนส่งสินค้าทางรถไฟ ควบคู่กับการขนส่งสินค้าทางถนน

1.7 เร่งรัดโครงการพัฒนาท่าเรือระนอง และรถไฟทางคู่สายใหม่ ชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง เพื่อเป็นการเชื่อมโยงระบบรางของประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน เข้ากับท่าเรือน้ำลึกฝั่งตะวันตกของประเทศไทย ทำให้เป็นเส้นทางส่งสินค้าหลักอีกเส้นทางหนึ่งที่เชื่อมต่อกับโครงการ One Belt One Road ได้อีกด้วย

แผนภาพที่ 4-14 เส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือและรถไฟในภูมิภาค



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

แผนภาพที่ 4-15 โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง



ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

แผนภาพที่ 4-16 เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง



ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

2. ด้านการพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้าส่งออก

2.1 พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform : NDTP) และระบบ Port Community System (PCS) พิจารณาปรับกระบวนการนำเข้า – ส่งออก

2.2 ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) กับประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มเติม รวมถึงประเทศอื่น ๆ ภายนอกอาเซียน อาทิ การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate)

2.3 เร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของสินค้ายุทธศาสตร์ที่สำคัญผ่านระบบ National Single Window

2.4 จัดทำรายการเอกสาร และรูปแบบของเอกสารด้านพิธีการศุลกากรให้เป็นมาตรฐาน มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นโดยแบ่งหมวดตามประเภทสินค้า เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถจัดเตรียมได้อย่างถูกต้อง เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการทพิธีการศุลกากรทั้งภายในประเทศ ไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงประเทศคู่อื่น ๆ

3. ด้านการพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขปัญหาการขนส่งระหว่างประเทศ

3.1 พิจารณาเร่งรัดการเจรจาความตกลงการค้าเสรี (FTA) กับสหภาพยุโรป โดยจากการศึกษาประโยชน์และผลกระทบของการจัดทำความตกลงฯ ระหว่าง ไทย-สหภาพยุโรป สรุปผลการศึกษาในเดือนกันยายน 2563 พบว่า จากการวิเคราะห์แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์บนสมมติฐานการลดภาษีศุลกากรทุกสินค้าทั้งของไทยและสหภาพยุโรป การจัดทำความตกลงฯ นี้ จะทำให้ GDP ของไทยขยายตัวร้อยละ 1.28 สวัสดิการสังคมของไทยเพิ่มขึ้น 2,800 ล้านบาท การส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.83 การนำเข้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.81 รวมไปถึงการกระจายรายได้ในประเทศมีแนวโน้มดีขึ้นด้วย โดยกลุ่มสินค้าไทยที่จะได้ประโยชน์ ประกอบด้วย กลุ่มเกษตรและอาหาร ยานยนต์และชิ้นส่วน เครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ เคมีภัณฑ์ พลาสติก ขณะเดียวกันนักลงทุนไทยมีโอกาสเข้าไปลงทุนในสหภาพยุโรปมากขึ้น อาทิ อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ค่าปลีก เกษตรและอาหาร ทั้งยังสามารถดึงดูดนักลงทุนจากสหภาพยุโรปมาในประเทศไทยมากขึ้น

3.2 พิจารณา ทำข้อตกลงความร่วมมือกับคู่ค้า บริษัท หน่วยงาน ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีศักยภาพ เพื่อร่วมกันดำเนินงานขนส่งสินค้าทางรถไฟแบบไร้รอยต่อ เช่น

3.2.1 Thanaleng Dry Port Sole Co.,Ltd เพื่อสร้างความร่วมมือให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ในลานจอดรถไฟ ให้บริหารจัดการตู้สินค้าที่จุดขนถ่ายสินค้า ให้บริการด้านคลังสินค้าและดำเนินพิธีการศุลกากร ณ Vientiane Logistics Park สปป.ลาว

3.2.2 Lao National Railway เพื่อสร้างความร่วมมือในการขนส่งสินค้าทางราง การจองขบวนรถไฟลาว-จีน และ การจัดหาตู้สินค้า

3.2.3 China State Railway Group เพื่อสร้างความร่วมมือในการขนส่งสินค้าทางรถไฟลาว-จีน และรถไฟภายในประเทศจีน เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นไปด้วยความ

เรียบร้อย และปฏิบัติตามระเบียบข้อกำหนดต่าง ๆ โดยเฉพาะเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

3.2.3 ซี ซี ไอ ซี (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อสร้างความร่วมมือ ในการตรวจสอบ ประเมิน รับรอง และทดสอบสินค้า โดยบริษัทฯ ได้รับการยอมรับจากหน่วยงานรัฐบาลไทยให้ ดำเนินการตรวจสอบสินค้ามาตรฐานสำหรับส่งออก เช่น สินค้าข้าว รวมทั้งดำเนินกิจกรรมฯ และยัง ได้รับการมอบหมายจากองค์กรควบคุมคุณภาพ ตรวจสอบและกักกันแห่งชาติจีน (AQSIQ) ให้ดำเนินการตรวจสอบสินค้าชายะรีไซเคิลก่อนการส่งออก ในขณะเดียวกันยังได้ร่วมมือกับหน่วยงาน ภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร ห้างปฏิบัติการกลางแห่งประเทศไทย ด้านศุลกากรจีน สำนักงาน กำกับดูแลการตลาดแห่งชาติจีน

3.3 เชิญหน่วยงานที่รับผิดชอบการตรวจสอบคุณภาพสินค้าจากประเทศคู่ค้าต่าง ๆ เข้ามาตั้งสำนักงานในประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการไทย ในการให้หน่วย ดังกล่าวได้ตรวจสอบคุณภาพสินค้า และจัดทำใบรับรองคุณภาพสินค้าตั้งแต่ต้นทางเพื่อลดขั้นตอน และระยะเวลาการตรวจสอบคุณภาพสินค้าระหว่างการขนส่งข้ามแดนในประเทศต่าง ๆ เช่น การ ตรวจสอบสินค้าเกษตร ผัก และผลไม้ ซึ่งสามารถตรวจสอบคุณภาพได้ตั้งแต่ต้นทาง และจะเป็น ประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยในการยกระดับการสอบกลับสินค้าที่ส่งออกจากประเทศไทยได้อีกด้วย

4. ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบฐานข้อมูล

พิจารณาให้มีหน่วยงานหลักในการจัดทำฐานข้อมูลด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ตั้งแต่ประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังประเทศจีนและยุโรป ติดตามความเคลื่อนไหวต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับขนส่งสินค้าทางรถไฟ พร้อมปรับข้อมูลให้ทันสมัยและเป็นปัจจุบันที่สุด (Real Time) เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถนำข้อมูลวางแผนก่อนการขนส่ง โดยข้อมูลอาจจะประกอบไปด้วย

