

ที่ดีเป็นรัฐวิสาหกิจ คือ กลุ่ม ปตท.จำกัด (มหาชน) และการรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) ทำให้การติดต่อประสานงานกับทางการเงินทำได้ง่ายเพราะเป็นความร่วมมือของรัฐต่อรัฐ (G to G)

ปัจจุบันการใช้รถไฟขนส่งสินค้าในไทย มีสัดส่วนน้อยมาก จึงคิดว่าถ้าร่วมมือกับ ร.ฟ.ท. พัฒนาจะได้ประโยชน์และเป็นทางเลือกสำคัญของผู้ใช้บริการ ซึ่งมีจุดเด่นในการขนส่งได้ปริมาณมากปลอดภัยและมีต้นทุนเหมาะสม โดยการขนส่งทางรางจะมีบทบาทมากขึ้นในการขนส่งไปจีน

“การที่สินค้าไปถึงเร็วทำให้สินค้าลดขายได้ราคาดีถือว่าเป็น Win Win ทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย เพราะสินค้าปลอดภัย รถไฟโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อย สินค้าไปถึงเร็วมีความสดขายได้ราคาดี”

สำหรับเทคโนโลยีตู้คอนเทนเนอร์ที่นำมาใช้มีความทันสมัย เป็นของบริษัท CIMC ประเทศจีนที่เป็นพันธมิตรบริษัท และได้รับอนุมัติให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในจีน โดยเป็นเทคโนโลยีที่มีข้อดีหลายข้อได้แก่

- 1.สามารถตรวจสอบสถานะ (Status) ของแต่ละตู้ใช้ GPS ตรวจสอบทั้งตำแหน่งและอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ได้ ซึ่งตรวจสอบได้ผ่านระบบดาวเทียมทำให้ทีมงานตรวจสอบว่าสินค้าเดินทางถึงจุดหมายที่วางแผนได้แม่นยำและมอเตอร์จนถึงสินค้า
- 2.ตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้สามารถควบคุมอุณหภูมิภายในตู้คอนเทนเนอร์โดยอุณหภูมิภายในตู้ตั้งได้ตั้งแต่ลบ 30 ถึง 30 องศาเซลเซียส ทำให้ขนส่งสินค้าได้หลายประเภท และควบคุมอุณหภูมิได้ผ่านระบบรีโมทหรือควบคุมระยะไกลในขณะที่รถไฟวิ่ง

- 3.มีระบบที่เก็บข้อมูลย้อนหลังของแต่ละตู้คอนเทนเนอร์ย้อนหลังได้ 2 ปี ข้อมูลจะเก็บในระบบคลาวด์ที่ดูย้อนหลังได้เพื่อนำไปวิเคราะห์เพื่อประโยชน์ในธุรกิจ

- 4.มีระบบการส่งสัญญาณเตือน (Alarm) หากพบความผิดปกติหรือตู้คอนเทนเนอร์ถูกเปิดออกก่อนเวลาที่กำหนดหรืออุณหภูมิเปลี่ยนแปลงเร็วจะส่งสัญญาณเตือนมาที่บริษัท

และที่ตู้เทนเนอร์ในกรณีที่มีความผิดปกติเพื่อให้แก้ปัญหาโดยเร็ว

สำหรับขั้นตอนการขนส่งเริ่มออกจากสถานีรถไฟมาตามหาจุดแบบเหมาขบวนตอน 10 โมงเช้า ถึงชายแดนหนองคาย เวลา 04.00 น. ของอีกวันจากนั้นเวลา 6.00-7.00 น. จะถูกส่งไปที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์ (VLP) สถานีท่ามาแล้ง ซึ่งเป็นพันธมิตร PAS ที่ VLP รัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลลาวถือหุ้น 30% จะจัดการพิธีศุลกากรและสลับขบวนย้ายตู้คอนเทนเนอร์จาก 1 เมตรที่วิ่งจากไทย เป็น Standard Gate 1.435 เมตร โดยปกติมีความล่าช้ากว่าจะถึงสถานีท่ามาแล้งใช้เวลา 2-3 วันแต่ใช้วิธีเหมาขบวน 25-30 ตู้ ทำให้จากมาตามหาจุดมาถึงหนองคายใช้เวลาแค่ 14 ชั่วโมง จากนั้นเป็นขั้นตอนการขนส่งที่รถไฟจะวิ่งจากลาวไปจีน

