

รถไฟทางคู่เชื่อมอีอีซี หนุนการค้าระหว่างประเทศ

“สิ่งที่คาดหวังจากอีอีซี ความจริงที่เราไปตั้งศูนย์ขนส่งที่
มาบตาพุดเพราะเชื่อว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางของการ
ผลิตทุกอย่าง แม้ว่าอุตสาหกรรมที่อีอีซีผลักดันจะไม่ได้ตรง
กับเรา แต่ในด้านการขนส่งก็เชื่อว่าต้องมีของเข้าของออก
จากตรงนั้น ผู้ผลิตหรือผู้ใช้น่าจะใช้บริการของเรา
เพราะขณะนี้การขนส่งทางรถไฟเองก็เชื่อมไปถึง
สปป.ลาวแล้ว และอนาคตก็น่าจะเชื่อมไปถึงจีน
ดังนั้นระบบรางจึงเป็นตัวช่วยที่ดี ”



มินตรา มนต์เสรีนุสรณ์

โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) คือเป้าหมายหลักของรัฐบาล ที่ต้องการยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ยุค “ไทยแลนด์ 4.0” ดังนั้นเพื่อรองรับการ

ลงทุน รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมจึงต้องรับบทบาทสำคัญคือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งบก น้ำ อากาศ รวมไปถึงทางด้านระบบราง ให้เป็นระบบหลักในการเดินทางและการขนส่งของประเทศ ทั้ง

ในระดับภูมิภาค ระดับประเทศ ให้ใช้ประโยชน์การขนส่งทางรางให้เพิ่มขึ้น จากปัจจุบันที่มีการขนส่งทางราง 10.5 ล้านตันต่อปี ให้เพิ่มขึ้น 30% ภายในเวลา 3 ปี เพื่อให้มีการใช้โครงข่ายทางรางอย่างเต็มประสิทธิภาพ ลดต้นทุนการเดินทางและขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน

รวมถึงยังเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่ส่งเสริมและสนับสนุนเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเป็นผู้ร่วมให้บริการเดินรถทางราง โดยใช้ทรัพยากรร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชน ผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศและระหว่างประเทศอย่างสูงสุด

อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาภาครัฐบาลได้เร่งเดินหน้าพัฒนารถไฟทางคู่เพื่อรองรับและอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งให้มีความรวดเร็วมากขึ้น ล่าสุดเมื่อเร็วๆ นี้การรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ รฟท. ได้ร่วมมือกับภาคธุรกิจ อย่าง **บริษัท เกียรตินาขนสง จำกัด (มหาชน) หรือ KIAT** เข้าใช้ประโยชน์เต็มพื้นที่สถานีรถไฟบ้านกระโดน ต.หนองไผ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา ซึ่งเป็นโครงการนำร่องในการเปิดรับแผนยุทธศาสตร์ขนส่งสินค้าทางราง โครงการรถไฟรางคู่ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งภาคอีสาน และเส้นทางระหว่างประเทศ

นำร่องขนส่งสินค้า

นางสาวมินตรา มนต์เสรีสุภรณ์ ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการผู้จัดการ KIAT เปิดเผยว่า บริษัทประกาศความพร้อมเปิดความร่วมมือกับ รฟท. เข้าใช้ประโยชน์พื้นที่สถานีรถไฟบ้านกระโดน ต.หนองไผ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา สำหรับเป็นลานคอนเทนเนอร์และจุดขนถ่ายรองรับการขนส่งสินค้าทางรางในอนาคต ที่สำคัญสถานีรถไฟบ้านกระโดนถือเป็นจุดยุทธศาสตร์การขนส่งรองรับโครงการรถไฟรางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในพื้นที่ชนบทกับ

เมือง และเส้นทางระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ บริษัทได้นำร่อง โดยตั้ง บริษัท วิณีไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นคู่ค้ากับบริษัท เปลี่ยนโหมดการขนส่งจากรถบรรทุกมาเป็นราง เส้นทางบ้านกระโดน-มาบตาพุด เพื่อขนส่งสินค้าเข้าสู่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และยังเตรียมวางแผนขยายการให้บริการขนส่งทางรถไฟในเส้นทางอื่นๆ ตามจุดขนส่งสำคัญ ทั่วภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายหลังจากเปิดตัว บริษัท เคที เทรน จำกัด (บริษัทย่อย) เพื่อให้บริการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยระบบการขนส่งทางรถไฟ

