

## การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงและ การบิดเบือนราคา (กรณีเส้นทางการขนส่งบนระเบียบ เศรษฐกิจเหนือ-ใต้)\*

### ประเด็นสำคัญ

- ๑) รัฐบาลไทยได้เร่งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554 โดยเป้าหมายคือ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม แม้ว่าเริ่มดำเนินการไปแล้ว แต่พบว่าประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของไทยยังต่ำกว่าประเทศคู่ค้าอยู่ ดังนั้น การศึกษาแบบจำลองโครงสร้างต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงจึงมีความสำคัญ เพื่อให้ภาครัฐและเอกชนนำไปใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในการเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งต่อไป
- ๑) การวิจัยได้วิเคราะห์โครงสร้างของต้นทุนการขนส่งทางถนน แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ (1) ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งที่แบ่งเป็นต้นทุนคงที่ (ค่าเสื่อมราคาารถ ค่าประกันภัยตัวรถ ค่าใบอนุญาตทะเบียนยานพาหนะ ค่าคนขับยานพาหนะ ค่าวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ และค่าน้ำมันร้อนน้ำชา) ซึ่งมีสัดส่วนต่อต้นทุนรวมร้อยละ 30.68 และต้นทุนแปรผัน (ค่าบำรุงรักษาารถ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่ายาง ค่าน้ำมันหล่อลื่นและค่าประกันภัยสินค้า) ซึ่งมีสัดส่วนต่อต้นทุนรวมร้อยละ 52.02 ดังนั้น สัดส่วนต่อต้นทุนรวมของต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งจึงเท่ากับร้อยละ 85.64
- ๑) (2) ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งที่แบ่งเป็นต้นทุนคงที่ (ค่าก่อสร้างถนน ค่าใช้จ่ายไฟส่องสว่างบนถนน ค่าใช้จ่ายด้านการวางแผนด้านจราจร และมูลค่าที่ดิน) ซึ่งมีสัดส่วนต่อต้นทุนรวมร้อยละ 4.41 และต้นทุนแปรผัน (ค่าบำรุงรักษาถนน ค่าบริการด้านการจราจร ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ และค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม) ซึ่งมีสัดส่วนต่อต้นทุนรวมร้อยละ 9.95 ดังนั้น สัดส่วนต่อต้นทุนรวมของต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งจึงเท่ากับร้อยละ 14.36
- ๑) ข้อเสนอด้านนโยบายจำนวน 2 กลุ่มประเด็น ได้แก่ การปรับสมดุรูปแบบการขนส่งคนและสินค้า และการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างองค์ความรู้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ซึ่งเพิ่มเติมจากที่มีอยู่แล้วจำนวน 5 กลุ่ม คือ การเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายที่มีอยู่เดิม การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งที่ยังขาดหายไปให้สมบูรณ์ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งบริเวณชายแดน การเพิ่มทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า และการพัฒนาองค์ประกอบอื่นๆ ที่สัมพันธ์กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

\* สรุปและเรียบเรียงจากโครงการวิจัย เรื่อง การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงและการบิดเบือนราคา (กรณีเส้นทางการขนส่งบนระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้) โดย ดร.ศิริชัย ตันรัตนวงศ์ และคณะ (2556) สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (ดร.ณัฐพล แสงอรุณ: ผู้สรุปและเรียบเรียง)

# 1. บทนำ

ต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทย (Transportation Cost) ซึ่งประกอบด้วยค่าใช้จ่ายขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังปลายทางหรือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย (ไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547-2551 คิดเป็นสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 46-49 ของต้นทุนรวมทั้งหมดทางด้านโลจิสติกส์ รัฐบาลจึงมีนโยบายต่างๆ เพื่อรับมือและแก้ไขปัญหาดังกล่าว เริ่มตั้งแต่การทบทวนรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศอย่างจริงจัง สนับสนุนการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศ รวมทั้งการเจรจาในระดับนานาชาติหรือระดับอนุภูมิภาคที่ใกล้เคียงกันในเขตติดต่อชายแดนหรือมีการค้าขายกันในเขตชายแดน ที่ก่อให้เกิดโครงการความร่วมมือภายในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตามโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) เพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทางเพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศ ในกลุ่ม GMS เข้าด้วยกัน โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) การพัฒนานี้มุ่งหวังที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาสาขาที่มีศักยภาพร่วมกัน ซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดน การลงทุน การขนส่ง และการเคลื่อนย้ายแรงงาน เพื่อประโยชน์ในการสนับสนุนการก่อเกิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อย่างมั่นคงในประชาคมอาเซียนแบบไร้พรมแดน

