



รฟท.เสริมพันธมิตร
รุกธุรกิจ'กรีนโลจิสติกส์'
> 5

กรุงเทพธุรกิจ
สัมภาษณ์พิเศษ
• วรรณิกา จิตตินรากร

รฟท.เสริมพันธมิตร รุกธุรกิจ'กรีนโลจิสติกส์'

การขนส่งทางรางจะมีความสำคัญมากขึ้น
หลังจากระบบรถไฟทางคู่เปิดใช้งาน ทำให้
การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) กำหนด
เป้าหมาย 5 ปี เพิ่มการขนส่งสินค้าทางรางจาก
ปีละ 11 ล้านตันเพิ่มขึ้นมาเป็นปีละ 15 ล้านตัน

วรรณิกา มาลา รักษาการผู้อำนวยการรถไฟ
แห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) กล่าวว่า เงื่อนไข
สำคัญของการเพิ่มขนส่งทางรางนอกจากระบบ
รถไฟทางคู่จะมีสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง
(ไอซีดี) ที่จะเป็นจุดกระจายสินค้า การเพิ่ม
รถจักรและรถพ่วงที่เตรียมไว้รอแล้ว โดย
ถ้าวงระบบไอซีดีเรียบร้อยจะสะดวกมากขึ้น

แผนงานดังกล่าวเกิดขึ้นตามทิศทาง
ธุรกิจโลจิสติกส์ที่กำลังขยายตัว ซึ่ง ร.ฟ.ท.จะมี
ศักยภาพมากขึ้นหลังจากรัฐบาลอนุมัติให้สร้าง
รถไฟทางคู่ ทำให้สามารถเดินรถแบบ Over
Night เพื่อมารองรับขนส่งสินค้า

ตามแผนจะมีการติดต่อกับลาวเพื่อเชื่อม
การขนส่งสินค้าทางรางจากสถานีท่านาแล้ง
สปป.ลาวเข้าประเทศไทยผ่านสถานีหนองคาย
ซึ่งได้พยายามผลักดันเรื่องนี้มา 5 ปี และเริ่ม
เดินรถไฟแล้ว 5 ตู้

การขนส่งสินค้าไปลาวมีโอกาสมาก
โดยเฉพาะการขนส่งวัตถุดิบและแร่ธาตุ
เช่นโปแตส ที่ลาวมีมากและยังไม่ขุดมาใช้
และถ้าในอนาคตลาวเปิดท่าเหมือนโปแตส
จะต้องส่งออกทางทะเลผ่านท่าเรือแหลมฉบัง
หรือท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งทำให้เส้นทาง
หนองคาย-มาบตาพุด เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์
การขนส่งสินค้าของประเทศ

รวมทั้งได้มีข้อตกลงกับกัมพูชาในการ
เดินรถข้ามแดน ซึ่งยังไม่มีความคืบหน้าการขนส่ง
สินค้าและเป็นจุดเริ่มต้นในการเดินรถร่วมกัน
ซึ่งขณะนี้ตั้งเป้าว่าจะเดินรถให้ถึงปอยเปต
และ ร.ฟ.ท.เข้าไปช่วยเหลือในการเดินรถ

ตั้งเป้าภายในปี 2562 จะเดินรถถึงปอยเปต
ทั้งรถผู้โดยสารและรถขนส่งสินค้า จะอำนวยความสะดวก
ให้การขนส่งสินค้าและนักท่องเที่ยว
ไปนครวัดได้สะดวก ซึ่งการเดินทางจะผ่าน
สถานีชั่วคราวด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

“

กรีนโลจิสติกส์เป็น
การบริหารจัดการ
โลจิสติกส์เกี่ยวกับ
สิ่งแวดล้อมที่ช่วย
ประหยัดพลังงาน
และลดต้นทุน



วรรณิกา มาลา

เข้าไปเช็คเอาท์ที่ศุลกากรและเช็คอินที่ด่าน
ปอยเปต รวมถึงการขนส่งสินค้าเช่นกัน

นอกจากนี้ ร.ฟ.ท.ได้หารือพันธมิตรที่จะ
มาเข้าร่วมดำเนินการขนส่งสินค้าทางราง
โดยพันธมิตรต้องเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่
ที่มีเงินลงทุนมาก เพราะผลตอบแทนทาง
การเงิน(FIRR)ค่อนข้างต่ำ แต่ถ้าพูดถึง
ผลตอบแทนการลงทุนทางเศรษฐศาสตร์
(EIRR) บางบริษัทจะสนใจเพราะใช้แนวคิด
การดำเนินธุรกิจที่รับผิดชอบต่อสังคม (CSR)

การลงทุนขนส่งทางรถไฟอย่างคุ้มค่า
จึงเป็นบริษัทใหญ่ที่มีศักยภาพ เช่น เครือซีพี
กลุ่มไทยเบฟซึ่งมีความต้องการกระจายสินค้าไป
ทั่วประเทศโดย ร.ฟ.ท.ยังไม่ได้หารือรายละเอียด
ให้ครบถ้วนจึงต้องดูก่อนว่าจะไปได้จริงหรือไม่