“คาดว่าจะเป็นที่ธุรกิจมีศักยภาพการเติบโตได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ด้วยเหตุผลสำคัญที่ว่า การขนส่งทางรถไฟเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ และยังรองรับอีอีซี อีกทั้งมีข้อได้เปรียบในเรื่องของราคาที่ต่ำกว่า และปริมาณการขนส่งที่มากกว่าการขนส่งทางรถบรรทุก เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และยังถือว่าบริษัทเป็นผู้ให้บริการการขนส่งอย่างครบวงจรเป็นรายแรกอีกด้วย” **นางสาวมินตรา** กล่าว

นางสาวมินตรา กล่าวว่า การจับมือกับ รฟท.ถือเป็นการรุกเชิงเส้นบริการขนส่งใหม่อย่างจริงจังและมีโอกาสเติบโตสูงมาก เนื่องจาก รฟท.มีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่หลายสาย จะสามารถสร้างเครือข่ายการขนส่งให้กว้างขวางขึ้นอีกหลายเท่าตัว ซึ่งบริษัทมั่นใจว่าบริการการขนส่งทางรางจะกลายเป็นแหล่งรายได้มูลค่ามหาศาล โดยดูจากจำนวนลูกค้าที่สนใจติดต่อเข้ามาเพิ่มขึ้น เพื่อเปลี่ยนโหมดมาใช้บริการทางรถไฟ เป็นสัญญาณที่ดีมาก โดยงานนี้คาดว่าจะสามารถสร้างรายได้ไม่ต่ำกว่า 100 ล้านบาท และมีอัตราเติบโตเฉลี่ย 10% ทุกปี ขณะที่บริการขนส่งทั่วไปด้วยรถบรรทุกของบริษัทยังมีกลุ่มลูกค้าหลักและกำลังเจรจาสัญญาใหม่กับลูกค้าอีกหลายราย

“สิ่งที่คาดหวังจากอีอีซี ความจริงที่เราไปตั้งศูนย์ขนส่งที่



มาบตาพุดเพราะเชื่อว่าพื้นที่ดังกล่าวเป็นศูนย์กลางของการผลิตทุกอย่าง แม้ว่าอุตสาหกรรมที่อีอีซีผลักดันจะไม่ได้ตรงกับเรา แต่ในด้านการขนส่งก็เชื่อว่าต้องมีของเข้าของออกจากตรงนั้น ผู้ผลิตหรือผู้ใช้ก็น่าจะใช้บริการของเรา เพราะขณะนี้การขนส่งทางรถไฟเองก็เชื่อมไปถึง สปป.ลาวแล้ว และอนาคตก็น่าจะเชื่อมไปถึงจีน ดังนั้นระบบรางจึงเป็นตัวช่วยที่ดี” นางสาวมินตรากล่าว

3 ปีรายได้พุ่ง

นางสาวมินตรา กล่าวถึงแผน 3 ปี ว่านอกเหนือจากลูกค้ารายเดิมแล้ว ยังมองว่าในปี 2564 ทุกอย่างน่าจะกลับมาเหมือนเดิม ดังนั้นจึงมีแผนที่จะเจรจาเปิดเส้นทางเพิ่มกับลูกค้าอีกสัก 1-2 ราย อย่างไรก็ตาม ในช่วงนี้น่าจะเน้นการประชาสัมพันธ์ให้คงความรู้กับผู้ประกอบการเกี่ยวกับการขนส่งทางรางว่ามีข้อดีอย่างไร อย่างไรก็ตาม ในปี 2563 นี้ตั้งเป้ารายได้จากการขนส่งทางรางอยู่ที่ 5% ของรายได้ทั้งหมด ในปี 2564 น่าจะเพิ่มขึ้นทวีคูณ และอีก 3 ปีรายได้จะเพิ่มขึ้นเป็น 20-25% ของรายได้ทั้งหมด

นางสาวมินตรา

กล่าวว่า ในการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในยุคนี้วนอร์มอลนั้น ที่ผ่านมามีบริษัทได้มีการปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงมาโดยตลอด เพราะเป็นสิ่งหนึ่งที่บริษัทคิดมาตลอด ว่าการดำเนินธุรกิจนั้นจะต้องไม่พึ่งพิงธุรกิจใดธุรกิจหนึ่ง ต้องมีหลายๆ ขา ซึ่งบริษัทเป็นกลุ่มขนส่งวัตถุดิบรายก็จริง แต่ก็ไม่ได้มุ่งเน้นว่าจะขนส่งเฉพาะน้ำมัน ก๊าซเท่านั้น เพราะวันหนึ่งธุรกิจการขนส่งก๊าซเอ็นจีวีเคयरุงเรื่อง แต่ก็ต้องยอมรับว่าวันนี้ไม่ใช่ มันเป็นขาลง ดังนั้นจึงต้องมีลูกค้าที่หลากหลายอุตสาหกรรม ทำให้บริษัทสามารถอยู่ได้ ดังจะเห็นว่าขณะนี้ธุรกิจทางรางก็เริ่มเข้ามาแทนการขนส่งเอ็นจีวี