4.1 เส้นทางรถไฟจากประเทศจีนไปยังสหภาพยุโรป

แผนภาพที่ 4-17 เส้นทางรถไฟสาย China-Europe Railway



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย, ออนไลน์, 2566

4.2 สถานีจุดหมายปลายทางและระยะเวลาในการขนส่ง (โดยประมาณ)

ตารางที่ 4-2 ข้อสถานีรถไฟต้นทางและปลายทางในสหภาพยุโรป

สถานีต้นทาง	สถานีปลายทาง	ระยะเวลาโดยประมาณ (วัน)
ฉงชิ่ง	บูดาเปสต์, ฮังการี	15
	ดุยส์เบิร์ก เยอรมนี	14-16
	ฮัมเบิร์ก เยอรมัน	14-16
	Malaszewicze โปแลนด์	14
	วอร์ซอ โปแลนด์	14

ที่มา : ThinkChina, online, 2566

จากแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ผู้วิจัยได้นำมาวิเคราะห์และเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ สามารถสรุปเป็นประเด็นหลัก ๆ ได้ดังนี้

1. เร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และผลักดันให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น
2. พัฒนาระบบ NSW และ ASW ให้เชื่อมต่อกันกับระบบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปรับปรุงกระบวนการนำเข้า – ส่งออกและเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองสินค้าที่เกี่ยวข้อง
3. เร่งรัดการเจรจาความตกลงการค้าเสรี (FTA) กับสหภาพยุโรป และทำข้อตกลงความร่วมมือกับคู่ค้า หน่วยงาน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4. ปรับปรุงการติดตามฐานข้อมูลให้ทันสมัยและติดตามความเคลื่อนไหวในการขนส่งสินค้าทางรถไฟได้เป็น Real Time

จากแนวทางการแก้ไขปัญหาในประเด็นต่าง ๆ ข้างต้น จะช่วยให้การดำเนินธุรกิจและภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานทางรางเกิดความสมบูรณ์ และเชื่อมกันได้ทุกอย่างต่อ ซึ่งจะส่งผลให้การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปเกิดประสิทธิภาพได้อย่างสูงสุด และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาคที่ตั้งเป้าหมายที่ตั้งไว้

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิดด้านระบบโลจิสติกส์ แนวคิดด้านการขนส่ง แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความคาดหวังในการบริการ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับคุณภาพการบริการ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 - 2580) ระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ข้อมูล โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการศึกษา 3 ข้อ คือ 1. ทราบภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ 2. ทราบปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีน 3. ทราบแนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงาน ระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

การศึกษานี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Approach) ร่วมกับการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Research) ข้อคำถามที่ใช้การศึกษาและสัมภาษณ์ในประเด็นปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ของประเทศไทย เพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ

จากการศึกษาระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business Ecosystem) ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศพบว่า มีธุรกิจและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟประกอบด้วย

1.1 กลุ่มธุรกิจที่เป็นสินค้า แบ่งออกเป็นสองกลุ่มย่อยได้แก่ สินค้านำเข้า สินค้าส่งออก

1.1.1 สินค้านำเข้า (จากประเทศจีน และจากประเทศเพื่อนบ้าน) ได้แก่ เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรไฟฟ้า ผักผลไม้ เป็นต้น

1.1.2 สินค้าส่งออก (ส่งไปยังประเทศจีน และประเทศเพื่อนบ้าน) ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก คอมพิวเตอร์ ผลไม้สด ผลไม้แช่แข็ง ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เป็นต้น

2.1 กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้แก่ คลังสินค้า ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) รถขนส่งตู้สินค้า รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Custom Broker)

2.1.1 คลังสินค้า ได้แก่ คลังสินค้าที่เก็บสินค้าต้นทางและปลายทาง

2.1.2 ลานตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ พื้นที่เก็บตู้คอนเทนเนอร์สำหรับ รอผู้ขนส่งรับตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำไปบรรจุสินค้าและนำตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าแล้วนำกลับมาคืนเพื่อเตรียมส่งขึ้นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์

2.1.3 รถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ รถเทรลเลอร์เพื่อใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากต้นทางไปสถานีรถไฟและจากสถานีรถไฟไปยังโรงงานปลายทาง

2.1.4 รถยกตู้คอนเทนเนอร์ ได้แก่ รถยกตู้คอนเทนเนอร์ในลานเก็บตู้ฯ สถานีรถไฟเพื่อยกตู้ คอนเทนเนอร์ขึ้น - ลง

2.1.5 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ธุรกิจที่รับหน้าที่เป็นธุระดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ แทนผู้ส่งออกและผู้นำเข้า โดยมีหน้าที่ทำการเลือกและนำเสนอเส้นทาง การขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และยานพาหนะที่เหมาะสมและดีที่สุดให้กับลูกค้า หรือผู้ส่งออก ดีที่สุดคือต้องเป็นรูปแบบที่ทำให้สินค้าถึงผู้รับโดยปลอดภัยและรวดเร็ว รวมทั้งเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด

2.1.6 ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Custom Broker) นิติบุคคลหรือบุคคลธรรมดาซึ่งรับมอบอำนาจจากผู้นำเข้า ผู้ส่งของออก ผู้นำของผ่านแดน หรือผู้ถ่ายลำ เพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร

ผลการศึกษาได้สะท้อนให้เห็นว่า ระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business Ecosystem) ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศจะมีกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในการดำเนินการใด ๆ เช่น การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟอาจจะต้องพิจารณาผลกระทบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เกิดปัญหาส่งผลให้การดำเนินงานต่าง ๆ ต้องการติดขัด

2. ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน มีดังนี้

2.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาหลักของการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ผ่าน สปป. ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ ปัญหาเรื่องรถไฟรางคู่ยังไม่แล้วเสร็จ โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สามารถไปเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางจिरะ ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และช่วงขอนแก่น - หนองคาย ซึ่งถูกบรรจุอยู่ในโครงการรถไฟรางคู่ระยะที่ 2 จึงทำให้ขบวนรถไฟขนส่งสินค้าต้องหยุดรอสับหลักกับขบวนอื่น ๆ ในช่วงที่เป็นรถไฟ รางเดี่ยว ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ปัญหาที่สอง คือสะพานรางรถไฟเชื่อมไทย - ลาว ปัจจุบันยังมีข้อจำกัด เนื่องจากสะพานดังกล่าวใช้ร่วมกับรถยนต์ จึงทำให้ต้องมีการปิดกั้นถนนเพื่อเดินรถไฟ ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่สัญจรไปมา และไม่สามารถเดินขบวนรถไฟได้เต็มศักยภาพ ปัญหาที่สาม คือเรื่องจุดขนถ่ายสินค้า หรือ Container Yard ตามแนวสถานีรถไฟที่ยังมีไม่เพียงพอ นอกจากนั้นจุดขนถ่ายสินค้ายังมีสภาพที่ยังไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งกรณีนี้ผู้ประกอบการมองว่า ยังไม่ได้รับความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ นอกจากนั้นยังไม่มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่ครบวงจรจะเกิดขึ้นในช่วง 3 - 5 ปีนี้ โดยเฉพาะย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) สถานีนาทาวยังไม่มีกำหนดแล้วเสร็จ ปัญหาสุดท้ายคือระบบโครงข่ายรางรถไฟยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน และท่าเรือสำคัญ ๆ ต่าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการเลือกใช้รถบรรทุกในการขนส่งสินค้าแทนเนื่องจากมีความคล่องตัวมากกว่า

อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวล้วนเป็นปัญหาที่เกิดจากการขาดการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับงานของ บุญทรัพย์ พานิชการ (2564) ทำการศึกษา ระบบโลจิสติกส์รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงประเทศไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI ใน 4 ด้าน ประกอบด้วย การวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงาน และแนวทางการขนส่งสินค้า การวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงาน และแนวทางการขนส่งผู้โดยสารที่เหมาะสม พบว่าการเชื่อมโยงของประเทศไทยภายใต้ยุทธศาสตร์ BRI ผ่านด่านหนองคายด้วยรถไฟลาว - จีน เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพ แต่ยังคงขาดการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสม

2.2 ด้านกฎหมาย ระเบียบ และพิธีการศุลกากร

ปัญหาด้านกฎหมาย ระเบียบ และพิธีการศุลกากรยังเป็นอีกประเด็นหลักที่เป็นปัญหาอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป. ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีนเนื่องจาก ประการแรก มีกฎหมายและระเบียบหลายฉบับเกี่ยวข้องในกระบวนการนำเข้าและส่งออก ทำให้ผู้ประกอบการมีความสับสนและมีความเสี่ยงที่จะละเมิดกฎหมายโดยไม่ได้ตั้งใจ ประการที่สอง การดำเนินพิธีการศุลกากรยังต้องใช้เอกสารจำนวนมากและต้องใช้เอกสารต้นฉบับ ทำให้มักพบกรณีที่ผู้ประกอบการประสบปัญหาเอกสารต้นฉบับสูญหายระหว่างการขนส่งส่งผลให้ต้องเสียเวลาในการติดต่อขอรับเอกสารฉบับใหม่ ประการที่สาม ระบบศุลกากรยังไม่เชื่อมต่อกันทุกประเทศทำให้ผู้ประกอบการพบปัญหาที่จะต้องเตรียมเอกสารเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากรทุกด่าน ประการที่สี่ ช่วงเวลาดำเนินพิธีการศุลกากร ณ จุดผ่านแดนทั้งภายในและต่างประเทศมีข้อจำกัดด้านเวลาเปิด - ปิด ดังนั้นในกรณีที่ขบวนรถไฟสินค้ามาถึงจุดตรวจปล่อยก่อนหรือหลังเวลาทำการผู้ประกอบการจะต้องรอเวลาทำการ หรืออาจจะต้องมาดำเนินพิธีการ ฯ ใหม่ในวันถัดมา นอกจากนั้น

อาจจะต้องประสานเพื่อขอดำเนินพิธีการ ฯ หรือดำเนินการตรวจปล่อยนอกเวลาทำการ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

จากปัญหาข้างต้นจะเห็นได้ว่าเป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย ระเบียบและการดำเนินพิธีการศุลกากรที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยผ่าน สปป. ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน สอดคล้องกับงานของ สุมาลี วงษ์วิฑิต (2561) ทำการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายเพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจ โลจิสติกส์ เพื่อหาข้อเสนอแนะมาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมเพียงพอต่อการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ พบว่า สถานการณ์โลจิสติกส์โลก อาเซียน และไทย มีความเชื่อมโยงถึงการกำหนดนโยบายและออกมาตรการทางกฎหมายไทย ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์มีอยู่เป็นจำนวนมาก ไม่ชัดเจน ไม่ยืดหยุ่นให้รองรับการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและเทคโนโลยีที่ทันสมัย กระจัดกระจายอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ และมีรายละเอียดมากเกินไปจนผู้ประกอบการอาจจะไม่รับรู้รับทราบและอาจจะกระทำการฝ่าฝืนโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ซึ่งถือเป็นการสร้างภาระโดยไม่จำเป็นให้แก่ผู้ประกอบการ งานวิจัยนี้จึงได้เสนอแนะให้จัดระบบกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อยุบรวมกฎหมายลำดับรองหลายฉบับเข้าด้วยกัน เพื่อให้ง่ายต่อการเข้าถึงและเข้าใจได้ และกำหนดเกณฑ์การใช้ดุลพินิจให้ชัดเจน

2.3 ด้านการประสานงานและดำเนินการร่วมกับ รถไฟลาว - จีน ที่ สปป.ลาว

การเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน ที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค สปป.ลาว ถือเป็นอีกหนึ่งจุดที่สำคัญในห่วงโซ่การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์สินค้าที่มากับขบวนรถไฟจากประเทศไทยจะต้องดำเนินพิธีการศุลกากรและจะต้องทำการถ่ายลำไปขึ้นขบวนรถไฟลาว - จีน โดยข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์และเข้าสังเกตการณ์การทดสอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค มีประเด็นปัญหาสรุปได้ดังนี้ ประเด็นที่หนึ่ง การประสานงานร่วมกับผู้เกี่ยวข้องรถไฟลาว - จีน ในช่วงการถ่ายลำในบริเวณพื้นที่รอยต่อระหว่างเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์คและรถไฟลาว - จีน ยังไม่มีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนทำให้ตู้คอนเทนเนอร์สินค้าต้องเสียเวลารอการประสานงานเจ้าหน้าที่ของรถไฟลาว - จีน เพื่อทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์สินค้าจากรถไฟไทยไปขึ้นรถไฟลาว - จีน ประเด็นที่สองคือ แนวทางการปฏิบัติงานระหว่างผู้ประกอบการไทย การรถไฟไทย เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค และรถไฟลาว - จีน ยังไม่ชัดเจน ทำให้เสียเวลาในการจัดเตรียมข้อมูล และจัดส่งข้อมูลให้ผู้เกี่ยวข้องใหม่ ส่งผลให้เกิดปัญหาติดขัดในช่วงการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ประการสุดท้ายรูปแบบการเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน ที่ สปป.ลาว ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน ตู้คอนเทนเนอร์สินค้าจะต้องถูกลากจูงไปที่สถานีเวียงจันทน์ไต่ก่อนทำให้ต้องเสียเวลารอเพิ่มเติม

