

\* ภาวัต ตั้งตรงจิตร

การพัฒนาระบบการขนส่ง: ศึกษาเฉพาะกรณีระบบการขนส่งทางรถไฟของ  
ประเทศตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม  
Logistic Development, with Special Reference to Improving The Rail  
Network Development Strategy of The Ministry of Transport

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึง (1) สภาพการณ์ด้านการขนส่งของการรถไฟฯ และการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ (2) การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟภายในประเทศให้มีการพัฒนาแบบองค์รวม (3) รูปแบบเชื่อมโยงระบบการขนส่งของประเทศ กับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้บริการด้านการขนส่งที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ มีต้นทุนที่เหมาะสม กลุ่มตัวอย่าง มีจำนวนทั้งสิ้น 719 คน สุ่มอย่างมีสัดส่วนจากประชากร 1,805 คน ประกอบด้วย พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่งสินค้า และบริษัทท่องเที่ยวทางรถไฟ ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง และผู้ปฏิบัติงาน เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงพรรณนาเพื่อแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอนุมาน คือ สหสัมพันธ์คาโนนิกอล ใช้ในการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานหาความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งโดยรถไฟกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ผลการวิจัยพบว่า (1) กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการรถไฟฯ มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งอยู่ในระดับมาก โดยมีการปฏิบัติงานด้านการกำหนดเส้นทางเดินรถมากที่สุด รองลงมา และมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟในระดับมาก (2) การพัฒนาระบบขนส่งภายในประเทศที่เหมาะสม คือ การพัฒนาเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟกับระบบคมนาคมอื่น ๆ และรูปแบบการพัฒนาเชื่อมโยงระบบการขนส่งของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านที่เหมาะสม คือ การเชื่อมต่อการขนส่งกับสหภาพพม่าและเวียดนาม (3) การขนส่งของการรถไฟฯ ด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งผู้โดยสาร และการกำหนดเส้นทางมีความสัมพันธ์กับการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาเชื่อมต่อนานการผลัด การพัฒนาเทคโนโลยีบริการ การพัฒนาสถานีรถไฟ การเชื่อมต่อนานการคมนาคมอื่น ๆ และการเชื่อมต่อนานการขนส่ง.

**คำสำคัญ:** การรถไฟแห่งประเทศไทย, ระบบการขนส่งทางรถไฟ, การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ

### Abstract

The objectives of the study were to: (1) Focus upon the current opinions and attitudes of employees of the State Railways of Thailand, at present regarding the situation of railway transportation, and the development of the railway transportation system; (2) The development of the national railway network holistically, and the development of the national railway transportation, to provide effective and efficient railway links; (3) The relationship between the transportation of the state railway of Thailand, and the development of

\* นักศึกษาหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย

<sup>1</sup> ส่วนหนึ่งของวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาตรีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย ปีการศึกษา 2551



the railway system. 719 people were randomly selected from a total of 1,805 from employees of the State Railways of Thailand, cargo railway services companies and tourism railway companies, and they were top executives, intermediate executives and operators. Questionnaires were used as research instruments. The statistics were presented in the form of frequencies, percentages, standard deviations, and the canonical correlation analysis was used to test the hypothesis. Results showed: (1) The State Railways of Thailand carried out the rail transportation mission at the highest level, especially, identifying railway operation routes, commodity transportation and passenger transportation, respectively; (2) The development of the railway network had efficient transportation modes for direct links between the railway system and major seaports, and international airports. Moreover, the State Railways of Thailand must become part of the National Transportation Development Plan with the Department of Royal Highways, in integrating the railway system with the national and international highways. Future development envisaged connecting the railway system to production base areas, namely: industrial estates, distribution centers and warehouses Regarding, (3) The national transportation links with neighboring countries, the highest priority of which is to connect Thai Railways with Myanmar and Vietnam respectively; and (4) There was a relationship between the transportation of the State Railway of Thailand and the development of railway systems.

**Keywords:** State railway of Thailand, state railway system of Thailand, development of state railway system, Thailand

**ความนำ**

การขนส่งเกิดขึ้นเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าและเป็นตัวจักรสำคัญในการบริหารกลไกการค้าให้เกิดขึ้นด้วยการเชื่อมโยงความต้องการของผู้ซื้อและผู้ขายเข้าด้วยกันด้วยผลกระทบของความเจริญทางเทคโนโลยีการขนส่งและคมนาคม เป็นผลให้เกิดการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจและปริมาณการค้าภายในและต่างประเทศ การพัฒนาระบบขนส่งอันประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้มีการเชื่อมโยงกันเป็นระบบขนส่งรวม เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางและการค้าภายในประเทศดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง (จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, 2543, หน้า 8)

การพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในภูมิภาค หลังจากกลุ่มประเทศ

อินโดจีนได้เปลี่ยนแนวคิดในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจสู่การอิงตลาดเศรษฐกิจเสรีมากขึ้น ทำให้ศักยภาพของประเทศเหล่านี้ที่จะพัฒนาระบบเศรษฐกิจให้เจริญเติบโตมีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้จะช่วยเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ ทำให้การค้าขายและการเดินทางไปมาหาสู่กันเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในเชิงภูมิศาสตร์ ประเทศไทยมีความได้เปรียบที่จะพัฒนาประเทศให้มาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับต้น ๆ ของภูมิภาค ไม่ว่าจะทางด้านการผลิต การท่องเที่ยว และการบริหาร แต่ทั้งนี้ระบบการขนส่งจะต้องได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ ทั้งระบบภายในประเทศ และระบบที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับการขนส่งทางบก ถ้ามีการพัฒนาเครือข่าย ทั้งทางถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกันระหว่างประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค จากสิงคโปร์ผ่าน

มาเลเซียมาสู่ไทย และจากไทยไปกัมพูชา ลาว เวียดนาม พม่า และจีนตอนใต้ อาจเห็นว่า ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางโดยธรรมชาติของระบบการขนส่งทางบก สำหรับการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยก็มีข้อได้เปรียบเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะกรุงเทพฯ มีความได้เปรียบที่จะเป็นศูนย์กลางเชื่อมสำหรับการเดินทางจากประเทศในทวีปยุโรปมาสู่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ ตลอดจนสู่ทวีปออสเตรเลียและประเทศญี่ปุ่นทางการขนส่งทางทะเล ในช่วง 10-15 ปีข้างหน้า อาจไม่ยากนักที่ประเทศไทยจะสามารถแข่งกับสิงคโปร์ที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม การเชื่อมต่อกันระหว่างระบบเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค น่าจะช่วยเอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งทางทะเลของไทยด้วย โดยเฉพาะบางประเทศในภูมิภาคจะสามารถใช้ประโยชน์จากท่าเรือแหลมฉบังได้ เช่น จีนตอนใต้ ลาว และกัมพูชา เป็นต้น แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของระบบการขนส่งทางบกที่เชื่อมต่อกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเหล่านี้ (จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547, หน้า 44)