ในด้านการขนส่งสินค้า บทบาทของการขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 84 จากการขนส่งสินค้าทั้งหมด เทียบกับทางน้ำ (ทั้งในและต่างประเทศ) ร้อยละ 14 ทางรถไฟร้อยละ 2 และทางอากาศน้อยกว่าร้อยละ 1 ซึ่งข้อมูลดังกล่าวมีทิศทางตรงกันข้าม

กับประสิทธิภาพต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งสินค้า สาเหตุที่การขนส่งทางถนนเป็นที่นิยม และถูกใช้ในการขนส่งสินค้ามากที่สุดในปัจจุบัน คือ ความสามารถขนส่งสินค้าจากประตูโรงงานถึงประตูบ้านของลูกค้า (door to door service) นอกจากนี้ ต้นทุนการขนส่งทางถนนมีการบิดเบือนจากความเป็นจริง หมายถึง ต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนจะประกอบไปด้วย ค่าจัดหายานพาหนะ ค่าจ้างบุคลากร ค่าซ่อมบำรุง และค่าดำเนินการ เป็นหลัก แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการลงทุนในการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (การก่อสร้างถนน บำรุงรักษาถนน ไฟฟ้าแสงสว่าง) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ และอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องและเป็นผลจากการใช้พาหนะขนส่งบนถนน