การขนส่งสินค้าไปถึงชายแดนทางตอนใต้ของจีนผ่านระบบรางถือว่ารวดเร็วและปลอดภัยที่สุด โดยเมื่อเทียบการขนส่งทางเรือใช้เวลา 15 วัน รถบรรทุกใช้เวลา 8-9 วัน

ต้องใช้เวลาผ่านด่านศุลกากรเข้าสู่จีนค่อนข้างนานเพราะเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ และตรวจได้เพียงวันละ 200-300 คัน ส่วนรถไฟมีเจ้าหน้าที่อีกส่วนมาตรวจใช้เวลาเพียง 3-6 ชั่วโมง

ทั้งนี้หลังจากประสบผลสำเร็จมีการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากท่าเรือมาตามหาจุด จ.ระยองผ่านลาวไปจีนวันละ 25 ขบวน คิดเป็นประมาณ 250 ตู้คอนเทนเนอร์ โดยภายในปี 2566 จะขยายมากขึ้นตามอัตราที่ได้รับเป็น 1,000 ตู้ โดยจะจัดหาตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเป็น 2,000 ตู้ ซึ่งมาจากการลงทุนเพิ่มเติมของทางบริษัทและพันธมิตร

“ปัจจุบันขนส่งสินค้า 4 ขบวนต่อวัน แต่ศักยภาพ ร.ฟ.ท.เพิ่มได้ 10 ขบวนต่อวัน

ซึ่งอัตราที่เพิ่มขึ้นทำให้ต้องจัดหาตู้คอนเทนเนอร์ มาเสริมขบวน ซึ่งใช้ตู้คอนเทนเนอร์จากการซื้อเพิ่ม และขอความร่วมมือจากพาร์ทเนอร์เพิ่มตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งหลายรายเป็นรัฐวิสาหกิจที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน โดย PAS ซื้อมาแล้ว

250 ตู้ และจะทยอยซื้อให้ครบ 1,000 ตู้ ภายในปีนี้ หลังจากที่เริ่มขนส่งได้มากขึ้น”

นอกจากนี้ PAS มองว่ามีโอกาสเป็นผู้นำการขนส่งสินค้าทางรางของประเทศ โดยจะเติบโตกระโดดเพราะลูกค้าจะใช้การขนส่งทางรางมากขึ้น โดยเฉพาะทุเรียนที่เคยขนส่งทางรถยนต์ไปทางจีน และเพราะปัจจุบันการขนส่งทางรางมีสัดส่วนเพียง 5% ของการขนส่งทั้งหมด รวมทั้งจะมีการขนส่งทั้งผลไม้ไทยไปจีนและสินค้าอื่นเช่นเม็ดพลาสติก ยางพาราอาหารทะเลแช่แข็ง ส่วนขบวนที่กลับ

จากจีนจะมีสินค้าที่นำเข้ามา เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ บัญชี และผลไม้

นอกจากนี้มีพันธมิตรรายอื่นๆ ได้แก่ Asia Express Logistic (AEL) Oriental Merchant Express Co.,Ltd.(OME) ส่วนพันธมิตรในลาว ได้แก่ VLP และพันธมิตรในจีน ได้แก่ Yuxinou, Eternal Asia (EA), China Railway Express Co.Ltd.(CRE) และ Guangzhou Communication Investment Group co.Ltd.

PAS ร่วมกับพันธมิตรในประเทศและต่างประเทศเพื่อสร้างรากฐานด้านโลจิสติกส์หรือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีศักยภาพและเติบโตได้เร็ว อีกทั้งสร้างความเชื่อมั่นให้ลูกค้าเพื่อขยายฐานลูกค้าในประเทศและต่างประเทศ โดยเชื่อมต่อไปรัสเซียและยุโรปในอนาคต