การที่ประเทศไทยมีศักยภาพหลายด้านที่อาจเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้ย่อมหมายถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศอื่น ๆ ถ้ามีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม และให้ความสำคัญอย่างจริงจัง โอกาสที่ระบบการขนส่ง จะช่วยให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคก็มีความเป็นไปได้สูง ในทางตรงกันข้าม ถ้าระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ และการเชื่อมการขนส่งระหว่างประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอื้อประโยชน์ให้กับประเทศอื่นในภูมิภาคมากกว่าประเทศไทย โอกาสที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

ของภูมิภาคนี้ก็อาจหมดไป ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าเสียดายอย่างยิ่ง เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ที่จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ดังนั้นการขนส่งของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาระบบการขนส่งในด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ การพัฒนาเทคโนโลยี การให้บริการ การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ สาเหตุปัญหาของการขนส่งของการรถไฟ คือ การกำหนดเส้นทางจำนวน/ประเภทผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า หากแก้ปัญหาเหล่านี้ได้ก็จะเป็นแนวทางให้ระบบการขนส่งทางรถไฟบรรลุวัตถุประสงค์ (ฉลองภพ สุตังกรกาญจน์, 2549, หน้า 120)

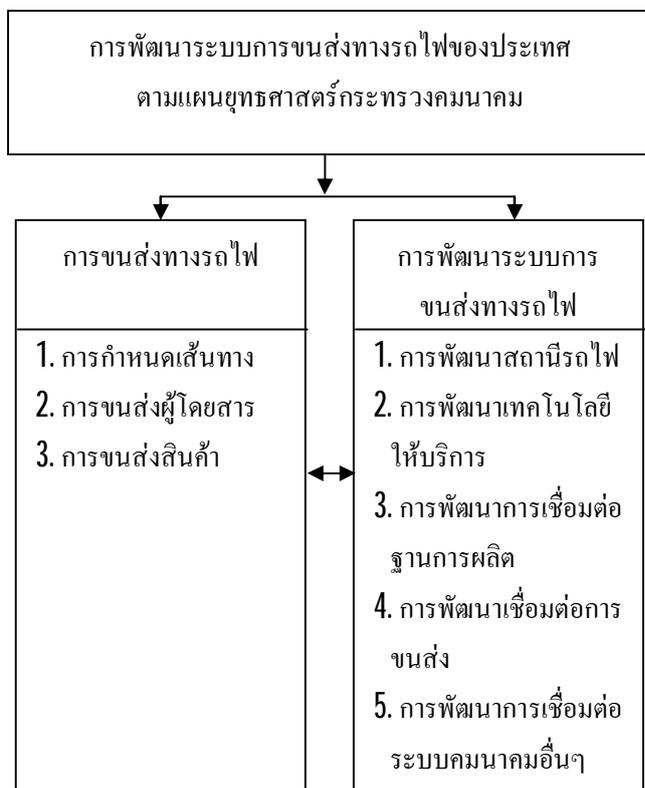
### วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ใน 3 ด้าน

1. สภาพการณ์ด้านการขนส่งของการรถไฟ และการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ
2. รูปแบบการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟภายในประเทศให้มีการพัฒนาแบบองค์รวม
3. รูปแบบเชื่อมโยงระบบการขนส่งของประเทศ กับประเทศเพื่อนบ้านให้มีบริการด้านการขนส่งที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ และต้นทุนที่เหมาะสม

## กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องผู้ศึกษาได้นำมาวิเคราะห์ และกำหนดกรอบการวิจัยตามแผนภาพดังนี้



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

## สมมติฐานการวิจัย

การขนส่งทางรถไฟทั้งทางด้านการกำหนดเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้ามีความสัมพันธ์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ เทคโนโลยีการให้บริการ การเชื่อมต่อระบบการผลิต การเชื่อมต่อ การขนส่งและการเชื่อมต่อบระบบคมนาคมอื่น ๆ

## วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือประชากรจำนวน 6,500 คนจากพนักงาน 3 องค์กรคือ การ

รถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่งสินค้า และบริษัทท่องเที่ยวทางรถไฟ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้แนวคิดของ Taro Yamane และกำหนดความคลาดเคลื่อนร้อยละ 2 โดยสุ่มตามสัดส่วนได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,805 คน เป็นผู้บริหารระดับสูงการรถไฟฯ 8 คน บริษัทขนส่งสินค้าฯ 4 คน บริษัทท่องเที่ยวฯ 6 คน ผู้บริหารระดับกลาง การรถไฟฯ 56 คน บริษัทขนส่งสินค้าฯ 41 คน บริษัทท่องเที่ยวฯ 42 คน และระดับผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฯ 908 คน บริษัทขนส่งสินค้าฯ 370 คน และบริษัทท่องเที่ยวฯ 370 คน รวมเป็น 1,805 คน และจำนวนแบบสอบถามที่สมบูรณ์ที่ได้รับกลับมี 719 ชุด

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย ครั้งนี้คือ แบบสอบถาม ที่มีลักษณะคำถามทั้งแบบปลายเปิดและปลายปิด แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับองค์การ และข้อมูลภูมิหลังบุคคลของการขนส่งทางรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัทขนส่งสินค้าและบริษัทท่องเที่ยวทางรถไฟ

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

## ผลการวิจัย

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับภูมิหลังของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิจัยสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง ร้อยละ 44.8 มีอายุระหว่าง 26-35 ปี มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า เป็นร้อยละ 68.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ระหว่าง 10,000-20,000 บาท เป็นร้อยละ 48.7 และมีระยะเวลาทำงานในองค์กรไม่เกิน 10 ปี เป็นร้อยละ 47.1

### การปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางรถไฟ

ในภาพรวมพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าการรถไฟมีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งทางรถไฟ ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 41.1 เห็นว่าการรถไฟฯ ควรให้ความสำคัญต่อการกำหนดเส้นทางมากที่สุดรองลงมาคือ ด้านการขนส่ง สินค้า เป็นร้อยละ 32.3 ขณะที่มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟด้านการขนส่งผู้โดยสารน้อยกว่าด้านอื่น เป็นร้อยละ 24.5

### การกำหนดเส้นทาง

ผลการศึกษา พบว่า การกำหนดเส้นทางของการรถไฟฯ ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการดำเนินการกำหนดเส้นทางภายในประเทศมากที่สุด รองลงมาคือ การเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงและด้านการเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงกัน

เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า การรถไฟฯ ได้มีการกำหนดเส้นทางเดินรถไฟสายหลักในภาคต่าง ๆ ในระดับสูง รองลงมาคือ มีความพยายามที่จะพัฒนารถไฟความเร็วสูงมาใช้ในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย ทัดเทียมกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น นอกจากนี้ยังมีความพยายามที่จะเชื่อมต่อเครือข่ายการขนส่งทางรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และมีการกำหนดจำนวนสถานี เส้นทางเดินรถที่เหมาะสมจะทำให้การขนส่งมีความสะดวกสบายยิ่งขึ้น รวมทั้งการร่วมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถลดข้อจำกัดทางการค้า ทำให้ลดต้นทุนการขนส่ง เนื่องจากใช้เส้นทางขนส่งร่วมกัน