2.4 ประเด็นด้านนโยบาย

กลุ่มประเด็นด้านนโยบาย ถือเป็นอุปสรรคหลักต่อการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่าน สปป.ลาว และผ่านไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากนโยบายสามารถเป็นตัวกำหนดความสำเร็จของแต่ละประเด็นอุปสรรคที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งประกอบไปด้วย ประเด็นแรกด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ที่แนวเส้นทางรถไฟรางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือไม่ได้ถูกบรรจุให้อยู่ในโครงการที่มีกำหนดแล้วเสร็จในช่วงระยะเดียวกัน ส่งผลให้มีกำหนดแล้วเสร็จที่ต่างกัน หรือ

การบรรจุโครงการพัฒนาย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้าสถานีนาทาไว้กับโครงการรถไฟความเร็วสูงที่ยังมีความล่าช้าอยู่ ประเด็นสุดท้าย นโยบายการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับสหภาพยุโรปยังเจรจาไม่แล้วเสร็จ ทำให้สินค้าที่ส่งจากประเทศไทยยังไม่ได้รับสิทธิพิเศษด้านภาษี

จากการศึกษาและรวบรวมประเด็นปัญหา จะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีน ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการจะเริ่มให้ความสนใจในการขนส่งสินค้าทางรถไฟไปยัง สปป.ลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ยังไม่พบอุปสรรคที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่ได้รับความสะดวก หรือคล่องตัวเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ จึงทำให้ผู้ประกอบการยังมองข้ามผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการขนส่งทางรถไฟ

3. แนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงาน ระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

3.1 ด้านโครงสร้างพื้นฐานควรพิจารณาดำเนินการดังนี้

3.1.1 ควรเร่งรัดการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ ระยะที่ 1 ช่วง มาบกะเบา - ชุมทางจระ ให้แล้วเสร็จตามแผนในปี 2566 และ ควรพิจารณาปรับแผนงานช่วง ขอนแก่น - หนองคาย มาดำเนินการก่อน เพื่อให้เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือสามารถใช้ประโยชน์จากรถไฟรางคู่ได้เต็มศักยภาพ

3.1.2 ควรเร่งรัดแผนการก่อสร้างสะพานเชื่อมทางรถไฟไทย - ลาว แห่งใหม่ เพื่อรองรับการขนส่งทางรถไฟและจะช่วยให้สามารถเพิ่มปริมาณขบวนรถไฟได้เต็มศักยภาพ

3.1.3 ควรเร่งรัดการพัฒนาจุดขนถ่ายสินค้า (Container Yard) ตามแนวสถานีรถไฟ โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่เชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน และสนับสนุนจัดเตรียมรถตู้คอนเทนเนอร์สินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนและผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ นอกจากนั้นควรพิจารณาเร่งรัดย้ายเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ให้แล้วเสร็จพร้อมกับโครงการรถไฟรางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ

3.1.4 ควรสนับสนุนตู้คอนเทนเนอร์สินค้า และตู้คอนเทนเนอร์สินค้าควบคุมความเย็น ที่มีมาตรฐานสามารถใช้ขนส่งทางรถไฟได้ทุกประเทศ

3.1.5 ควรพิจารณาขยายโครงข่ายระบบรางรถไฟให้เชื่อมต่อกับด่านชายแดนประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเพิ่มช่องทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

3.1.6 ควรพิจารณาขยายโครงข่ายระบบรางรถไฟให้เชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้การขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง

3.1.7 ควรพิจารณาเร่งรัดการพัฒนาท่าเรือระนองเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าทางรถไฟเชื่อมต่อกับท่าเรือระนองไปยังกลุ่มประเทศลูกค้าทางฝั่งทะเลมหาสมุทรอินเดีย

3.2 ด้านกฎหมาย ระเบียบ และพิธีการศุลกากร

3.2.1 ควรพิจารณาปรับเปลี่ยนช่วงเวลาทำการของด่านศุลกากรที่เป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญกับรถไฟลาว - จีน ให้เปิดให้บริการตลอด 24 ชม. เพื่อรองรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าทางรถไฟที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น

3.2.2 ควรพิจารณาลดการใช้เอกสารที่ไม่จำเป็นในกระบวนการนำเข้าและส่งออก เพื่อลดการใช้กระดาษ และเป็นการรักษาสิ่งแวดล้อม

3.2.3 ควรพิจารณาปรับปรุงทบทวนกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและการนำเข้า - ส่งออก เพื่อลดความซ้ำซ้อน และช่วยลดความเสี่ยงให้กับผู้ประกอบการในการละเมิดกฎหมายโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์

3.2.4 ควรพิจารณาเชื่อมโยงข้อมูลทางศุลกากรในแต่ละประเทศที่มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าทางรถไฟ เพื่อลดปัญหาการจัดเตรียมเอกสารที่ซ้ำซ้อน

3.3 ด้านการประสานงานและดำเนินการร่วมกับ รถไฟลาว-จีน ที่ สปป.ลาว

ควรพิจารณาหาแนวทางปฏิบัติงานร่วมกันระหว่าง ผู้ประกอบการ การรถไฟไทย เวียงจันทน์ โลจิสติกส์พาร์ค และรถไฟลาว - จีน ในการเชื่อมโยงข้อมูลการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้า เช่น สภาพตู้คอนเทนเนอร์สินค้า เบอร์ตู้คอนเทนเนอร์สินค้า เพื่อป้องกันความล่าช้าและตู้คอนเทนเนอร์สินค้าพลาดตกขบวนรถไฟลาว - จีน ในวันนั้น ๆ

3.4 ประเด็นด้านนโยบาย

3.4.1 ควรเร่งรัดการออก พระราชบัญญัติขนส่งทางราง เพื่อให้มีกฎหมายที่กำกับดูแลกิจการขนส่งทางราง ให้สามารถยกระดับมาตรฐานอุตสาหกรรมขนส่งทางราง การบริหารจัดการการขนส่งทางรางอย่างเป็นระบบ

3.4.2 ควรพิจารณาคัดเลือกสินค้า ผลิตภัณฑ์ ที่มีความเหมาะสมสำหรับการขนส่งทางรถไฟ และวางแผนการขนส่งสินค้าทางรถไฟระยะยาวร่วมกับเจ้าของสินค้า ผลิตภัณฑ์ และผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อใช้ประโยชน์จากระบบรางรถไฟให้เต็มศักยภาพมากที่สุด

3.4.3 ควรพิจารณาเจรจาลดค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าธรรมเนียมข้ามสะพานมิตรภาพไทย - ลาว, ค่าธรรมเนียมที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการมาใช้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าทางรถไฟ