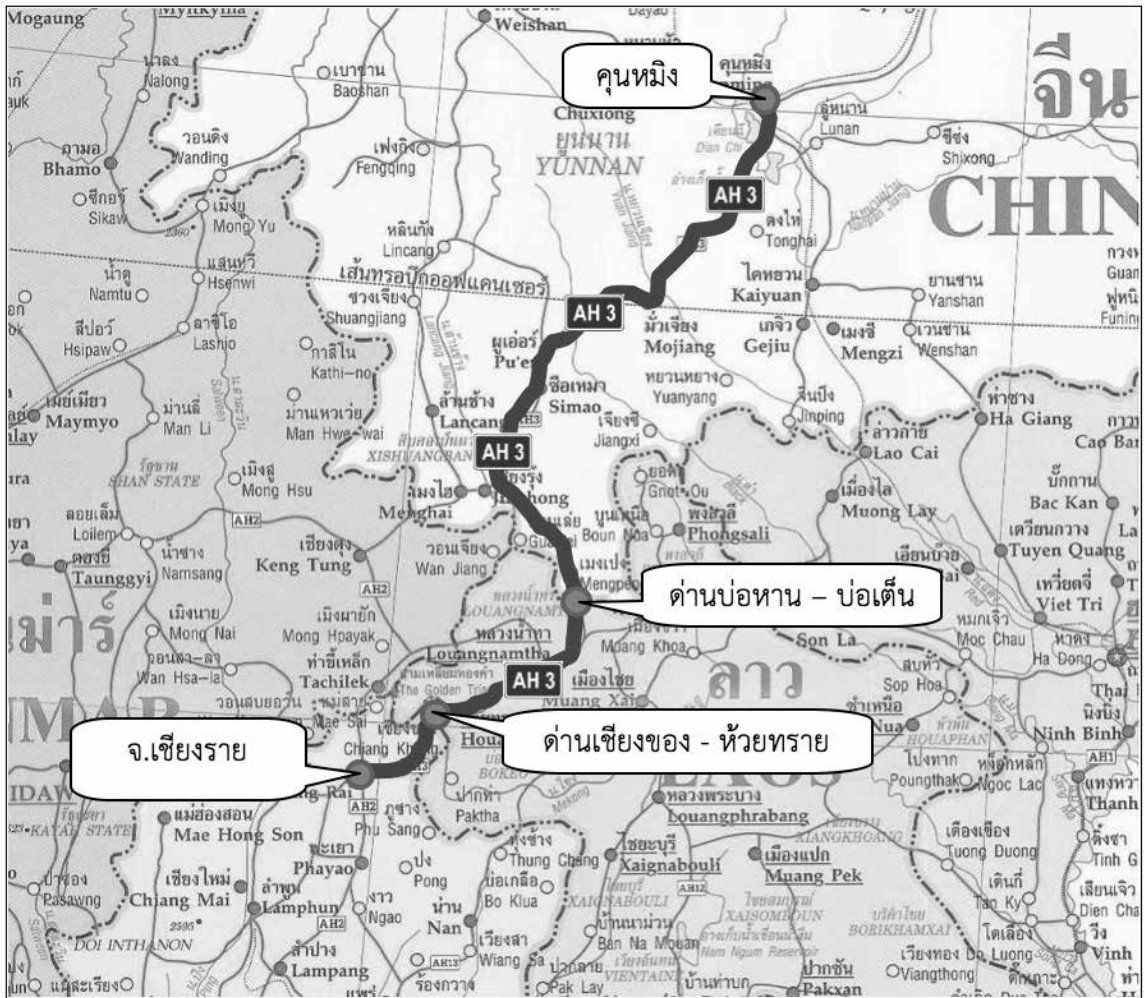
ดังนั้น การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริง โดยทำการศึกษาด้านต้นทุนที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการ (ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่ถูกคำนวณเป็นต้นทุนการดำเนินการธุรกิจของผู้ประกอบการ/Business Operating Cost) และต้นทุนแฝงต่างๆ ที่ยังไม่มีการรับรู้อย่างแท้จริง (ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าแต่ยังไม่ถูกคำนวณเป็นต้นทุนการดำเนินการธุรกิจของผู้ประกอบการ/Non-Business Operating Cost) จะทำให้เห็นการบิดเบือนของต้นทุนอันเนื่องมาจากการใช้โครงสร้างพื้นฐาน ประโยชน์ทางภาษี สิทธิประโยชน์ต่างๆ และการสนับสนุนจากภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งจะช่วยให้สามารถพัฒนาแบบจำลองโครงสร้างต้นทุนขนส่งที่แท้จริง เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และพัฒนาแนวทางปฏิบัติในการเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่งทางบก บนพื้นฐานการตัดสินใจบนต้นทุนที่แท้จริง และส่งผลให้สามารถใช้ทรัพยากรด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ภาครัฐนำไปใช้กำหนดนโยบายของประเทศที่มีความเหมาะสมในการเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่งทางบก มีสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์เทียบกับยอดขาย (Logistics Cost / Sales) บนเครือข่ายโซ่อุปทาน (Supply Chain Network Linkage) ที่ต่ำลง