### การขนส่งผู้โดยสาร

ผลการศึกษา พบว่า การดำเนินงานในการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในระดับสูง โดยมีการดำเนินงานให้บริการผู้โดยสารด้านการเดินทางท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการเดินทางไปทำงาน ขณะที่มีการดำเนินการด้านการเดินทางระหว่างจังหวัดน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า การรถไฟฯ จัดเส้นทางเดินในเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ หรือจัดเส้นทางที่ประชาชนสนใจที่เพื่อการท่องเที่ยว รองลงมาคือ การรถไฟฯ มีความพยายามที่จะพัฒนารูปแบบการเดินทางเพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยว เช่น จัดโปรแกรมร่วมกับบริษัทท่องเที่ยว ส่วนเส้นทางที่ผู้โดยสารใช้เดินทางไปทำงาน ได้รับการพัฒนาให้ทันสมัย รวดเร็วขึ้น

### การขนส่งสินค้า

ผลการศึกษา พบว่า การรถไฟฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับสูง โดยมีการจัดขบวนรถขนส่งสินค้า ตามประเภทสินค้า การจัดขบวนรถขนส่งสินค้านี้ เพื่อเป็นการลดต้นทุนการขนส่งด้านความเสียหายของสินค้า และลดสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาในรายละเอียด พบว่า การจัดผู้ขนส่งสินค้าการเกษตรจำแนกตามประเภท/ลักษณะของสินค้าด้วย เพื่อไม่ให้สินค้าได้รับความเสียหาย รองลงมาคือ มีการแยก/จัดขบวนรถไฟสินค้า ออกจากรถไฟโดยสาร ตลอดจนระบบการขนส่งรถไฟสามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรมได้ดี ขณะที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีการปฏิบัติงานในการขนส่งสินค้าน้อยกว่าประเด็นอื่นคือการขนส่งสินค้าทางรถไฟ เป็นเรื่องลดมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม

### การพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

การพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟแต่ละด้านพบว่า มีระดับการพัฒนาสถานีรถไฟ สูงที่สุด เป็นร้อยละ 39.2 รองลงมาคือ การพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น เป็นร้อยละ 27.5 และการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ เป็นร้อยละ 26.0 ส่วนระดับการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่ง และการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิตต่ำกว่าด้านอื่น ๆ

#### การพัฒนาสถานีรถไฟ

การรถไฟฯ มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาสถานีรถไฟในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการพัฒนาด้านการจัดการสถานีรถไฟมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการประชาสัมพันธ์

เมื่อพิจารณารายละเอียดพบว่า การบริหารการขนส่งการจัดการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ที่มาใช้บริการที่สถานีมีระบบขั้นตอนที่เหมาะสม รองลงมาได้แก่ การรถไฟฯ มีการประชาสัมพันธ์การดำเนินงานให้ประชาชนทราบ และการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีขั้นตอนการดำเนินการที่ไม่ยุ่งยาก ขณะที่ประเด็นที่มีการดำเนินการน้อยกว่าประเด็นอื่น ๆ คือ มีการจัดทำโบว์ชัวร์ แผ่นพับ ในการเผยแพร่ข้อมูลต่าง ๆ ของการรถไฟฯ เช่น เส้นทางการเดินทาง และประชาชนรู้จักเว็บไซต์ของการรถไฟฯ มีผู้เข้าชมพอสมควร

#### การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ

การรถไฟฯ มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านความปลอดภัยมากที่สุด รองลงมาคือการพัฒนาบรรจรถ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า มีการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการมากที่สุด คือ ระบบการควบคุมการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ

ทำให้ลูกค้าที่มาใช้บริการพึงพอใจ รองลงมา ได้แก่ ระบบการสื่อสารของการรถไฟฯ มีความมั่นคงยากลดเคลื่อนน้อยมาก เช่น การสับรางและมีการศึกษาดูงาน/ให้ทุนการศึกษาการวิจัย เพื่อนำเทคโนโลยีของประเทศที่มีระบบรางทันสมัย มาพัฒนาระบบรางของไทย ขณะที่ประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการรถไฟฯ มีการดำเนินการน้อยกว่าประเด็นอื่น ๆ ในเรื่องนี้คือ มีการศึกษาค้นคว้าระบบรางรถไฟ เพื่อให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมนานาชาติ

#### การพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิต

การรถไฟฯ มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิตด้านนิคมอุตสาหกรรมมากที่สุด รองลงมาคือ ศูนย์กระจายสินค้า เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า การพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิตมีความสำคัญในระดับสูงได้แก่ การพัฒนาเส้นทางเดินทางเดินรถ รองรับการผลผลิตสำคัญ ๆ เช่น นิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ รองลงมาคือ การกำหนดสถานีบริการ เพื่อรองรับพื้นที่ของคลังสินค้า ส่วนแผนการขยายเส้นทางเดินทางเดินรถ ไปยังแหล่งผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการวางแผนจัดตั้งคลังสินค้า สถานีบริการ เพื่อทำหน้าที่กระจายสินค้าสู่ท้องถิ่นยังอยู่ในระดับต่ำ

#### การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง

การรถไฟฯ มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่งในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือมากที่สุด รองลงมาคือ สายตะวันออก ขณะที่มีการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่ง สายตะวันออกเฉียงเหนือที่น้อยที่สุด เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่าการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่งมาก



ที่สุดคือ ในอนาคตการพัฒนาเชื่อมต่อการขนส่งกับสภาพพม่าสามารถสร้างศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของประเทศไทยได้ รองลงมาคือ การเชื่อมต่อการขนส่งกับเวียดนาม ซึ่งจะส่งผลต่อการค้าการลงทุนในภูมิภาคให้มีการขยายตัวตามไปด้วย ขณะที่การเชื่อมต่อการขนส่งทางรางกับสปป. ลาวอยู่ในระดับต่ำ

### การพัฒนาเชื่อมต่อระบบการคมนาคมอื่น ๆ

การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ ในภาพรวมอยู่ในระดับสูง โดยมีการพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมทางท่าอากาศยานมากที่สุด รองลงมาคือ ทางท่าเรือ ขณะที่มีการพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมทางถนนน้อยกว่าด้านอื่น ๆ เมื่อพิจารณารายละเอียดในภาพรวม พบว่า การพัฒนาเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่นมากที่สุด คือ การวางแผนกำหนดเส้นทางรถไฟ รองรับบริการขนส่งทางเรือ รองลงมาคือ การวางแผนกำหนดเส้นทางรถไฟ รองรับบริการขนส่งทางเครื่องบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ควรมีการวางแผนร่วมกับกรมทางหลวง เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งโดยรางกับเส้นทางรถยนต์ระหว่างประเทศ เพื่อเป็นเส้นทางลำเลียงสินค้านำเข้าส่งออกระหว่างประเทศได้อีกทางหนึ่ง

### การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งของการรถไฟฯ และการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งของการรถไฟฯ และการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ ผู้วิจัยได้เลือกใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์คาโนนิกอล (canonical correlation) ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยที่ชุดตัวแปรอิสระ คือ การขนส่งของการรถไฟฯ ประกอบด้วยการกำหนดเส้นทาง การขนส่ง

ผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ตัวแปรตามคือการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟประกอบด้วย การพัฒนาสถานีรถไฟ การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ การพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิต การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง การพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ พบว่า การขนส่งของการรถไฟฯ ด้านการขนส่งสินค้า ถ้ามีการพัฒนาด้านนี้สูง จะทำให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ การพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิต การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง มีการพัฒนาสูงขึ้นด้วย เมื่อพิจารณาโยบายของการรถไฟฯ ทุกด้านรวมกัน ถ้ามุ่งเน้นด้านการขนส่งสินค้า เพียงด้านเดียว ส่วนด้านการขนส่งผู้โดยสาร และกำหนดเส้นทางไม่ให้ความสำคัญ แม้จะทำให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาสถานีรถไฟการพัฒนาการเชื่อมต่อฐานการผลิต และการพัฒนาสถานีรถไฟสูงขึ้น แต่การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ การพัฒนาการเชื่อมต่อระบบคมนาคมอื่น ๆ จะน้อยลง ส่วนการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งลดลงเล็กน้อย

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งของการรถไฟฯ และการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ ผู้วิจัยได้เลือกใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์คาโนนิกอล ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยที่ชุดตัวแปรอิสระ คือ การขนส่งของการรถไฟฯ ประกอบด้วยการกำหนดเส้นทาง การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า โดยที่ด้านการกำหนดเส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางภายในประเทศ การเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน การเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง ด้านการขนส่งผู้โดยสารแบ่งเป็นการเดินทางไปทำงาน การเดินทางระหว่างจังหวัด การเดินทางท่องเที่ยว ด้านการขนส่งสินค้าแบ่งเป็นประเภทสินค้า การลดต้นทุนการขนส่ง สภาวะสิ่งแวดล้อม

ด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ แบ่งเป็นการจัดการสถานีรถไฟ และการประชาสัมพันธ์ พบว่าการจัดการสถานีรถไฟและการประชาสัมพันธ์ มีน้ำหนักมากกว่าการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการจัดการสถานีรถไฟเพียงด้านเดียว เมื่อพิจารณาจากการจัดการเกี่ยวกับความสัมพันธ์กับการพัฒนาสถานีรถไฟพบว่า

ด้านการกำหนดเส้นทาง การกำหนดเส้นทางภายในประเทศ และการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ถ้ามีระดับการพัฒนาในระดับต่ำแต่การกำหนดเส้นทางเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงมีระดับการพัฒนาในระดับสูงมาก จะส่งผลทำให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ การจัดการสถานีรถไฟพัฒนาในระดับต่ำแต่การประชาสัมพันธ์จะมีการพัฒนาในระดับสูง เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการจัดการสถานีรถไฟด้านเดียว พบว่าการกำหนดเส้นทางภายในประเทศ และการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ถ้ามีระดับการพัฒนาในระดับสูง จะส่งผลทำให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ด้านการพัฒนาสถานีรถไฟ มีการพัฒนาในระดับสูงตามไปด้วย

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร การกำหนดให้มีการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารการเดินทางไปทำงานอยู่ในระดับสูงจะทำให้การจัดการสถานีรถไฟอยู่ในระดับต่ำ แต่การประชาสัมพันธ์จะมีการพัฒนาในระดับสูง เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการจัดการสถานีรถไฟด้านเดียว พบว่าการกำหนดให้มีการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงานและที่เดินทางท่องเที่ยวสูง จะทำให้การจัดการสถานีรถไฟอยู่ในระดับต่ำ

ด้านการขนส่งสินค้า หากมีการลดต้นทุนการขนส่ง และคำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อมจะส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการ

พัฒนาสถานีรถไฟที่เกี่ยวกับการจัดการสถานีรถไฟมีระดับต่ำ แต่การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการประชาสัมพันธ์มีระดับสูง เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการจัดการสถานีรถไฟด้านเดียว พบว่าการขนส่งสินค้า เมื่อคำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อมในระดับสูงจะส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟอยู่ในระดับสูง และถ้าการขนส่งสินค้า มีคำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำจะส่งผลให้การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาสถานีรถไฟอยู่ในระดับต่ำตามไปด้วย

ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ แบ่งเป็นการให้บริการระบบรางและความปลอดภัย

ด้านการกำหนดเส้นทาง เมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางเพียงด้านเดียวพบว่าการพัฒนาการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีระดับสูง แต่การเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงมีระดับต่ำ ส่งผลทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับต่ำ เมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางและความปลอดภัยพบว่า การกำหนดเส้นทางภายในประเทศมีระดับสูงจะส่งผลทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับต่ำ แต่การพัฒนาเทคโนโลยีระบบความปลอดภัยอยู่ในระดับสูง

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางเพียงด้านเดียวพบว่า การกำหนดให้มีการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงานสูงจะทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับสูง และถ้ากำหนดให้มีการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงานต่ำจะทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับต่ำ เมื่อ



พิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางและความปลอดภัยไปพร้อม ๆ กันพบว่า การกำหนดให้มีการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไปทำงานสูงจะทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับสูงแต่การพัฒนาเทคโนโลยีระบบความปลอดภัยอยู่ในต่ำ

ด้านการขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางเพียงด้านเดียวพบว่า การขนส่งสินค้าไม่มีความสัมพันธ์กับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบราง เมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการด้านระบบรางและความปลอดภัยพบว่า การขนส่งสินค้าโดยคำนึงถึงประเภทสินค้า และสถานะสิ่งแวดล้อม โดยไม่คำนึงถึงประเด็นการลดต้นทุนการขนส่ง จะทำให้การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการระบบรางมีระดับสูงแต่การพัฒนาเทคโนโลยีระบบความปลอดภัยต่ำ

ด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม แบ่งออกเป็น การเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้า

ด้านการกำหนดเส้นทาง การพัฒนาด้านการกำหนดเส้นทาง การเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง ส่งผลทำให้การเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าได้รับการพัฒนาไปด้วย โดยการพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรมจะมีการพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังศูนย์กระจายสินค้า และพบว่า การไม่มุ่งเน้นเส้นทางภายในประเทศ และการเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง แต่มุ่งเน้นการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้การเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรมไม่ถูกพัฒนาไปด้วย แต่มีการพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังศูนย์กระจายสินค้า

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร การกำหนดให้มีการพัฒนาด้านการเดินทางระหว่างจังหวัด และการเดินทางท่องเที่ยวจะทำให้การเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังศูนย์กระจายสินค้าได้รับการพัฒนาด้วย ส่วนการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรมจะไม่ถูกพัฒนา

ด้านการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าโดยคำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อม ถือว่าเป็นการพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าด้วย และพบว่า การขนส่งสินค้าโดยคำนึงถึงประเภทสินค้า และสถานะสิ่งแวดล้อม โดยไม่คำนึงถึงประเด็นการลดต้นทุนการขนส่ง จะทำให้การพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังศูนย์กระจายสินค้าอยู่ในระดับสูงแต่การพัฒนาการเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมไปยังนิคมอุตสาหกรรมมีระดับต่ำ