การหาพันธมิตรลักษณะดังกล่าวต้อง
อาศัยภาครัฐเข้ามาช่วย โดยยกตัวอย่างอา
จเรจากกับเครือซีพีที่มีศูนย์กระจายสินค้าที่
ขอนแก่นและให้ซีพีฟลายเออร์ส่งสินค้าไปที่
ขอนแก่น ซึ่งถ้าซีพีฟลายเออร์ 100 ราย ต้องใช้
รถขนส่ง 100 คันไปขอนแก่น

เงื่อนไขที่เอกชนอาจสนใจมาร่วมขนส่ง

สินค้าทางรางคือCSR และ กรีนโลจิสติกส์
ที่เป็นการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในมิติ
ที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่ช่วยประหยัดพลังงาน
และลดต้นทุน ซึ่งถ้ากลุ่มซีพีสนใจจะมีคุณค่า
ต่อบริษัท ทำเพื่อสังคมเพื่อคืนถนนและ
ลดการจราจร โดยเอกชนไม่ต้องลงทุนเพิ่มมาก
แต่ซีพีฟลายเออร์ไม่ต้องใช้รถบรรทุกขนส่ง
สินค้าถึงปลายทางแต่มาส่งถึงแค่สถานีรถไฟ

“พันธมิตรของเราคือผู้ที่จะต้องตัดสินใจ
อำนาจต่อรองกับซีพีฟลายเออร์ในการ
เลือกขนส่งสินค้า ดังนั้น ร.ฟ.ท.ต้องเริ่ม
คุยกับรายใหญ่มาก่อนแล้วรายย่อยจะตามมาเอง
นี่เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของประเทศที่จะปรับ
มาใช้ในการขนส่งทางราง”

รวมทั้งการขนส่งอีกส่วนที่น่าสนใจ คือ
ขนส่งวัตถุดิบประเภทขยะเพื่อขนไปเผา ซึ่ง
ในอนาคตจะมีโรงไฟฟ้าขยะและจะมีความ
ต้องการขยะไปใช้เป็นเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น แต่
โรงไฟฟ้าอาจไม่ได้ตั้งอยู่ทุกพื้นที่จึงจำเป็นต้อง
ต้องขนขยะไปโรงงานและการขนส่งทางรถไฟ
เป็นทางเลือกหนึ่ง แต่ ร.ฟ.ท.ต้องพร้อมก่อน

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/นโยบายเศรษฐกิจ			
	วันที่: พุธที่ 28 พฤศจิกายน 2562			
	ปีที่: 33	ฉบับที่: 11389	หน้า: 1(บน), 5	
	Col.Inch: 75.01	Ad Value: 180,024	PRValue (x3): 540,072	คลิป: สีสี่
	หัวข้อข่าว: สัมภาษณ์พิเศษ: รฟท.เสริมพันธมิตร รุกธุรกิจ'กรีนโลจิสติกส์'			

ส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่จะมีการเปลี่ยนแปลงสำคัญหลังจากพัฒนาระบบทางคู่ได้ตามแผน คือ การทำตลาดขนส่งผู้โดยสารได้หลากหลายมากขึ้นโดยร.ฟ.ท. จะจับกลุ่มนักท่องเที่ยว ขยายตัวล่วงหน้าเป็นแพ็คเกจ เพราะเป็นลูกค้าที่ไม่ได้ดูราคาแต่ดูที่การจัดทริป

แนวทางดังกล่าวจะเห็นชัดเจนในเส้นทางสายเหนือ ซึ่ง ร.ฟ.ท. มองว่าสามารถขายแบบแพ็คเกจทัวร์ล่วงหน้าให้นักท่องเที่ยวได้ ทั้งกลุ่มชาวไทยและต่างชาติ ส่วนเส้นทางอีสานจะไปที่หนองคาย ที่เดินทางต่อไปประเทศลาวได้ ในขณะที่เส้นทางสายใต้มีโอกาสน้อยกว่าเพราะส่วนใหญ่เป็นตลาดท่องเที่ยวด้วยตัวเอง ลูกค้าอีกกลุ่มที่น่าสนใจคือผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่เร่งรีบแต่ขอให้มีความสุขในการเดินทาง เช่น อาหาร ที่พัก ซึ่ง ร.ฟ.ท.จะต้องไปหาตลาดให้ได้

“ภัยคุกคามของการเดินทางรถไฟอยู่ที่ระยะกลาง 250—500 กิโลเมตร ถ้านับกรุงเทพ เป็นจุดศูนย์กลาง จะครอบคลุมนครราชสีมา นครสวรรค์ หัวหิน ซึ่งการเดินทางรถไฟไปนครราชสีมาใช้เวลา 4 ชั่วโมงครึ่ง แต่รถตู้ใช้เวลาไปนครราชสีมา 3 ชั่วโมง แต่เมื่อรถไฟทางคู่เสร็จการเดินทางไปนครราชสีมาจะใช้เวลา 2 ชั่วโมง 45 นาที ถึง 3 ชั่วโมง ก็จะแข่งขันได้และสู้ด้านราคาได้”

“อาวุธที่ ร.ฟ.ท.จะต้องมีคือรถไฟใหม่ อุปกรณ์ภายในใหม่อยู่ในขั้นตอนขอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) และจะขอปรับเป็นรถ 2 ระบบไฟฟ้าและดีเซลเพราะต้องเข้ามาที่สถานีกลางบางซื่อ”