

# เจาะลึก ประโยชน์ของรถไฟฟ้าทางคู่ ต่อการขนส่งสินค้าเกษตรแปรรูปของอีสาน



กรุงเทพธุรกิจ  
● **แจงสี่เบี้ย**  
● **โชติพัฒน์ กลั่นสุคนธ์**  
**สุพิชญา สุวรรณโกชัย**  
ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ  
ธนาคารแห่งประเทศไทย



ภาคอีสานเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ ผลผลิตข้าว มันสำปะหลัง และอ้อย มากกว่าครึ่งมาจากภาคอีสาน ในขณะที่ผลผลิตยางพารา ยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายส่งเสริมการปลูกยางของภาครัฐในช่วงที่ผ่านมา นอกจากนี้จะบริโภคภายในประเทศแล้วยังส่งสินค้าเกษตรที่ผลิตในอีสานออกไปขายในต่างประเทศด้วย

แม้ว่าสินค้าเกษตรจะเหมาะกับการขนส่งทางรางเพราะมีน้ำหนักมาก ปริมาณขนส่งต่อครั้งสูง และมูลค่าต่อหน่วยต่ำ แต่ส่วนหนึ่งเพราะข้อจำกัดของเครือข่ายเส้นทางรถไฟที่มีเพียง 4,430 กม. ทั่วประเทศ ซึ่งน้อยกว่าถนน 100 เท่า รวมทั้งความไม่แน่นอนของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานอื่นยังไม่เพียงพอ ทำให้การขนส่งทางรางไม่เป็นที่นิยมนัก โดยข้อมูลสถิติของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร (สนข.) (ข้อมูลปี 2559) ชี้ให้เห็นในภาพรวมว่า

การขนส่งทางรางมีสัดส่วนเพียง 1.4% ของการขนส่งทั้งหมดในประเทศไทยเท่านั้น โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่คาดว่าจะช่วยยกระดับศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศไทย หากถามว่าการขนส่งสินค้าเกษตรแปรรูปของอีสานจะได้ประโยชน์จากโครงการนี้หรือไม่ คำตอบคือ โครงการนี้จะตอบโจทย์อย่างน้อยใน 3 เรื่อง ได้แก่

(1) ช่วยลดเวลาการขนส่งและเพิ่มความแน่นอน เพราะรถไฟไม่ต้องจอดรอ สับหลักขบวนอีกต่อไป (2) โครงข่ายรถไฟครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น นอกเหนือจาก 2 เส้นทางเดิม ซึ่งได้แก่ ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย และชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี แล้วจะมีเส้นทางใหม่อีก 1 เส้นทาง คือ บ้านไผ่-นครพนม ซึ่งทุกเส้นทางสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังได้ และ (3) สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานมีความพร้อมมากขึ้น โดยเฉพาะการเพิ่มสถานที่เก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งจะเอื้อให้การรวบรวมสินค้าเกษตร ก่อนเคลื่อนย้ายต่อไปยังท่าเรือ ทำได้สะดวกขึ้น

คำถามต่อไป แล้วโครงการนี้จะช่วยให้ผู้ประกอบการประหยัดต้นทุนได้เพียงใดเมื่อแล้วเสร็จ คาดว่าจะช่วยลดเวลาที่ใช้ในการขนส่งได้ถึง 30% เช่น การส่งสินค้าจากขอนแก่นไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยการใช้รถไฟฟ้าทางเดี่ยวในปัจจุบันใช้เวลาประมาณ 12-14 ชั่วโมง จะลดลงเหลือเพียง 9-10 ชั่วโมงเท่านั้นหากเป็นการขนส่งโดยรถไฟฟ้าทางคู่ ซึ่งใกล้เคียงกับ

การขนส่งด้วยรถบรรทุก แต่ต้นทุนถูกกว่า 2 เท่า นอกจากนี้หากสินค้าเกษตรสำคัญของอีสานทั้ง 4 ชนิด คือ ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง และยางพารา ซึ่งมีผลผลิตรวมประมาณ 80 ล้านตันต่อปี เปลี่ยนไปใช้การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น 10% คาดว่าจะสามารถประหยัดต้นทุนได้มากกว่า 1 พันล้านบาทต่อปี อย่างไรก็ตาม ข้อมูลภาคสนามที่ได้จากการที่ ธปท. ได้หารือกับภาคธุรกิจในพื้นที่ พบว่าการขนส่งทางรางจะตอบโจทย์ได้นั้น มีประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม คือ



มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา มีแนวโน้มจะมาใช้ในการขนส่งทางราง เพราะไม่ค่อยเกิดความเสียหายขณะขนย้าย

(1) ลักษณะสินค้า หากเป็นสินค้าที่เสียหายได้ง่ายในระหว่างขนย้าย การขนถ่ายหลายครั้ง อาจทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย (2) ปริมาณการขนส่ง การขนส่งทางรางจะคุ้มก็ต่อเมื่อขนส่งปริมาณมากๆ ต่อครั้ง ซึ่งผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมอาจได้รับประโยชน์จากการขนส่งในระบบรางไม่มากนัก และ (3) ที่ตั้งของผู้ประกอบการ หากโรงงานตั้งอยู่ไกลจากสถานีขนถ่ายสินค้า ผู้ประกอบการอาจไม่ได้ประโยชน์



จากการขนส่งทางรางเท่าที่ควร

จากประโยชน์และข้อจำกัดข้างต้นชี้ให้เห็นว่า ผู้ประกอบการสินค้าเกษตรประเภทแป้งมันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา มีแนวโน้มเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นเพราะเป็นสินค้าที่ไม่ค่อยเกิดความเสียหายขณะขนย้ายและส่วนมากเป็นกิจการขนาดใหญ่ ทำให้ง่ายต่อการรวบรวมและขนส่ง ขณะที่ข้าวมีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางรางน้อยกว่า เพราะเป็นสินค้าที่เสียหายจากการขนส่งได้ง่าย โดยเฉพาะข้าวหอมมะลิที่ผู้ซื้อเน้นคุณภาพเป็นหลัก ประกอบกับโครงสร้างอุตสาหกรรมที่ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม ทำให้การรวบรวมสินค้าจำนวนมากเพื่อขนส่งโดยรถไฟแต่ละครั้งเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก

เราคงปฏิเสธไม่ได้ว่า รถไฟทางคู่จะเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้าเกษตรของภาคอีสาน จากจำนวนเส้นทาง ความแน่นอนด้านเวลา และสถานที่เก็บตู้สินค้า คาดว่าผู้ประกอบการ โดยเฉพาะกิจการขนาดใหญ่บางประเภทที่จะให้ความสนใจต่อการขนส่งทางรางมากขึ้น

อย่างไรก็ดี การขนส่งระบบรางจะได้รับความนิยมมากขึ้น หากมีกฎเกณฑ์สำคัญ คือการมีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บริหารจัดการส่วนกลาง เช่น การผลักดันให้เกิดการแบ่งปันตู้คอนเทนเนอร์ในขบวนเดียวกัน (เศรษฐกิจเชิงแบ่งปัน หรือ Sharing Economy) เพื่อให้ผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมมีส่วนร่วมได้มากขึ้น และการลงทุนด้านเทคโนโลยีระบบติดตามสินค้า (GPS Tracking) ในขบวนรถไฟ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบสถานะสินค้า และวางแผนการขนส่งได้แม่นยำขึ้น การขนส่งระบบรางก็จะมีส่วนช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ภาคธุรกิจในภาคอีสานได้มากขึ้น