3.4.4 ควรพิจารณาเร่งรัดการเจรจาเขตการค้าเสรี (Free Trade Area) กับสหภาพยุโรปให้แล้วเสร็จเพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดในการค้าขายกับกลุ่มลูกค้าในสหภาพยุโรป

โดยสรุป จากการศึกษาภาพรวมธุรกิจและปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อกับ รถไฟลาว - จีน ที่ สปป.ลาว ผู้วิจัยพบว่า รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ควรเร่งรัดงานก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ จุดขนถ่ายสินค้า และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการขับเคลื่อนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงควรให้ความสำคัญกับการรถไฟ ฯ ในการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องได้แก่ หัวรถจักร แคร่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระบบการแจ้งตารางเวลาและติดตามสถานะขบวนรถไฟ เพื่อยกระดับในการให้บริการและสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ควรเร่งรัดการออก พรบ. ขนส่งทางราง เพื่อให้มีกฎหมายมากำกับดูแลการขนส่งทางราง พร้อมทั้งทบทวนกฎหมายและระเบียบที่มีความซ้ำซ้อนต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เพื่อลดความล่าช้าและซ้ำซ้อน ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ สุดท้าย ควรสร้าง

เครือข่ายความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศต่าง ๆ ที่เป็นคู่ค้า เพื่อเจรจาตลาดภาษี และ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยสูงสุด

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 รัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาทบทวนแผนและเร่งรัดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟและส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น โครงการรถไฟรางคู่ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า สะพานทางรถไฟเชื่อมไทย - ลาว แห่งที่ 2 และย้ายเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีนาทา เนื่องจากโครงการเหล่านี้มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน นอกจากนี้ควรพิจารณาเส้นทางรถไฟที่มีความจำเป็นในการเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านและท่าเรือก่อน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ พร้อมทั้งควรติดตามผลการเจรจาเขตการค้าเสรีกับสหภาพยุโรปอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมีเวลาศึกษาข้อมูลและเตรียมความพร้อมสำหรับการค้าขายและขนส่งสินค้าทางรถไฟกับคู่ค้าในสหภาพยุโรป

1.2 จากข้อจำกัดในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการพัฒนา ประกอบกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีหน้าที่ต้องเดินรถ และทำการตลาดไปควบคู่กัน ทำให้อาจจะยังไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างเต็มที่ จึงควรมีการกำหนดนโยบายในการให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามาร่วมลงทุน หรือสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เพื่อให้บริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

2.1 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามากำกับดูแลการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด พร้อมทั้งควรมีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างต้นทุนที่เป็นธรรม ลดการผูกขาด สร้างความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น

2.2 จัดทำแผนการพัฒนาการขนส่งของภาคเอกชนให้สอดคล้องกับแผนงานของภาครัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการไปในทิศทางเดียวกันได้ อาทิ การขยายโครงสร้างทางรางกับแผนการขนส่งสินค้าทางรางไปยังสถานีปลายทาง

2.3 วิเคราะห์ศักยภาพของคู่แข่งในประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบประเทศไทย เพื่อให้ประเมินผลกระทบ เปรียบเทียบข้อดี ข้อเสีย กับคู่แข่งและหาโอกาสในการพัฒนาของระบบขนส่งทางรางของประเทศ ว่าควรส่งเสริม หรือปรับปรุงในจุดใด ให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

3.1 ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับสินค้าที่มีความเหมาะสมมากที่สุดในการขนส่งทางรถไฟ โครงสร้างราคาต้นทุนและค่าขนส่งที่เหมาะสม และแนวทางวางแผนการขนส่งสินค้าร่วมกับผู้ประกอบการต่าง ๆ ในภาพรวมระดับประเทศ พร้อมทั้งนำระบบดิจิทัลและดาต้าอานาไลติกส์ มาประยุกต์ใช้ เช่น National platform

3.2 ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรของประเทศไทยที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศคู่ค้า เพื่อลดความซ้ำซ้อนให้กับผู้ประกอบการในการจัดเตรียมเอกสารและดำเนินพิธีการศุลกากร รวมถึงศึกษารายละเอียดข้อกำหนด และระเบียบขั้นตอนพิธีการศุลกากร เพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดของข้อกำหนดในแต่ละข้อ ที่ควรปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงให้เหมาะสม และวางแผนกำหนดแนวทางการปฏิบัติงานขนส่งข้ามประเทศอย่างเหมาะสม

3.3 วางแผนการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟไทยภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการออกแบบเส้นทาง One Belt One Road ของรถไฟจีน ที่เชื่อมต่อยุโรป และเอเชีย โดยการออกแบบแผนที่เส้นทางรถไฟไทย ให้เสมือนเป็น One Belt One Road ของไทย ที่มีโครงข่ายเชื่อมต่อทุกภาคภายในไทยกับประเทศโดยรอบ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- เฉลิมเผ่า ออละนันท์ และคณะ. ความพร้อมและความคาดหวังของประชาชนต่อการปฏิรูปอุดมศึกษาไทย. กรุงเทพมหานคร : สำนักงานอธิการบดี มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2547.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง. กลยุทธ์โลจิสติกส์และซัพพลายเชนเพื่อแข่งขันในตลาดโลก. กรุงเทพฯ : ซี.วาย. ซีซเท็มพริ้นติ้ง, 2550.
- ธนิต โสรัตน์. เมื่อประเทศไทยอยากเป็น TRANSPORT LOGISTICS HUB ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีน. กรุงเทพฯ : วี-เซิร์ฟ โลจิสติกส์, 2549.
- วันชัย มีชาติ. พฤติกรรมกรรมการบริหารองค์การสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- วิรัตน์ บาหยัน และสายัณห์ จันทร์วิภาสวงศ์. “ขั้นตอน พิธีการและสิทธิประโยชน์ในการส่งออก”. กรมพาณิชย์สัมพันธ์ กระทรวงพาณิชย์, 2531.
- สุขุม เฉลยทรัพย์. ความคาดหวังของคนกรุงเทพฯต่อบทบาทและหน้าที่ของมหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต, 2552.
- สมชาย ปฐมศิริ. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการอุดมศึกษา, 2552.

วารสาร

- พงศ์สวัสดิ์ ราชจันทร์ และเสกสรร สนวา. “ประวัติศาสตร์คัดสรรว่าด้วยนโยบายเส้นทางสายใหม่”. วารสารการบริหารนิติบุคคลและนวัตกรรมท้องถิ่น. เมษายน 2564.
- ศุภวรรณ นวลละออง. “ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการแคร่รถไฟบรรทุกสินค้ากรณีศึกษาเส้นทางรถขนส่งรถไฟสายใต้”. วิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต. มกราคม – เมษายน 2563.
- สุมาลี วงษ์วิฑิต. “กฎหมายเพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจโลจิสติกส์”. วารสารรามคำแหง ฉบับนิติศาสตร์. 1 มกราคม – 30 มิถุนายน 2561.

