

## KKP ซี 'ร่างคู่' ปฏิวัติการขนส่งไทย หนุนเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) ซึ่งประเทศไทยกำลังอยู่ในช่วงของการยกเครื่องระบบรางรถไฟครั้งใหญ่ที่สุดในรอบหลายทศวรรษ ซึ่งถือเป็น “การปฏิรูประบบรางแห่งชาติ” ที่จะเปลี่ยนโฉมการขนส่งของประเทศทั้งระบบ โครงการนี้ครอบคลุมการสร้างรางคู่ทั่วประเทศและการออกกฎหมายใหม่ที่เปิดทางให้ภาคเอกชนเข้ามา มีบทบาทมากขึ้น คาดว่าจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เสริมศักยภาพการแข่งขัน เพิ่มการเติบโตของเศรษฐกิจ และกระตุ้นรายได้ของเมืองรองและชุมชนเล็ก ๆ ตามแนวเส้นทางรถไฟ

### พระราชบัญญัติการขนส่งทางราง – ปลดล็อกภาคเอกชนเข้าสู่ระบบราง

ก่อนหน้านี้ ระบบรางของไทยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลและการดำเนินงานโดยหน่วยงานของรัฐเพียงไม่กี่แห่ง ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สำหรับเส้นทางระหว่างเมือง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สำหรับระบบรถไฟฟ้าในเมือง และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) สำหรับรถไฟฟ้าในเขตเมืองหลวง โครงสร้างนี้ทำให้หน่วยงานเจ้าของรางทำหน้าที่ทั้ง “ผู้กำกับดูแล” และ “ผู้ดำเนินการ” ในเวลาเดียวกัน

พระราชบัญญัติการขนส่งทางรางฉบับใหม่ออกมาเพื่อ “แยกบทบาท” ดังกล่าวอย่างชัดเจน โดยจัดตั้ง **สำนักงาน**

**คณะกรรมการกำกับกิจการขนส่งทางราง (สกรร.)** ขึ้นเป็นหน่วยงานอิสระ ทำหน้าที่กำกับดูแล ออกใบอนุญาต กำหนดมาตรฐานความปลอดภัย และวางแผนพัฒนาระบบรางในภาพรวมของประเทศ ขณะที่หน่วยงานเดิมอย่าง รฟท. และ รฟม. จะยังคงเป็นผู้ดำเนินงานหรือเจ้าของทรัพย์สินของราง แต่ไม่มีอำนาจในการกำกับดูแลอีกต่อไป

กฎหมายฉบับนี้เปิดทางให้เอกชนสามารถขอใบอนุญาตได้ 3 รูปแบบ คือ

1. การดำเนินการโครงสร้างพื้นฐานทางราง
2. การให้บริการเดินรถไฟ
3. การดำเนินการทั้งสองส่วน

ระบบ “ใบอนุญาต” นี้มาแทนที่ระบบ “สัมปทาน” เดิม ช่วยให้เอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลาง สามารถเข้ามาร่วมดำเนินธุรกิจได้ง่ายขึ้น โดยไม่ต้องรับภาระลงทุนทั้งหมดเอง ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการเปิดเสรีระบบรางของไทยและสร้างการแข่งขันที่โปร่งใสในระยะยาว

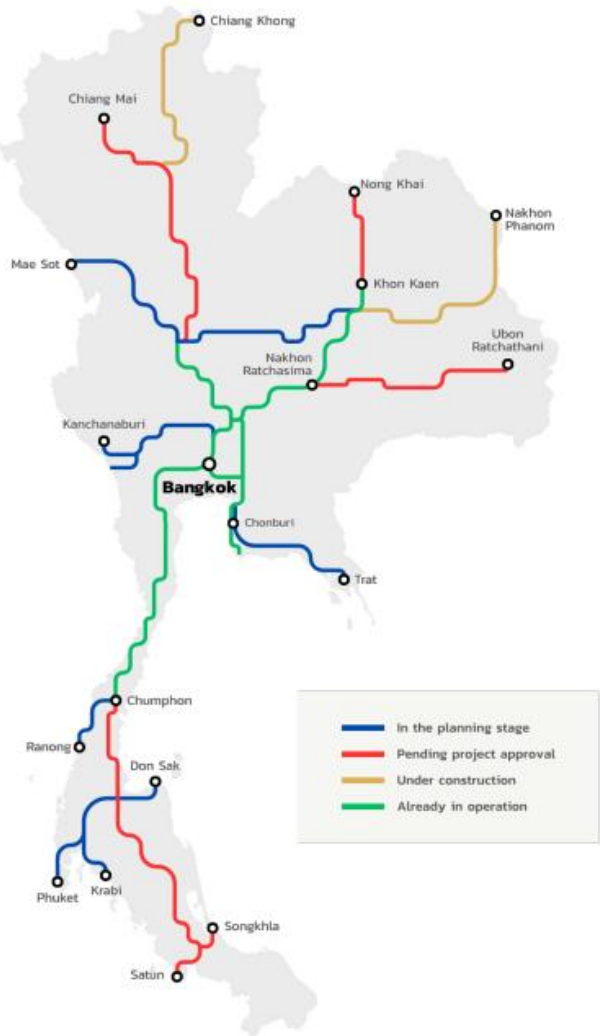
โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลาง สามารถเข้ามาร่วมดำเนินธุรกิจได้ง่ายขึ้น โดยไม่ต้องรับภาระลงทุนทั้งหมดเอง

