

## บทคัดย่อ

**ชื่อโครงการ:** การใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและการปรับปรุงแบบการขนส่งเพื่อลดต้นทุนขนส่ง  
กรณีศึกษา ยางพารา (ภาคใต้)

**ชื่อผู้วิจัย:** ปรมศวรร หลือเทพ, สิทธา เจนศิริศักดิ์, สมมาต แสงประดับ, มาตุวรรณ บุญยัษฐียร

**ปีที่แล้วเสร็จ:** มกราคม 2559

### บทคัดย่อ:

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่จะส่งผลกระทบต่อ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้ายางพาราในพื้นที่ภาคใต้ของไทย โดยศึกษาใน 3 ส่วนหลัก ประกอบด้วย ส่วนแรกเป็นการศึกษาทบทวนนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน การขนส่ง พบว่า ส่วนใหญ่มุ่งเน้นให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนน ไปสู่การขนส่งทางราง และทางลำน้ำและทะเลชายฝั่ง ส่วนที่ 2 เป็นการสำรวจและรวบรวมข้อมูลต้นทุนและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่ อุปทานสินค้ายางพารา จากกลุ่มตัวอย่างเกษตรกร พ่อค้า โรงงานแปรรูป ผู้ประกอบการขนส่ง ลานคอนเทน เนอร์ และท่าเรือ ในพื้นที่ศึกษา พบว่า ต้นทุนในการขนส่งยางพาราทางถนน ทางราง และทางทะเลชายฝั่ง มี ค่าประมาณ 1.350 0.795 และ 0.771 บาท/ตัน-กิโลเมตร ตามลำดับ อีกทั้งได้สำรวจข้อมูลเส้นทางการขนส่ง สินค้ายางพาราไปประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นเส้นทางส่งออกสินค้ายางพาราที่สำคัญของภาคใต้ พบว่า การขนส่ง ทางถนนบริเวณด่านชายแดนไทยและมาเลเซียยังมีปัญหาคอขวดบริเวณหน้าด่าน ส่วนการขนส่งทางราง ปัญหา หลัก ได้แก่ ความล่าช้าในการให้บริการ การขาดแคลนหัวรถจักร ไม่มีพื้นที่การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ เป็นต้น ส่วนการขนส่งทางทะเลชายฝั่ง โดยเฉพาะท่าเรือสงขลาปัจจุบัน ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้เต็มศักยภาพเท่าที่ควร ส่วนสุดท้ายเป็นการพัฒนาแบบจำลองการเดินทางและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและประยุกต์ใช้แบบจำลอง ดังกล่าวในการประเมินผลจากการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อการขนส่งสินค้ายางพารา พบว่า หากดำเนินการทุกโครงการตามแผนยุทธศาสตร์ของภาครัฐ คือ การปรับปรุงขยายถนนสายหลักทั้ง ประเทศให้มีย่าน้อย 4 ช่องจราจรทั้งหมด พร้อมกับการพัฒนาทางรถไฟและน้ำแล้ว จะช่วยให้เวลาและต้นทุน การขนส่งทุกระบบลดลง แต่แทบจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งเลย เนื่องจากการพัฒนาการขนส่ง ทางรถไฟและทางน้ำยังไม่มากพอที่จะทำให้เกิดความสะดวกกว่าการขนส่งทางถนน ดังนั้น ต้องมีโครงการ การปรับปรุงการขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มเติม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่าง รถบรรทุกกับรถไฟ และระหว่างรถบรรทุกกับท่าเรือ ให้มีความคล่องตัวและต้นทุนต่ำ รวมทั้งโครงข่ายถนนเพื่อ เชื่อมโยงศูนย์การเปลี่ยนถ่ายสินค้าและท่าเรือ

**คำสำคัญ:** การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ต้นทุนการขนส่งสินค้า สินค้ายางพารา ภาคใต้

## ABSTRACT

**Project title:** The use of infrastructure and modal shift for reducing transport costs: case study of rubber in the South of Thailand

**Researchers:** Paramet Luathep, Sittha Jaensirisak, Sommat Saengpradap,  
Matuwan Boonyatsatean

**Month and year:** January 2016

The aim of this research is to study the use of transport infrastructure that effects a modal shift for rubber transport in the South of Thailand. The study consists of three major parts. The first part is the review of master plans, policies, and strategies relating to the development of transport infrastructure. It was found that most of them aim to encourage the modal shift from road to rail and water transports. The second part is to investigate the cost and related data in rubber supply chain. The data were randomly collected from agriculturists, middleman, rubber factories, transport operators, container yards, and ports in the study area. The results show that the transport costs of road, rail, and port are 1.350, 0.795, and 0.771 Baht/ton-kilometer, respectively. The project also investigated transport routes of rubber goods from the southern Thailand to Malaysia. It was found that the major problem of road transport is a bottleneck at the cross border. The main problems of rail transport include delay of service, shortage of locomotives, and no service area for multimodal transport. The vital problem of port, especially Songkhla Port, is that it has not been developed to its full potential as it should. Finally, the last part of the project is the development of multimodal transport models and its applications. The results show that if all government projects, including the improvement and expansion of major roads in the country to have at least four lanes along with the development of rail and water transports, are implemented; the transport time and cost are decreased. However, there are a few modal shifts because the development of rail and water transports is insufficient to make rail and water transport more convenient than road transport. Therefore, more rail and water transport facilities should be improved to be more flexible and low cost, especially transfer points between truck and train, and between truck and port, as well as, road network connecting the center of cargo transshipment and the port.

**Key words:** Modal shift, Transport cost, Rubber goods, Southern Thailand.