วิทยานิพนธ์

- เฉลิมชัย ผู้พัฒนา. “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ ศึกษากรณี : การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง”. บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสวนดุสิต, 2554.
- พร เกาทัณฑ์ทอง. “สภาพที่เป็นจริงและความคาดหวังของพฤติกรรมกรรมการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างโรงเรียนกับชุมชนของผู้บริหารโรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษาจังหวัด

เพชรบุรี”. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารการศึกษา สถาบันราชภัฏเพชรบุรี, 2545.

บุญทรัพย์ พานิชการ และคณะ. “การศึกษาเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์รองรับโครงการก่อสร้างรถไฟลาว-จีน (ช่วงบ่อเต็น-เวียงจันทน์)”. เอกสารวิจัย, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์, วิจัยและนวัตกรรม, 2564.

วีระยุทธ์ พรพจน์ธนาศ. “ความคาดหวังของนักศึกษาสาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ในกรุงเทพมหานครต่อมหาวิทยาลัย”. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2550.

สุนันทา ทวีผล. “ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการด้านให้คำปรึกษาแนะนำปัญหาด้านกฎหมายของสำนักงานอัยการพิเศษฝ่ายช่วยเหลือทางกฎหมาย 3 (สคช.)”. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา, 2550.

กฎหมาย

“ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ.2566-2580” ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม 135 ตอนที่ 82 ก 13 ตุลาคม 2561.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล (พ.ศ. 2566 – 2580). รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ประเด็น 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล, โครงการการพัฒนาระบบสถิติข้อมูลและตัวชี้วัดเพื่อใช้ในการบริหารราชการแผ่นดินตามยุทธศาสตร์ชาติ, 2566

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

การขนส่ง, สถาบัน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. “ย้อนรอยเส้นทางสายไหม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/1/saimai.html>, 2562.

การขนส่ง, สถาบัน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. “เส้นทางสายไหมตาม 6 ระเบียงเศรษฐกิจ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/495/>, 2566

การขนส่ง, สถาบัน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. “เส้นทางสายไหมใหม่ เส้นทางการค้าแห่งอนาคต”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>, 2562.

- การขนส่ง, สถาบัน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>, 2562.
- การขนส่งทางราง, กรม. “แผนที่ CY”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://web.facebook.com/DRT.OfficialFanpage/posts/469433820500234/>, 2566.
- การขนส่งทางราง, กรม. “โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.debut.in.th/files/2017/group8/files/ReportSeminarGroup8.2560.pdf>, 2566.
- การขนส่งทางราง, กรม. “แผนภาพทางรถไฟ ทางคู่ ระยะที่ 1 ระยะที่ 2 และสายไหม”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/55503>, 2566.
- การขนส่งทางราง, กรม. “ความก้าวหน้าการก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://drt.gdcatalog.go.th/dataset/?tags=%>, 2566.
- การขนส่งทางราง, กรม. “แผนภาพแสดง สะพานรถไฟมิตรภาพ ไทย-ลาว (หนองคาย-เวียงจันทน์) แห่งใหม่”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/64216>, 2566.
- การขนส่ง, สถาบัน, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. “ทำเรื่องที่พัฒนาตามเส้นทางสายไหมใหม่”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cuti.chula.ac.th/articles/495/>, 2562.
- การทำเรือแห่งประเทศไทย. “โครงการพัฒนาท่าเรือระนอง , เส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึก ระนอง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG221114155111971>, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “แผนที่ Container Yard การรถไฟ ณ ปัจจุบัน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.railway.co.th/Service/Products_detail?value1, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงในภูมิภาค”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.thailandplus.tv/archives/601583>, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “เส้นทาง การเชื่อมต่อท่าเรือและรถไฟในภูมิภาค”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้
 ธนาคารแห่งประเทศไทย. “สินค้านำเข้า และ ส่งออก ระหว่าง ไทย – จีน, 2566”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.bot.or.th/th/home.html>, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “แผนที่ Container Yard การรถไฟ ณ ปัจจุบัน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.railway.co.th/Home/Index?value2>, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “รถจักรดีเซลของการรถไฟ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.railway.co.th/More/Knowledge_Detail?value1=, 2566.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. “ย่านการเปลี่ยนถ่ายสินค้า”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.railway.co.th/Service/PopularTrainDetail?value1=>, 2566.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. “สินค้านำเข้า และ ส่งออก ระหว่าง ไทย – จีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/Article_2Sep2021.html, 2566.

- ธนาคารแห่งประเทศไทย. “เส้นทางการขนส่งสินค้าทางบกของไทย – จีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.bot.or.th/content/dam/bot/documents/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/articles-regional/65-1RL_CHLaos_Railway_THTrade.pdf, 2566.
- ธนาคารไทยพาณิชย์. “เส้นทางการเชื่อมต่อรถไฟ Pan-Asia”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.scb.co.th/th/personal-banking/stories/business-maker/pan-asia-railway-network.html>, 2566.
- นโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, สำนักงาน. “สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.tpsoc.moc.go.th/th/node/12111>, 2565.
- นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. “แนวคิดการออกแบบบริเวณนาทา”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/ProjectOTP/2557/Project5/ReportExecutiveSumTH.pdf, 2566.
- ปลัด, สำนักงาน, กระทรวงพาณิชย์. “มูลค่าการส่งออกไทยไปยังประเทศจีน (ล้านบาท)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.ops.moc.go.th/th/page/item/index/id/4>, 2566.
- ปลัด, สำนักงาน, กระทรวงคมนาคม. “สินค้าส่งออกไปยังประเทศจีน 5 อันดับ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://motapplication.mot.go.th/mot/20-news-web/NewsDetail.html?ROW_ID=315653&ROW_ID_NEWS_M_GROUP=3, 2564.
- ประชาชาติธุรกิจ. “การขนส่งทางรถไฟ ผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย – ลาว”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.prachachat.net/economy/news-1348292>, 2566.
- พาณิชย์, กระทรวง. “Trade การค้าไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://data.moc.go.th/>, 2566.
- รัฐบาลไทย. “กรมเห็นชอบแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ.2566-2570 ลดสัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP เหลือร้อยละ 5 ดันไทยเป็นประตูการค้าสำคัญสู่ภูมิภาคอาเซียน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.thaigov.go.th/news/contents/details/62593>, 2565.
- China Railway. “จำนวนรถและปริมาณสินค้าระหว่างเที่ยว ระหว่างจีนกับยุโรป”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://t.ChinaRailwayHaibizChina.com>, 2564.
- KPMG. “2022 : 5 ตัวอย่าง ระบบการขนส่งคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://jwd-group.com/th/knowledge_bases/internationalfreightmanagement/, 2566.
- Moneybuffalo. “รู้จักเส้นทางสายไหม (Silk Road) เส้นทางการค้าที่สร้างความมั่นคง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.moneybuffalo.in.th/history/introduion-silk-road>, 2565.
- ThinkChina. “Russia-Ukraine war impacting China-Europe rail transportation and trade, Economy”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : News – ThinkChina, 2566.
- Thinkchin. “ข้อสถานีรถไฟต้นทางและปลายทางในสหภาพยุโรป”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.thinkchina.sg/>, 2566.