**การขยายทางคู่ – ยกกระต๊บบระบบรางครั้งใหญ่ในรอบหลายทศวรรษ**

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีเส้นทางรถไฟระหว่างเมืองรวม 4,845 กิโลเมตร แต่ในปัจจุบันมีเพียงราว 30% ที่เป็นรางคู่ โครงการใหม่นี้ตั้งเป้าเพิ่มเป็น 62% ภายในปี 2572 เพื่อให้รถไฟสามารถวิ่งสวนทางได้ ช่วยเพิ่มความเร็วจาก 60-90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และลดเวลาเดินทางลงได้ถึง 20-30%

**Exhibit 2: Thailand's inter-city rail lines**

Thailand is expanding dual track rails with the goal of having 62% of the total rail network become dual tracks by 2029



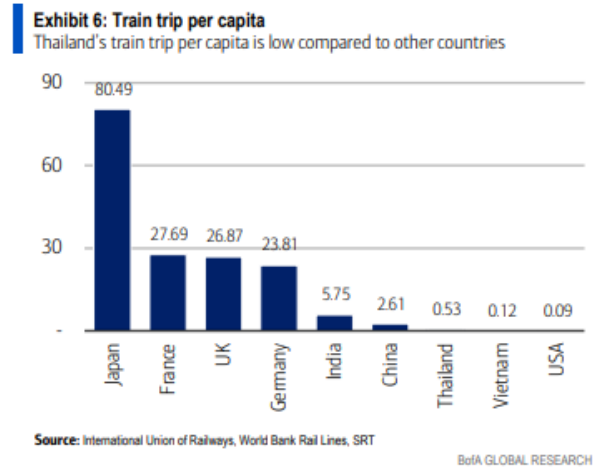
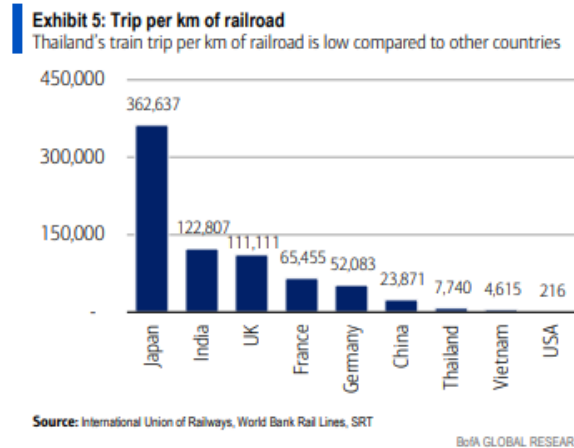
Source: SRT, KKPS

B&A GLOBAL RESEARCH

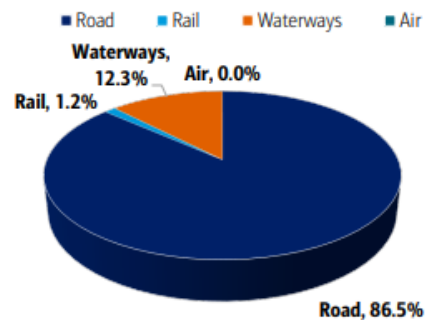
## การใช้ระบบรางในปัจจุบันยังต่ำกว่าศักยภาพ