ด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง แบ่งออกเป็น การเชื่อมต่อกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือ และสายตะวันออก

ด้านการกำหนดเส้นทาง เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออกพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์ เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งกับสายเหนือ และสายตะวันออกพบว่า การเชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูง จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือ และสายตะวันออกด้วย และเมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือ และสายตะวันออกพบว่า การเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือ

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งไปยังสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออกพบว่า การ

พัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารด้านการท่องเที่ยว จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสาย  
ตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อพิจารณา  
ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งกับ  
สายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือพบว่าการพัฒนาด้านการ  
ขนส่งผู้โดยสารด้านการเดินทางไปทำงาน จะทำให้เกิด  
การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ และ  
การพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารด้านการท่องเที่ยว  
จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสาย  
เหนือ และเมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการ  
เชื่อมต่อการขนส่งกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ สาย  
เหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือพบว่าการพัฒนาด้านการ  
ขนส่งผู้โดยสารด้านการเดินทางไปทำงาน จะทำให้เกิด  
การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือ และสาย  
ตะวันออกเฉียงเหนือ และการพัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารด้าน  
การเดินทางระหว่างจังหวัด จะทำให้เกิดการพัฒนาการ  
เชื่อมต่อการขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ด้านการขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาการพัฒนา  
เทคโนโลยีการเชื่อมต่อการขนส่งกับสาย  
ตะวันออกเฉียงเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือพบว่าการพัฒนา  
ขนส่งสินค้าโดยไม่คำนึงถึงต้นทุนการขนส่งแต่  
คำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อม จะทำให้เกิดการพัฒนาการ  
เชื่อมต่อการขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสาย  
ตะวันออกเฉียงเหนือ เมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการ  
เชื่อมต่อการขนส่งกับสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียง  
เหนือพบว่าการพัฒนาขนส่งสินค้าโดยไม่คำนึงถึงสถานะสิ่งแวดล้อม  
จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือ  
และเมื่อพิจารณาการพัฒนาเทคโนโลยีการเชื่อมต่อ  
การขนส่งกับสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายเหนือและ  
สายตะวันออกเฉียงเหนือพบว่าการพัฒนาขนส่งสินค้าโดยไม่คำนึงถึง  
ประเภทสินค้า และสถานะสิ่งแวดล้อม จะทำให้เกิดการพัฒนาการ  
พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายตะวันออกเฉียงเหนือ  
ส่วนการขนส่งสินค้าโดยไม่คำนึงถึงการลดต้นทุนการขนส่ง

จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งสายเหนือ  
และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง แบ่ง  
ออกเป็นทางถนน ท่าอากาศยาน และท่าเรือ

ด้านการกำหนดเส้นทางเมื่อพิจารณาการพัฒนาการ  
พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าเรือพบว่าการพัฒนา  
เชื่อมประเทศในภูมิภาคด้วยรถไฟความเร็วสูงส่งผลทำ  
ให้มีการพัฒนาเชื่อมต่อบริษัทคมนาคมกับท่าเรือด้วย  
เมื่อพิจารณาการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่ง  
กับท่าอากาศยานและท่าเรือพบว่า การกำหนด  
เส้นทางภายในประเทศและการเชื่อมเครือข่ายการ  
ขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านส่งผลให้มีการพัฒนา  
เชื่อมต่อบริษัทคมนาคมกับท่าอากาศยาน และท่าเรือ  
ด้วย และเมื่อพิจารณาการพัฒนาการเชื่อมต่อการ  
ขนส่งกับทางถนน ท่าอากาศยานและท่าเรือพบว่า  
การกำหนดเส้นทางภายในประเทศส่งผลให้มีการ  
พัฒนาเชื่อมต่อบริษัทคมนาคมอื่น ๆ ท่าอากาศยาน  
และท่าเรือด้วย ส่วนทางถนนไม่ได้รับการพัฒนา

ด้านการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อพิจารณาการพัฒนาการ  
พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าเรือพบว่า การ  
พัฒนาด้านการขนส่งผู้โดยสารด้านการท่องเที่ยว จะ  
ทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อบริษัทคมนาคมกับ  
ท่าเรือ เมื่อพิจารณาการพัฒนาการเชื่อมต่อการ  
ขนส่งกับท่าอากาศยานและท่าเรือพบว่าการพัฒนา  
ด้านการขนส่งผู้โดยสารด้านการเดินทางไปทำงาน  
จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อบริษัทคมนาคม  
กับท่าเรือ แต่ไม่มีการพัฒนาการเชื่อมต่อบริษัท  
คมนาคมกับ ท่าอากาศยาน และเมื่อพิจารณาการพัฒนาการ  
พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับทางถนน ท่าอากาศ  
ยานและท่าเรือพบว่าด้านการขนส่งผู้โดยสาร ด้าน  
การเดินทางไปทำงาน และการเดินทางไปยังต่างจังหวัด  
จะทำให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมต่อบริษัทคมนาคม  
อื่น คือทางถนน ส่วนด้านการขนส่งผู้โดยสารที่  
มุ่งเน้นด้านการท่องเที่ยว ก่อให้เกิดการพัฒนาการ

เชื่อมต่อกับระบบคมนาคมอื่น ๆ คือ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ

ด้านการขนส่งสินค้า เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าเรือพบว่าไม่มีความสัมพันธ์กับด้านการพัฒนาเชื่อมต่อบรรณาคมนาคมกับท่าเรือ เมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับท่าอากาศยานและท่าเรือพบว่า การขนส่งสินค้าโดยค้ำเนินถึง ประเภทสินค้า และ สิ่งแวดล้อม จะส่งผลให้มีการพัฒนาการเชื่อมต่อบรรณาคมนาคมกับท่าอากาศยาน ส่วนการขนส่งสินค้าโดยค้ำเนินถึงการลดต้นทุนการขนส่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเชื่อมต่อบรรณาคมนาคมกับท่าเรือ และเมื่อพิจารณาด้านการพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งกับทางถนน ท่าอากาศยานและท่าเรือพบว่า การขนส่งสินค้าโดยค้ำเนินถึงสิ่งแวดล้อม จะส่งผลให้มีการพัฒนาการเชื่อมต่อบรรณาคมนาคมกับทางถนน ส่วนการขนส่งสินค้าโดยค้ำเนินถึงการลดต้นทุนการขนส่งจะส่งผลให้มีการพัฒนาการเชื่อมต่อบรรณาคมนาคมกับท่าอากาศยาน และท่าเรือ

### การอภิปรายผล

1. ผลการวิจัยสรุปได้ว่าการรถไฟฯ มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถไฟใน 3 ลักษณะ คือ การกำหนดเส้นทาง การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร โดยปฏิบัติงานเกี่ยวกับการกำหนดเส้นทางมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการขนส่งสินค้า ขณะที่มีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการขนส่งโดยรถไฟ ด้านการขนส่งผู้โดยสารน้อยกว่าด้านอื่น