# 2.

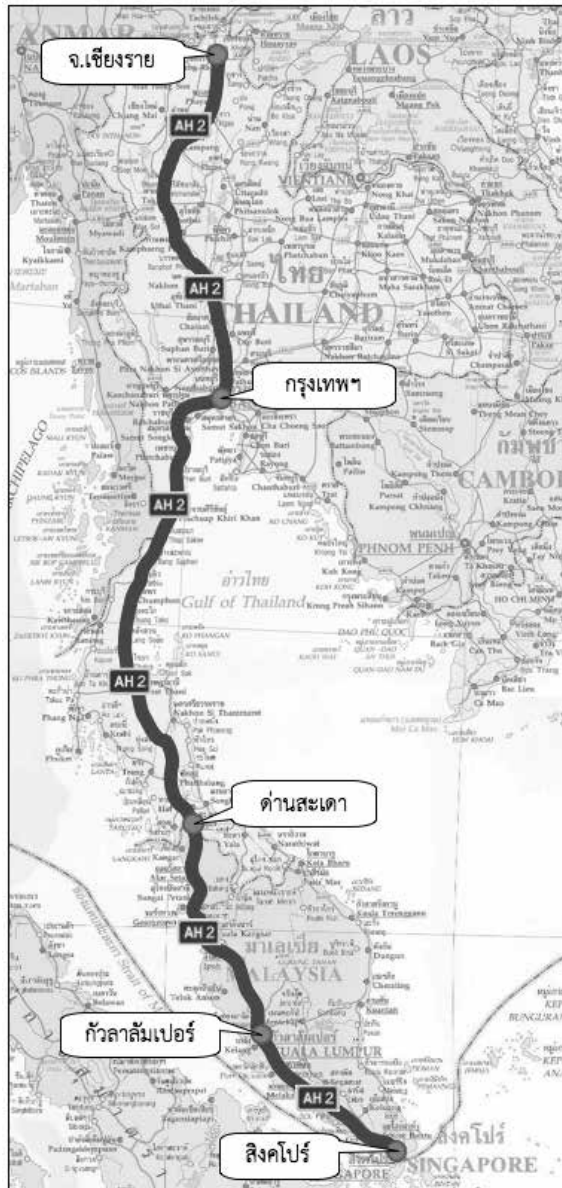
## การวิเคราะห์ต้นทุน การขนส่งทางถนน

การศึกษาการเคลื่อนย้ายสินค้าตามเส้นทางการขนส่งบนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) ในงานวิจัยครั้งนี้

กำหนดขอบเขตตั้งแต่เมืองหลักของประเทศจีนตอนใต้ คือ คุนหมิง ผ่านประเทศไทย-มาเลเซีย และ สิงคโปร์ ตามแนวทางหลวงเอเชียสาย 3 (AH3) เชื่อมต่อกับทางหลวงเอเชียสาย 2 (AH2) ดังแสดงตามรูปที่ 1 และรูปที่ 2



รูปที่ 1 ทางหลวงเอเชียสาย 3 (AH3) หรือ ไทย-ลาว-จีน (R3A)



รูปที่ 2 ทางหลวงเอเชียสาย 2 (AH2)

การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งทางถนนและการสร้างแบบจำลองโครงสร้างต้นทุน (Cost Model) และระบุตัวผลักดันต้นทุนต่างๆ (Cost Drivers) เพื่อนำไปสู่การพัฒนาแนวปฏิบัติในการเสริมสร้างศักยภาพในการขนส่งทางบก ได้กำหนดให้โครงสร้างของต้นทุนการขนส่งทางถนน ประกอบด้วย 2 ส่วน ได้แก่ (ตารางที่ 1)

- 1) ต้นทุนที่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost)
- 2) ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Non - Business Operating Cost)

ตารางที่ 1 โครงสร้างของต้นทุนการขนส่งทางถนน

Types of Cost (Unit: Baht/Km)	ต้นทุนคงที่ (Fixed Cost)	ต้นทุนแปรผัน (Variable Cost)
ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost)	ค่าเสื่อมราคารถ (Truck Depreciation)	ค่าบำรุงรักษา (Repair&Maintenance)
	ค่าประกันภัยตัวรถ (Insurance)	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel)
	ค่าใบอนุญาต ทะเบียนยานพาหนะ (Truck Permission)	ค่ายาง (Tires)
	ค่าคนขับยานพาหนะ (Driver)	ค่าน้ำมันหล่อลื่น (Grease&Oil)
	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ (General Supplies)	ค่าประกันภัยสินค้า (Goods Insurance)
	ค่าน้ำร่อนน้ำชา (Gift&Bribe)	
ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Non-Business Operating Cost)	ค่าก่อสร้างถนน (Construction)	ค่าบำรุงรักษาถนน (Maintenance)
	ค่าใช้จ่ายไฟส่องสว่างบนถนน (Highway Lighting)	ค่าบริการด้านการจราจร (Traffic Services)
	ค่าใช้จ่ายด้านการวางแผนด้านจราจร (Traffic Planning)	ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ (Accident Cost)
	มูลค่าที่ดิน (Land Value)	ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Cost)

ต้นทุนการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุกทุกกิ่งฟ่วง ตามเส้นทางดังกล่าว ในส่วนของต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost) ของโครงการ รวมต้นทุนทั้งหมดจะได้ราคาต้นทุนรถบรรทุกทุกกิ่งฟ่วง เท่ากับ 22.16 บาทต่อกิโลเมตร โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 2 สำหรับต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง พบว่า ราคาต้นทุนรถบรรทุกทุกกิ่งฟ่วงไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง เท่ากับ 3.7163 บาทต่อกิโลเมตร โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 3