ไทยยังใช้ระบบรางน้อยกว่าที่ควร โดยมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพียงประมาณ **1% ของทั้งหมด** ซึ่งต่ำกว่าประเทศพัฒนาแล้วหลายเท่า สาเหตุหลักมาจากข้อจำกัดด้านงบประมาณและหนี้สินสูงของ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่มีหนี้สุทธิราว **471,000 ล้านบาท** ทำให้ขาดงบประมาณในการปรับปรุงขบวนรถและระบบบริการให้ทันสมัย

นอกจากนี้ จำนวน การเดินทางต่อระยะทาง (trip per km) และ จำนวนผู้โดยสารต่อประชากร (trip per capita) ของไทย ยังต่ำกว่าประเทศอื่นอย่างมาก เช่น ญี่ปุ่น จีน อินเดีย และประเทศในยุโรป ซึ่งใช้รถไฟเป็นระบบหลักในการเดินทางระหว่างเมืองและขนส่งสินค้า ตัวเลขเหล่านี้สะท้อนว่าระบบรางของไทยยังไม่ถูกใช้เต็มศักยภาพ และยังมีพื้นที่อีกมากสำหรับการพัฒนาในอนาคต



**Exhibit 7: Freight transport by mode**  
Rail freight accounts for only 1.2% of total freight in Thailand while road accounts for 87%



## รถไฟโดยสารและรถไฟสินค้า – โอกาสและความท้าทาย

### รถไฟโดยสาร

การสร้างรางคู่จะช่วยให้รถไฟวิ่งได้เร็วขึ้นและลดเวลาเดินทาง แต่รถไฟยังต้องแข่งขันกับเครื่องบิน รถยนต์ส่วนตัว และรถบัสในหลายเส้นทาง

เครื่องบินแม้จะมีความเร็วสูงกว่า (700-900 กม./ชม.) แต่ต้องใช้เวลาคงที่ในการเดินทางไปสนามบิน เช็กอิน โหลดกระเป๋า และรอขึ้นเครื่อง ซึ่งโดยเฉลี่ยใช้เวลารวมราว **2 ชั่วโมงต่อเที่ยว** ดังนั้น รถไฟจะเริ่มได้เปรียบด้านเวลาเมื่อระยะทาง **ไม่เกิน 300 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ** เช่น กรุงเทพฯ-หัวหิน หรือ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ที่สามารถเดินทางตรงถึงใจกลางเมืองโดยไม่ต้องเสียเวลาขึ้นตอนก่อนออกเดินทางเหมือนเครื่องบิน

#### Exhibit 10: Travel time comparison

We estimate that trains have travel time advantage to airplane for distances less than 300km

Distance from Bangkok (km)	Air (hour)	Single-track train (hour)	Dual-track train (hour)
300	3.2	4.5	3.2
600	3.5	8.5	6.0
800	3.8	11.2	7.8

Source: KKPS estimates

BofA GLOBAL RESEARCH

สำหรับเส้นทางระยะสั้น รถไฟยังต้องแข่งขันกับรถยนต์ส่วนตัวและรถบัส ซึ่งมีข้อได้เปรียบในเรื่องความยืดหยุ่นของเวลาและจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารจำนวนมากยังคงคุ้นชินกับการใช้รถส่วนตัว เนื่องจากสามารถเดินทางถึงปลายทางได้โดยตรง ขณะที่เมืองส่วนใหญ่ในต่างจังหวัดยังไม่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟ ทำให้การเดินทางต่อ (last-mile) ยังไม่สะดวกนัก

#### Exhibit 12: Bus and train fare and duration comparison

Buses and trains offer similar travel times, but trains provide a wider range of fare options compared to buses

Route	Fare (Bt per single trip)		Duration (per single trip)	
	Bus	Train	Bus	Train
Bangkok to Ayutthaya	70	15-180	1 hour 28 min	55 to 110 min
Bangkok to Hua Hin	200-300	90-1,100	3-5 hours	3-3 3/4 hours
Bangkok to Pattaya	130-150	35-1,100	2 hours 20 min	3 hours 39 min
Bangkok to Nakhon Sawan	205-400	90-1,200	3 hours 43 min	2 hours 32 min to 4 hours
Bangkok to Pak Chong	210-282	75-1,100	2 hours 30 min	2 hours 25 min to 3 hours 35 min