1.1 การรถไฟฯ ให้ความสำคัญกับการกำหนดเส้นทางภายในประเทศมากที่สุด โดยจะกำหนดเส้นทางสายหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ประกอบกับพยายามพัฒนารถไฟความเร็วสูงมาใช้ในภูมิภาคเพื่อให้เกิดความสะดวกสบาย ทัดเทียมกับการเดินทางด้วยวิธีอื่น ตลอดจนมีความพยายามที่จะ

เชื่อมเครือข่ายการขนส่งทางรถไฟ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางการค้าและเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.2 สำหรับการขนส่งผู้โดยสาร การรถไฟฯ ให้ความสำคัญในระดับสูง โดยมุ่งเน้นการดำเนินการเกี่ยวกับการท่องเที่ยวมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านการเดินทางไปทำงาน โดยการรถไฟฯ เลือกจัดเส้นทางเดินรถไฟในเส้นทางท่องเที่ยวสำคัญ หรือที่ประชาชนสนใจ และพยายามที่จะพัฒนารูปแบบการเดินทางเพื่อรองรับตลาดการท่องเที่ยว เช่น จัดโปรแกรมร่วมกับบริษัทท่องเที่ยว สำหรับรถไฟระยะสั้นส่วนใหญ่ ผู้โดยสารใช้เดินทางไปทำงาน ก็ได้รับการพัฒนาให้ทันสมัย รวดเร็วขึ้น

1.3 ด้านการขนส่งสินค้า การรถไฟฯ มุ่งเน้นที่ประเภทสินค้า และการลดต้นทุนการขนส่ง ในขณะที่มีการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับสถานะสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าด้านอื่น การรถไฟฯ มีการจัดผู้ขนส่งสินค้า การเกษตรจำแนกตามประเภท/ลักษณะของสินค้า ด้วย เพื่อให้สินค้าได้รับความเสียหาย ประกอบกับการแยก/จัดขบวนรถไฟสินค้า ออกจากรถไฟโดยสาร ระบบการขนส่งรถไฟสามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ให้กับการรถไฟฯ อย่างเป็นรูปธรรม

2. การรถไฟฯ มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ โดยมีการพัฒนาสถานีรถไฟ มากที่สุด เนื่องจากนโยบายภาครัฐกำหนดให้การรถไฟฯ ให้บริการ การขนส่งผู้โดยสารขั้นพื้นฐานแก่ประชาชนที่เดินทางระหว่างจังหวัด ทำให้เกิดการพัฒนาศานีเพื่อรองรับและให้บริการแก่ผู้โดยสารที่ใช้บริการของการรถไฟฯ รองลงมา คือ การพัฒนาการเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมอื่น เนื่องจาก การขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสารทางรถไฟ ไม่สามารถส่งได้ถึงปลายทาง จึงจำเป็นต้องมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางถนน ทางน้ำ และทาง

อากาศ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ และรองลงไป คือ การพัฒนาเทคโนโลยีการให้บริการ ส่งผลมาจากเทคโนโลยีการให้บริการของการรถไฟฟ้า ได้พัฒนาไปตามวิวัฒนาการเทคโนโลยีด้านการขนส่งทางรถไฟของต่างประเทศ

3. การเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน มีผลต่อการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการประชาสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ทั้งนี้ เพราะการเชื่อมเครือข่ายการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุนระหว่างภูมิภาค ดังนั้น มีความจำเป็นที่การรถไฟฟ้า ต้องดำเนินการจัดเตรียมความพร้อมของสถานีในการรองรับการขยายตัวดังกล่าว ประกอบกับการประชาสัมพันธ์ยังมีส่วนสนับสนุนให้การเชื่อมต่อเครือข่ายกับประเทศเพื่อนบ้านมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้วย นอกจากนี้การที่ประชาชนมีโอกาสรับรู้เกี่ยวกับผลการดำเนินการต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้า ย่อมสร้างความเชื่อมั่นต่อองค์กร

4. การขนส่งผู้โดยสารด้านการเดินทางระหว่างจังหวัด มีผลต่อการพัฒนาสถานีรถไฟด้านการจัดการสถานีรถไฟในระดับปานกลาง เพราะหากจังหวัดหรือภูมิภาคใดมีการเดินทางระหว่างจังหวัดมาก การรถไฟฟ้าจะต้องพัฒนา จัดสถานีรถไฟให้สามารถรองรับจำนวนและความต้องการของผู้โดยสารตามจุดต่าง ๆ

5. การเดินทางระหว่างจังหวัด มีผลต่อการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิตด้านนิคมอุตสาหกรรมในระดับสูงมาก ทั้งนี้ เพราะการเดินทางระหว่างจังหวัดที่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดการเชื่อมต่อฐานการผลิตสำคัญ ๆ รองรับชุมชน เช่นเดียวกับที่การกำหนดเส้นทางภายในประเทศ และการลดต้นทุนการขนส่ง มีผลต่อการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิตด้านนิคม

อุตสาหกรรมในระดับปานกลาง เพราะเส้นทางการเดินทางที่เชื่อมต่อจังหวัดหรือภูมิภาคต่าง ๆ นั้น เป็นจุดเชื่อมต่อทางเศรษฐกิจด้วย ผู้ประกอบการย่อมเลือกตั้งฐานการผลิต ในจุดที่มีการคมนาคม การขนส่งสะดวก เพราะง่ายต่อการขนส่งวัตถุดิบ ขณะเดียวกันก็สะดวกในการลำเลียงสินค้าสู่ประชาชนในจุดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

6. การขนส่งผู้โดยสารด้านการเดินทางไปทำงาน มีผลต่อการพัฒนาเชื่อมต่อฐานการผลิตด้านนิคมอุตสาหกรรมในระดับสูง เพราะเมื่อฐานการผลิตตั้งในจุดที่มีการคมนาคมสะดวก มีการค้าขาย ย่อมเกิดเป็นชุมชนใหญ่ มีการสร้างและจ้างงานมากขึ้น ทำให้ มีการเดินทางไปทำงานด้วยรถไฟมากด้วย

7. การขนส่งสินค้าด้านประเภทสินค้า มีผลต่อการเชื่อมกับระบบคมนาคมอื่น ๆ ได้แก่ ทำอากาศยาน ท่าเรือในระดับปานกลาง ทั้งนี้ เพราะประเภทสินค้ามีผลต่อการกำหนดเส้นทางและการวางแผนจัดส่งสินค้านั้น ๆ เช่น สินค้าบางประเภทจำเป็นต้องมีการลำเลียงขนส่งที่รวดเร็ว มิฉะนั้นจะเกิดความเสียหาย จึงต้องมีการเชื่อมต่อระหว่างฐานการผลิตกับการคมนาคมระบบอื่น ๆ

### ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง " การพัฒนาระบบการขนส่ง: ศึกษาเฉพาะกรณีระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม" จะเห็นได้ว่าการพัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยนั้น รัฐบาลจะต้องมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟอย่างบูรณาการ ทั้งในด้านพัฒนาการขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งโดยทางรถไฟกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ (multimodal transport)ไม่ว่า การขนส่งทางถนน การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ และปรับบทบาท

และการบริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้สอดคล้องกับเป้าหมายการบริหารการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (logistics hub) ในอนาคต (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2542, หน้า 16) ทั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

### 1. นโยบายในการพัฒนาระบบราง

โดยที่ทางรถไฟเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของการขนส่งโดยทางรถไฟ ทั้งนี้ ในปัจจุบันโครงข่ายเส้นทางรถไฟทั่วประเทศใช้รางเดี่ยวขนาด 1 เมตรมีความยาวทั้งสิ้น 3,870 กิโลเมตร โดยเป็นระบบรางคู่ยาว 90 กิโลเมตร ในปี 2549 ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 90 ล้านคน และขนส่งสินค้าประมาณ 7.5 ล้านตัน โดยแยกเป็นการขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 76 ขนส่งสินค้าน้ำหนัก 22 และขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าในขบวนเดียวกันร้อยละ 2

แต่อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนนรางรถไฟเป็นระบบรางคู่ทั่วประเทศต้องใช้งบประมาณกว่า 3 แสนล้านบาท และถือได้ว่าเป็นโครงการขนาดใหญ่เร่งด่วน (mega project) ที่รัฐบาลสมควรลงทุน ทั้งนี้ การลงทุนโดยรัฐในระบบรางดังกล่าว ยังสามารถช่วยให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชนต่าง ๆ ตามมา โดยเฉพาะการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เครื่องใช้ภายในบ้านต่าง ๆ ให้เติบโตขึ้นตามมา ทำให้เกิดการจ้างงาน อีกด้วย

นอกจากนี้ การลงทุนรถไฟฟ้ายังเป็นการแก้ปัญหาการขนส่งมวลชนที่เป็นต้นเหตุของปัญหา ซึ่งประเทศไทยใช้น้ำมันเพื่อการเดินทางมากกว่าครึ่งของน้ำมันที่นำเข้า ขณะที่ประเทศที่เจริญแล้วส่วนใหญ่จะมีสัดส่วนการใช้น้ำมันเพื่อการขนส่งสินค้า หรือให้พลังงานในรูปแบบอื่นมากกว่า

ทั้งนี้ การลงทุนเปลี่ยนนรางรถไฟเป็นระบบรางคู่ทั่วประเทศ ยังเป็นเรื่องที่รัฐบาลจำเป็นต้องดำเนินการ เนื่องจากเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบลำเลียงสินค้าหรือระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งต้นทุนโลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนมากถึง 30% ของต้นทุนสินค้า หากลดต้นทุนโลจิสติกส์ดังกล่าวได้ จะทำให้สินค้าของไทยมีความสามารถในการแข่งขัน และสามารถลดเวลาในการขนส่งสินค้าลงได้ (แผนหลักขนส่ง, 2547, หน้า 48)

### 2. นโยบายการขนส่งมวลชนในเขตเมืองและระดับภูมิภาค

รัฐบาลจะต้องมีนโยบายรถไฟความเร็วสูง หมายถึง รถไฟที่มีความเร็วสูงสุดในช่วงตั้งแต่ 150 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป ซึ่งในปัจจุบันมีรถไฟความเร็วสูงให้บริการในหลายประเทศทั่วโลก ที่ระดับความเร็วสูงถึง 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การพัฒนารถไฟความเร็วสูงจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่น่ามาดำเนินการในประเทศไทย เนื่องจากจะช่วยให้การเดินทางระหว่างเมืองมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็วปลอดภัย ลดมลพิษทางอากาศ และประหยัดพลังงาน การศึกษาแผนแม่บทรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทยให้ผลว่า ประเทศไทยควรก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงสายชายฝั่งทะเลตะวันออกระยะทาง 90 กิโลเมตร เนื่องจากจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เจริญก้าวหน้าสามารถเป็นทางเลือกของคนรุ่นใหม่ที่จะไปอยู่อาศัยและทำงานได้ โดยไม่ต้องเผชิญกับสภาพความแออัดในกรุงเทพมหานคร โครงการนี้จะใช้เงินทุน 32,845 ล้านบาท และค่าเวนคืนที่ดินอีก 4,720 ล้านบาท โดยจะให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจคุ้มค่าเงินลงทุนพร้อมไปกับการให้บริการที่ทันสมัยแก่ผู้โดยสารจากสนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ แห่งที่สอง (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2542, หน้า 16)

### 3. นโยบายในการขนส่งสินค้าโดยทางรถไฟ

การขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละจำนวนมาก ประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อหน่วย รวมทั้งก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการประหยัดพลังงานและช่วยลดปัญหาจราจร สินค้าที่ขนส่งส่วนมากเป็นสินค้ามูลค่าต่ำและน้ำหนักมาก เช่น ถ่านหิน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ปูนซีเมนต์ ข้าว น้ำตาล เป็นต้น โดยรูปแบบของรถสินค้าที่ใช้กันมีหลายประเภท เช่น รถไฟตู้บรรทุกสินค้าทั่วไป รถไฟบรรทุกน้ำมันและก๊าซ นอกจากนี้การขนส่งทางรถไฟสามารถใช้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการขนส่งสินค้าในระยะทางไกลจะใช้รถไฟ และการขนส่งทางรถบรรทุกระหว่างจุดต้นทางสินค้ากับสถานีต้นทาง และระหว่างสถานีปลายทางกับจุดปลายทางสินค้าในระยะทางสั้นจะใช้การขนส่งทางถนน อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรถไฟมักไม่มีความต่อเนื่องและไม่ตรงเวลา เนื่องจากต้องมีการเปลี่ยนรถ ณ สถานีรถไฟหรือชุมทางรถไฟต่าง ๆ และขบวนรถไฟมีจำกัด ไม่เพียงพอต่อความต้องการขนส่งสินค้า

โดยเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดคือ ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางศรีราชา รองลงมา ได้แก่ ช่วงไอซีทีลาดกระบัง-ชุมทางฉะเชิงเทรา ช่วงชุมทางศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง ช่วงชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางแก่งคอย ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า และชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอยตามลำดับ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยเห็นว่ารัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาการขนส่งสินค้าทางราง หรือทางรถไฟเพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าโดยรวมของประเทศมีประสิทธิภาพด้านลดต้นทุนโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์

ของประเทศ (ปี 2549-2553) ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โดยดำเนินการดังต่อไปนี้ประการแรก การพัฒนาแนวรถไฟหลัก ไม่ว่าจะเป็นการสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ เพื่อแก้ปัญหาการติดขัดในการเดินรถไฟในเส้นทางต่างๆ แต่มีความจำเป็น ไม่ว่าจะ เป็น เส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ-ไปทาง นครราชสีมา เส้นทางใต้-ไปทางปาดังเบซาร์ เส้นทางเหนือ-ไปทางนครสวรรค์ การพัฒนาเส้นทางหลักให้ยาวขึ้น เพื่อให้รถไฟสินค้าสามารถหยุดรอหรือชะลอความเร็วขณะสวนกับรถไฟโดยสาร ทำให้รถไฟสามารถวิ่งสวนกันได้มากขึ้น

ประการที่สอง การพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณเพื่อลดปัญหาการต้องชะลอรถ ซึ่งส่งผลต่อความล่าช้าในการขนส่ง