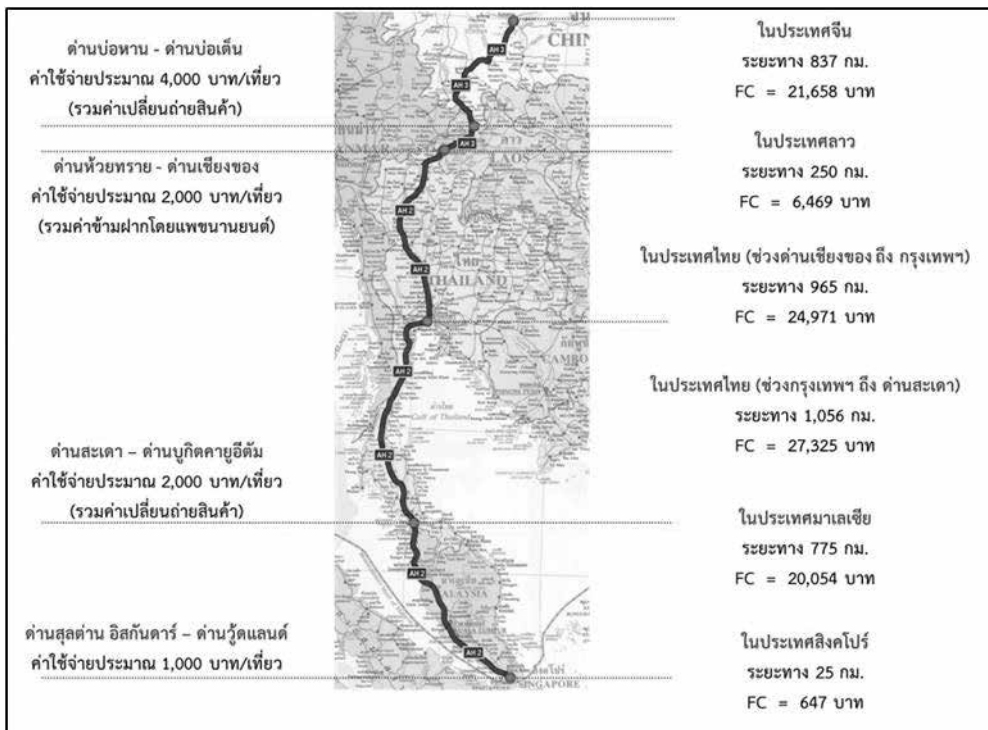
ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง

รายการคำนวณ	ต้นทุนต่อหน่วย (บาท ต่อ กม.)	สัดส่วนต่อต้นทุนรวม
ค่าเสื่อมราคารถ (Truck Depreciation)	2.84	10.98%
ค่าประกันภัยตัวรถ (Insurance)	0.64	2.47%
ค่าใบอนุญาต ทะเบียนยานพาหนะ (Truck Permission)	0.13	0.50%
ค่าคนขับยานพาหนะ (Driver)	3.06	11.83%
ค่าวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ (General Supplies)	1.95	7.54%
ค่าน้ำร่อนน้ำชา (Gift&Bribe)	0.08	0.31%
<b>รวมต้นทุนคงที่</b>	<b>7.94</b>	<b>30.68%</b>
ค่าบำรุงรักษา (Repair&Maintenance)	1.39	5.37%
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel)	9.90	38.26%
ค่ายาง (Tires)	1.36	5.26%
ค่าน้ำมันหล่อลื่น (Grease&Oil)	0.34	1.31%
ค่าประกันภัยสินค้า (Goods Insurance)	0.47	1.82%
<b>รวมต้นทุนแปรผัน</b>	<b>13.46</b>	<b>52.02%</b>
<b>รวมต้นทุนทั้งหมด</b>	<b>22.16</b>	<b>85.64%</b>