Source: Rome2Rio, BusOnlineTicket, SRT

BofA GLOBAL RESEARCH

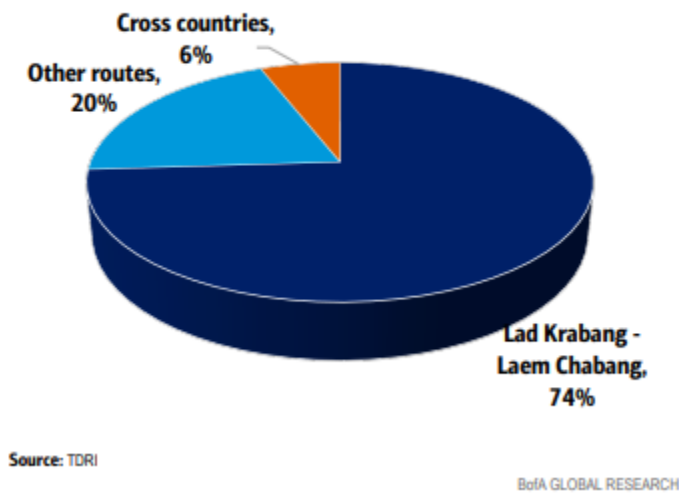
ต่างจากประเทศที่มีระบบรางเข้มแข็ง เช่น ญี่ปุ่น จีน หรือในยุโรป ซึ่งมี **เมืองขนาดใหญ่สองเมืองขึ้นไปเป็นศูนย์กลางของแต่ละเส้นทาง** ทำให้มีปริมาณผู้โดยสารจำนวนมากรองรับเส้นทางระหว่างเมือง แต่ในประเทศไทย กรุงเทพฯ เป็นเมืองขนาดใหญ่เพียงแห่งเดียว ขณะที่เมืองใหญ่อื่นมีประชากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจน้อยกว่า จึงทำให้ศักยภาพการใช้อรถไฟโดยสารระหว่างเมืองยังจำกัด

สุดท้าย ความสำเร็จของรถไฟโดยสารในอนาคตจะขึ้นอยู่กับ **เงื่อนไขของใบอนุญาตและโครงสร้างค่าธรรมเนียม** ที่รัฐบาลกำหนด หากระบบใบอนุญาตเปิดโอกาสให้เอกชนบริหารจัดการได้อย่างยืดหยุ่น มีการจัดสรรเส้นทางและอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รถไฟโดยสารก็จะมีโอกาสเติบโตและประสบความสำเร็จได้ในระยะยาว

### รถไฟขนส่งสินค้า

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีสัดส่วนเพียง **ประมาณ 1% ของการขนส่งทั้งหมดในประเทศ** โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่าง **ลาดกระบัง-แหลมฉบัง** ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเชื่อมคลังสินค้าภายในประเทศกับท่าเรือน้ำลึกของไทย เส้นทางนี้เป็นหนึ่งในไม่กี่เส้นทางที่มีรางคู่สมบูรณ์และมีปริมาณขนส่งต่อเนื่องสูงสุดในประเทศ

**Exhibit 14: Breakdown of container delivery by rail**  
The key train freight route is Lad Krabang to Laem Chabang



หน่วยงานวิจัย เช่น **สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)** ประเมินว่า การขยายรางคู่ในอนาคตจะช่วยเพิ่มศักยภาพให้รถไฟขนส่งสินค้า สามารถแย่งส่วนแบ่งตลาดจากรถบรรทุกได้มากขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทางยุทธศาสตร์ เช่น “นครสวรรค์-แหลมฉบัง” และ “ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-แหลมฉบัง” ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม

รถไฟมีข้อได้เปรียบชัดเจนด้านประสิทธิภาพและต้นทุน เมื่อเทียบกับรถบรรทุก **รถไฟหนึ่งขบวนสามารถขนส่งสินค้าได้ราว 1,500 ตัน** ในขณะที่รถบรรทุกทั่วไปบรรทุกได้เพียงประมาณ 25 ตัน นอกจากนี้ รถไฟยังใช้พลังงานต่อหน่วยน้ำหนักสินค้า น้อยกว่ารถบรรทุกถึง 3-4 เท่า และปล่อยคาร์บอนต่ำกว่า จึงเป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับสินค้าขนาดใหญ่หรือการขนส่งระยะทางไกล