ประการที่สาม การจัดซื้อแคร่หัวรถจักร และอุปกรณ์ยกขนใหม่ เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนแคร่และอุปกรณ์ยกขน การเพิ่มศักยภาพของสถานีขนส่งสินค้าหลัก เพื่อเพิ่มพื้นที่ด้านข้างของสถานีสำหรับรองรับการบรรจุและการขนถ่ายสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น เช่น ที่สถานีบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) หรือที่สถานีท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

ประการที่สี่ การพัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟกับการขนส่งรูปแบบอื่น เส้นทางรถไฟทั้งหมดมีจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางถนนที่สถานีรถไฟต่าง ๆ แต่จุดเชื่อมต่อสำคัญที่เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้าขาเข้าและขาออก ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีไอซีทีลาดกระบัง ทำให้การนำเข้าและการส่งออกโดยการขนส่งทางรถไฟมีความสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมต่อกับย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ สถานีสิลาอาสน์ จ. อุตรดิตถ์ สถานี

ท่าพระ จ. ขอนแก่น สถานีกุดจิก จ. นครราชสีมา และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จ. สุราษฎร์ธานี นับเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลักษณะ **Hub and Spoke** ที่ใช้การขนส่งทางถนนเป็น **Feeder** และใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งสินค้าระยะทางไกล นอกจากนี้ การพัฒนาจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สถานีหนองคาย เชื่อมต่อกับ สปป.ลาว สถานีอรัญประเทศ เชื่อมต่อกับกัมพูชา สถานีปางเบซาร์และสถานีสุโขทัย เชื่อมต่อกับมาเลเซีย (แผนหลักขนส่ง, 2547, หน้า 110)

#### 4. นโยบายในการปรับบทบาทของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจมีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟ (รวมทั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ย่านสถานี) ให้ได้มาตรฐานตามที่กำหนด วางแผนซ่อมบำรุง ปรับปรุง/ขยายเครือข่ายเส้นทางรถไฟของประเทศ จัดสรรเวลาการใช้ทาง ย่าน สถานี และควบคุมการเดินขบวนรถให้แก่ผู้ประกอบการทั้งของภาครัฐและเอกชนเรียกเก็บค่าใช้ทางตามอัตราที่องค์กรกำกับดูแลกำหนด นอกจากนี้ ยังรับผิดชอบในการให้บริการทางสังคมในการบริการรถไฟในการขนส่งมวลชนในราคาประหยัดอันเป็นผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีภาระขาดทุนอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ประสบปัญหาสำคัญหลายประการ ได้แก่

4.1 ปัญหาการขาดทุนสะสมของการรถไฟ ในปัจจุบันมีหนี้สะสมถึง 92,000 ล้านบาท แบ่งเป็นหนี้สินทางการเงิน 42,700 ล้านบาท และภาระผูกพันบ้านอายุ 50,200 ล้านบาท กับภาระดอกเบี้ยในการกู้ยืมอีกประมาณปีละ 2,000 ล้านบาท โดยหนี้เหล่านี้ภาครัฐจะต้องเข้ามาช่วยเหลือและบรรเทาภาระหนี้สินทางการเงินให้กับทางการรถไฟ โดยเฉพาะ

ในส่วนของหนี้สินจากโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 15,000 ล้านบาท และเงินชดเชยผลขาดทุนจากภาครัฐคงค้างอีกประมาณ 18,000 ล้านบาท

#### 4.2 โครงสร้างการบริหารของการรถไฟ

ปัจจุบันมีรูปแบบการบริหารจัดการที่จำกัดและขาดประสิทธิภาพเป็นอย่างมากการดำเนินการมีลักษณะรูปแบบเหมือนราชการ มีความล่าช้า และที่สำคัญไม่สามารถตอบสนองความต้องการเชิงพาณิชย์ได้ประกอบกับค่าใช้จ่ายด้านค่าตอบแทนพนักงานมีภาระมาก และไม่สามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัว อิศระ เหมือนบริษัทเอกชน

#### 4.3 รูปแบบการดำเนินการของการรถไฟ ในปัจจุบันยังคงเป็นการลงทุนทั้งหมดจากภาครัฐ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้ผูกขาดสัมปทานในกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ ขาดการสนับสนุนและร่วมทุนจากภาคเอกชนซึ่งทำให้รัฐบาลมีภาระด้านงบประมาณสูง และทำให้ปัจจุบันการดำเนินการขนส่งทางรถไฟไม่เพียงพอและขาดความต่อเนื่อง ส่งผลให้ประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการดำเนินการจำกัดการขยายเส้นทางทำให้บริการรถไฟไม่สามารถทำได้ดีทันที่ต่อความต้องการของภาคเอกชนและการขยายตัวทางเศรษฐกิจ (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2542, หน้า 80)

ผู้วิจัยเห็นว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องปรับบทบาทโดยการแบ่งแยกบทบาทในด้านนโยบายกำกับดูแลและประกอบการจัดทำแผนแม่บทในการพัฒนา รวมถึงการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการ ด้วยการเปิดตลาดการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยให้ภาคเอกชนลงทุนจัดหาหัวจักรและแคร่มาให้บริการขนส่งทางรถไฟได้ด้วยตนเอง ทั้งนี้ เอกชนสามารถเข้าสู่ตลาดการให้บริการขนส่งทางรถไฟได้ในรูปแบบคล้ายกับการที่เอกชนเข้าร่วมให้บริการกับองค์การขนส่งมวลชน



กรุงเทพ (ขสมก.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) และยังได้สิทธิให้เข้าใช้ประโยชน์จากรางและโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ ในลักษณะเดียวกันกับการใช้ทางพิเศษ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะคิดค่าตอบแทนการใช้ราง ในลักษณะของ Access Charge และค่าธรรมเนียมการใช้สถานีรถไฟในการขนถ่ายสินค้า โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะรับผิดชอบในการจัดการจราจรให้เกิดความสะดวกลดข้อขัดข้องในการเดินรถ รวมถึงการจัดหาหรือฝึกอบรมพนักงานขับรถให้แก่ภาคเอกชน

5. หน่วยงานที่มีส่วนในการพัฒนาระบบการขนส่งโดยเน้นเป็นเครือข่ายทางรถไฟ

ผู้วิจัยเห็นว่ารัฐบาลจะต้องมีนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟอย่างบูรณาการโดยจะต้องมีการร่วมมือระหว่างกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม การรถไฟแห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการเป็นส่วนหนึ่งของการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค



### เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (2541). *กฎข้อบังคับว่าด้วยระเบียบการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารตามทางรถไฟ (เล่ม 2) พ.ศ. 2469*. กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2543). การจัดการขนส่ง. นนทบุรี: โรงพิมพ์แห่งมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (2547). *แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2547-2554*. กรุงเทพฯ: สถาบันทรัพย์สินทางปัญญาแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ฉลองภพ สุตังกรกาญจน์. (2542). *แผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- Yamane, T. (1973). *Statistic: an introductory analysis*. (2nd ed.). New York: Harper & Row.