World Bank. “แถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมใหม่ (New Silk Road Economic Belt : One Belt)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.cutl.chula.ac.th/triresearch/saimai/2/saimai.html>, 2018.

World Bank. “ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ประจำปี 2561”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=8143&filename=index, 2023.

ภาษาต่างประเทศ

Books

Islam, Narul Md. (Editor). Silk Road to Belt Road: Reinventing the Past and Shaping the Future. Singapore: Springer, 2019.

Liu, Xinru. The Silk Road in World History. New York: Oxford University Press, 2010

Vroom. Work and Motivation. London : Victor Harold, 1964.

Journals

Wei, S., & Sukhotu, V. “The effect of the china-laos railway on Thailand’s trade to China”. Journal of management information and Decision Sciences, 25(S2), November, 2022.

Morgan, Joyce and Walters, Conrad. Buddha’s Secret Library, and the Unearthing of the World’s Oldest. Journey on the Silk Road: A Desert Explorer, 2011.

Electronic Database

German Geographer Ferdinand von Richthofen and The Silk Road, (Online). Available: <https://www.german-way.com/notable-people/featured-bios/german-geographer-ferdinand-von-richthofen-and-the-silk-road/>, 2023.

ประวัติย่อผู้วิจัย

- ชื่อ : นายชาญศักดิ์ ชื่นชม
- วัน เดือน ปีเกิด : 24 มีนาคม 2510
- การศึกษา : ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาเครื่องกล มหาวิทยาลัยขอนแก่น
: ปริญญาโท การบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ประวัติการทำงานโดยย่อ **การดำรงตำแหน่ง**
- : 2564-ปัจจุบัน รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงการพื้นฐาน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- : 2558-2564 ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและบริหารโครงการ
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- ตำแหน่งปัจจุบัน
- : รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- : ประธานกรรมการ บริษัท เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ จำกัด
- : ประธานกรรมการ บริษัท โกลบอล มัลติโมดัล โลจิสติกส์ จำกัด

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง	แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรปแบบไร้รอยต่อ		
ผู้วิจัย	นายชาญศักดิ์ ชื่นชม	หลักสูตร	วปอ. รุ่นที่ 65
ตำแหน่ง	รองกรรมการผู้จัดการใหญ่วิศวกรรมและโครงสร้างพื้นฐาน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)		

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

จากการที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีแนวคิดและพัฒนาแผนยุทธศาสตร์เส้นทางสายไหมและริเริ่มโครงการแถบเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมหรือ "One Belt and One Road" และต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น Belt and Road Initiative ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงตลาดการค้าระหว่างประเทศ และเชื่อมโยงเศรษฐกิจของทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกัน โดยเส้นทางสายไหมพาดผ่าน 65 ประเทศ ใน 6 ภูมิภาค ได้แก่ เอเชียตะวันออก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียกลาง ตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ เอเชียใต้ และยุโรป โดยมีประชากรรวมกันคิดเป็นร้อยละ 62.3 ของทั้งประชากรโลก และมีผลผลิตถ่านหินรวมในประเทศ (GDP) รวมกันคิดเป็นร้อยละ 30 ของ GDP โลก และเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2564 ได้มีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟ จีน-ลาว (China-Laos Railway) โดยมีจุดเริ่มต้นจากนครคุนหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ไปยัง เวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) รวมเป็นระยะทางทั้งหมดประมาณ 1,035 กิโลเมตร

แม้ว่าแนวเส้นทาง BRI จะไม่ได้พาดผ่านประเทศไทยโดยตรง แต่ทั้งนี้ประเทศไทยซึ่งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นประเทศศูนย์กลางของอาเซียนตอนบนที่สามารถเชื่อมต่อกับเส้นทาง BRI ได้ทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์สำคัญบนระเบียงเศรษฐกิจจีน-คาบสมุทรอินโดจีน (China-Indochina Peninsula Eco-nomic Corridor : CICPEC) ที่อาจจะได้รับประโยชน์จาก การเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนและแนวเชื่อมต่อระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV ได้เล็งเห็นโอกาสที่จะพัฒนาการค้าและเศรษฐกิจจากเส้นทาง BRI

จากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศพบว่า มูลค่าการส่งออกของประเทศไปยังทวีปเอเชียและทวีปยุโรปคิดเป็นสัดส่วนโดยเฉลี่ยประมาณ 75% ของมูลค่าการส่งออกที่ประเทศส่งออกทั้งหมด โดยมีตลาดส่งออกที่สำคัญตามข้อมูลในปี ๒๕๖๔ ได้แก่ จีน เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย อินเดีย กัมพูชา เนเธอร์แลนด์

ดังที่ได้ปรากฏในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ในด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงไทยกับโลกภายนอก ที่ครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

และนำมากำหนดเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 – 2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

จากการติดตามความเคลื่อนไหวเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยเพื่อเชื่อมต่อไปยังรถไฟจีน - ลาว ที่ สปป.ลาว ยังพบข้อจำกัดดังนี้

1. โครงการรถไฟรางคู่ในเส้นทางช่วงขอนแก่น - หนองคาย ยังไม่แล้วเสร็จ จะยังไม่สามารถที่จะเดินขบวนรถไฟตามความเร็วสูงสุดได้

แผนภาพที่ 1 เส้นทางเชื่อมต่อการขนส่งทางรางของประเทศเพื่อนบ้าน

Thailand has geographical advantage: center of ASEAN railway network



ที่มา : ประมวลผลโดยผู้วิจัย, 2566

2. ขนาดรางรถไฟที่แตกต่างกันระหว่างรถไฟไทยและรถไฟจีน - ลาว

3. สะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมระหว่างประเทศไทยและ สปป. ลาว และระยะเวลา

ในการเปิดด่าน

4. การพัฒนาสถานีรถไฟหนองคายให้เป็นพื้นที่ที่ตรวจปล่อยสินค้าพร้อมทั้งเครื่องโม่บดเอ็กซ์เรย์ รองรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตรที่เป็นผักและผลไม้ รวมถึงการจัดเตรียมระบบโลจิสติกส์แบบควบคุมอุณหภูมิ

5. จำนวนขบวนรถไฟยังไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัท ปตท. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ มีแผนงานที่จะเข้าไปสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จึงมีแนวคิดที่จะนำข้อจำกัดดังกล่าวมาทำการศึกษาวิจัยเพิ่มเติม เพื่อวิเคราะห์ปัญหา พร้อมทั้งเสนอแนวทางและโอกาสในการพัฒนาและยกระดับระบบการขนส่งสินค้าทางรางให้เป็นตามเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 – 2570) และแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580)

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาภาพรวมของธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ และเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทยผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. เพื่อศึกษาแนวทางและโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาในรายละเอียดในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟของประเทศไทยเพื่อเชื่อมกับทวีปเอเชียและยุโรป และแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟแบบไร้รอยต่อ

2. ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ประกอบไปด้วย

- 2.1 เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง จำนวน 5 คน
- 2.2 ผู้ประกอบการ เจ้าของธุรกิจ ผู้บริหาร จำนวน 5 คน
- 2.3 เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง 5 คน
- 2.4 ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จำนวน 5 คน

3. ขอบเขตด้านเวลา

จัดทำและรวบรวมข้อมูล ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 ถึงพฤษภาคม พ.ศ. 2566

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงเชิงคุณภาพ (Qualitative Research Approach) ร่วมกับการวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Research) ดังนี้

1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

- 1.1 ข้อมูลทุติยภูมิ เก็บรวบรวมจากศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลจากตำรา บทความวิชาการงานวิจัย และเอกสารต่าง ๆ
- 1.2 ข้อมูลปฐมภูมิ เก็บรวบรวมจากใช้วิธีการสัมภาษณ์เจาะลึกจากกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟประกอบด้วยหน่วยงานราชการ ผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าของธุรกิจที่ส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ

2. การวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา และวิธีการตีความเทียบเคียงกับแนวคิด ทฤษฎี และบริบท

3. การนำเสนอข้อมูล

นำเสนอรายงานวิจัยเชิงพรรณนา และวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยบูรณาการการทำงานระหว่างภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของประเทศ

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 พบว่าจากการศึกษาระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business Ecosystem) ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศ มีธุรกิจและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟประกอบด้วย 2 กลุ่มหลัก ได้แก่

1. กลุ่มธุรกิจที่เป็นสินค้า แบ่งออกเป็น สินค้านำเข้า สินค้าส่งออก
2. กลุ่มธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องได้แก่ คลังสินค้า ลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) รถขนส่งตู้สินค้า รถยกตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และ ตัวแทนออกของให้กับผู้ส่งและผู้รับสินค้า (Custom Broker)

โดยผลการศึกษาได้สะท้อนให้เห็นว่า ระบบนิเวศทางธุรกิจ (Business Ecosystem) ของการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งภายในและต่างประเทศจะมีกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) เป็นจำนวนมาก ดังนั้นในการดำเนินการใด ๆ เช่น การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟอาจจะต้องพิจารณาผลกระทบของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทั้งระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เกิดปัญหาส่งผลให้การดำเนินงานต่างๆ ต้องการติดขัด

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 พบว่าจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ และผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ในหลาย ๆ ด้าน ได้แก่ 1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2. ด้านกฎหมาย ระเบียบ และพิธีการศุลกากร 3. ด้านการประสานงานและดำเนินการร่วมกับ รถไฟลาว - จีน ที่ สปป.ลาว 4. ประเด็นด้านนโยบาย ซึ่งส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟจากประเทศไทย ผ่าน สปป.ลาว ไปยัง สาธารณรัฐประชาชนจีน ยังพบอุปสรรคที่ทำให้การขนส่งไม่ได้รับความสะดวกหรือคล่องตัว เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางรถยนต์ จึงทำให้ผู้ประกอบการยังมองข้ามผลประโยชน์ที่จะได้รับการขนส่งทางรถไฟ

ผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 การบูรณาการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน จะสามารถสร้างโอกาสในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟในหลาย ๆ ด้าน โดยผู้วิจัยพบว่า รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน ควรเร่งรัดงานก่อสร้างโครงการรถไฟรางคู่ จุดขนถ่ายสินค้า และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในการขับเคลื่อนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ รวมถึงควรให้ความสำคัญกับการรถไฟฯ ในการจัดเตรียมอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องได้แก่ หัวรถจักร

แครบรทุกผู้คอนเทนเนอร์สินค้า ระบบการแจ้งตารางเวลาและติดตามสถานะขบวนรถไฟ เพื่อยกระดับในการให้บริการและสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ควรเร่งรัดการออก พรบ. ขนส่งทางราง เพื่อให้มีกฎหมายมากำกับดูแลการขนส่งทางราง พร้อมทั้งทบทวนกฎหมายและระเบียบที่มีความซ้ำซ้อนต่าง ๆ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรนำเข้า-ส่งออก เพื่อลดความล่าช้าและซ้ำซ้อน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศ สุดท้าย ควรสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศต่าง ๆ ที่เป็นคู่ค้า เพื่อเจรจาลดภาษี และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เพื่อให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการไทยสูงสุด

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

รัฐบาล และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาทบทวนแผนและเร่งรัดโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟและส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น โครงการรถไฟรางคู่ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า สะพานทางรถไฟเชื่อมไทย - ลาวแห่งที่ 2 และ ยานเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สถานีนาทา เนื่องจากโครงการเหล่านี้มีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน นอกจากนี้ควรพิจารณาเส้นทางรถไฟที่มีความจำเป็นในการเชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านและท่าเรือก่อน เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ พร้อมทั้งควรติดตามผลการเจรจาเขตการค้าเสรีกับสหภาพยุโรปอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนมีเวลาศึกษาข้อมูลและเตรียมความพร้อมสำหรับการค้าขายและขนส่งสินค้าทางรถไฟกับคู่ค้าในสหภาพยุโรป

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเข้ามากำกับดูแลการขนส่งสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด พร้อมทั้งควรมีส่วนร่วมในการกำหนดโครงสร้างต้นทุนที่เป็นธรรม ลดการผูกขาด สร้างความสามารถในการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถไฟได้ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่เป็นเจ้าของสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น

3. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับสินค้าที่มีความเหมาะสมมากที่สุดในการขนส่งทางรถไฟ โครงสร้างราคาต้นทุนและค่าขนส่งที่เหมาะสม และแนวทางวางแผนการขนส่งสินค้าร่วมกับผู้ประกอบการต่าง ๆ ในภาพรวมระดับประเทศ พร้อมทั้งนำระบบดิจิทัลและดาต้าอานาไลติกส์มาประยุกต์ใช้ เช่น National platform นอกจากนี้สามารถทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบพิธีการศุลกากรของประเทศไทยที่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศคู่ค้า เพื่อลดความซ้ำซ้อนให้กับผู้ประกอบการในการจัดเตรียมเอกสาร และดำเนินพิธีการศุลกากร