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง

รายการคำนวณ	ต้นทุนต่อหน่วย (บาท ต่อ กม.)	สัดส่วนต่อต้นทุนรวม
ค่าก่อสร้างถนน (Road Construction)	1.1114	4.30%
ค่าใช้จ่ายไฟส่องสว่างบนถนน (Highway Lighting)	0.0171	0.07%
ค่าใช้จ่ายด้านการวางแผนด้านจราจร (Traffic Planning)	0.0139	0.05%
มูลค่าที่ดิน (Land Value)	ไม่คิดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้	N.A.
<b>รวมต้นทุนคงที่</b>	<b>1.1424</b>	<b>4.41%</b>
ค่าบำรุงรักษาถนน (Road Maintenance)	1.7337	6.70%
ค่าบริการด้านการจราจร (Traffic Services)	0.0077	0.03%
ค่าใช้จ่ายด้านอุบัติเหตุ (Accident Cost)	0.2350	0.91%
ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Cost)	0.5975	2.31%
<b>รวมต้นทุนคงที่</b>	<b>2.5739</b>	<b>9.95%</b>
<b>รวมต้นทุน NOC ทั้งหมด</b>	<b>3.7163</b>	<b>14.36%</b>

ดังนั้น เมื่อวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งรวมในเส้นทางในแต่ละช่วงของการขนส่งสินค้าบนระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ จะได้ต้นทุนการขนส่งดังแสดงตามรูปที่ 3



รูปที่ 3 ต้นทุนการขนส่งรวมในแต่ละช่วงของการขนส่งสินค้าบนระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้

### 3.

## ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยและ มาตรการเสริมสร้างศักยภาพใน การขนส่งทางบก

จากการศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงประกอบ  
กับผลการวิเคราะห์แนวโน้มนโยบายจากยุทธศาสตร์ของ  
ภาครัฐ ได้มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อให้เป็นนโยบายที่  
มีส่วนในการเสริมการปรับรูปแบบการขนส่งที่สมบูรณ์  
ยิ่งขึ้น ซึ่งประกอบด้วยนโยบายเพิ่มเติมอีก 2 กลุ่ม ได้แก่

### 1) การปรับสมดุลรูปแบบการขนส่งคนและ สินค้า (Rebalancing Transportation Mode)

โดยมุ่งเน้นปรับสมดุลปริมาณการเดินทาง  
ขนส่ง ผ่านกลไกด้านราคาต้นทุนการบริหารจัดการ  
โครงข่ายการคมนาคมขนส่งในภาพรวม ทั้งคนและ  
สินค้าให้มีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการใช้  
กลไกของรัฐด้านขั้นตอน ระเบียบ วิธีปฏิบัติ โดยเน้น  
การจัดและให้ลำดับความสำคัญ (Priority) ของการ  
เดินทางขนส่ง ตัวอย่างมาตรการที่มีความเป็นไปได้  
มีดังต่อไปนี้

- มาตรการการเก็บค่าผ่านทางสำหรับการ  
การขนส่งทางถนนสายหลักที่สำคัญ ปรับปรุงราคา  
ค่าบริการด้านการขนส่ง เพื่อให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่าย  
ดำเนินการและต้นทุนที่แท้จริง

- มาตรการปรับปรุงกฎ ระเบียบขั้นตอน  
การขออนุญาต หรือระเบียบพิธีปฏิบัติที่เป็นอุปสรรคต่อ  
การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่ง  
ของภาคเอกชน สำหรับการขนส่งทั้งทางถนน ทาง  
อากาศ ทางรางและทางน้ำให้ดึงดูดผู้ประกอบการมา  
ให้และใช้บริการยิ่งสมดุลขึ้น มาตรการการสนับสนุน  
ให้ต้นทุนสำหรับการขนส่งทางรางและทางน้ำมีราคา  
ที่ต่ำลงผ่านกลไกด้านอัตราภาษีและการรับภาระบางส่วน  
(Subsidy) พร้อมไปกับการสร้างความพร้อมด้านสิ่ง  
อำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งทางรางและทางน้ำ

รวมถึงสนับสนุนให้มีการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่ง  
ทางถนน และการเข้าถึงการบริการขนส่งทางราง ทั้งนี้  
เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าทางรางมากขึ้น  
สอดคล้องกับนโยบายที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น  
ได้แก่ นโยบายการเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่าย  
ที่มีอยู่เดิม (Enhancing the Existing Networks)  
นโยบายการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งที่ยังขาดหายไป  
ให้สมบูรณ์ (Completing the Incomplete Networks)  
และนโยบายการเพิ่มทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า  
(Providing More Transportation Modes)

### 2) การวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างองค์ความรู้ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน (Initiating in R&D for Sustainable & Continuous Knowledge)

การดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์ จะสัมฤทธิ์ผล  
และมีความยั่งยืน จำเป็นต้องอาศัยข้อมูลที่รอบด้าน  
มีความถูกต้อง แม่นยำ รวมทั้งการวิเคราะห์วิจัยอย่าง  
ต่อเนื่อง กว้างขวาง และการส่งข้อมูลข่าวสาร แบ่งปัน  
กระจายองค์ความรู้เพื่อนำไปใช้ดำเนินการหรือพัฒนา  
ต่อยอดต่อไปโดยมีมาตรการ ดังนี้

- มาตรการสนับสนุนให้เกิดกลุ่มเครือข่าย  
ความร่วมมือด้านงานวิจัยทั้งจากภาครัฐและเอกชน เพื่อ  
ทำการวิจัยที่หลากหลาย สอดคล้อง สนับสนุน ต่อเนื่อง

- มาตรการจัดทำฐานข้อมูลด้านขนส่งและ  
โลจิสติกส์ระดับชาติ โดยอาศัยกลไกบุคลากรและหน่วยงาน  
ต่างๆ ของรัฐเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นระบบ  
และเปิดโอกาสให้เครือข่ายนักวิจัยเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย  
เพื่อลดอุปสรรคและส่งเสริมให้มีงานวิจัยและสร้างองค์  
ความรู้ได้เร็วและกว้างขวางยิ่งขึ้น

- มาตรการส่งเสริมให้มีการวิจัยที่  
สอดคล้องกับความต้องการการนำไปใช้ประโยชน์ ตรง  
ประเด็นปัญหา และสามารถสนับสนุนการวางแผน  
บริหารจัดการ และการตัดสินใจดำเนินนโยบายใน  
สถานการณ์ต่างๆ

## เอกสารอ้างอิง

ศิริชัย ตันรัตนวงศ์ และคณะ. 2556. การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงและการบิดเบือนราคา (กรณีเส้นทางการขนส่งบนระเบียบเศรษฐกิจเหนือ-ใต้). สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยและสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.

TRF Policy Brief (หรือ เอกสารบทสรุปเชิงนโยบาย) เป็นเอกสารที่สรุปและเรียบเรียงจากงานวิจัยของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) เป็นหลัก และอาจมีการนำรายงานวิจัยหรือเอกสารรายงานจากแหล่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบเพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ขึ้น วัตถุประสงค์หลักในการจัดทำ Policy Brief คือ การส่งผ่านผลงานวิจัยของ สกว. ไปสู่ฝ่ายนโยบาย (ผู้กำหนดนโยบาย และ ฝ่ายปฏิบัตินโยบาย)

การจัดทำ TRF Policy Brief มาจากแนวคิดที่ว่า เอกสารงานวิจัยของ สกว. ที่มีอยู่เป็นเอกสารที่มีเนื้อหาค่อนข้างมาก และมีความเป็นวิชาการสูง ซึ่งทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจกับผู้ใช้ประโยชน์จากงานวิจัยที่จะศึกษาเอกสารวิจัยดังกล่าว ดังนั้น TRF Policy Brief จึงถูกทำขึ้นในลักษณะของบทสรุปเชิงนโยบายที่มีเนื้อหากระชับ มีความยาวประมาณ 5-8 หน้า และพยายามนำเสนอเนื้อหาในรูปแบบที่ให้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น

### เจ้าของ

โครงการกิจกรรมการเชื่อมโยงงานวิจัยกับภาคนโยบาย สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

### กองบรรณาธิการ

ภาคภูมิ ทิพคุณ, ไพรว ศิริพรภักดิ์

### สถานที่ติดต่อ

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

ชั้น 14 อาคาร เอส เอ็มทาวเวอร์ 979/17-21 ถนนพหลโยธิน แขวงสามสมนใน เขตพญาไท

กรุงเทพฯ 10400 โทร. 0-2278-8200 ต่อ 8329 โทรสาร 0-2298-0032

### ออกแบบ

บริษัท สร้างสื่อ จำกัด [www.sangsue.co.th](http://www.sangsue.co.th)

### ดาวน์โหลดเอกสารนี้ได้ที่

<http://prp.trf.or.th>