หากการขนส่งสินค้าทางรางสามารถเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รถไฟจะได้ประโยชน์จาก **เศรษฐกิจต่อขนาด (economy of scale)** ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยยิ่งต่ำลง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันมากขึ้นในระยะยาว นอกจากนี้ การเพิ่มปริมาณขนส่งทางรางยังจะช่วยลดความแออัดบนถนน ลดอุบัติเหตุ และช่วยประหยัดพลังงานของประเทศโดยรวม ซึ่งถือเป็นผลดีทั้งต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมของไทยในอนาคต

### ผลกระทบต่อเศรษฐกิจจากโครงการรางคู่

การลงทุนในโครงการรางคู่ทั่วประเทศ วงเงินรวมกว่า **285,000 ล้านบาท** ถือเป็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลกระทบด้านเศรษฐกิจอย่างชัดเจน คาดว่าจะช่วยเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจ (GDP) ได้ประมาณ **0.27-0.30% ต่อปีในช่วงก่อสร้าง** ซึ่งเกิดขึ้นต่อเนื่องหลายปี และเมื่อโครงการแล้วเสร็จ ระบบรางที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจทั่วประเทศ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประเมินว่า การขนส่งทางรางมีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งทางถนนถึง **4.3 เท่า** หรือคิดเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายประมาณ **570 บาท ต่อตันของสินค้า** หากสามารถเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางขึ้น **10%** จากถนน จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศได้กว่า **49,000 ล้านบาทต่อปี** หรือราว **0.27% ของ GDP**

นอกจากผลทางเศรษฐกิจโดยตรง การขยายรางคู่และการเปิดเสรีระบบรางยังมีผลเชิงบวกในระยะยาว ทั้งการสร้างงานในพื้นที่ก่อสร้าง การกระตุ้นธุรกิจขนาดเล็กในเมืองรอง การกระจายรายได้สู่ภูมิภาค และการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศ เพราะรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ไกลกว่าและประหยัดน้ำมันมากกว่ารถบรรทุก **3-4 เท่า** จึงช่วยลดการนำเข้าน้ำมันและลดการปล่อยคาร์บอนได้ในเวลาเดียวกัน

เมื่อรวมทั้งหมดแล้ว โครงการรางคู่จึงไม่เพียงเป็นการลงทุนด้านคมนาคมเท่านั้น แต่ยังเป็น “แรงขับเคลื่อนใหม่ของเศรษฐกิจไทย” ที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพการแข่งขันในระยะยาว และปูทางให้ไทยเข้าสู่ระบบโลจิสติกส์ยุคใหม่ที่มีต้นทุนต่ำและยั่งยืนมากขึ้น

การยกเครื่องระบบรางของไทยในครั้งนี้ ไม่เพียงเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังเป็น “การวางรากฐานเศรษฐกิจใหม่” ที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ และสร้างโอกาสการเติบโตให้เมืองรองทั่วประเทศ ถือเป็นก้าวสำคัญที่ทำให้เศรษฐกิจไทย “วิ่งเร็วขึ้น” อย่างแท้จริง

---

## เกี่ยวกับบริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน)

บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) (บล.เกียรตินาคินภัทร) เป็นหนึ่งในผู้นำของประเทศไทยด้านธุรกิจตลาดทุน ซึ่งครอบคลุมธุรกิจวานิชธนกิจ (Investment Banking) ธุรกิจนายหน้าค้าหลักทรัพย์สำหรับผู้ลงทุนสถาบัน และธุรกิจที่ปรึกษาการลงทุนส่วนบุคคล (Wealth Management)

ทั้งนี้ บล.เกียรตินาคินภัทรเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มธุรกิจการเงินเกียรตินาคินภัทร ที่ประกอบด้วย ธนาคารเกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์ เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) และบริษัทหลักทรัพย์ เคเคพี ไดม์ จำกัด โดยกลุ่มธุรกิจฯ มีเป้าหมายในการมุ่งนำทรัพยากรสู่ลูกค้าอย่างถูกต้องเหมาะสม และเปี่ยมประสิทธิภาพด้วยบริการที่เหนือความคาดหมาย ติดตามรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ [www.kkpf.com](http://www.kkpf.com)

## สอบถามข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับสื่อมวลชน กรุณาติดต่อ

ปราริน จงไพจิตร (เตเต้)

โทร. 0644656351

อีเมล [prarin.jong@kkpf.com](mailto:prarin.jong@kkpf.com)