“เราเริ่มปรับตัวเองในรูปแบบนี้มานานแล้ว ตั้งแต่ในยุคคุณพ่อเพื่อป้องกันความเสี่ยง ดังนั้นในช่วงที่เกิดวิกฤติโควิด จึงได้รับผลกระทบที่น้อยมาก แม้เอ็นจีวีจะได้รับผลกระทบ แต่ในด้านของโรงงานอุตสาหกรรมต้องเดินหน้า จึงมีการขนส่งตลอดเวลา” นางสาวมินตรากล่าว

ทางคู่ยกระดับขนส่ง

ด้าน นายชุตเดช คงสุนทร กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ บริษัท ไวส์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)(WICE) ผู้ให้บริการ



โลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร กล่าวว่า โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ เป็นหนึ่งในโครงการสำคัญที่คาดว่าจะช่วยยกระดับศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศ โดยมองว่าจะเอื้อประโยชน์ให้การขนส่งสินค้าเกษตรแปรรูป สำหรับการกระจายสินค้า เนื่องจากสินค้าเกษตรจะเหมาะกับการขนส่งทางราง เพราะมีน้ำหนักมาก ปริมาณขนส่งต่อครั้งสูง และราคาค่าขนส่งถูกลงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ซึ่งโครงการรถไฟทางคู่จะก่อให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

- 1.ช่วยลดเวลาการขนส่งและเพิ่มความแน่นอน เพราะรถไฟไม่ต้องจอดรอรถบรรทุกขนวน
- 2.โครงข่ายรถไฟครอบคลุมพื้นที่มากขึ้น นอกเหนือจาก 2 เส้นทางเดิม ซึ่งได้แก่ ชุมทางถนนจิระ-หนองคาย และชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี จะมีเส้นทางใหม่อีก 1 เส้นทางคือ บ้านไผ่-นครพนม ซึ่งทุกเส้นทางสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบังได้
- 3.สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานมีความพร้อมมากขึ้น โดยเฉพาะการเพิ่มสถานที่เก็บตู้สินค้า (Container Yard) ซึ่งจะเอื้อให้การรวบรวมสินค้าเกษตร ก่อนเคลื่อนย้ายต่อไปยังท่าเรือ มีความสะดวกยิ่งขึ้น

“ปฏิเสธไม่ได้ว่า รถไฟทางคู่จะเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการขนส่งสินค้าเกษตรของภาคอีสาน จากจำนวนเส้นทาง ความแน่นอนด้านเวลา และสถานที่เก็บตู้สินค้า คาดว่าผู้ประกอบการ

โดยเฉพาะกิจการขนาดใหญ่บางประเภทจะให้ความสนใจต่อการขนส่งทางรางมากขึ้น” นายชูเดชกล่าว

แต่อย่างไรก็ดี ทาง WICE เองไม่ได้รับประโยชน์จากโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ที่เป็นการขนส่งภายในประเทศมากนัก เนื่องจากงานส่วนใหญ่ของบริษัทเป็นงานขนส่งระหว่างประเทศ มีจุดเด่นเรื่องการบริหารจัดการงานขนส่งโลจิสติกส์ให้กับลูกค้าได้ทุกรูปแบบและครบวงจร ให้บริการทั้งการนำเข้าและส่งออก ทั้งทางทะเลและทางอากาศ ให้บริการด้านพิธีการศุลกากร การขนส่งแบบ Door-to-Door การขนส่งในประเทศ การขนส่งข้ามแดน (Cross Border Service) และคลังสินค้า มีสาขาครอบคลุมพื้นที่ยุทธศาสตร์ทางการค้าที่สำคัญในเส้นทางการค้าที่มีขนาดตลาดใหญ่มากหลายแห่ง โดยปัจจุบัน WICE มีเครือข่ายให้บริการขนส่งในประเทศสำคัญ ได้แก่ สิงคโปร์, ฮองกงและจีน โดยเฉพาะในจีนมีทั้งในฮองกง เซี่ยงไฮ้ กว่างโจว เซินเจิ้น.